

**Werner Oswald**

**Deutsche Autos  
1920–1945**

**Alle deutschen Personenwagen  
der damaligen Zeit**

**Motorbuch Verlag Stuttgart**

Redaktion und Umbruch: Werner Oswald  
Umschlagzeichnung: Carlo Demand  
Einband- und Umschlagkonzeption: Siegfried Horn

Fotos und Bilder: Archiv Oswald (800), Archiv Benter (21), Archiv Jokisch (13), Deutsches Museum (7)  
Archiv Dr. Pampel (6), Fotos Dr. Simsa (5), Fotos Zhorzel (5), Archiv Eckermann (3), Heimatmuseum  
Oberndorf (3), Automuseum Bad Oeynhausen (3), Archiv Bartels (2), Archiv Manger (2), Archiv Graf Met-  
ternich (2), Archiv Schnieber (2), Fotos Wölfer (2), Bundesarchiv (1), Archiv Kox (1), Privatfotos (20)

ISBN 3-87943-519-7

3. Auflage 1979

Copyright © by Motorbuch Verlag,

Postfach 1370, 7000 Stuttgart 1.

Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses

Paul Pietsch GmbH. & Co. KG.

Sämtliche Rechte der Verbreitung – in jeglicher  
Form und Technik – sind vorbehalten.

Satz und Druck: SV-Druck, 7302 Ostfildern 1.

Bindung: Verlagsbuchbinderei Karl Dieringer, 7000 Stuttgart.

Printed in Germany.

# Inhalt

|   | Seite    |
|---|----------|
| <b>Die großen deutschen Personenwagen-Marken</b>                      | <b>7</b> |
| Adler   | 8– 37    |
| AGA   | 38– 39   |
| Apollo  | 40– 41   |
| Audi  | 41– 48   |
| Benz  | 49– 51   |
| BMW   | 52– 67   |
| Brennabor   | 68– 79   |
| Dixi  | 80– 84   |
| DKW   | 85–103   |
| Dürkopp   | 104–106  |
| Dux   | 107      |
| Elite   | 108–110  |
| Faun  | 111      |
| Ford  | 112–121  |
| Framo   | 122–123  |
| Grade   | 124–125  |
| Hanomag   | 125–141  |
| Hansa-Lloyd, Hansa, Goliath, Borgward                                 | 142–155  |
| Horch   | 156–183  |
| Ley   | 184–185  |
| Mannesmann  | 186–187  |
| Mauser  | 188–189  |
| Maybach   | 190–203  |
| Mercedes, Mercedes-Benz   | 204–270  |
| NAG   | 271–281  |
| NSU   | 282–285  |
| Opel  | 286–333  |
| Phänomen  | 334–335  |
| Presto  | 336–338  |
| Protos  | 339–341  |
| Rabag (Lizenz Bugatti)  | 342–343  |
| Röhr  | 344–349  |
| Rumpler   | 350–351  |
| Selve   | 352–353  |
| Auto-Simson, Simson-Supra   | 354–357  |
| Standard  | 358–359  |
| Steiger   | 358–361  |
| Stoewer   | 362–379  |
| Volkswagen  | 380–383  |
| Wanderer  | 384–400  |
| <br>  |          |
| <b>Montage-Produktion ausländischer<br/>Marken im Deutschen Reich</b> |          |
| General Motors (Chevrolet, Buick, Cadillac)                           | 403–410  |
| Ford  | 411–417  |
| NSU/Fiat  | 418–423  |
| Citroen   | 424–433  |

**Die kleinen und kleinsten  
deutschen Personenwagen-Marken**

434–463

**Autos aus Österreich und Böhmen  
auf dem deutschen Markt**

Austro-Daimler

464–470

Gräf & Stift

471–473

Steyr

474–489

Tatra

490–495

**Deutsche Karosseriemarken**

496–529

**Statistik und Allgemeines**

Produktion von Kraftwagen und Zugmaschinen

im Deutschen Reich 1901–1938

530

Personenwagen-Neuzulassungen

im Deutschen Reich 1931–1938

531

Erläuterungen zur Kraftfahrzeugsteuer

und zum Begriff der Steuer-PS

532–533

Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge

im Deutschen Reich bis 1945

533–534

Register der Automarken

535–538

Register der Karosseriemarken

538–539

Personen-Register

540–541

# Die großen deutschen Personenwagen-Marken

Die Entwicklung des deutschen Automobilbaus zwischen den beiden Weltkriegen verlief turbulent und dramatisch. Ursachen hierfür waren vordergründig die Inflation anfangs der zwanziger und die Wirtschaftskrise anfangs der dreißiger Jahre. Indes war es meistens nur Wildwuchs, der in der Scheinkonjunktur nach dem ersten Weltkrieg wucherte und spätestens in der Krisenzeit verdorrte. Solche Blüten blieben Randerscheinungen, zahlenmäßig freilich inflationär wie das damalige Geld und von ebenso geringem Wert. Interessante Ideen gab es schon dabei, doch ohne realen Hintergrund vermochten sie nichts zu bewegen.

Auch die Konkurrenz aus Amerika, die der deutschen Automobilindustrie eine Zeitlang das Fürchten lehrte, hätte sich niemals so eindrucksvoll durchgesetzt, wenn sie nicht tatsächlich weit überlegen gewesen wäre. Man wollte es zu jener Zeit nur nicht wahrhaben, daß es hierzulande Fortschritt und neue Impulse fast nur bei den Außenseitern des deutschen Automobilbaus gab, kaum aber bei der etablierten Industrie, die, von Ausnahmen abgesehen, träge in der überkommenen Maschinenbautechnik verharrte. Solid und robust wie Dampfmaschinen waren unsere industriell gefertigten Automobile, doch fehlte ihnen halt der Pfiff, das Temperament, die Eleganz. Die Amerikaner hingegen fuhren längst massenproduzierte Autos für Jedermann, billig im Preis, wirtschaftlich im Betrieb, zuverlässig, dauerhaft, bequem, gefällig in der äußeren Form und leicht zu handhaben. Auch sie hatten ihre Schwächen, doch alles in allem waren sie dem damaligen Grobzeug der deutschen Automobilindustrie klar überlegen. Da half kein Appell an den nationalen Stolz, kein Ruf nach hohen Zöllen, und schon gar nicht half die unglückselige Hubraumsteuer, die uns bis auf den heutigen Tag erhalten blieb. Gerade diese Hubraumsteuer, die nur in der Vorstellung verbohrt Ideologen als soziale Errungenschaft gilt, gereichte dem deutschen Automobilbau und den deutschen Autofahrern bisher nur zum Nachteil. Dies zu begreifen wird freilich dem sogenannten kleinen Mann auf der Straße immer sehr schwerfallen.

Die zeitweilige Vorherrschaft der Amerikanerwagen und die Wirtschaftskrise bewirkten immerhin, daß sich die deutsche Automobilindustrie gezwungen sah, ihre Produkte radikal zu modernisieren. Die Käufer stellten hohe Ansprüche, denn sie wußten jetzt, was machbar war. Als nach der Krise der Wiederaufschwung einsetzte, hatte die deutsche Automobilindustrie auf einmal mit die besten und interessantesten Automobile der Welt anzubieten! Kaum ein Drittel der Firmen, die es 10 Jahre vorher gegeben hatte, war noch da. Aber jede einzelne von ihnen hatte nun ein Programm vorzuweisen, das auch im internationalen Vergleich hervorragend abschnitt. Damals erlangte die deutsche Automobilindustrie jenen Weltruf, den sie bis heute zu bewahren verstand.

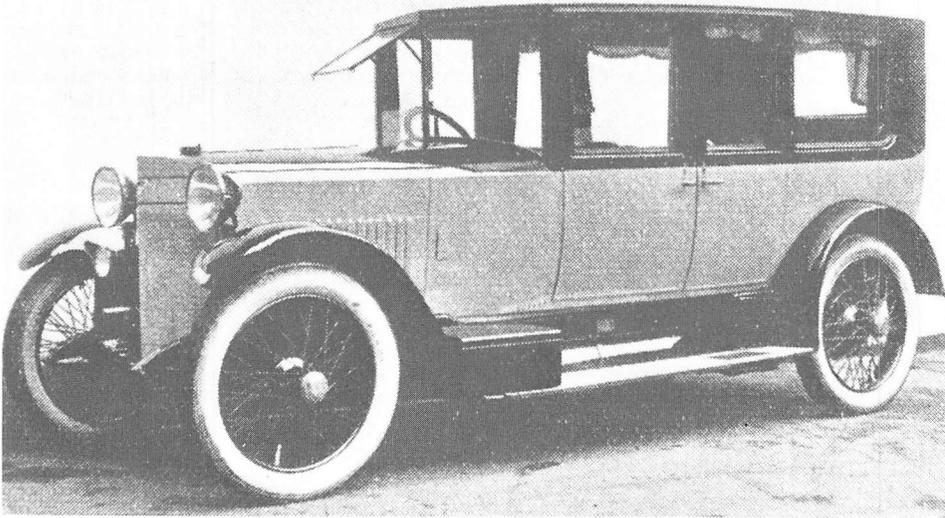
# Adler

Die Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG. (Frankfurt am Main) gehörten schon vor dem ersten Weltkrieg zu den maßgebenden Automobilfabriken. Von den 55 000 Personenwagen, die 1914 im Deutschen Reich liefen, war jeder fünfte ein Adler. Nach der Inflation setzte dank des hervorragenden 9/30 PS-Modells ein neuer Aufschwung ein. So blieb auch in den zwanziger und dreißiger Jahren Adler stets die dritt- oder viertgrößte deutsche Automarke. – Die Gründung der Firma geht auf das Jahr 1880 zurück, ihre Umwandlung in eine Aktiengesellschaft erfolgte 1896. Firmengründer Heinrich Kleyer (1853–1932), 1905 zum Kommerzienrat und 1911 zum Dr. Ing. h. c. ernannt, war seitdem Generaldirektor und später bis zu seinem Tod Aufsichtsratsvorsitzender. Über 40 Jahre lang, nämlich bis 1932, war Dr. Ing. E. h. Otto Göckeritz Mitarbeiter und Technisches Vorstandsmitglied. Schon 1906 hatte er das erste Adler Kleinauto herausgebracht. Unter den späteren Automobilkonstruktoren der Adlerwerke

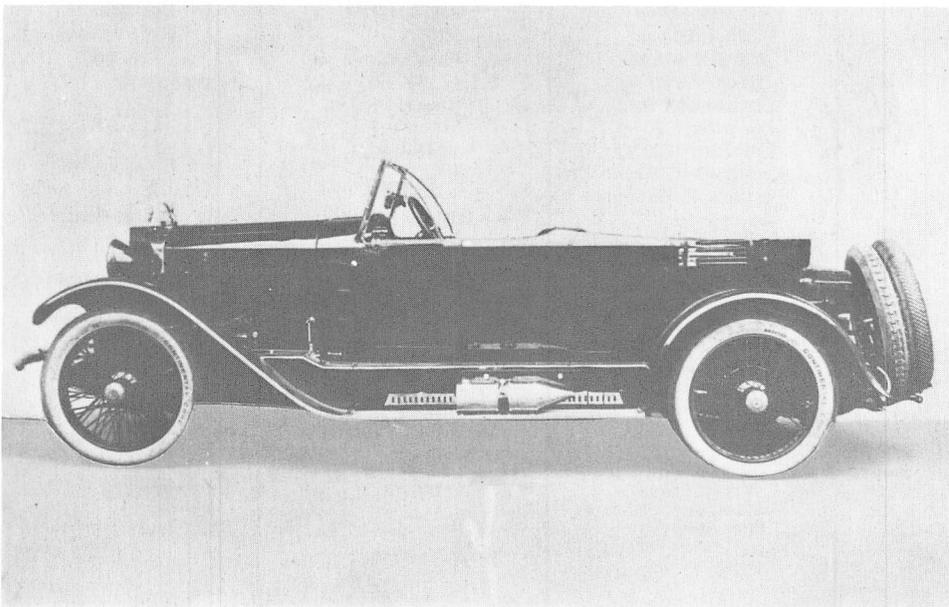
## Personenwagen-Produktion bei Adler

| Baujahr     | Zylinderzahl | Typ                         | Stückzahl |
|-------------|--------------|-----------------------------|-----------|
| 1913 – 1922 | 4            | 9/24 PS                     | 2 400     |
| 1921        | 4            | KL 6/18 PS                  | 100       |
| 1922        | 4            | KL 6/22 PS                  | 500       |
| 1923        | 4            | 6/24 PS (6 U)               | 500       |
| 1923        | 4            | 9/30 PS                     | 1 000     |
| 1925        | 4            | 6/25 PS (6 G)               | 6 500     |
| 1925        | 4            | 10/45 PS (10 U)             | 300       |
| 1925        | 6            | 10/45 PS (10 V)             | 750       |
| 1926        | 6            | 18/80 PS (18 U)             | 100       |
| 1927        | 6            | 10/50 PS (10 V)             | 150       |
| 1927        | 6            | 18/90 PS (18 V)             | 20        |
| 1927 – 1930 | 6            | 10/45 Standard 6 (10 N)     | 6 533     |
| 1928 – 1933 | 6            | 12/50 Standard 6 A (12 N)   | 10 181    |
| 1928 – 1934 | 6            | 12/50 Standard 6 S (12 NS)  | 4 135     |
| 1932 – 1933 | 6            | 12/50 Kübelwagen (12 N-RW)  | 199       |
| 1934 – 1939 | 6            | 12/50 Kübelwagen (12 N-3 G) | 1 898     |
| 1928 – 1934 | 8            | 15/80 Standard 8 (15 N)     | 1 720     |
| 1929 – 1931 | 4            | 8/35 Favorit (8 J)          | 11 507    |
| 1931 – 1932 | 4            | 8/35 Favorit (2 S)          | 2 018     |
| 1932 – 1933 | 4            | 8/35 Favorit (2 A)          | 434       |
| 1933 – 1934 | 4            | 8/40 Favorit (2 U)          | 274       |
| 1933 – 1934 | 6            | 12/50 Standard 6 (3 U)      | 400       |
| 1934 – 1940 | 6            | 12/60 Diplomat (3 G, 3 GS)  | 3 205     |
| 1936 – 1939 | 6            | 12/60 Kübelwagen (3 Gd)     | 4 297     |
| 1932 – 1936 | 4            | Primus (1,5 A, 1,7 A)       | 6 713     |
| 1937 – 1938 | 4            | Primus (1,7 E)              | 990       |
| 1932 – 1936 | 4            | Trumpf (1,5 AV, 1,7 AV)     | 18 600    |
| 1936 – 1938 | 4            | Trumpf (1,7 EV)             | 7 003     |
| 1938 – 1940 | 4            | 2 Liter (2 EV)              | 7 470     |
| 1934 – 1935 | 4            | Trumpf Junior (1 G)         | 24 013    |
| 1936 – 1941 | 4            | Trumpf Junior (1 E)         | 78 827    |
| 1937 – 1940 | 6            | 2,5 Liter (Typ 10)          | 5 295     |

erlangten Hans Gustav Röhr (1931–1935) und Karl Jenschke (1936–1945) herausragende Bedeutung. – Seit der 1929 erfolgten Sanierung der Adlerwerke durch die Danat-Bank (Direktor Jakob Goldschmidt) bewährte sich Ernst Hagemeier als tatkräftiger Generaldirektor, doch war er es auch, der, 1948 aus der Internierung zurückgekehrt, durch eine Serie schwerwiegender Fehlentscheidungen die Adlerwerke ruinierte. Er verhinderte die bereits vorbereitete Wiederaufnahme des Automobilbaus, der einst 90 % des Umsatzes der Firma eingebracht hatte, er beendete den lukrativen Fahrradbau, brachte den Motorroller viel zu spät auf den Markt und begann schließlich eine höchst verlustreiche Fabrikation von Werkzeugmaschinen. 1955 mußte Hagemeier aus dem Vorstand ausscheiden, 1957 wurden die Adlerwerke von der Grundig-Gruppe übernommen, welche die nunmehrige Büromaschinenfabrik samt den Nürnberger Triumph-Werken 1969 an den amerikanischen Litton-Konzern verkaufte. – Insgesamt sind 212624 Adler Automobile hergestellt worden. 6000 Mitarbeiter waren 1926 in den Adlerwerken beschäftigt, 1930 war ihre Zahl auf 3000 abgesunken, und vor Kriegsausbruch waren es wieder knapp 7000.



Adler 18/60 PS  
1923



Adler 12/40 PS  
Sport-Phaeton  
1923–1924  
(Karosserie  
Papler)

|                         | <b>Adler 9/24 PS</b><br><b>1921 – 1922</b><br><b>Adler 9/30 PS</b><br><b>1923 – 1924</b> | <b>Adler 12/34 PS</b><br><b>1921 – 1922</b><br><b>Adler 12/40 PS</b><br><b>1923 – 1924</b> | <b>Adler 18/60 PS</b><br><b>1921 – 1924</b> |
|-------------------------|--|--|---|
| <b>Motor</b>            |  |  |   |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)                                   |
| Bohrung x Hub           | 79 x 118 mm  | 86 x 135 mm  | 100 x 150 mm                                |
| Hubraum                 | 2298 ccm   | 3115 ccm   | 4700 ccm                                    |
| Leistung                | 24 PS bei 2000 U/min<br>bzw. 30 PS bei 2400 U/min  | 34 PS bei 1800 U/min<br>bzw. 40 PS bei 1900 U/min  | 60 PS bei 1800 U/min                        |
| Verdichtung             |  |  |   |
| Vergaser                | Zenith   | Pallas   | Pallas                                      |
| Ventile                 | Seitlich stehend   | Seitlich stehend   | Seitlich stehend                            |
|                         | Seitliche Nockenwelle  | Seitliche Nockenwelle  | Seitliche Nockenwelle                       |
|                         | Antrieb durch Rollenkette  | Antrieb durch Stirnräder   | Antrieb durch Stirnräder                    |
|                         | 3  | 4  | 4   |
| Kurbelwellenlager       |  |  |   |
| Kühlung                 | Pumpe  | Pumpe  | Pumpe                                       |
| Schmierung              | Druckumlauf  | Druckumlauf  | Druckumlauf                                 |
| Batterie                | 12 Volt  | 12 Volt  | 12 Volt                                     |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |  |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder  | Antrieb auf Hinterräder  | Antrieb auf Hinterräder                     |
| Schaltung               | Metallkonuskupplung  | Lederkonuskupplung   | Lederkonuskupplung                          |
| Getriebe                | Schalthebel außen rechts   | Schalthebel innen rechts   | Schalthebel innen rechts                    |
| Übersetzungen           | 4 Gang   | 4 Gang   | 4 Gang                                      |
|                         | I. 4,92  | I. 4,19  | I. 4,19                                     |
|                         | II. 2,58   | II. 2,47   | II. 2,47                                    |
|                         | III. 1,605   | III. 1,60  | III. 1,60                                   |
|                         | IV. 1,00   | IV. 1,00   | IV. 1,00                                    |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,14 oder 4,46   | 3,92   | 3,35  |
| <b>Fahrwerk</b>         |  |  |   |
| Vorderradaufhängung     | Preßstahl-Rahmen   | Preßstahl-Rahmen   | Preßstahl-Rahmen                            |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern                           |
| Lenkung                 | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern                           |
| Fußbremse               | Spindel, rechts  | Spindel, rechts  | Spindel, rechts                             |
|                         | Mechanisch   | Mechanisch   | Mechanisch                                  |
|                         | Antriebswelle, Außenbacken   | Antriebswelle, Außenbacken   | Antriebswelle, Außenbacken                  |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder                     |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |   |
| Radstand                | 3010 mm  | 3400 mm  | 3400 mm                                     |
| Spur vorn/hinten        | 1350 mm  | 1400 mm  | 1400 mm                                     |
| Gesamtmaße              | Zweisitzer: 4350 x 1600 x 1750<br>Limousine: 4200 x 1640 x 2170                          | 4650 x 1710 x 2250 mm  | 4650 x 1710 x 2250 mm                       |
| Räder                   | Drahtspeichen  | Drahtspeichen  | Drahtspeichen                               |
| Reifen                  | 820 x 120 mm   |  | 935 x 135 mm                                |
| Fahrgestellgewicht      | 820 bzw. 925 kg  | 880 x 125 mm   | 1275 kg                                     |
| Wagengewicht            | Zweisitzer 1120 kg   | 1200 kg  | Tourenwagen 1825 kg                         |
|                         | Limousine 1420 kg  | Limousine 1850 kg  |   |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | Zweisitzer 1320 kg   |  | 2575 kg                                     |
|                         | Limousine 1720 kg  | 2400 kg  |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | H'achse 4,14: 75 km/h<br>H'achse 4,46: 65 km/h   | 85 km/h  | 100 km/h                                    |
| Verbraucht/100 km       | 12 Liter   | 18 Liter Benzol  | 21 Liter Benzol                             |
| Kraftstofftank          | im Heck  | im Heck  | im Heck                                     |
| <b>Preise</b>           |  |  |   |

**Adler 6/22 PS**  
1922 – 1923

**Adler 6/25 PS**  
1925 – 1928

**Adler 10/50 PS**  
1925 – 1927

**Adler 18/80 PS**  
1925 – 1927

4 (Reihe)  
67 x 110 mm  
1550 ccm  
22 PS bei 2400 U/min

Solex  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle

Thermosyphon  
Druckumlauf  
12 Volt

Antrieb auf Hinterräder  
Metallkonuskupplung

3 Gang

4,60

Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Spindel, rechts  
Mechanisch

Antriebswelle, Außenbacken  
Mechanisch, Hinterräder

2650 mm  
1300 mm

Drahtspeichen  
760 x 100 mm  
760 kg

75 km/h

10 Liter  
im Heck

4 (Reihe)  
67 x 110 mm  
1550 ccm  
25 PS bei 2500 U/min

1:5,3  
Pallas M 26  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3

Thermosyphon  
Druckumlauf  
12 Volt

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang  
I. 4,11  
II. 2,594  
III. 1,688  
IV. 1,00  
5,30

Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke, rechts  
Mechanisch

4 Räder, Innenbacken  
Mechanisch, 4 Räder

2800 mm  
1200 mm  
3800 x 1500 x 1790 mm

Scheiben  
775 x 145 mm Niederdruck  
800 kg  
Tourenwagen 1050 kg  
Limousine 1140 kg  
Tourenwagen 1350 kg  
Limousine 1540 kg  
80 km/h

10 Liter  
40 Liter (im Motorraum)

Zweisitzer offen RM 5900,-  
Viersitzer offen RM 5950,-  
Limousine 4 Türen RM 6700,-

6 (Reihe)  
67 x 122 mm (74 x 100 mm?)  
2580 ccm  
50 PS bei 2800 U/min

1:5,3  
Pallas IV  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
4

Pumpe  
Druckumlauf  
12 Volt

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang  
I. 4,00  
II. 2,49  
III. 1,585  
IV. 1,00  
4,58 oder 4,90

Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Spindel, rechts  
Mechanisch

4 Räder, Innenbacken  
Mechanisch, 4 Räder

3350 mm  
1350 mm  
Länge 4650, Höhe 1930 mm

Drahtspeichen  
820 x 120 oder 32 x 6,20  
1100 kg  
Tourenwagen 1600 kg  
Limousine 1750 kg  
Tourenwagen 2400 kg  
Limousine 2550 kg  
90 km/h

14 Liter  
95 Liter (im Heck)

Sechssitzer offen RM 12500,-

6 (Reihe)  
80 x 156 mm (88 x 129 mm?)  
4704 ccm  
80 PS bei 2800 U/min

1:5,3  
Pallas V  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
4

Pumpe  
Druckumlauf  
12 Volt

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang  
I. 4,01  
II. 2,42  
III. 1,68  
IV. 1,00  
4,27 oder 4,63

Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Spindel, rechts  
Mechanisch

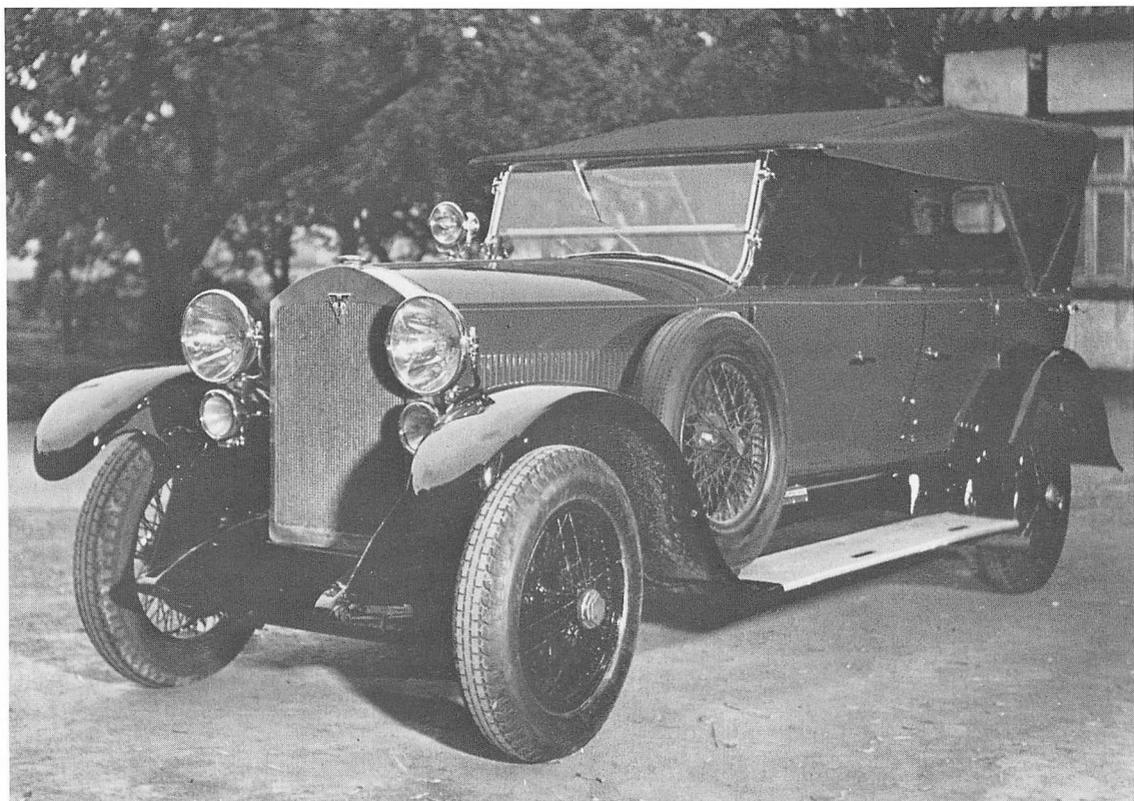
4 Räder, Innenbacken  
Mechanisch, 4 Räder

3650 mm  
1400 mm  
Länge 4900, Höhe 2000 mm

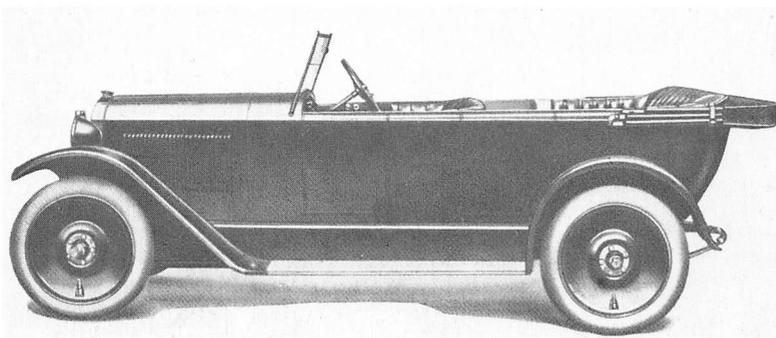
Drahtspeichen  
895 x 135 oder 33 x 6,75  
1400 kg  
Tourenwagen 1950 kg  
Limousine 2070 kg  
Tourenwagen 2750 kg  
Limousine 2870 kg  
100 km/h

20 Liter  
125 Liter (im Heck)

Sechssitzer offen RM 15500,-  
Pullman-Limousine RM 17500,-

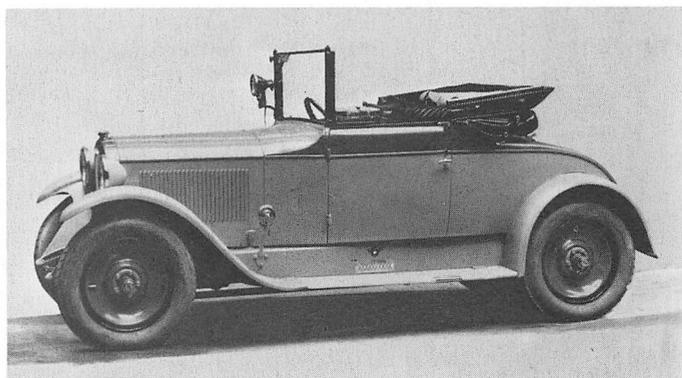


Adler 10/50 PS Sechszylinder Tourenwagen 1925. Dieser hervorragend erhaltene Wagen steht im Auto- und Motorrad-Museum Bad Oeynhausen.



Adler 6/25 PS 1925-1928. Dieser Typ wurde hauptsächlich als Tourenwagen (Bild) viel gefahren. Die Karosserie war meistens flaschengrün oder dunkelblau lackiert. Verdeck, Rahmen, Kotflügel und Räder blieben stets schwarz.

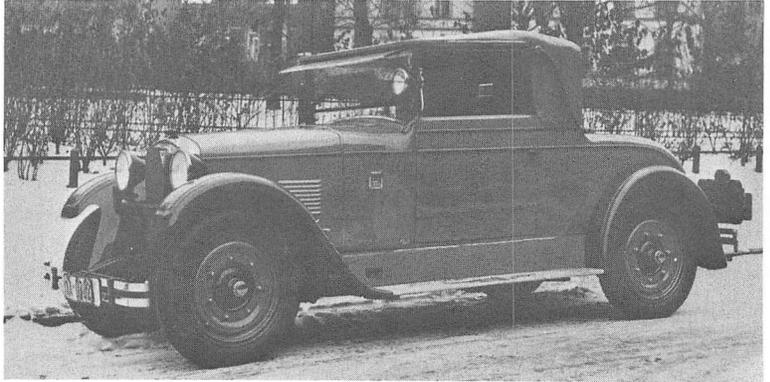
Adler 6/25 PS als Zweisitzer-Cabriolet. Karosserie Papler.



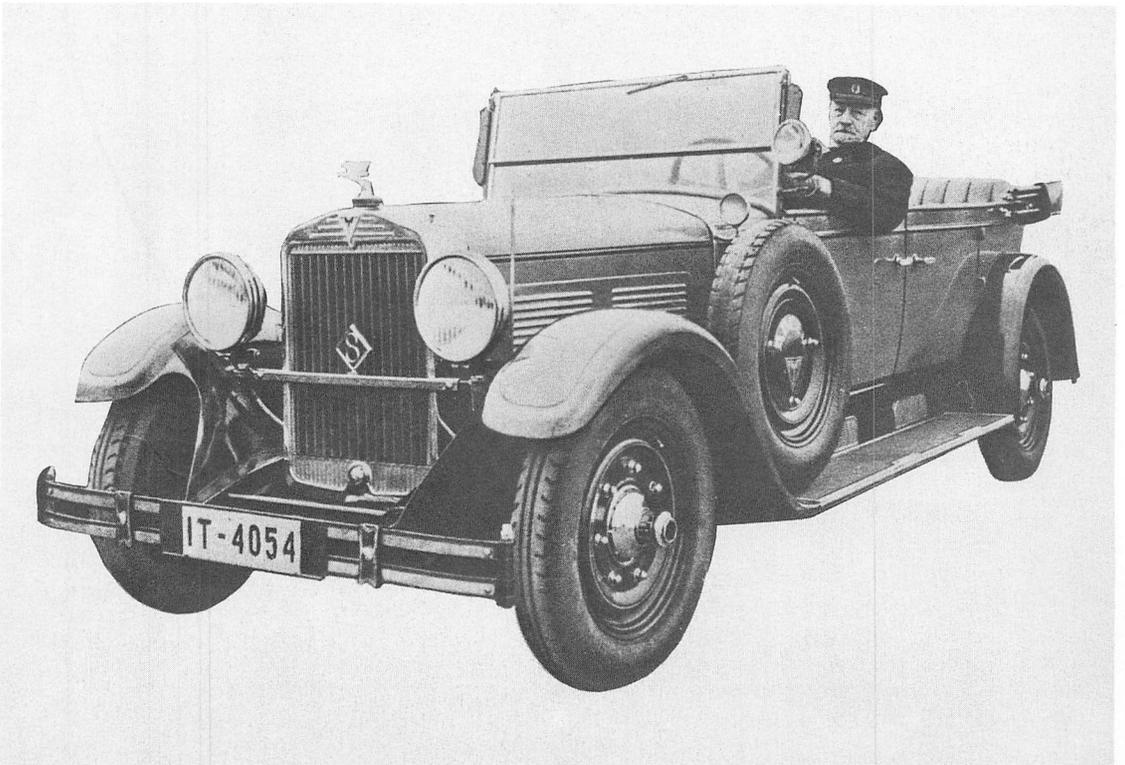


Adler Standard 6 Tourenwagen 10/45 PS 1927–1930. Hier ein Dienstwagen der Preußischen Schutzpolizei Sigmaringen. Der Adler Favorit Tourenwagen 1929–1930 sah äußerlich gleich aus.

Adler Standard 6 als Zweisitzer-Cabriolet. Karosserie Karmann.

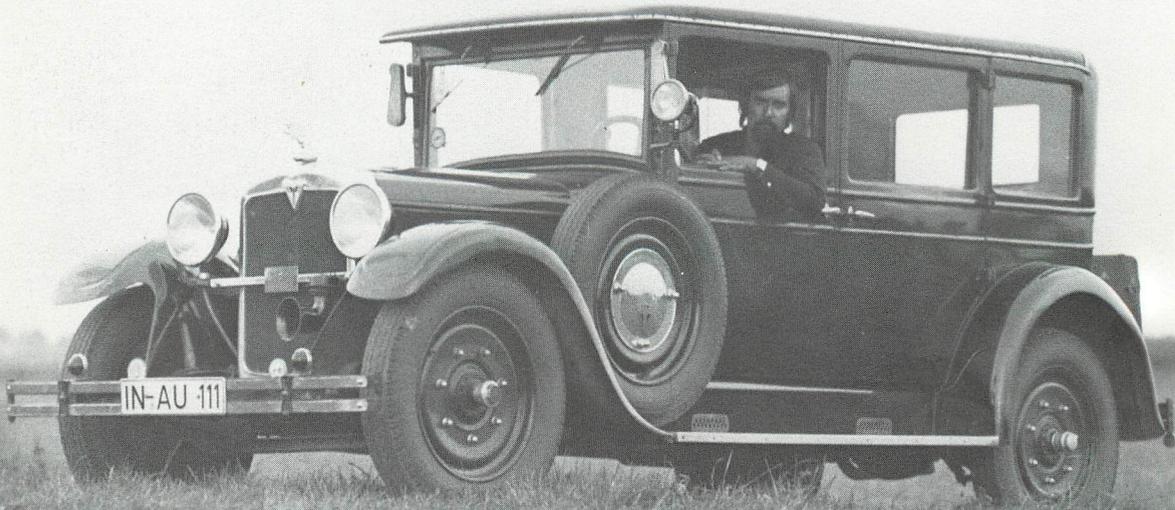


15/70 PS Adler Standard 8 Tourenwagen 1928–1929. Am Steuer: Firmengründer Kommerzienrat Dr.-Ing. E. h. Heinrich Kleyer.



**Adler Favorit (1929–1933)**  
**Adler Standard 6 (1927–1934)**  
**Adler Standard 8 (1928–1933)**

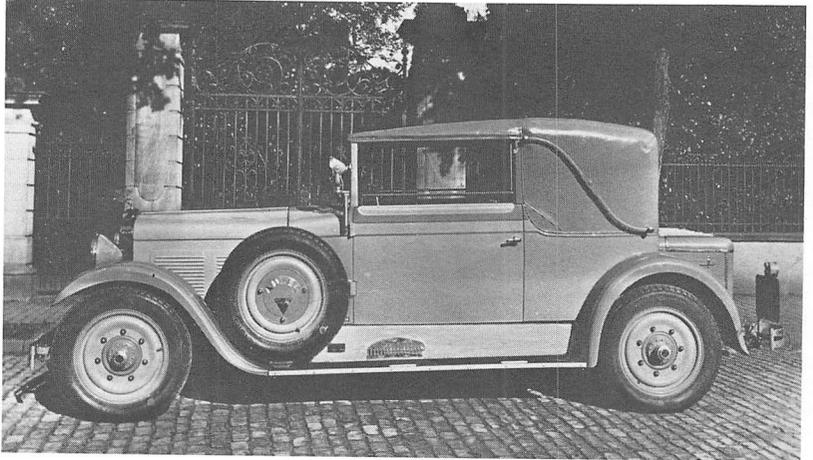
Ein Markstein in der Geschichte des Werks und wichtigstes Ereignis der Berliner Automobil-Ausstellung im Oktober 1926 war die Vorstellung des Adler Standard 6. Von Professor Dr. Ing. Gabriel Becker (Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg) stammte der Entwurf dieses Wagens, der jedoch im wesentlichen bloß eine Kopie des amerikanischen Chrysler darstellte. Freilich hatte gerade diese Tatsache zur Folge, daß der Adler Standard 6 als erster deutscher Großserienwagen mit den damals hier sehr mächtigen Amerikanern konkurrieren konnte. Zu den bemerkenswerten Errungenschaften des neuen Wagens gehörten hydraulische Vierradbremsten, abnehmbarer Zylinderkopf, Zentralschmierung, Kugelschaltung, Linkslenkung, Batteriezündung und vor allem auch die Ganzstahlkarosserie. Ungewöhnlich viel Leichtmetall, größtenteils Elektrometall, wurde verwendet für Kurbelgehäuse, Kardangehäuse, Scheibenräder und Kolben. Allerdings hatte Professor Becker vom Chrysler nicht nur moderne Technik, sondern auch sämtliche Fehler getreulich übernommen, so das üble Lenkungsflattern und unerträglichen Motorenverschleiß, wobei der Gelehrte die merkwürdige Auffassung vertrat, daß eine Lebensdauer von 17 000 Kilometer für solch exklusives Automobil völlig ausreichend sei. Doch die vorzüglich eingespielte Technikermannschaft des Werks schaffte es, rasch und gründlich die Mängel und Kinderkrankheiten zu beseitigen. Dann aber bewährte sich das neue Modell hervorragend und wurde zum beliebtesten Mittelklassewagen der letzten zwanziger Jahre, übrigens auch vielerorts zum meistgefahrenen Taxi.



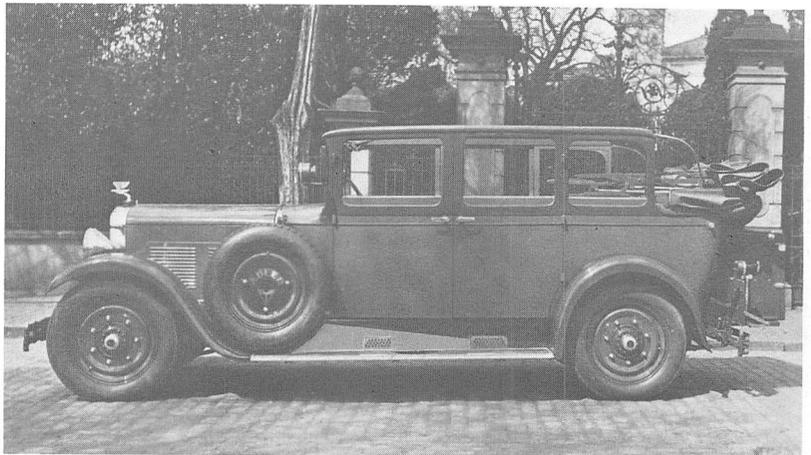
Der Adler Standard 6 (Typ 10 N) ging 1927 in Serie. Bereits Mitte 1928 erschienen der Standard 6 A (Typ 12 N) und der Standard 6 S (Typ 12 NS) mit 3 statt 2,5 Liter-Motor. Ebenfalls 1928 kam der luxuriöse große Standard 8 (Typ 15 N) mit 4 Liter Achtzylinder-Motor. Andererseits folgte im Frühjahr 1929 der ebenfalls bald sehr beliebt gewordene Adler Favorit (Typ 8 J) mit 2 Liter Vierzylinder-Motor, wobei die ganze Modellreihe schon damals sehr schön nach dem Baukastensystem gegliedert war. Die Ganzstahl-Karosserien für die Limousinen und offenen Tourenwagen lieferte Ambi-Budd, die Cabriolets in Gemischtbauweise stammten von Karmann und anderen Firmen.

Durch seine persönliche Freundschaft mit der Familie Kleyer kam es dazu, daß der berühmte Architekt Professor Walter Gropius, Leiter des Bauhauses Dessau, für die großen Adler-Wagen völlig neue Karosserien entwerfen konnte, die erstmalig auf dem Pariser Salon im Oktober 1930 und wenige Monate später auch in Berlin gezeigt wurden. Angestrebt war eine Zweckform ohne Zierart, die möglichst lange zeitlos bleiben sollte. Die Gropius-Automobile erreichten weltweites Aufsehen und dementsprechende, noch bis heute nachwirkende Publizität, doch fanden sie kaum ernsthafte Kaufinteressenten. Diese bevorzugten weiterhin die damals üblichen Karosserien. So unterblieb eine Serienfertigung der Gropius-Aufbauten, die bei Ambi-Budd hätte stattfinden sollen. Es wurden, soweit bekannt, nur 3 Limousinen bei Neuß und 3 Cabriolets bei Karmann gebaut. Eine der 3 Limousinen, die nur 4 statt 6 Fenster hatte, wurde auf ein Fahrgestell des Standard 6 A gesetzt, die anderen 5 Wagen waren Standard 8. So blieben die Automobilentwürfe von Gropius zwar historisch interessant, aber nicht richtungweisend. Übrigens hat der Architekt Le Corbusier einen ähnlichen Versuch bei der französischen Marke Voisin unternommen, der genauso erfolglos blieb.

Adler Standard 6 S 10/45 PS Pullman-Limousine 1927. Karosserie Ambi-Budd. Besitzer: Walter Mann (Ingolstadt).  
←



Adler Standard 8 Sport-Reise-Cabriolet 1929. Karosserie Karmann.



Adler Standard 8 Allwetter-Limousine 1929. Das Verdeck ließ sich mittels Handkurbel während der Fahrt auf- und niederlegen. Dieser Wagen war ein Vorläufer der bald so beliebt gewordenen Cabrio-Limousinen. Noch nicht gut gelöst war bei diesem Wagen die Stellung des Gestänges bei offenem Dach. Karosserie Karmann.

|                         | <b>Adler Favorit</b><br>8/35 PS<br>1929 – 1933   | <b>Adler Standard 6</b><br>10/45 PS<br>1927 – 1930 | <b>Adler Standard 6</b><br>10/45 PS<br>1927 – 1928                   |
|-------------------------|--|--|--|
| <b>Motor</b>            |  |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)  |  | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 75 x 110 mm  |  | 70 x 110 mm  |
| Hubraum                 | 1943 (Steuer 1930) ccm   |  | 2540 (Steuer 2522) ccm   |
| Leistung                | 35 PS bei 3000 U/min   |  | 45 PS bei 3000 U/min   |
| Drehmoment              |  |  |  |
| Verdichtung             | 1 : 5,3  |  | 1 : 5  |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser<br>Pallas   |  | 1 Flachstromvergaser<br>Pallas SAD 3                                 |
| Ventile                 | Ab 1931: Solex 30 FV<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Zahnkette |  | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Zahnkette |
| Kurbelwellenlager       | 3  |  | 7  |
| Kühlung                 | Pumpe, 15 Liter Wasser   |  | Pumpe, 16 Liter Wasser   |
| Schmierung              | Druckumlauf, 5,5 Liter Öl  |  | Druckumlauf, 7 Liter Öl  |
| Batterie                | 6 V 85 Ah  |  | 6 V 115 Ah   |
| Lichtmaschine           | 90 W   |  | 90 W   |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |  |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung  |  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte   |  | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 3 Gang   |  | 3 Gang   |
| Übersetzungen           | I. 4,12<br>II. 1,79<br>III. 1,00   |  | I. 3,16<br>II. 1,80<br>III. 1,00                                     |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,90 oder 5,70   | 5,30   | 5,90   |
| <b>Fahrwerk</b>         |  |  |  |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern   |  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern                       |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern  |  | starr, Halbfedern  |
| Lenkung                 | Schnecke (1 : 13), links   |  | Schnecke, links  |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder<br>Bremsfläche 1350 cm <sup>2</sup>                                     |  | Hydraulisch, 4 Räder   |
| Handbremse              | Mechanisch, Getriebe   |  | Mechanisch, Getriebe   |
| Schmierung              | Zentral  |  | Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |  |
| Radstand                | 2840 mm  | 2840 mm  | 3140 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1350 mm  | 1350 mm  | 1350 mm  |
| Gesamtmaße              | 4270 x 1650 x 1800 mm  | 4270 x 1650 x 1825 mm                              | 4500 x 1650 x 1825 mm  |
| Wendekreis-Ø            |  |  |  |
| Räder                   | Scheiben   | Scheiben   | Scheiben   |
| Felgen                  | Geradseitiefbett   | Geradseitiefbett 4,50 x 20                         | Geradseitiefbett 4,50 x 20   |
| Reifen                  | 5,25 – 18 Niederdruck  | 5,25 – 20 Niederdruck                              | 6,00 – 20 Niederdruck  |
| Fahrgestellgewicht      | 900 kg   | 950 kg   | 1000 kg  |
| Wagengewicht            | Tourenwagen 1260 kg<br>Limousine 1340 kg   | Tourenwagen 1190 kg<br>Limousine 1290 kg           | Tourenwagen 1280 kg<br>Limousine 1390 kg                             |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | + 400 kg   | + 400 kg   | + 550 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 80 km/h  | 90 km/h  | 85 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 13 Liter Benzol  | 15 Liter Benzol                                    | 16 Liter Benzol  |
| Kraftstofftank          | 50 Liter (im Heck)   | 50 Liter (im Heck)                                 | 50 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>           | 1930   | 1927/28  |  |
| Tourenwagen 4 Türen     | RM 5350,-  | RM 6900,-  |  |
| Limousine 4 Türen       | RM 5575,-  | RM 7700,-  |  |
| Cabriolet 2/2 Sitze     |  | RM 8575,-  |  |
| Cabriolet 4 Sitze       |  |  |  |
| Tourenwagen 6 Sitze     | RM 5950,-  |  |  |
| Pullman-Limousine       |  |  |  |

**Adler Standard 6 A**  
**12/50 PS**  
**1928 – 1933**

**Adler Standard 6 S**  
**12/50 PS**  
**1928 – 1934**

**Adler Standard 8**  
**15/70 PS**  
**1928 – 1930**

**Adler Standard 8**  
**15/80 PS**  
**1931 – 1933**

6 (Reihe)  
 75 x 110 mm  
 2916 (Steuer 2895) ccm  
 50 PS bei 3000 U/min  
 15 mkg bei 1000 U/min  
 1:5,3  
 1 Flachstromvergaser  
 Pallas SAD 3 oder  
 Stromberg U 1  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Zahnkette  
 7  
 Pumpe, 16 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 7 Liter Öl  
 6 V 115 Ah  
 90 W

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang  
 I. 3,16  
 II. 1,80  
 III. 1,00

5,30 oder 4,90

5,90

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halfedern  
 starr, Halfedern  
 Schnecke, links  
 Hydraulisch, 4 Räder

Mechanisch, Getriebe  
 Zentral

2840 mm  
 1350 mm  
 4270 x 1650 x 1825 mm

Scheiben  
 Geradseittiefbett 4,50 x 20  
 5,25 – 20 Niederdruck  
 950 kg  
 Tourenwagen 1200 kg  
 Lim., Cabriolet 1300 kg  
 + 400 kg  
 90 km/h  
 16 Liter Benzol  
 50 Liter (im Heck)

1931 1932

RM 6500,- RM 6250,-

3140 mm  
 1350 mm  
 4570 x 1650 x 1825 mm

Scheiben  
 Geradseittiefbett 4,50 x 20  
 6,00 – 20 Niederdruck  
 1000 kg  
 Tourenwagen 1300 kg  
 Limousine 1430 kg  
 + 550 kg  
 85 km/h  
 17 Liter Benzol  
 50 Liter (im Heck)

1929 – 1931 1932

RM 8700,- RM 8700,- RM 7950,-

8 (Reihe)  
 75 x 110 mm  
 3887 (Steuer 3861) ccm  
 70 PS bei 3200 U/min | 80 PS bei 3200 U/min  
 1:5 | 1:5,3  
 1 Flachstromvergaser | 1 Flachstromvergaser  
 Pallas 4 | Stromberg UU 2  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Zahnkette  
 9  
 Pumpe, 22 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 9 Liter Öl  
 6 V 140 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte

3 Gang  
 I. 3,16  
 II. 1,80  
 III. 1,00

4,92

4 Gang Aphon  
 I. 4,10  
 II. 2,21  
 III. 1,49  
 IV. 1,00  
 3,93

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halfedern  
 starr, Halfedern  
 Schnecke, links  
 Hydraulisch, 4 Räder

Mechanisch, Getriebe  
 Zentral

3325 mm  
 1440 mm  
 4750 x 1770 x 1880 mm  
 12,8 Meter  
 Scheiben

Geradseittiefbett 4,50 x 20  
 6,00 – 20 Niederdruck  
 1150 kg  
 Tourenwagen 1520 kg  
 Limousine 1650 kg  
 + 550 kg  
 100 km/h  
 19 Liter Benzol  
 70 Liter (im Heck)

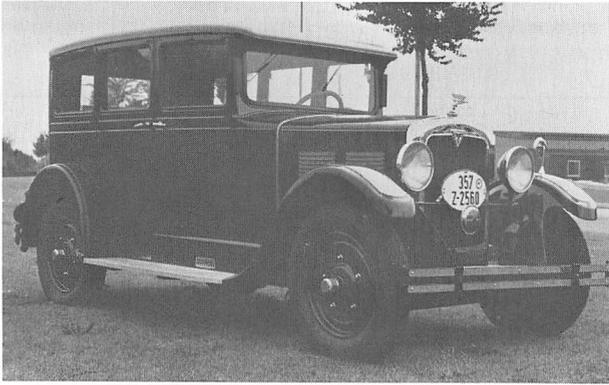
1928 – 1929

RM 10800,-  
 RM 11 500,-

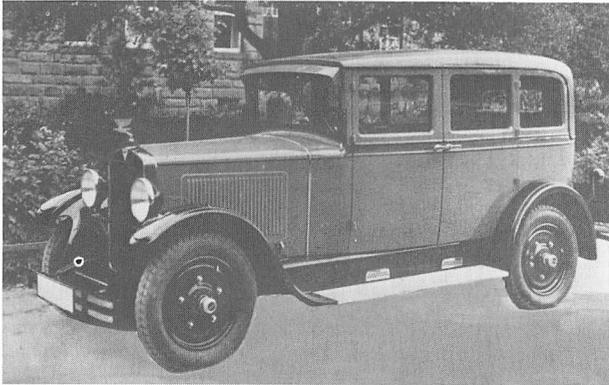
1300 kg  
 Gropius-Limousine 1800 kg  
 + 600 kg  
 105 km/h  
 20 Liter Benzol  
 70 Liter (im Heck)

1931 – 1933

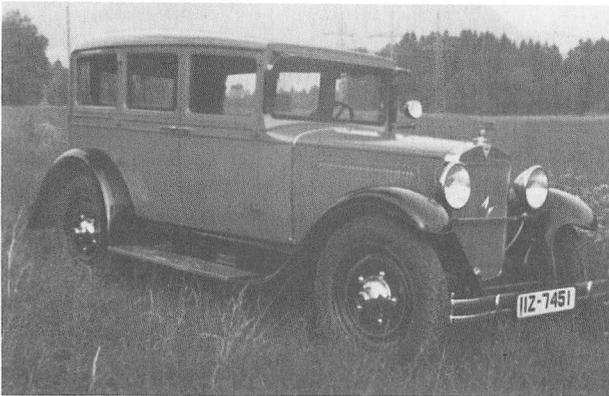
RM 9750,-



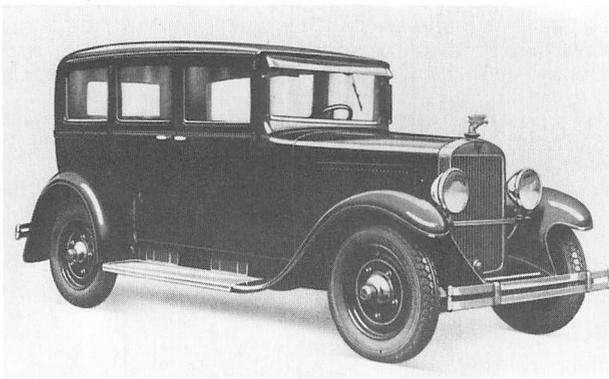
**Adler Favorit Limousine 1930. Karosserie Ambi-Budd. Besitzer: A. Cristensson, Malmö (Schweden).**



**Adler Favorit Limousine 1930/31. Das ist ein Zwischentyp, der bereits die neuere Karosserie und Motorhaube, aber noch die stärker abgekanteten Kotflügel mit Profilsicken besitzt. 100 Exemplare dieses Modells lieferten die Karosseriewerke Weinsberg.**

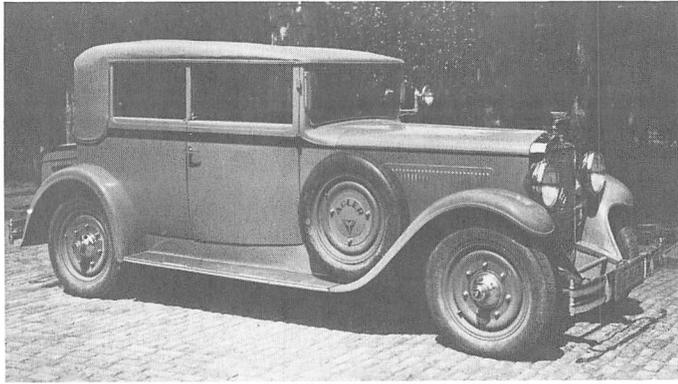


**Adler Standard 6 Modell 1931. Besonders schön erhaltener Wagen mit Originallackierung (Aufbau sandfarben, Unterbau schwarz). Karosserie Ambi-Budd. Besitzer: Eckart Frhr. von Lerchenfeld (Immenstadt).**

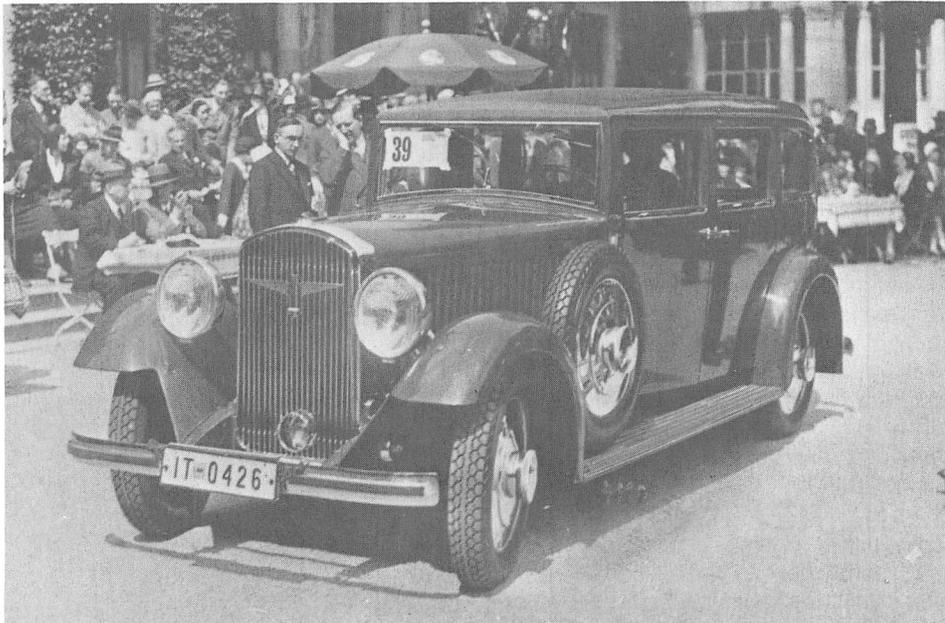


**Adler Favorit Modell 1932. Karosserie Ambi-Budd.**

Adler Standard 8 Viersitzer-Cabriolet 1931. Karosserie Karmann.



Adler Standard 8 Limousine 1931. Karosserie Neuss, Entwurf Professor Gropius.



## **Adler Trumpf (1932–1936)** **Adler Primus (1932–1936)**

Im März 1932 stellte sich das Zwillingsspaar Adler Trumpf und Adler Primus vor. Während der Adler Primus, konstruiert von Dr. Ing. e. h. Otto Göckeritz, gewissermaßen in Hochform die herkömmliche Standardbauweise mit Hinterradantrieb und Starrachsen verkörperte, zeichnete sich der Adler Trumpf, konstruiert von Hans Gustav Röhr und seinem Oberingenieur Dauben, durch den für damalige Begriffe noch ungewöhnlichen Frontantrieb sowie Einzelaufhängung aller Räder aus. Allerdings besaß nur der Adler Primus hydraulische, der Trumpf hingegen merkwürdigerweise noch Seilzugbremsen. Motoren und Karosserien beider Wagen stimmten überein. Beim Trumpf hatte man den Motor-Getriebe-Block sozusagen verkehrt herum eingebaut, woraus eine um 150 mm größere Gesamtlänge resultierte, die wiederum seiner äußeren Erscheinung zum Vorteil gereichte. Beide Modelle wurden so günstig aufgenommen, daß sie bald höhere Verkaufszahlen erreichten als die Konkurrenzmodelle von Opel, Wanderer und Mercedes. Der Primus ging ab Frühjahr, der Trumpf ab Spätsommer 1932 in Serie. Von da an entschied sich die überwiegende Mehrheit der Käufer für die fortschrittlichere Bauart, obschon auch der Primus weiterhin noch gute Verkaufsergebnisse brachte.

Zunächst waren beide Typen nur als Zweitüren-Limousine und als Zweifenster-Cabriolet lieferbar. Auf dem Pariser Salon 1932 zeigte Ambi-Budd den Adler Trumpf als sehr gefällige Jupiter-Limousine, die dann in zwei- und viertüriger Ausführung ab dem Modelljahr 1934 übernommen wurde. Alle Modelle 1935 erhielten Kotflügelschürzen und das Vierfenster-Cabriolet ein sogenanntes Stromlinienheck.

Der Adler Primus 1932 besaß als äußeres Zeichen seiner Standardbauart noch einen Flachkühler mit Chromrahmen. Doch schon ab 1933 erhielt er eine ähnliche Kühlerverkleidung wie der Trumpf. 1935 wurde für den Primus nur die zweitürige Jupiter-Limousine übernommen, während als Viertüren-Limousine eine pfostenlose Vierfenster- und eine normale Sechsfenster-Ausführung bei gleichem Preis zur Wahl stand. Laut damaliger Preisliste gab es den Primus auch als Pullmann-Limousine, vermutlich mit längerem Radstand, doch ist dem Verfasser unbekannt, ob ein solcher Wagen tatsächlich jemals ausgeliefert wurde.

Spektakuläre Erfolge erzielte der Adler Trumpf bei den damals ungemein populären Langstreckenwettbewerben, so vor allem bei der 2000 Kilometer-Fahrt und bei der Internationalen Alpenfahrt 1933. Dies führte dazu, daß von 1933 bis 1935 ein sehr eleganter Zweisitzer mit beträchtlich höherer Motorleistung als Adler Trumpf Sport, auch Super Trumpf genannt, in kleiner Serie aufgelegt wurde. Diesen Typ gab es auch als zweisitziges Sport-Cabriolet, hier jedoch nur mit normalem Motor.

Adler Primus (Typ 1,5 A) und Trumpf (Typ 1,5 AV) mit 1,5 Liter-Motor wurden bis 1934, Primus (Typ 1,7 A) und Trumpf (Typ 1,7 AV) mit 1,7 Liter-Motor wurden bis Mai 1936 gebaut.

**Adler Primus 1,5 Liter  
1932 - 1934**

**Adler Primus 1,7 Liter  
1933 - 1936**

4 (Reihe)  
71 x 95 mm  
1504 (Steuer 1494) ccm  
32 PS bzw. (ab 1934)  
33 PS bei 3500 U/min  
1 : 5,3 bzw. (ab 1934) 5,5  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 BFLV  
1933 auch: Bosch 26 Ø

4 (Reihe)  
74,25 x 95 mm  
1645 (Steuer 1623) ccm  
38 PS bei 3800 U/min  
1 : 5,3 bzw. (ab 1934) 5,5  
1 Steigstromvergaser  
Solex 30 BFLV

Seitlich stehend

Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Rollenkette  
3

Thermosyphon, 11 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4,5 Liter Öl  
6 V 85 Ah  
90 W

Antrieb auf Hinterräder

Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang  
Ohne  
I. 4,09  
II. 2,39  
III. 1,42  
IV. 1,00

5,22

4,78

Tiefbett-Kastenrahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke, links  
Hydraulisch, 4 Räder  
Mechanisch, Getriebe  
Zentral

2700 mm  
1250 mm  
4000 x 1500 x 1600 mm  
11,8 Meter  
Scheiben  
Tiefbett  
4,75 oder 5,00-17  
730 kg  
990 kg  
+ 350 kg  
90 km/h

2700 mm  
1250 mm  
4000 x 1500 x 1600 mm  
11,8 Meter  
Scheiben  
Tiefbett  
4,75 oder 5,00-17  
730 kg  
990 kg  
+ 360 kg  
95 km/h

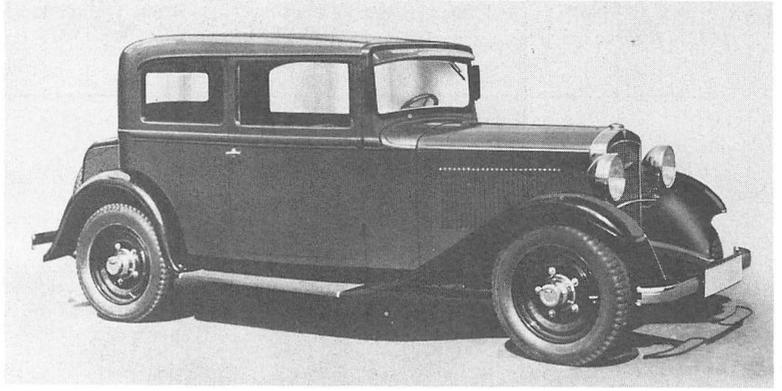
10 Liter  
32 Liter (im Motorraum)

11 Liter  
32 Liter (im Motorraum)

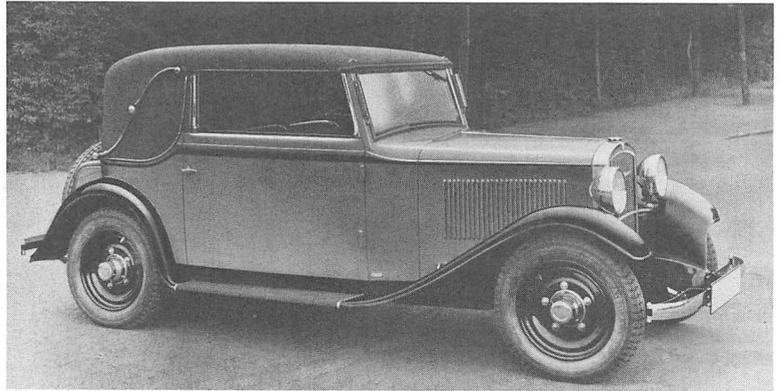
|    | 1932/33 | 1934   | 1933   | 1934/35 | 1936   |
|----|---------|--------|--------|---------|--------|
| RM | 3600,-  | 3600,- | 3850,- | 3850,-  | 3850,- |
| RM | -       | -      | -      | 4500,-  | -      |
| RM | 4300,-  | 4300,- | 4500,- | 4500,-  | -      |
| RM | -       | 4600,- | -      | 4800,-  | -      |

| Adler Trumpf 1,5 Liter<br>1932 – 1934  | Adler Trumpf 1,7 Liter<br>1933 – 1936  | Adler Trumpf Sport<br>1933 – 1935  |   |
|--|--|--|---|
| <p>4 (Reihe)<br/>71 x 95 mm<br/>1504 (Steuer 1494) ccm<br/>32 PS bzw. (ab 1934)<br/>33 PS bei 3500 U/min<br/>1:5,3 bzw. (ab 1934) 5,5<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex 26 BFLV<br/>1933 auch: Bosch 26 Ø</p>                 | <p>4 (Reihe)<br/>74,25 x 95 mm<br/>1645 (Steuer 1623) ccm<br/>38 PS bei 3800 U/min<br/><br/>1:5,3 bzw. (ab 1934) 5,5<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex 30 BFLV</p> <p>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Rollenkette<br/>3<br/>Thermosyphon, 11 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 4,5 Liter Öl<br/>6 V 85 Ah<br/>90 W</p> <p>Antrieb auf Vorderräder<br/>Motor-Getriebe-Block hinter Vorderachse<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel unter Lenkrad<br/>4 Gang<br/>Ohne<br/>I. 4,08<br/>II. 2,14<br/>III. 1,46<br/>IV. 1,00</p> | <p>4 (Reihe)<br/>74,25 x 95 mm<br/>1645 (Steuer 1623) ccm<br/>47 PS bei 3800 U/min<br/><br/>1:7,0<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex</p>   | <p><b>Motor</b><br/>Zylinderzahl<br/>Bohrung x Hub<br/>Hubraum<br/>Leistung<br/><br/>Verdichtung<br/>Vergaser<br/><br/>Ventile<br/><br/>Kurbelwellenlager<br/>Kühlung<br/>Schmierung<br/>Batterie<br/>Lichtmaschine</p> <p><b>Kraftübertragung</b><br/><br/>Kupplung<br/>Schaltung<br/>Getriebe<br/>Synchronisierung<br/>Übersetzungen<br/><br/>Antriebs-Übersetzung</p> <p><b>Fahrwerk</b><br/>Vorderradaufhängung<br/>Hinterradaufhängung<br/>Lenkung<br/>Fußbremse<br/>Handbremse<br/>Schmierung</p> |
| <p>5,17</p> <p>2825 mm<br/>1250 mm<br/>4150 x 1600 x 1580 mm<br/>11,6 Meter<br/>Scheiben<br/>Tiefbett<br/>4,75 – 17 Niederdruck<br/>730 kg<br/>950 kg<br/>+ 350 kg<br/>95 km/h</p> <p>10 Liter<br/>32 Liter (im Motorraum)</p> | <p>4,83</p> <p>2825 mm<br/>1250 mm<br/>4150 x 1600 x 1580 mm<br/>11,6 Meter<br/>Scheiben<br/>Tiefbett<br/>4,75 – 17 Niederdruck<br/>730 kg<br/>950 kg<br/>+ 350 kg<br/>100 km/h</p> <p>11 Liter<br/>32 Liter (im Motorraum)</p>  | <p>4,67</p> <p>2825 mm<br/>1250 mm<br/>4150 x 1600 x 1550 mm<br/>11,6 Meter<br/>Scheiben<br/>Tiefbett<br/>4,75 – 17 SS Niederdruck<br/>730 kg<br/>950 kg</p> <p>115 km/h<br/>33 sec<br/>15 Liter<br/>35 bzw. (ab 1935)<br/>45 Liter (im Motorraum)</p> | <p><b>Allgemeine Daten</b><br/>Radstand<br/>Spur vorn/hinten<br/>Gesamtmaße<br/>Wendekreis-Ø<br/>Räder<br/>Felgen<br/>Reifen<br/>Fahrstellgewicht<br/>Wagengewicht<br/>Zuläss. Gesamtgewicht<br/>Höchstgeschwindigkeit<br/>Beschleunigung 0–100 km/h<br/>Verbrauch/100 km<br/>Kraftstofftank</p>  |
| <p>1932/33      1934</p> <p>3750,-      Jupiter 3600,-<br/>-      Jupiter 3950,-<br/>4500,-      4350,-<br/>-      4800,-</p>  | <p>1933      1934/35</p> <p>4000,-      Jupiter 3850,-<br/>-      Jupiter 4200,-<br/>4750,-      4600,-<br/>-      5050,-</p>  | <p>1934/35</p> <p>RM 5740,-</p>  | <p><b>Preise</b><br/>Limousine 2 Türen<br/>Limousine 4 Türen<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>Cabriolet 4 Fenster<br/>Sport-Zweisitzer offen</p>   |

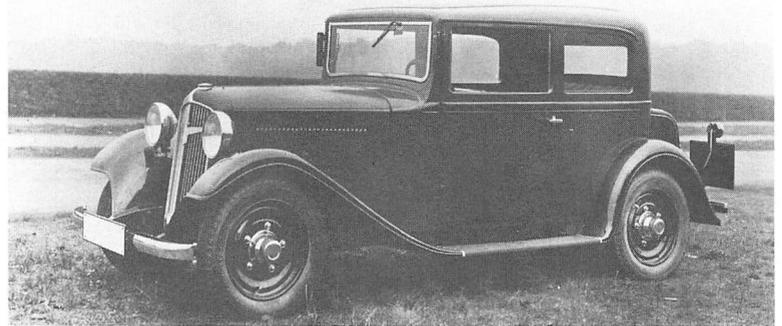
Adler Primus Limousine Modell 1932 (Flachkühler). Karosserie Ambi-Budd.



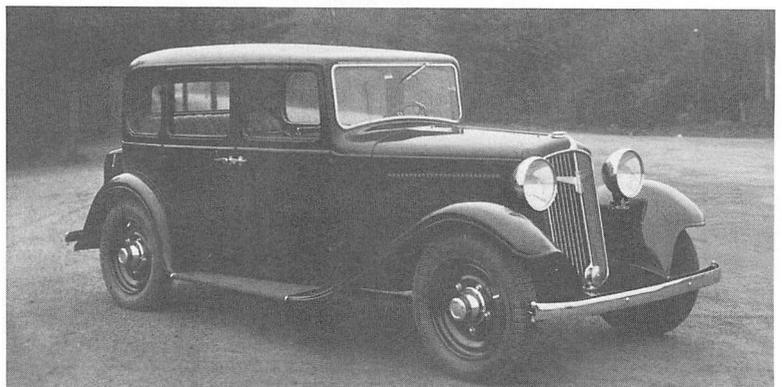
Adler Primus Cabriolet Modell 1932 (Flachkühler). Karosserie Kar-mann.

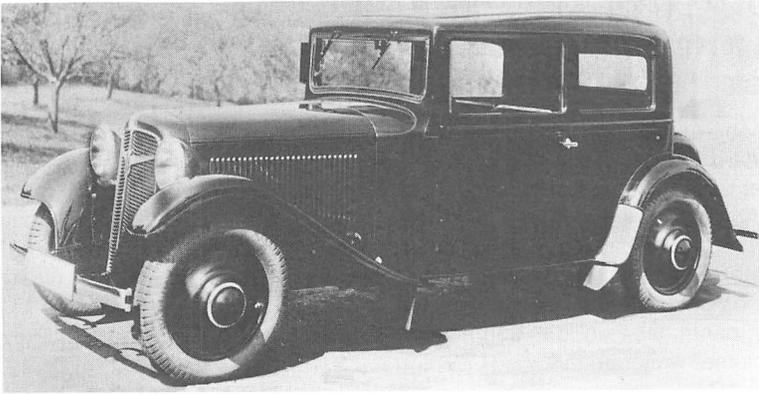


Adler Primus Limousine Modell 1933/34. Gleiche Kühlerverkleidung wie Trumpf, jedoch Vorderwagen etwa 150 mm kürzer. Karosserie Ambi-Budd.



Adler Primus Viertüren-Sechsfenster-Limousine Modell 1934/35. Karosserie vermutlich Ambi-Budd.

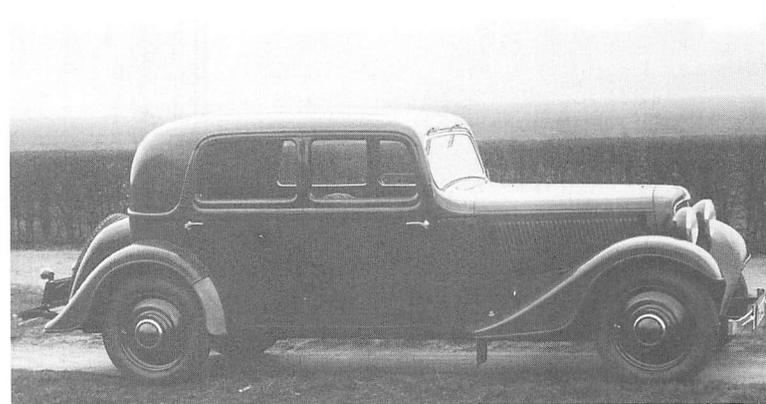




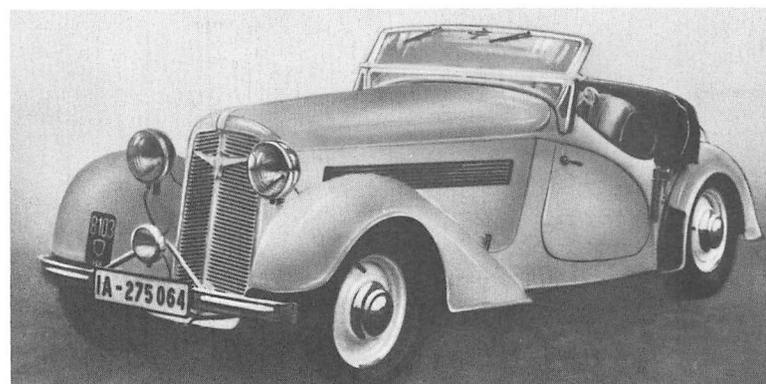
Adler Trumpf Limousine Modell 1932/33. Karosserie Ambi-Budd.



Adler Trumpf Zweitüren-Limousine »Jupiter« Modell 1934. Karosserie Ambi-Budd.



Adler Trumpf Viertüren-Limousine »Jupiter« Modell 1935/36 (mit Kotflügelschürzen). Karosserie Ambi-Budd.



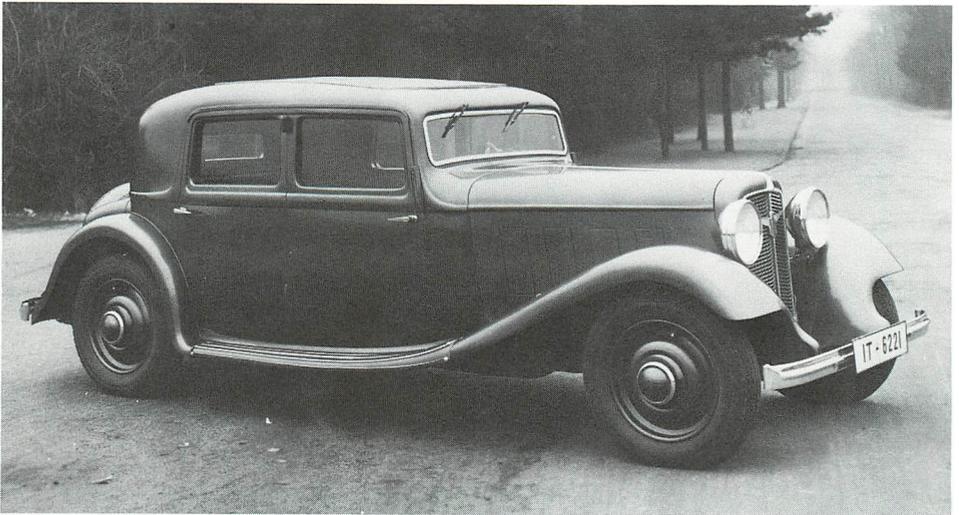
Adler Trumpf Sport-Zweisitzer Modell 1935. Die Herkunft der Karosserie ist dem Verfasser unbekannt. Der abgebildete Wagen existiert heute noch in der DDR.

**Adler Favorit (1933–1934)**  
**Adler Standard 6 (1933–1934)**  
**Adler Achtzylinder (1933–1934)**

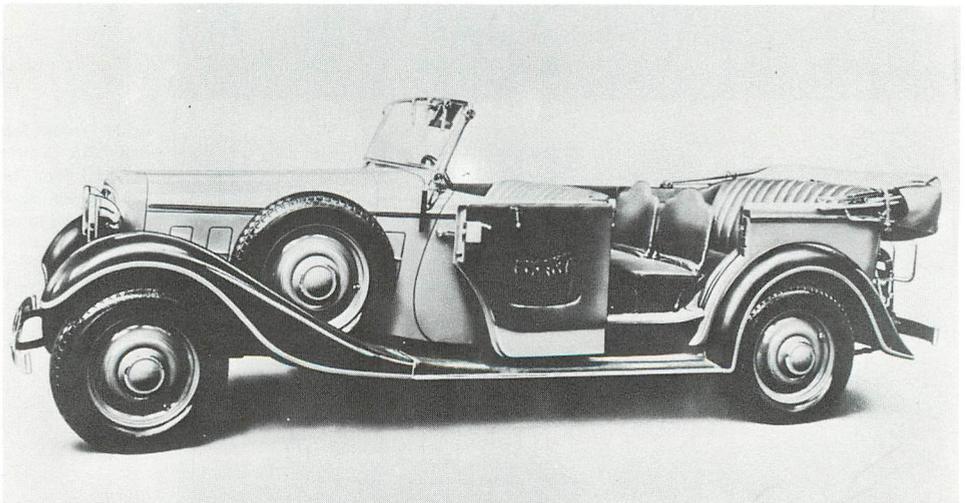
Zur Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933 erschienen der Adler Favorit (Typ 2 U) und der Adler Standard 6 (Typ 3 U) als völlig neue Wagen, die mit den Vorgängern im wesentlichen nur die in der Leistung etwas angehobenen Motoren gemeinsam hatten. Neu waren vor allem das ZF-Aphon Vierganggetriebe, der Tiefbett-Kastenrahmen, Einzelaufhängung und -lenkung der Vorderräder, direkt auf die Hinterräder wirkende Handbremse sowie die ansprechend gestalteten Ganzstahl-Karosserien von Ambi-Budd. Während der Favorit dieser Ausführung nur noch wenig Zuspruch fand und deshalb mit dem Ende des Modelljahres 1934 aufgegeben wurde, nahm das Publikum den neuen Standard 6 gut auf. Er wurde ab März 1934 als Adler Diplomat weitergeführt.

Den Adler Standard 8 zeigte man auf der Berliner Ausstellung 1933 noch einmal und wiederum erfolglos mit den von Gropius entworfenen Aufbauten. Daraufhin bot das Werk bei unverändertem Fahrgestell und Motor eine neue, dem Zeitgeschmack angepaßte Modellreihe als Adler Achtzylinder an, die aber auch nur schwer verkäuflich war und deshalb ebenfalls das Modelljahr 1934 nicht überlebte.

Adler  
Favorit  
1933  
bzw.  
Adler  
Standard 6  
1933  
Karosserie  
Ambi-Budd



Adler  
Achtzylinder  
Tourenwagen  
1934



|                         | <b>Adler Favorit (2 U)<br/>1933 – 1934</b>                           | <b>Adler Standard 6 (3 U)<br/>1933 – 1934</b>                        | <b>Adler Achtzylinder<br/>1933 – 1934</b>                            |
|-------------------------|--|--|--|
| <b>Motor</b>            |  |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)  | 6 (Reihe)  | 8 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 75 x 110 mm  | 75 x 110 mm  | 75 x 110 mm  |
| Hubraum                 | 1943 ccm   | 2916 ccm   | 3887 ccm   |
| Leistung                | 40 PS bei 3300 U/min   | 60 PS bei 3300 U/min   | 80 PS bei 3200 U/min   |
| Verdichtung             | 1 : 5,3  | 1 : 5,3  | 1 : 5,3  |
| Vergaser                | 1 Fallstromvergaser<br>Solex 35 JF                                   | 1 Fallstromvergaser<br>Solex 35 JF                                   | 1 Doppelvergaser<br>Stromberg U 2                                    |
| Ventile                 | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Zahnkette | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Zahnkette | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Zahnkette |
| Kurbelwellenlager       | 3  | 7  | 9  |
| Kühlung                 | Pumpe, 15 Liter Wasser   | Pumpe, 16 Liter Wasser   | Pumpe, 22 Liter Wasser   |
| Schmierung              | Druckumlauf, 5,5 Liter Öl  | Druckumlauf, 7 Liter Öl  | Druckumlauf, 9 Liter Öl  |
| Batterie                | 6 V 85 Ah  | 6 V 115 Ah   | 6 V 140 Ah   |
| Lichtmaschine           | 90 W   | 90 W   | 90 W   |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |  |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 4 Gang ZF-Aphon<br>mit abschaltbarem Freilauf                        | 4 Gang ZF-Aphon<br>mit abschaltbarem Freilauf                        | 4 Gang ZF-Aphon<br>mit abschaltbarem Freilauf                        |
| Synchronisierung        | II – IV  | II – IV  | II – IV  |
| Übersetzungen           | I. 4,00<br>II. 2,50<br>III. 1,53<br>IV. 1,00                         | I. 4,10<br>II. 2,60<br>III. 1,48<br>IV. 1,00                         | I. 4,10<br>II. 2,21<br>III. 1,49<br>IV. 1,00                         |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,30   | 4,60 oder 4,80   | 3,93   |
| <b>Fahrwerk</b>         |  |  |  |
| Vorderradaufhängung     | Tiefbett-Kastenrahmen<br>achslos, 2 Querfedern                       | Tiefbett-Kastenrahmen<br>achslos, 2 Querfedern                       | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halffedern                       |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halffedern<br>Spindel links                                   | starr, Halffedern<br>Spindel, links                                  | starr, Halffedern<br>Schnecke, links                                 |
| Lenkung                 | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder   |
| Fußbremse               | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Getriebe   |
| Handbremse              | Zentral  | Zentral  | Zentral  |
| Schmierung              |  |  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |  |
| Radstand                | 3200 mm  | 3200 mm  | 3325 mm<br>Pullman: 3475 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1420 mm  | 1420 mm  | 1440 mm  |
| Gesamtmaße              | 4750 x 1740 x 1650 mm  | 4750 x 1740 x 1650 mm  | 4750 x 1770 x 1880 mm<br>Pullman:<br>4900 x 1860 x 1800 mm           |
| Wendekreis-Ø            | 12 Meter   | 12 Meter   | 12,8 Meter   |
| Räder                   | Scheiben   | Scheiben   | Scheiben   |
| Felgen                  | Tiefbett 3,62 F x 18   | Tiefbett 3,62 F x 18   | Tiefbett 4,50 x 20   |
| Reifen                  | 6,50–18 Typ Aero   | 6,50–18 Typ Aero   | 6,00–20 Niederdruck  |
| Fahrgestellgewicht      | 1010 kg  | 1040 kg  | 1300 kg  |
| Wagengewicht            | 1360 kg  | 1390 kg  | 1800 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | + 400 kg   | + 400 kg   | + 600 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 90 km/h  | 100 km/h   | 105 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 13 Liter Benzol  | 16 Liter Benzol  | 20 Liter Benzol  |
| Kraftstofftank          | 70 Liter (im Heck)   | 70 Liter (im Heck)   | 70 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise:</b>          |  |  |  |
| Limousine 4 Türen       | RM 5250,-  | RM 6250,-  | -  |
| Cabriolet 2 Fenster     | RM 6250,-  | RM 7250,-  | -  |
| Limousine 6 Sitze       | -  | -  | RM 8 500,-   |
| Tourenwagen 6 Sitze     | -  | -  | RM 12 500,-  |
| Cabriolet 4 Fenster     | -  | -  | RM 14 000,-  |
| Pullman-Limousine       | -  | -  | RM 15 750,-  |
| Pullman-Cabriolet       | -  | -  | RM 17 750,-  |

## Adler Trumpf Junior (1934–1941)

Nach dem Adler Trumpf 1,5 und 1,7 Liter konstruierten Direktor Röhr und Oberingenieur Dauben einen im Entwurf ähnlichen Einliter-Kleinwagen. Der Adler Trumpf Junior (Typ 1 G) erschien Anfang 1934, und zwar zunächst als Cabrio-Limousine mit kunstlederbezogener Leichtbaukarosserie, also insofern dem damaligen DKW ähnlich. Die Adler-Käufer erwiesen sich jedoch als anspruchsvolleres Publikum, weshalb schon bald der Übergang zur blechverkleideten Karosserie erfolgte. Außerdem brachte Ambi-Budd eine kleine Ganzstahl-Limousine der Jupiter-Reihe heraus.

Anfang 1936 gewann der Adler Trumpf Junior (Typ 1 E) seine endgültige Gestalt. Alle Karosserien zeigten nun eine einheitliche, zeitgemäß moderne Linienführung mit sogenanntem Stromlinienheck. Cabrio-Limousine und Limousine von Ambi-Budd. Viersitzer-Cabriolets zum Teil von Ambi-Budd, zum Teil von Karmann, wobei sich die letzteren durch eine elegantere Linie auszeichneten. Die Zweisitzer-Cabriolets, sehr nett, aber teuer, kamen von Wendler und anderen Firmen.

Von 1935 bis 1937 gab es den Adler Trumpf Junior als offenen Sport-Zweisitzer, wahlweise mit Normal- oder mit Sportmotor. Er sah rasant aus, attraktiv allein schon wegen der mitgeleiteten Vorderkotflügel. Wer die Karosserie fertigte, ist dem Verfasser unbekannt.

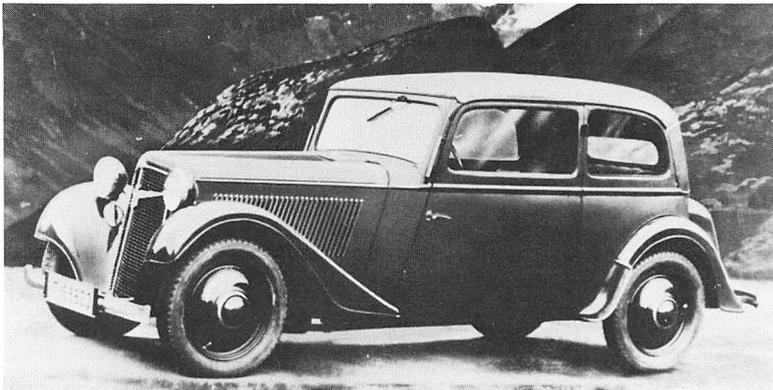
Im August 1939 meldete das Werk die Fertigstellung des 100000sten Trumpf Junior. Er wurde noch bis 1941 weitergebaut. Selbst nach dem Krieg war er noch jahrelang häufig zu sehen. DKWs und Adler Trumpf Junior hatten ungleich zahlreicher als andere Autos überlebt, weil die Wehrmacht Kleinwagen mit Frontantrieb verschmähte.

Nach dem Krieg ließ Direktor Hermann Friedrich den Adler Trumpf Junior von Oberingenieur Alfred Privat weiterentwickeln. Vor allem verlegte dieser das Getriebe vor die Vorderachse, was 150 mm Raumgewinn und eine bessere Belastung der Antriebsachse brachte. Je ein Prototyp mit Karmann- und mit Wendler-Karosserie wurden auf der Hannover-Messe 1948 ausgestellt. Als bereits die Möglichkeit der Serienfertigung bestand, denn die Werkzeuge und Vorrichtungen für den Motoren- und Getriebebau waren noch vorhanden und die Beschaffung des Rahmens vom MAN-Werk Gustavsburg sowie der Karosserien war gesichert, ließ Generaldirektor Hagemeier nach seiner Rückkehr aus der Lagerhaft die Vorbereitungen zur Wiederaufnahme des Automobilbaus einstellen und die Probefahrzeuge verschrotten.

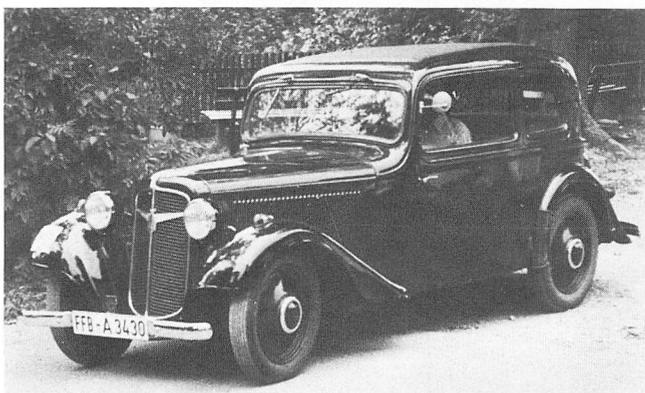
| Preise  | 1934      | 1935      | 1936      | 1937      | 1938/39   |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Cabrio-Limousine 2 Türen<br>(mit Kunstlederbezug)       | RM 2650,- | RM 2700,- | -         | -         | -         |
| Cabrio-Limousine 2 Türen<br>(mit Stahlblechverkleidung) | -         | RM 2875,- | -         | -         | -         |
| Cabrio-Limousine 2 Türen<br>(Ganzstahl-Karosserie)      | -         | -         | RM 2950,- | RM 2700,- | RM 2700,- |
| Limousine 2 Türen                                       | RM 2750,- | RM 2950,- | RM 2950,- | RM 2950,- | RM 2950,- |
| Limousine 6 Fenster                                     | -         | -         | -         | -         | RM 3400,- |
| Cabrio-Limousine 6 Fenster                              | -         | -         | -         | -         | RM 3400,- |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster                             | -         | RM 3500,- | RM 3500,- | RM 3500,- | RM 3500,- |
| Cabriolet 2 Sitze                                       | -         | RM 3950,- | RM 4000,- | RM 4000,- | RM 4125,- |
| Sportwagen 2 Sitze<br>(mit 25 PS Normalmotor)           | -         | RM 3750,- | RM 3750,- | RM 3750,- | -         |
| Sportwagen 2 Sitze<br>(mit 28 PS Sportmotor)            | -         | RM 4150,- | RM 4150,- | RM 4150,- | -         |
| Fahrgestell   |           |           |           |           | RM 2000,- |

|                         | <b>Adler Trumpf Junior (1 G)<br/>1934 – 1935</b>  | <b>Adler Trumpf Junior (1 E)<br/>1936 – 1941</b>          | <b>Adler Trumpf Junior Sport<br/>1935 – 1937</b>  |
|-------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |   |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 65 x 75 mm  | 65 x 75 mm  | 65 x 76 mm  |
| Hubraum                 | 995 (Steuer 988) ccm                              | 995 (Steuer 988) ccm                                      | 995 (Steuer 988) ccm                              |
| Leistung                | 25 PS bei 4000 U/min                              | 25 PS bei 4000 U/min                                      | 28 PS bei 4300 U/min                              |
| Verdichtung             | 1 : 5,6   | 1 : 6   | 1 : 7   |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 26 BFRV             | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 26 BFRV<br>Seitlich stehend | 1 Steigstromvergaser<br>Solex                     |
| <b>Ventile</b>          |   | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Rollenkette   |   |
| Kurbelwellenlager       |   | 3   |   |
| Kühlung                 |   | Thermosyphon, 9 Liter Wasser                              |   |
| Schmierung              |   | Druckumlauf, 3,5 Liter Öl                                 |   |
| Batterie                |   | Batterie 6 V 75 Ah (im Motorraum)                         |   |
| Lichtmaschine           |   | 90 W  |   |
| <b>Kraftübertragung</b> |   | Antrieb auf Vorderräder                                   |   |
| Kupplung                |   | Motor-Getriebe-Block hinter Vorderachse                   |   |
| Schaltung               |   | Einscheibentrockenkupplung                                |   |
| Getriebe                |   | Schalthebel unter Lenkrad                                 |   |
| Synchronisierung        |   | 4 Gang  |   |
| Übersetzungen           |   | Ohne  |   |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,43  | I. 4,03, II. 2,31, III. 1,59, IV. 1,00                    | 4,80  |
|                         |   | 5,43  |   |
| <b>Fahrwerk</b>         |   | Kasten-Plattform-Rahmen                                   |   |
| Vorderradaufhängung     |   | achslos, 2 Querfedern                                     |   |
| Hinterradaufhängung     |   | Geschobene Längs-Schwingarme, 2 Federstäbe quer           |   |
| Lenkung                 |   | Zahnstange links  |   |
| Fußbremse               | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder<br>Trommel-Ø 200 mm | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder<br>Trommel-Ø 230 mm         | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder<br>Trommel-Ø 230 mm |
| Handbremse              | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                     | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                             | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                     |
| Schmierung              | Nippel  | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |   |
| Radstand                | 2630 mm   | 2630 mm   | 2630 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1210 mm   | 1210  | 1210 mm   |
| Gesamtmaße              | 3860 x 1450 x 1460 mm                             | 4250 x 1470 x 1520 mm                                     | 4250 x 1520 x 1360 mm                             |
|                         |   |   | Höhe 1030 mm ohne Verdeck                         |
| Wendekreis-Ø            | 11,7 Meter  | 11,7 Meter  | 11,7 Meter  |
| Räder                   | Scheiben  | Scheiben bzw.<br>(ab 1938) Lochscheiben                   | Scheiben  |
| Felgen                  | Tiefbett 2,75 D x 17                              | Tiefbett 2,75 D x 17 bzw.<br>(ab 1938), 3,25 D x 16       | Tiefbett 2,75 D x 17                              |
| Reifen                  | 4,50 – 17   | 4,50 – 17. Ab 1938: 5,00 – 16                             | 4,50 – 17   |
| Fahrgestellgewicht      | 570 kg  | 600 kg  | 570 kg  |
| Wagengewicht            | Limousine 780 kg                                  | Limousine 820 kg  | Sportwagen 750 kg                                 |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | + 350 kg  | + 320 kg  |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 90 km/h   | 90 km/h   | 110 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 9 Liter   | 9 Liter   | 9,5 Liter   |
| Kraftstofftank          | 26 Liter (im Motorraum)                           | 26 Liter (im Motorraum)                                   | 26 Liter (im Motorraum)                           |

Adler Trumpf Junior Cabrio-Limousine Modell 1934 mit kunstlederbezogener Holzkarosserie.

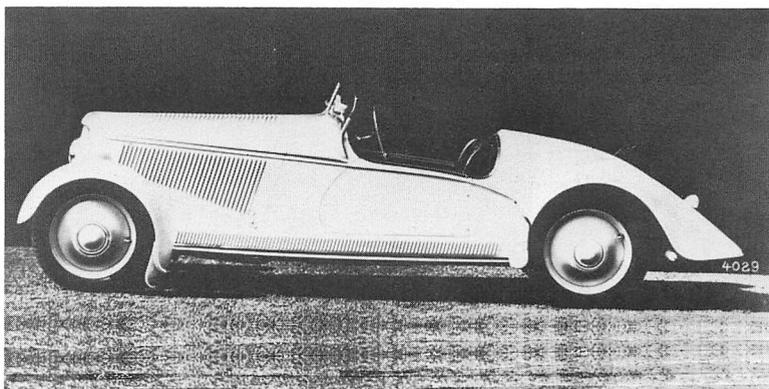


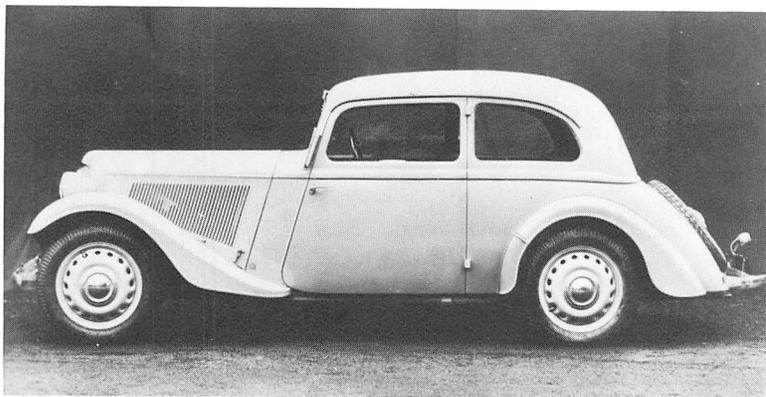
Adler Trumpf Junior Cabrio-Limousine Modell 1935 mit Blechverkleidung bis Fensterhöhe.



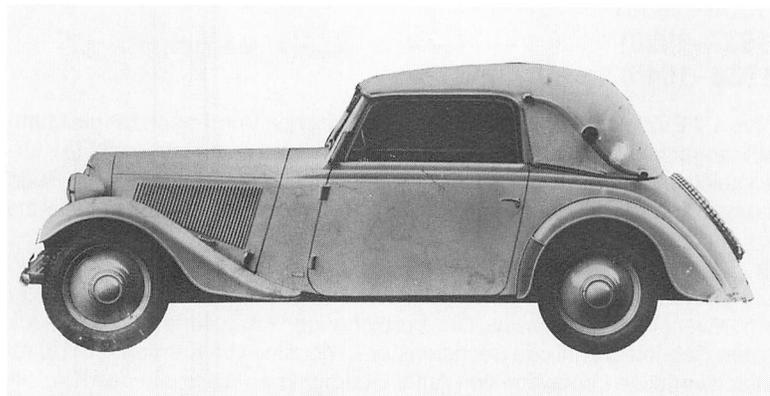
Adler Trumpf Junior Jupiter-Limousine Modell 1935. Ganzstahl-Karosserie Ambi-Budd. Besitzer des abgebildeten Wagens: Erwin Arnold (München).

Adler Trumpf Junior Sport-Zweisitzer 1935–1937. Die Herkunft der Karosserie ist dem Verfasser unbekannt.





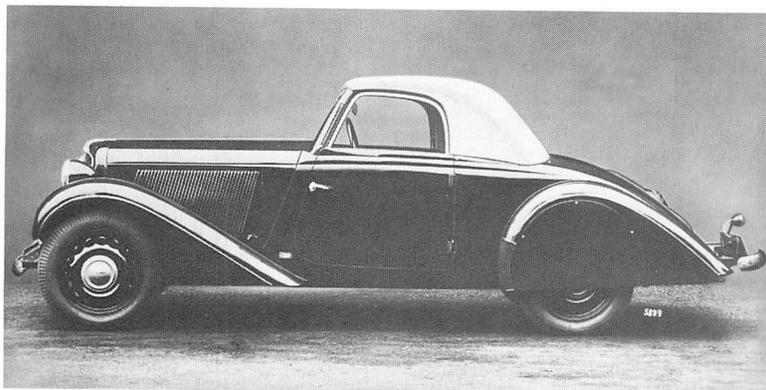
Adler Trumpf Junior Limousine  
Modell 1936–1941. Ganzstahl-Kar-  
rosserie Ambi-Budd.



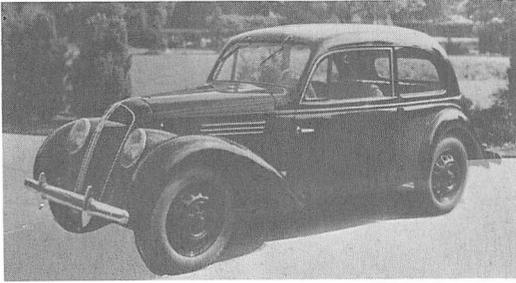
Adler Trumpf Junior Cabriolet ab  
1936. Karosserie Karmann.



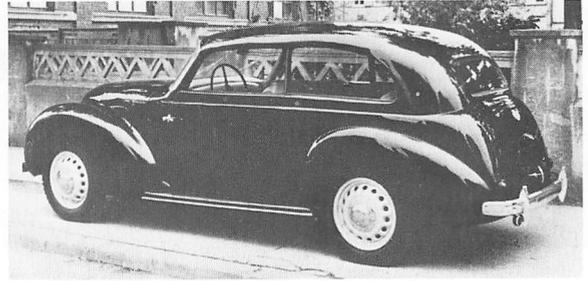
Adler Trumpf Junior Cabriolet ab  
1936. Karosserie Ambi-Budd. Be-  
sitzer: Claus Bieberstein (Königs-  
wertha/DDR).



Adler Trumpf Junior Zweisitzer-  
Cabriolet ab 1936. Karosserie Kar-  
mann.



Adler Trumpf Junior Prototyp 1948  
Karosserie Karmann



Adler Trumpf Junior Prototyp 1948  
Karosserie Wendler

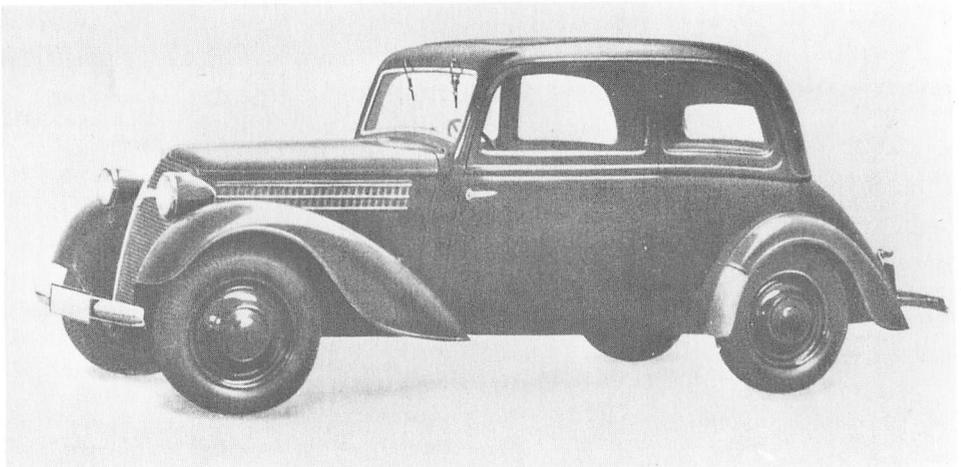
**Adler Trumpf (1936–1938)**  
**Adler Primus (1937–1938)**  
**Adler 2 Liter (1938–1940)**

Der Adler Trumpf (Typ 1,7 EV) folgte im Mai 1936 dem erfolgreichen Vorgänger. Mit gleichem Motor war er deutlich länger und größer geworden, außerdem erhielt er die vorgewölbte Kühlerverkleidung. Werkseitig angeboten wurden eine Sechsfenster-Limousine von Ambi-Budd und zwei Cabriolets von Karmann, wobei die Linie der letzteren viel ansprechender ausfiel als die der Limousine.

Weil der nun größere Wagen bei gleicher PS-Leistung zu lahm geworden war, brachte Adler im Februar 1938 den 2 Liter (Typ 2 EV) heraus. Die drei bisherigen Karosserien blieben, doch kam alternativ eine den Cabriolets ähnliche Sechsfenster-Limousine von Karmann hinzu. Ab Modelljahr 1939 verschwand die Limousine von Ambi-Budd, und an die Stelle des Zweisitzer-Cabriolets von Karmann trat ein ähnliches Modell der Frankfurter Karosseriefirma Dörr & Schreck. Die Produktion des Adler 2 Liter lief bis 1940, blieb aber seit Kriegsbeginn fast ausschließlich dem Export vorbehalten.

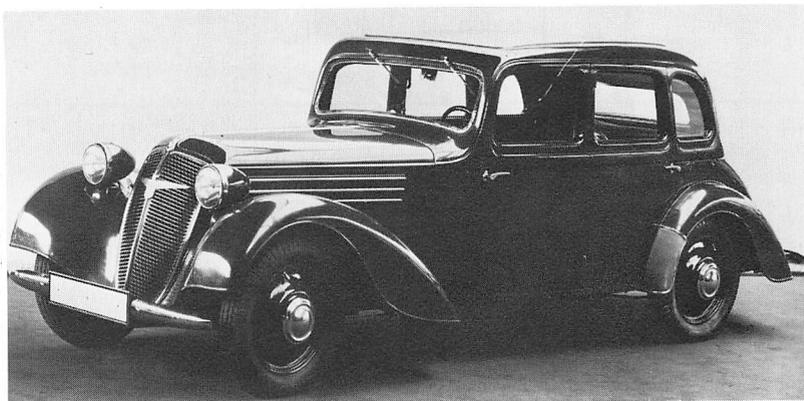
Auch innerhalb dieser letzten Vorkriegsgeneration gab es noch einmal einen Adler Primus (Typ 1,7 E), gebaut von Anfang 1937 bis März 1938, nur als Zweitüren-Limousine (Ambi-Budd) mit vorgewölbter Kühlerverkleidung lieferbar. (Karmann hatte für den letzten Adler Primus eine komplette Karosserie-Reihe angeboten, die jedoch nicht in Serie ging.) Die Entwicklung einer Zweiliter-Version des Adler Primus hätte sich wohl angesichts der nur noch geringen Stückzahlen nicht mehr gelohnt.

Adler Primus  
1937–1938  
Karosserie  
Ambi-Budd

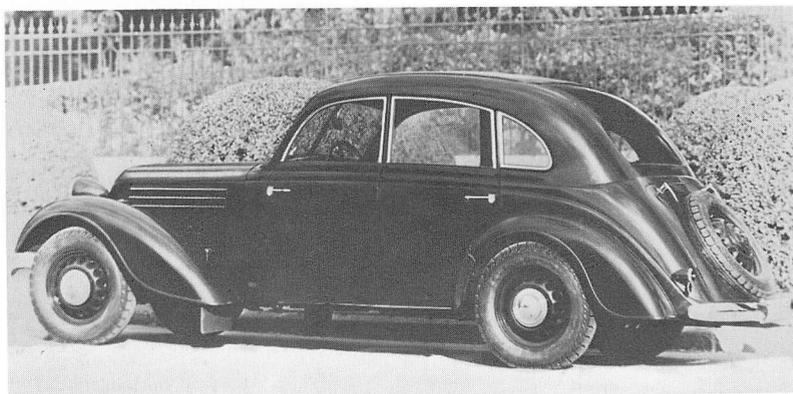


|                         | <b>Adler Primus (1,7 E)<br/>1937 – 1938</b> | <b>Adler Trumpf (1,7 EV)<br/>1936 – 1938</b> | <b>Adler 2 Liter<br/>1938 –1940</b>        |
|-------------------------|---|--|--|
| <b>Motor</b>            |   |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)                                   | 4 (Reihe)                                    | 4 (Reihe)                                  |
| Bohrung x Hub           | 74,25 x 95 mm                               | 74,25 x 95 mm                                | 80 x 95 mm                                 |
| Hubraum                 | 1645 (Steuer 1623) ccm                      | 1645 (Steuer 1623) ccm                       | 1910 ccm                                   |
| Leistung                | 38 PS bei 3800 U/min                        | 38 PS bei 3800 U/min                         | 45 PS bei 3900 U/min                       |
| Verdichtung             | Für Benzin: 1 : 5,8                         | Für Benzin: 1 : 5,8                          | Für Benzin: 1 : 5,8                        |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFLV       | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFLV        | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFLV      |
| Ventile                 | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle   | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle    | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle  |
| Kurbelwellenlager       | Antrieb Duplex-Rollenkette<br>3             | Antrieb Duplex-Rollenkette<br>3              | Antrieb Duplex-Rollenkette<br>3            |
| Kühlung                 | Thermosyphon, 11 l Wasser                   | Thermosyphon, 11 l Wasser                    | Thermosyphon 11 l Wasser                   |
| Schmierung              | Druckumlauf, 4,5 l Öl                       | Druckumlauf 4,5 l Öl                         | Druckumlauf, 6 l Öl                        |
| Batterie                | 6 V 75 Ah                                   | 6 V 75 Ah                                    | 6 V 75 Ah                                  |
| Lichtmaschine           | 90 W  | 90 W   | 90 W                                       |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder                     | Antrieb auf Vorderräder                      | Antrieb auf Vorderräder                    |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung                  | Motor-Getriebe-Block<br>hinten Vorderachse   | Motor-Getriebe-Block<br>hinten Vorderachse |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte                      | Einscheibentrockenkupplung                   | Einscheibentrockenkupplung                 |
| Getriebe                | 4 Gang                                      | Schalthebel unter Lenkrad                    | Schalthebel unter Lenkrad                  |
| Synchronisierung        | Ohne  | 4 Gang                                       | 4 Gang                                     |
| Übersetzungen           | I. 4,09                                     | Ohne   | Ohne                                       |
|                         | II. 2,39                                    | I. 4,14                                      | I. 3,76                                    |
|                         | III. 1,42                                   | II. 2,25                                     | II. 2,25                                   |
|                         | IV. 1,00                                    | III. 1,47                                    | III. 1,47                                  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,77  | IV. 1,00                                     | IV. 1,00                                   |
|                         |   | 4,87   | 4,38                                       |
| <b>Fahrwerk</b>         | Tiefbett-Kastenrahmen                       | Kasten-Plattform-Rahmen                      | Kasten-Plattform-Rahmen                    |
| Vorderradaufhängung     | starr, Halbfedern                           | achslos, 2 Querfedern                        | achslos, 2 Querfedern                      |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern                           | Längs-Schwingarme                            | Längs-Schwingarme                          |
|                         |   | Viertel-Auslegerfedern                       | Viertel-Auslegerfedern                     |
| Lenkung                 | Schnecke, links                             | Zahnstange, links                            | Zahnstange, links                          |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder                        | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder              |
|                         |   | Trommel-Ø 230 mm                             | trommel-Ø 230 mm                           |
| Handbremse              | Mechanisch, Getriebe                        | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder              |
| Schmierung              | Zentral                                     | Nippel                                       | Nippel                                     |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |  |
| Radstand                | 2700 mm                                     | 2920 mm                                      | 2920 mm                                    |
| Spur vorn/hinten        | 1250 mm                                     | 1300 mm                                      | 1300 mm                                    |
| Gesamtmaße              | 4225 x 1560 x 1600 mm                       | 4540 x 1600 x 1580 mm                        | 4540 x 1600 x 1580 mm                      |
| Wendekreis-Ø            | 12 Meter                                    | 12,3 Meter                                   | 12,3 Meter                                 |
| Räder                   | Scheiben                                    | Scheiben                                     | Scheiben oder Lochscheiben                 |
| Felgen                  | Tiefbett 3,00 D x 17                        | Tiefbett 3,00 D x 17                         | Tiefbett 3,50 D x 16                       |
| Reifen                  | 5,00-17                                     | 5,00-17                                      | 5,50-16                                    |
| Fahrgestellgewicht      | 760 kg                                      | 780 kg                                       | 780 kg                                     |
| Wagengewicht            | Limousine 1030 kg                           | Limousine 1100 kg                            | Limousine 1100 kg                          |
|                         |   | Cabriolet 1140 kg                            | Cabriolet 1140 kg                          |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | + 350 kg                                    | + 320 kg                                     | + 320 kg                                   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 100 km/h                                    | 102 km/h                                     | 110 km/h                                   |
| Verbrauch/100 km        | 11 Liter                                    | 12 Liter                                     | 13 Liter                                   |
| Kraftstofftank          | 42 Liter (im Motorraum)                     | 38 Liter (im Motorraum)                      | 38 Liter (im Motorraum)                    |
| <b>Preise</b>           | 1937.                                       | 1936   | 1937                                       |
| Limousine 2 Türen       | RM 3600,-                                   | -  | -  |
| Limousine 6 Fenster     | -   | RM 4400,-                                    | RM 4100,-                                  |
| Cabriolet 4 Fenster     | -   | RM 5250,-                                    | RM 4800,-                                  |
| Cabriolet 2/3 Sitze     | -   | RM 5750,-                                    | RM 5750,-                                  |
|                         |   |  | 1938/39                                    |
|                         |   |  | -  |
|                         |   |  | RM 4350,-                                  |
|                         |   |  | RM 4950,-                                  |
|                         |   |  | RM 6000,-                                  |

Adler Trumpf 1,7 Liter  
Limousine 1936/37 oder  
(jedoch mit Lochscheiben-  
rädern) Adler 2 Liter  
Limousine 1938.  
Karosserie Ambi-Budd.

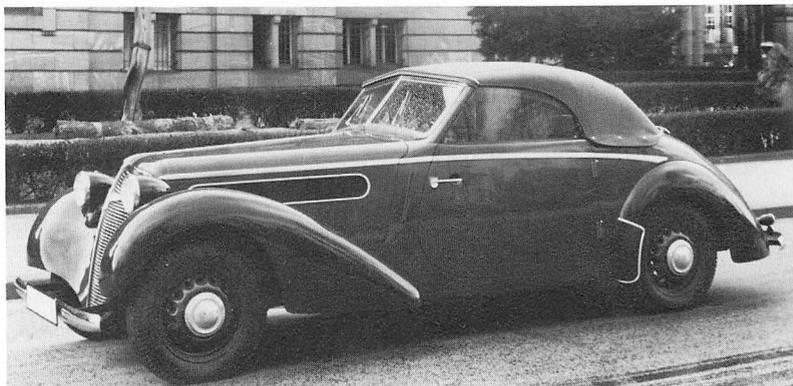


Adler Trumpf 1,7 Liter  
Cabriolet 1936/37 oder  
(jedoch mit Lochscheiben-  
rädern) Adler 2 Liter  
Cabriolet 1938/39.  
Karosserie Karmann.



Adler 2 Liter Limousine 1938-1940.  
Karosserie Karmann.

Adler 2 Liter  
Zweisitzer-Cabriolet 1939.  
Karosserie Dörr & Schreck.



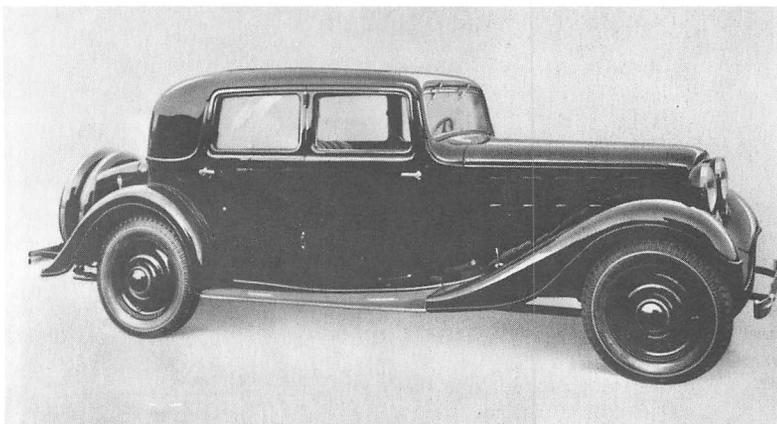
## Adler Diplomat (1934–1938)

Im März 1934 löste der Adler Diplomat (Typ 3 G) den Adler Standard 6 (Typ 3 U) ab. Karosserien blieben gleich, besaßen jedoch (übrigens schon beim Standard 6 ab Herbst 1933) Kotflügelschürzen. Modifizierter Motor mit 4 statt 7 Kurbelwellenlagern. Die Umbenennung des Typs war notwendig geworden, weil angesichts der rasch fortschreitenden Automobiltechnik das Wort Standard (wie Standard-Bauart) inzwischen schon fast nach Rückständigkeit klang. Weil der Adler Diplomat auch den nicht mehr gebauten Achtzylinder zu ersetzen hatte, kam die Pullmann-Limousine mit längerem Radstand (Typ 3 GS) hinzu.

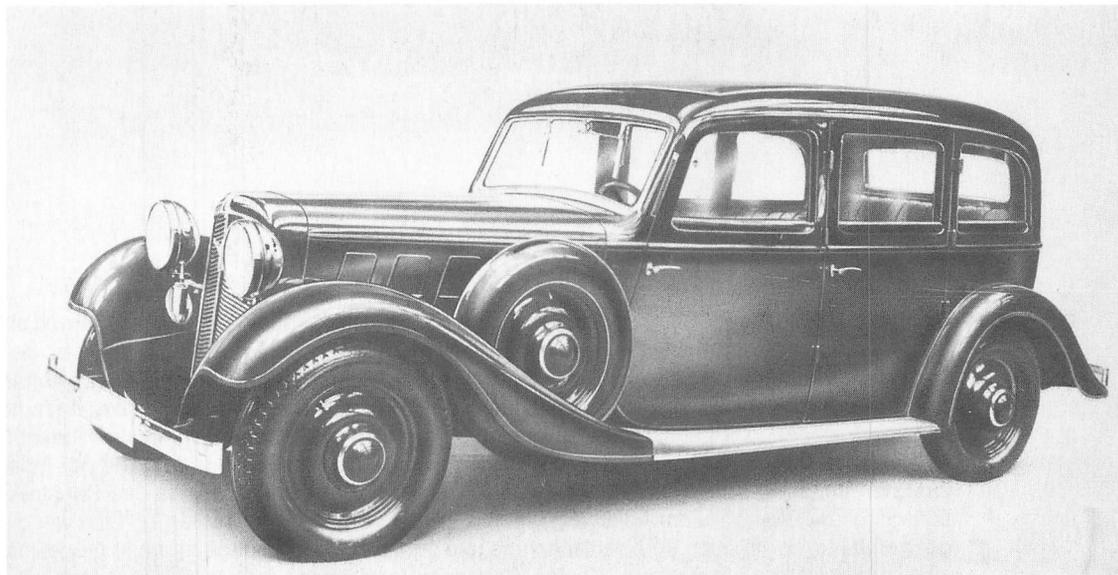
Für das Modelljahr 1935 erhielt der Adler Diplomat neue Karosserien mit vorgewölbter Kühlerverkleidung und tropfenförmigen Kotflügeln. Im Gegensatz zum elegant gezeichneten Autenrieth-Cabriolet sah jedoch die Einheits-Limousine von Ambi-Budd für einen Wagen dieses Formats wenig ansprechend aus. Bei der Endausführung des Adler Diplomat der Jahre 1936 bis 1938 stammten sowohl die Limousine als auch das Cabriolet, beide im gleichen Stil sehr ansprechend gestaltet, von Karmann.

1939 wurde der Adler Diplomat nicht mehr angeboten. Bei den 1939 und 1940 gebauten Wagen dieses Typs dürfte es sich entweder noch um Wehrmacht-Kübelwagen oder um Exportlieferungen gehandelt haben.

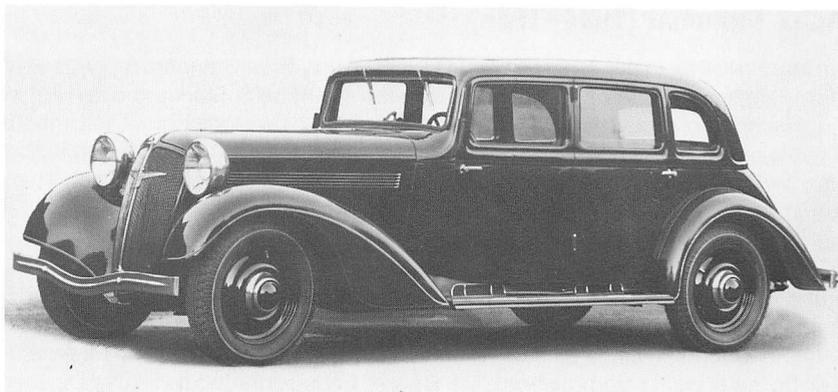
Adler Diplomat Limousine 1934. Unterscheidet sich vom Vorgängertyp Adler Standard 6 nur durch die Kotflügelschürzen. Karosserie Ambi-Budd.



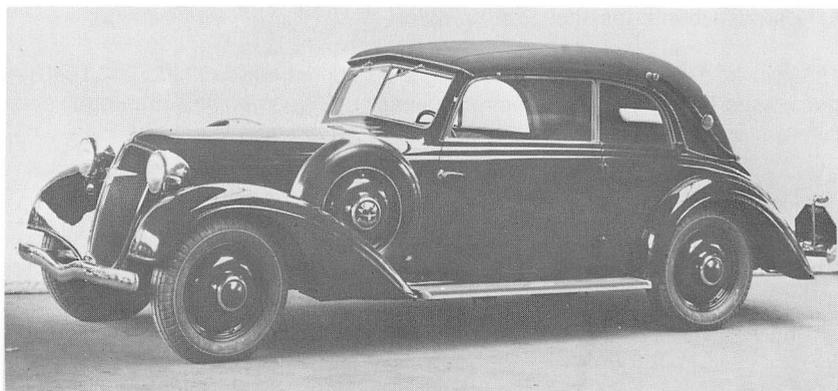
Adler Diplomat Pullman-Limousine 1934. Karosserie vermutlich Ambi-Budd.



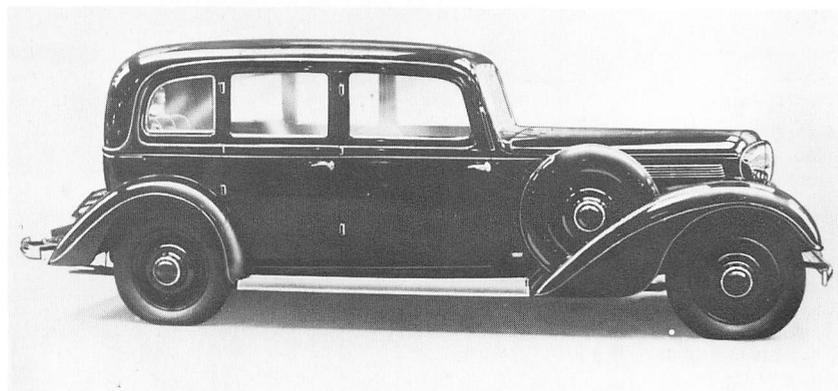
Adler Diplomat  
Limousine  
Modell 1935  
Karosserie  
Ambi-Budd



Adler Diplomat  
Cabriolet  
1936–1938  
Karosserie  
Karmann



Adler Diplomat  
Pullman-Limousine  
1935–1938  
Karosserie  
Karmann



## Adler 2,5 Liter (1937–1940)

Der Adler 2,5 Liter (Typ 10), vorgestellt Anfang 1937, galt in der deutschen Automobilwelt als die Sensation des Jahres, wobei sich freilich ein weiteres Mal die Erfahrung bestätigte, daß die meistbestaunten und meistdiskutierten Autos kaum jemals auch zu den meistgekauften werden. Den sowohl in der Technik als auch in der Form aufsehenerregenden Wagen hatte Direktor Karl Jenschke konstruiert. Er war 1936 von Steyr gekommen, wo er den Steyr 50 entworfen und entwickelt hatte, der unverkennbar ähnliche Wesenszüge trug wie der Adler 2,5 Liter. Jenschke leitete mit Oberingenieur Karl Schindler bis Kriegsende das Konstruktionsbüro für Automobile der Adlerwerke. Auffallendstes Merkmal des neuen 2,5 Liter war die gut gemeinte, wenn auch unrealistische und infolge der unnötig hochgezogenen Gürtellinie wenig übersichtliche Stromform, die den Wagen im Volksmund zum »Autobahn-Adler« wer-

**Adler Diplomat  
1934 – 1935**

**Adler Diplomat  
1935 – 1938**

**Motor**

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| Zylinderzahl      | 6 (Reihe)                                      |  |
| Bohrung x Hub     | 75 x 110 mm                                    |  |
| Hubraum           | 2916 ccm                                       |  |
| Leistung          | 60 PS bei 3000 U/min                           | 60 PS bei 3000 U/min<br>Ab 1937: 65 PS bei 3800 U/min    |
| Verdichtung       | 1 : 5,5  | 1 : 5,5<br>Ab 1937: 1 : 6,25 (Leichtmetall-Zylinderkopf) |
| Vergaser          | 1 Fallstromvergaser Solex 35 JF                |  |
| Ventile           | Seitlich stehend                               |  |
| Kurbelwellenlager | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Zahnkette |  |
| Kühlung           | 4  |  |
| Schmierung        | Pumpe, 18 Liter Wasser                         |  |
| Batterie          | 6 V 115 Ah (unter Fahrersitz)                  | 6 V 87,5 Ah (unter Fahrersitz)                           |
| Lichtmaschine     | 90 W   | 90 W   |

**Kraftübertragung**

|                      |  |  |
|----------------------|--|--|
| Kupplung             | Antrieb auf Hinterräder                    |  |
| Schaltung            | Einscheibentrockenkupplung                 |  |
| Getriebe             | Schalthebel Wagenmitte                     |  |
| Synchronisierung     | 4 Gang ZF-Aphon mit abschaltbarem Freilauf |  |
| Übersetzungen        | II – IV                                    |  |
| Antriebs-Übersetzung | 4,91                                       | I. 4,10, II. 2,63, III. 1,48, IV. 1,00<br>4,91<br>Ab 1937: 4,46<br>4,63<br>Ab 1937: 4,70 |

**Fahrwerk**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Vorderradaufhängung | Tiefbett-Kastenrahmen                  |
| Hinterradaufhängung | achslos, 2 Querfedern                  |
| Lenkung             | starr, Halbfedern                      |
| Fußbremse           | Schnecke ZF-Roß, links                 |
| Handbremse          | Hydraulisch, 4 Räder, Trommel-Ø 300 mm |
| Schmierung          | Mechanisch, Hinterräder                |
|                     | Zentral                                |

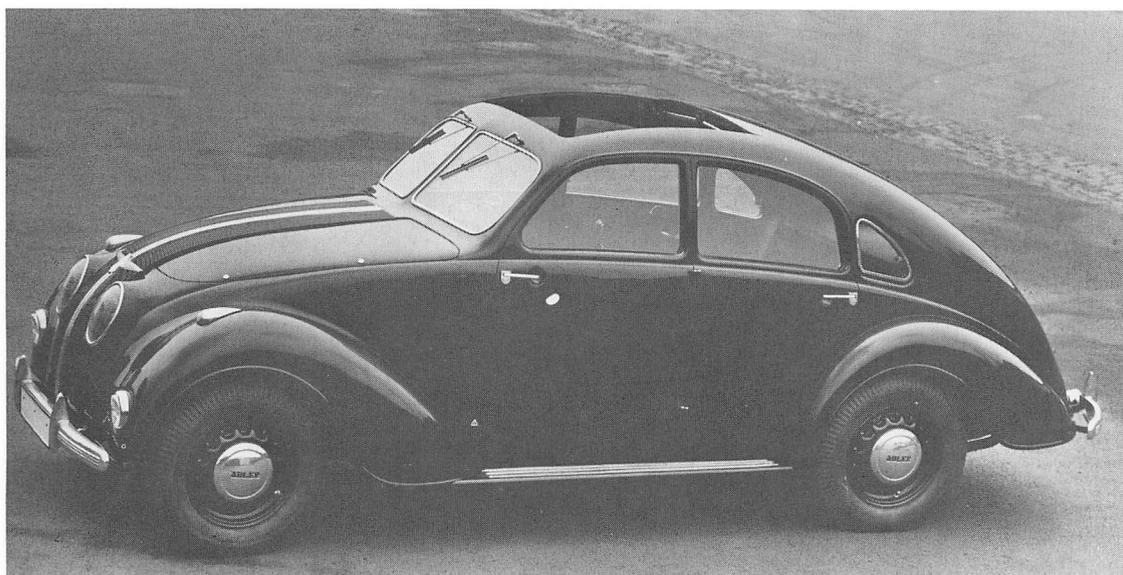
**Allgemeine Daten**

|                       | Viersitzer            | Sechssitzer           | Viersitzer   | Sechssitzer           |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|-----------------------|
| Radstand              | 3200 mm               | 3350 mm               | 3200 mm  | 3350 mm               |
| Spur vorn/hinten      | 1420 mm               | 1420 mm               | 1420 mm  | 1420 mm               |
| Gesamtmaße            | 4750 x 1740 x 1650 mm | 4900 x 1740 x 1650 mm | 4900 x 1740 x 1650 mm  | 5050 x 1740 x 1650 mm |
| Wendekreis-Ø          | 12 Meter              | 12,4 Meter            | 12 Meter   | 12,4 Meter            |
| Räder                 | Scheiben              |                       | Scheiben   |                       |
| Felgen                | Tiefbett 3,25 E x 18  |                       | Bis 1937: Tiefbett 3,25 E x 18<br>Ab 1938: Tiefbett 4,00 F x 17                    |                       |
| Reifen                | 5,50 – 18 Überballon  |                       | 1935/36: 5,50 – 18 Überballon<br>1937: 6,00 - 18 extra<br>Ab 1938: 6,59 – 17 extra |                       |
| Fahrgestellgewicht    | 1130 kg               | 1150 kg               | 1130 kg  | 1150 kg               |
| Wagengewicht          | 1480 kg               | 1500 kg               | 1665 kg  | 1710 kg               |
| Zuläss. Gesamtgewicht | 1800 kg               | 1970 kg               | 2210 kg  | 2430 kg               |
| Höchstgeschwindigkeit | 105 km/h              | 100 km/h              | 105 km/h   | 100 km/h              |
| Verbrauch/100 km      | 17 Liter              | 18 Liter              | 17 Liter   | 18 Liter              |
| Kraftstofftank        | 70 Liter (im Heck)    | 70 Liter (im Heck)    | 70 Liter (im Heck)   | 70 Liter (im Heck)    |

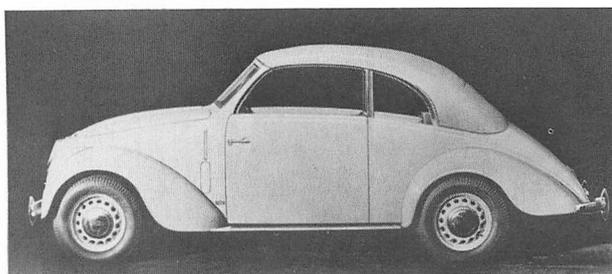
**Preis**

|                             |           |                             |           |
|-----------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|
| Limousine 4 Türen 4 Fenster | RM 6750,- | Limousine 4 Türen 6 Fenster | RM 7500,- |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | RM 7500,- | Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster | RM 8000,- |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster | RM 7750,- | Pullmann-Limousine 6 Sitze  | RM 8500,- |
| Pullmann-Limousine 6 Sitze  | RM 8500,- |                             |           |

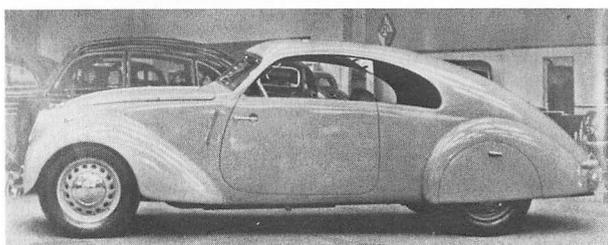
den ließ. Die wohl wesentlichste Eigenschaft der ideenreichen Konstruktion war es, daß sie sowohl »viel« Stromlinie als auch für damalige Begriffe eine Menge Platz im Innenraum bot, zwei Dinge, die bis dahin für unvereinbar galten. Jenschke hatte (wie einst schon Rumpler) erkannt, daß es wenig nützt, eine stromlinienförmig gestaltete Karosserie auf ein konventionelles Fahrgestell zu setzen, sondern daß auch das letztere der Form und dem Zweck des Aufbaus entsprechen müsse. Deshalb wurden beim Adler 2,5 Liter die Längsträger des Rahmens nicht unter dem Wagenboden durch-, sondern um ihn herumgeführt, und die pfeilförmige Vorderradaufhängung ermöglichte es, den Motor weit nach vorn zu schieben. An weiteren Besonderheiten seien die Längsabstützungen der Pendelachse, die Registeranordnung der Vergaser und die unübliche Getriebeschaltung erwähnt. Die Fülle technischer Neuheiten brachte allerdings auch mancherlei Probleme und Leiden mit sich, aber sie zeugten auch vom Wagemut des Werks und seines Chefkonstruktors. – Karosserie der Limousine von Ambi-Budd, der beiden Cabriolets von Karmann. Die hinreißend elegant aussehende, aber auch unbequem niedrige und arg teure Sport-Limousine (Karosserie Buhne) existierte nur in wenigen Exemplaren.



**Adler 2,5 Liter  
Limousine  
1937–1940  
Karosserie  
Ambi-Budd**



**Adler 2,5 Liter  
Cabriolet  
1937–1939  
Karosserie  
Karmann**

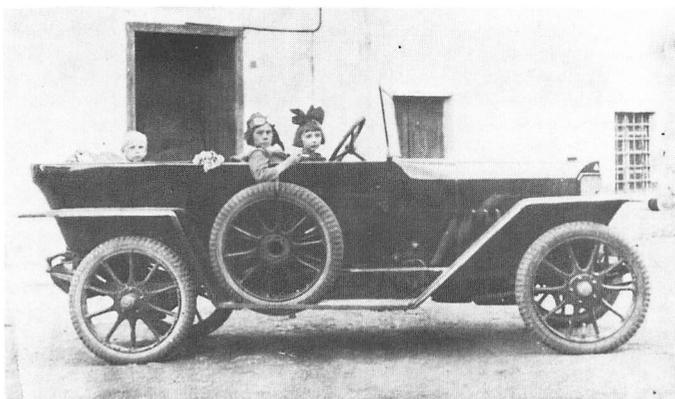


**Adler 2,5 Liter  
Sport-Limousine  
1938–1939  
Karosserie  
Buhne**

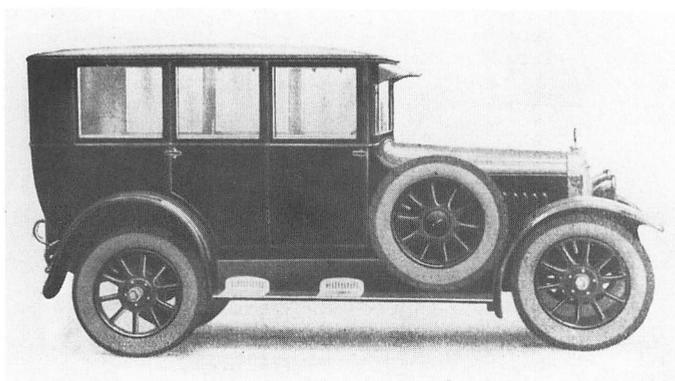
|                           | <b>Adler 2,5 Liter<br/>1937 – 1940</b>  | <b>Adler 2,5 Liter Sport<br/>1938 – 1939</b>   |
|---------------------------|---|--|
| <b>Motor</b>              |   |  |
| Zylinderzahl              | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub             | 71 x 105 mm   | 71 x 105 mm  |
| Hubraum                   | 2494 ccm  | 2494 ccm   |
| Leistung                  | 58 PS bei 3800 U/min  | 80 PS bei 4200 U/min   |
| Verdichtung               | 1 : 6,25  | 1 : 7,25   |
| Vergaser                  | Je 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFRH und BFLH<br>in Registeranordnung   | 3 Flachstromvergaser<br>Solex<br>in Registeranordnung                                      |
| Ventile                   | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder   | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder                      |
| Kurbelwellenlager         | 4   | 4  |
| Kühlung                   | Pumpe, 12,5 Liter Wasser  | Pumpe, 12,5 Liter Wasser   |
| Schmierung                | Druckumlauf, 7,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 7,5 Liter Öl  |
| Batterie                  | 12 V 45 oder 50 Ah (im Motorraum)   | 12 V 45 oder 50 Ah (im Motorraum)  |
| Lichtmaschine             | 130 oder 150 W  | 130 oder 150 W   |
| <b>Kraftübertragung</b>   | Antrieb auf Hinterräder   | Antrieb auf Hinterräder  |
| Kupplung                  | Ausgleichgetriebe fest am Rahmen aufgehängt<br>1937: Mehrscheibenkupplung im Ölbad<br>Ab 1938: Einscheibentrockenkupplung | Ausgleichgetriebe fest am Rahmen aufgehängt<br>Einscheibentrockenkupplung                  |
| Schaltung                 | Schalthebel am Armaturenbrett   | Schalthebel am Armaturenbrett  |
| Getriebe                  | 4 Gang  | 4 Gang   |
| Synchronisierung          | II – IV   | II – IV  |
| Übersetzungen             | I. 4,15<br>II. 2,66<br>III. 1,52<br>IV. 1,00  | I. 4,14<br>II. 2,26<br>III. 1,40<br>IV. 1,00   |
| Antriebs-Übersetzung      | 3,727 oder (für Gebirge) 3,90   | 3,54 oder 3,727 oder 3,90  |
| <b>Fahrwerk</b>           |   |  |
| Vorderradaufhängung       | Kasten-Plattform-Rahmen<br>Schräglenkler, 1 V-Querfeder<br>(bestehend aus 2 Viertelfedern)                                | Kasten-Plattform-Rahmen<br>Schräglenkler, 1 V-Querfeder<br>(bestehend aus 2 Viertelfedern) |
| Hinterradaufhängung       | Pendel-Schwingachse, 1 Querfeder<br>Geschobene Längs-Schwingarme  | Pendel-Schwingachse, 1 Querfeder<br>Geschobene Längs-Schwingarme                           |
| Lenkung                   | Schnecke, ZF-Roß, links   | Schnecke, ZF-Roß, links  |
| Fußbremse                 | Hydraulisch, 4 Räder, Trommel-∅ 300 mm  | Hydraulisch, 4 Räder, Trommel-∅ 300 mm   |
| Handbremse                | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder  |
| Schmierung                | Zentral   | Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b>   |   |  |
| Radstand                  | 2800 mm   | 2800 mm  |
| Spur vorn/hinten          | 1400 mm   | 1400 mm  |
| Gesamtmaße                | 4635 x 1740 x 1650 mm   | 4680 x 1740 x 1500 mm  |
| Wendekreis-∅              | 12 Meter  | 12 Meter   |
| Räder                     | Lochscheiben  | Lochscheiben   |
| Felgen                    | Tiefbett 4,00 E x 16  | Tiefbett 4,00 E x 16   |
| Reifen                    | 6,00–16 Niederdruck   | 6,00–16 Niederdruck  |
| Fahrgestellgewicht        | 900 kg  | 900 kg   |
| Wagengewicht              | Limousine 1310 kg<br>Cabriolet 1400 kg  | Sport-Limousine 1250 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht     | + 470 kg  |  |
| Höchstgeschwindigkeit     | 125 km/h  | 150 km/h   |
| Beschleunigung 0–100 km/h | 34 sec  |  |
| Verbrauch/100 km          | 13,5 Liter  | 15 Liter   |
| Kraftstofftank            | 58 Liter (im Heck)  | 58 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>             | Schiebedach-Limousine 4 Türen<br>Cabriolet 4 Sitze<br>Cabriolet 2 Sitze   | Sport-Limousine 2 Sitze  |
|                           | RM 5750,–<br>RM 5950,–<br>RM 6100,–   | RM 8750,–  |

# AGA (1919–1928)

Die 1915 in Berlin-Lichtenberg gegründete Autogen-Gas-Akkumulator-AG. befaßte sich im Krieg mit der Massenherstellung von Maschinengewehrteilen, begann 1919 mit dem Automobilbau, nannte sich ab Mai 1920 Aktiengesellschaft für Automobilbau (A. G. A) und gehörte ab 1922 zum Konzern des Großindustriellen Hugo Stinnes, in dem sich bereits die Herstellerwerke des Rabag-Bugatti und des Dinos befanden. – Vorbild des AGA-Wagens war der 1914 entwickelte, aber nie in Serie gegangene 6 PS FN aus Belgien. Der AGA war frei von konstruktiven Ambitionen, wurde aber trotzdem infolge seiner Wirtschaftlichkeit und Robustheit zu einem beachtlichen Markterfolg. – Im Oktober 1919 begann die Lieferung des AGA 6/16 PS, eines offenen Viersitzers mit »eingebautem Verdeck« (wobei der Stoff so schön stockig wurde!), außenliegendem Schalt- und Bremshebel sowie »hypermoderner Linienführung«, dokumentiert durch spitzen Kühler und eckige Kotflügel. Nur 1½ Jahre später entstand daraus der 6/20er AGA, immer noch mit den eckigen Kotflügeln, aber auch als Limousine und Zweisitzer lieferbar. Ab Herbst 1923 wurde der Spitzkühler abgeflacht und mit den Kotflügeln die ganze Form gefälliger abgerundet. So erlebte der AGA seine beste Zeit. Nach dem Tod von Hugo Stinnes geriet das Werk Ende 1924 in Zahlungsschwierigkeiten und Ende 1925 in Konkurs. Eine Aga-Kraftwagen-Verwertungs-GmbH. produzierte in geringem Umfang weiter. Die 1927 gegründete Aga Fahrzeugwerke GmbH. modernisierte den 6/20 PS und wollte außerdem einen 850 ccm-Kleinwagen (Lizenz Singer) und einen 10/45 PS-Sechszylinder bauen, wozu es jedoch nicht mehr kam. Denn auch die neue Firma machte 1929 Pleite. – Insgesamt dürften mindestens 15000 AGA-Wagen gebaut worden sein. In Berlin, Breslau und anderen Großstädten zählten sie damals zu den meistgefahrenen Taxifahrzeugen. Ansonsten wurden sie besonders von Geschäftsleuten viel gekauft. Der AGA war trotz tückischer Fahreigenschaften und miserabler Bremsen immerhin so etwas wie ein Volkswagen.



AGA 6/16 PS  
Viersitzer offen  
1921  
Karosserie Lindner



AGA 6/20 PS  
Limousine  
1925  
Karosserie Lindner



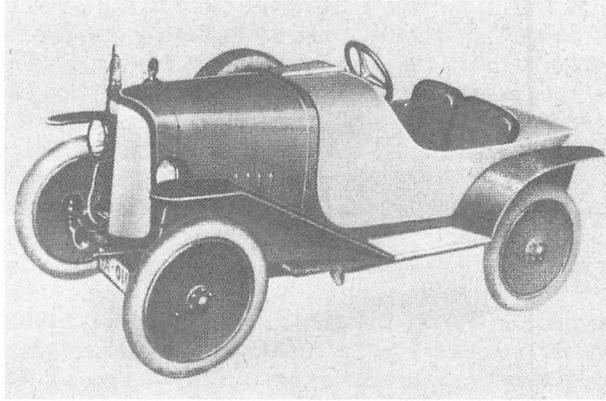
|                         | <b>AGA 6/16 PS<br/>Typ A<br/>1919 – 1921</b>                          | <b>AGA 6/20 PS<br/>Typ C<br/>1921 – 1927</b>  | <b>AGA 6/24 PS<br/>Typ C<br/>1927 – 1928</b>                          |
|-------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |   |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 64 x 110 mm   | 64 x 110 mm   | 64 x 110 mm   |
| Hubraum                 | 1418 ccm  | 1418 ccm  | 1418 ccm  |
| Leistung                | 16 PS   | 20 PS bei 2200 U/min  | 24 PS bei 2800 U/min  |
| Verdichtung             |   | 1:4,8   |   |
| Vergaser                | 1 Vergaser<br>AGA-Pax   | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 26 l. W.  | 1 Flachstromvergaser<br>Solex   |
| Ventile                 | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder                                     | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 3   | 3   |
| Kühlung                 | Thermosyphon  | Thermosyphon  | Thermosyphon  |
| Schmierung              | Druckumlauf   | Druckumlauf   | Druckumlauf   |
| Zündung                 | Magnetzünder  | Magnetzünder  | Magnetzünder  |
| Batterie                | 12 V (unter Wagenboden)   | 12 V (unter Wagenboden)   | 12 V (unter Wagenboden)   |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Lederkonuskupplung                         | Antrieb auf Hinterräder<br>Lederkonuskupplung bzw. (ab Herbst 1923) Konuskupplung mit Ferodo-Asbest-Belag | Antrieb auf Hinterräder<br>Konuskupplung mit Ferodo-Asbest-Belag      |
| Schaltung               | Schalthebel außen rechts  | Schalthebel außen rechts bzw. (ab Herbst 1923) Schalthebel Wagenmitte                                     | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                | 3 Gang  | 3 Gang  | 3 Gang  |
| Übersetzungen           |   | I. 3,70, II. 1,74, III. 1,00  | I. 3,70, II. 1,74, III. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    |   | 5,27  | 5,70  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |   |   |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern                        | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern                        |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   |
| Lenkung                 | Schnecke, rechts  | Schnecke rechts   | Schnecke, rechts  |
| Fußbremse               | Mechanisch, Kardanwelle   | Mechanisch, Kardanwelle<br>Ab 1927: Seilzug, 4 Räder  | Seilzug, 4 Räder  |
| Handbremse              | Seilzug, Hinterräder  | Seilzug, Hinterräder  | Seilzug, Hinterräder  |
| Schmierung              | Nippel  | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |   |
| Radstand                | 2550 mm   | 2550 mm   | 2780 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1150/1150 mm  | 1150/1150 mm  | 1150/1150 mm  |
| Gesamtmaße              |   | 3630 x 1435 x 1850 mm   |   |
| Räder                   | Draht- oder Holzspeichen  | Stahlblech- oder Drahtspeichen  | Stahlblechspeichen  |
| Reifen                  | 760 x 90  | 760 x 100 bzw. (ab 1925) 775 x 145 Niederdruck  | 730 x 130 Niederdruck   |
| Wendekreis              | 10 Meter  | 10 Meter  |   |
| Fahrgestellgewicht      | 600 kg  | 650 kg  |   |
| Wagengewicht            |   | Viersitzer offen 990 kg<br>Limousine 1100 kg  |   |
| Zuläss. Belastung       |   | 500 kg  |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 65 km/h   | 75 km/h   | 80 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 9,5 Liter   | 10 Liter  | 10,5 Liter  |
| Kraftstofftank          | 40 Liter (im Heck)  | 40 Liter (im Heck)  | 40 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>           |   |   |   |
| Viersitzer offen        | RM  | <b>1925</b> 7000,- <b>1926</b> 6000,- <b>1927</b> 5250,-  | <b>1927</b> 5150,- <b>1928</b> 4550,-                                 |
| Limousine               | RM  | 9500,- 8500,- 6755,-  | 6200,- 4550,-   |

# Apollo (bis 1927)

Die Apollo-Werke AG. in Apolda (Thüringen) waren 1911 aus der Firma A. Ruppe & Sohn hervorgegangen. Diese hatte bereits seit 1857 bestanden und es durch den Bau landwirtschaftlicher Maschinen sowie seit 1904 als Motorwagenfabrik (»Piccolo«) zu einer gewissen Bedeutung gebracht. Chefkonstrukteur der Apollo-Werke war von 1910 bis 1924 Direktor Carl Slevogt aus Graz, zuvor bei der Automobilfabrik Puch und dann bei Laurin & Klement (heute Skoda) tätig. 1919 nahm Apollo die Produktion von zwei Vorkriegsmodellen wieder auf, eines eher konservativen Wagens mittlerer Größe von zunächst 10/30, dann 10/40 PS

|  | <b>Apollo 4/14 PS</b><br>1921 – 1925  | <b>Apollo 10/40 PS</b><br>1921 – 1925   |
|--|---|---|
| Hersteller des Motors<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit          | Apollo<br>4 (Reihe)<br>60 x 92 mm<br>960 ccm<br>14 PS bei 2200 U/min<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>Schalthebel innen rechts<br>3,92<br>1 Querfeder, Luftpuffer-Teleskophülsen<br>starr, Ausleger-Viertelfedern<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Seilzug, Hinterräder<br>2040 mm<br>1100 mm<br>2920 x 1290 x 1340 mm<br>26" x 3 "<br>Zweisitzer offen 510 kg<br>80 km/h | Apollo<br>4 (Reihe)<br>82 x 123 mm<br>2597 ccm<br>40 PS bei 2400 U/min<br>Seitlich stehend (SV)<br>4 Gang<br>Schalthebel innen rechts<br>4,23<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Viertelfedern<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Seilzug, Hinterräder<br>3220 mm<br>1300 mm<br>4500 x 1580 x 1550 mm<br>820 x 120 mm<br>Tourenwagen 1450 kg<br>85 km/h   |
|  | <b>Apollo 5/25 PS</b><br>1925 – 1926  | <b>Apollo 6/24 PS</b><br>1926 – 1927  |
| Hersteller des Motors<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Preis | Apollo<br>4 (Reihe)<br>65 x 92 mm<br>1221 ccm<br>25 PS bei 3000 U/min<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>Schalthebel Wagenmitte<br>1 Querfeder, Luftpuffer-Teleskophülsen<br>starr, Ausleger-Viertelfedern<br>Seilzug, Hinterräder<br>Seilzug, Hinterräder<br>2600 mm<br>1200/1160 mm<br>715 x 115<br>Tourenwagen 850 kg<br>80 km/h<br>Tourenwagen RM 6700,-             | Steudel<br>4 (Reihe)<br>71 x 98 mm<br>1551 ccm<br>24 PS bei 2500 U/min<br>Seitlich stehend (SV)<br>3 Gang<br>Schalthebel Wagenmitte<br>4,47<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Viertelfedern<br>Seilzug, Hinterräder oder 4 Räder<br>Seilzug, Hinterräder<br>2600 mm<br>1200/1160 mm<br>3800 x 1500 mm<br>730 x 130<br>Tourenwagen 850 kg<br>80 km/h |

Apollo 4/14 PS  
1923

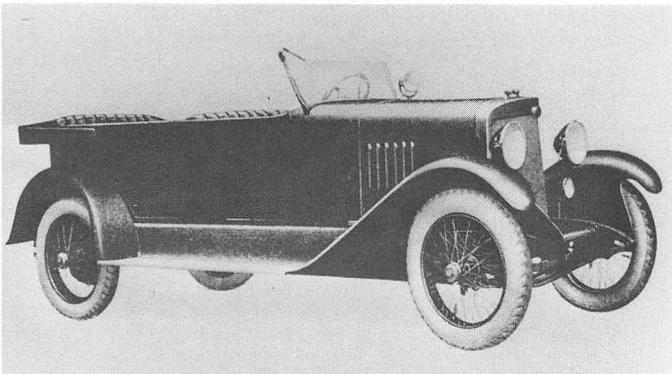


Leistung, und eines sehr kompakten, sportlichen 4/14 PS Zweisitzers. Dieser besaß einen Vierzylinder-OHV-Motor mit recht ungewöhnlicher Ventilsteuerung und statt der starren Vorderachse eine Quersfeder mit Luftpuffern, wobei man aber deren Bedeutung damals nicht etwa in der Einzelradfederung und -lenkung sah, sondern in der dadurch erreichten Dreipunkt-Aufhängung des Wagenkörpers. Gebaut wurde das größere Auto in Apolda, das kleine in der 1921 dazugekauften Fabrik in Markranstädt bei Leipzig, der ehemaligen Markranstädter Automobilfabrik (MAF), von einem der Ruppe-Söhne 1907 gegründet. Die Apollo-Wagen waren gut, aber zu teuer. Ein neu entwickelter 12/50 PS V8-Motor wurde deshalb gar nicht erst in die Produktion genommen. So gingen nach der Scheinblüte der Inflationszeit die Verkaufszahlen zurück, der 10/40 PS-Wagen wurde aufgegeben, das Werk Markranstädt stillgelegt und der Kleinwagen nun in Apolda gebaut. Aus ihm machte man einen Viersitzer, der aber erst recht zu teuer war, weshalb man schließlich den aufwendigen Motor durch ein billigeres Fremderzeugnis ersetzte, wodurch der Apollo jedoch nun seine Identität verlor. 1927 stellte das 400 Mann-Werk die Automobilproduktion ein, arbeitete dann als NSU-Vertretung für Thüringen, bis 1932 der Konkurs angemeldet werden mußte.

## Audi

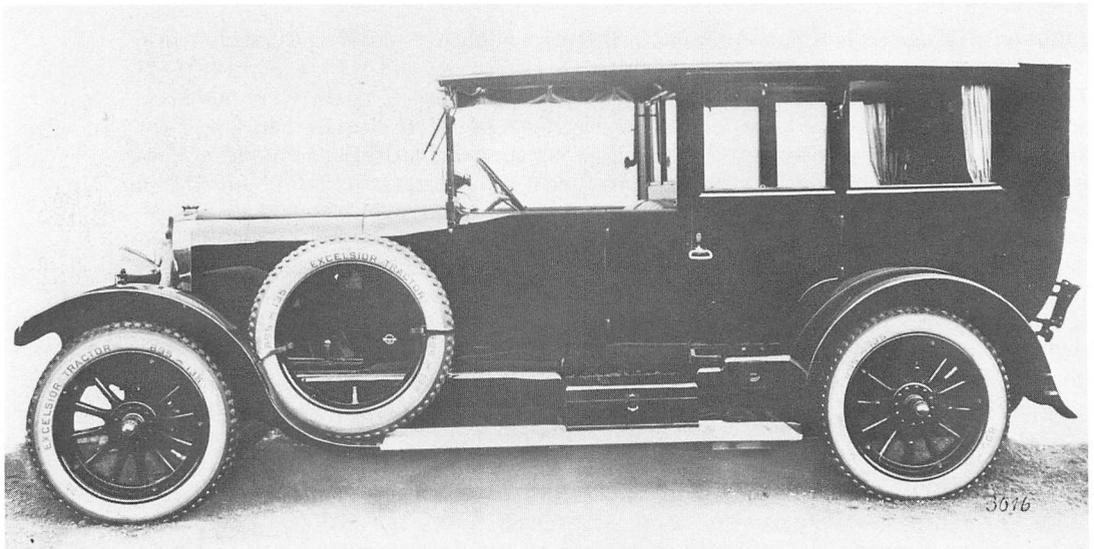
1909 verläßt August Horch die von ihm in Zwickau gegründete Automobilfabrik und eröffnet in deren Nachbarschaft unverzüglich die Audi-Werke. Diese bringen 1911 mit dem 14/35 PS Typ C einen ebenso sportlichen wie robusten Tourenwagen heraus, mit dem drei Jahre hintereinander die drei ersten Plätze der Österreichischen Alpenfahrt belegt werden. Diese und andere Sporterfolge verhelfen der Marke Audi zu hohem Ansehen. Nach dem ersten Weltkrieg, der die Automobilproduktion bei Audi unterbricht, werden zunächst die früheren Typen weitergebaut. 1920 wechselt August Horch vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Audi-Werke, kümmert sich aber von nun an nur mehr wenig um die Firma. Diese präsentiert zur Berliner Automobil-Ausstellung im September 1921 den technisch sehr fortschrittlichen 14/50 PS Typ K, der im Hinblick auf seinen Aluminiumblock mit eingepreßten Laufbüchsen, die Kugelschaltung und die Vierradbremmen als einer der modernsten Wagen seiner Zeit gilt. Genau zwei Jahre später erscheint der 18/70 PS Sechszylinder-Typ M, von der Presse als Glanz- und Paradestück der Berliner Ausstellung bezeichnet. Obenliegende Nockenwelle, achtfach gelagerte Kurbelwelle, Zwangsschmierung mit Ölkühler, thermostatisch geregelter Wassermotorschwanz, hydraulische Vierradbremmen, Eindruckzentral schmierung des Fahrgestells sind aufsehenerregende Neuerungen. Stolz verkündet eine Pressemitteilung: »Die Audi-Werke zählen zu jenen deutschen Automobilfabriken, welche die Preisfrage hinter die konstruktive Aufgabe zurückstellen.« Mit diesem anspruchsvollen Grundsatz befindet man sich freilich längst auf dem Holzweg. Der fabelhaft konstruierte, sorgfältig ausgestattete, leistungsfähige

und schnelle, solide und dauerhafte Typ M ist halt viel zu teuer geraten. 1927 schwebt über dem 1000 Mann-Unternehmen der Pleitegeier. Rasch versucht man, mit dem Typ R die Situation zu retten. Der sieht äußerlich dem Typ M zum Verwechseln ähnlich, ist aber mit seinem seitengesteuerten Achtzylindermotor, dem Dreiganggetriebe und der einfacheren Grundausstattung wesentlich billiger als sein Vorgänger. Doch er findet bei weitem nicht den erhofften Anklang. 1928 übernimmt J. S. Rasmussen die schwer angeschlagenen Audi-Werke. Bereits ein Jahr vorher hatte er aus einer amerikanischen Konkursmasse die Produktionseinrichtungen für den Rickenbacker-Motor aufgekauft und in das Werk Scharfenstein der Zschopauer Motorenwerke verlegt. Er wollte mit diesen Sechs- und Achtzylinder-»Rasmussen-Motoren« andere deutsche Automobilfabriken beliefern, findet aber keine Abnehmer. So bringt Rasmussen nun wenigstens zwei neue Audi-Typen mit seinen Einbaumotoren heraus, den Typ T (»Dresden«) und den Typ SS (»Zwickau«). Der erstere ist zu teuer, der letztere verkauft sich leidlich gut. Um die Fabrik besser auszulasten, läßt Rasmussen bei Audi in den sonst völlig unveränderten DKW 4 = 8 Peugeot-Motoren einbauen, um auch solche Käufer bedienen zu können, die kein Zweitaktauto haben wollen. Doch der Typ P wird auch kein Geschäft. Inzwischen hat Rasmussen die Audi-Werke beauftragt, den kleinen Frontantriebswagen DKW FA 600 zu entwickeln und zu bauen. Damit wird endlich wieder eine gesunde Produktionsbasis gewonnen. 1931/32 geht Audi mit in der Auto Union AG auf, in der Rasmussen jedoch rasch an Einfluß verliert. Audi baut weiterhin die kleinen DKW Frontantriebswagen, bringt aber nun dazu einen eigenen größeren Typ gleicher Bauart auf den Markt, wozu der Antriebsblock und teilweise auch die Karosserien von Wanderer übernommen werden. Die wachsende DKW-Produktion beansprucht allerdings bald die gesamte Ka-



14/35 PS Audi Typ C  
1921

22/55 PS Audi Typ E  
1921 ·  
Karosserie Deissner (Köthen)

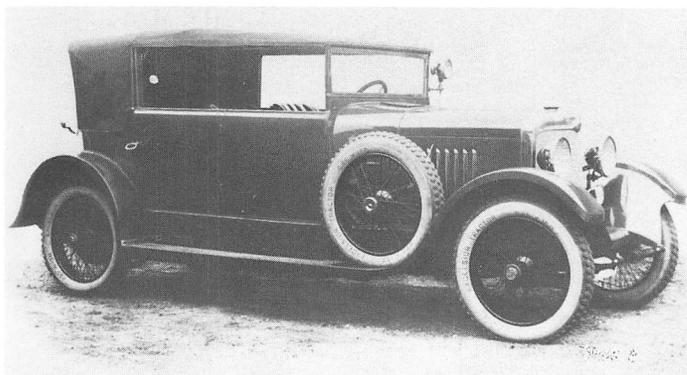


pazität des Werks, so daß der Audi Front bei Horch gebaut bzw. montiert werden muß. Seine Stückzahlen sind sowieso nicht übermäßig groß, denn der Audi Front ist und bleibt ein Auto für Liebhaber und Individualisten. Im April 1938 wird die Herstellung des Audi Front beendet und im November 1938 läuft der 3,2 Liter Audi Typ 920 an, dessen Sechszylinder-Motor vom

#### Produktion

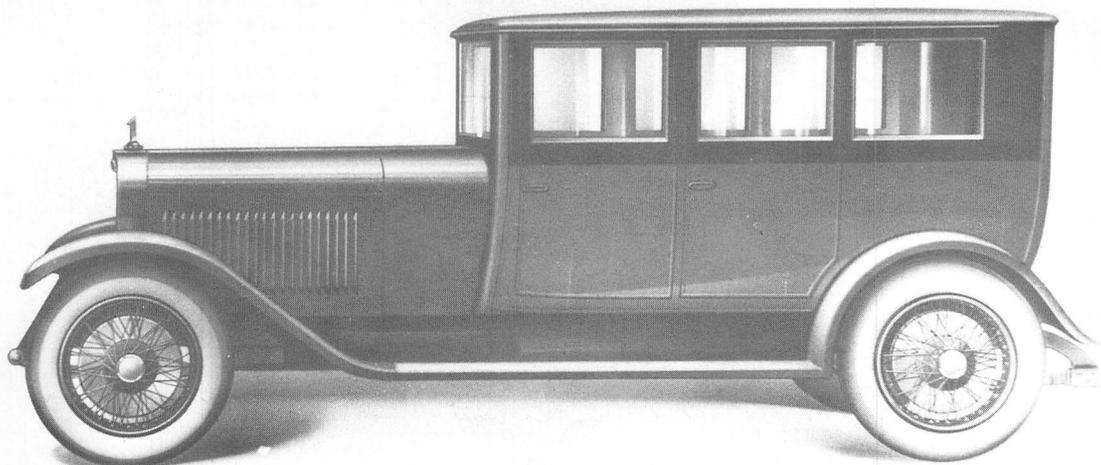
|                        |             |              |
|------------------------|-------------|--------------|
| Audi Typ K             | 1922 – 1925 | max. ca. 750 |
| Audi Typ M             | 1924 – 1927 | max. ca. 300 |
| Audi Typ R (Imperator) | 1928 – 1932 | max. ca. 150 |
| Audi Typ T (Dresden)   | 1931 – 1932 | max. ca. 100 |
| Audi Typ SS (Zwickau)  | 1929 – 1932 | max. ca. 400 |
| Audi Typ P (5/30 PS)   | 1931 – 1932 | max. ca. 400 |
| Audi Front Typ UW      | 1933 – 1934 | ca. 2000     |
| Audi Front Typ UW 225  | 1935 – 1938 | ca. 2600     |
| Audi 3,2 Liter Typ 920 | 1938 – 1940 | ca. 1200     |

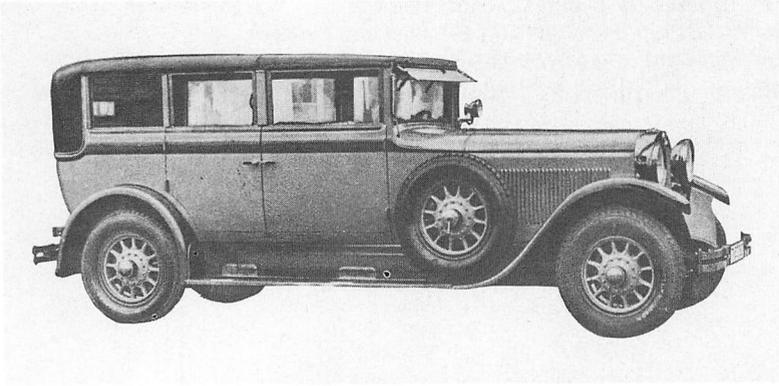
Horch Reihen-Achtzylinder abgeleitet ist. Dieser technisch und formal sehr geglückte Wagen sollte ursprünglich als kleiner Horch auf den Markt kommen. Nun erschien er als Audi, dazu bestimmt, die Lücke zwischen Wanderer und Horch auszufüllen. Den großen Erfolg, der dem Audi 3,2 Liter wohl sicher gewesen wäre, hat der Kriegsausbruch vereitelt.



14/50 PS Audi Typ K  
Coupé-Cabriolet 1923  
Karosserie Gläser

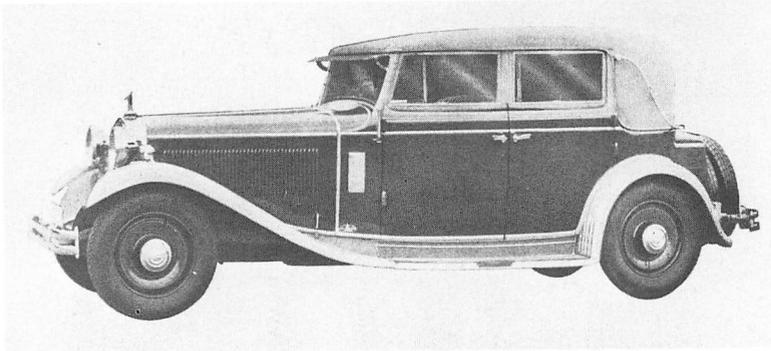
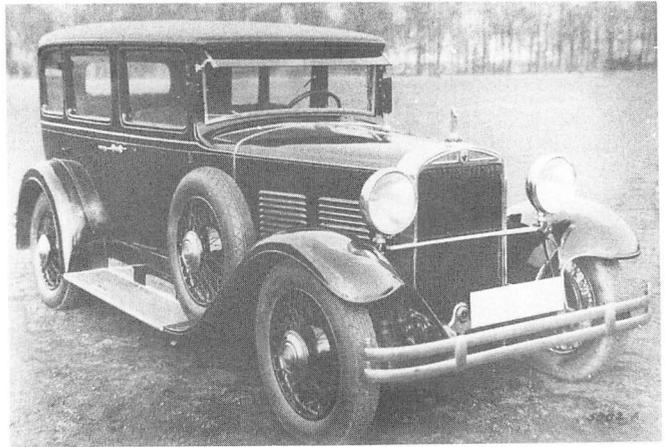
18/70 PS Audi Typ M  
Pullman-Limousine 1924



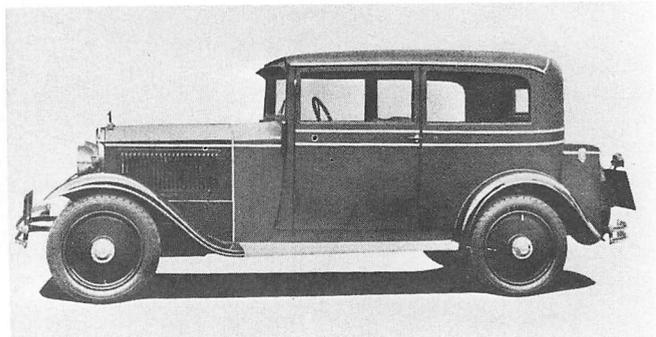


19/100 PS Audi Typ R  
Pullman-Cabriolet  
Modell 1929

Audi Dresden  
15/75 PS Typ T  
Limousine  
Modell 1931

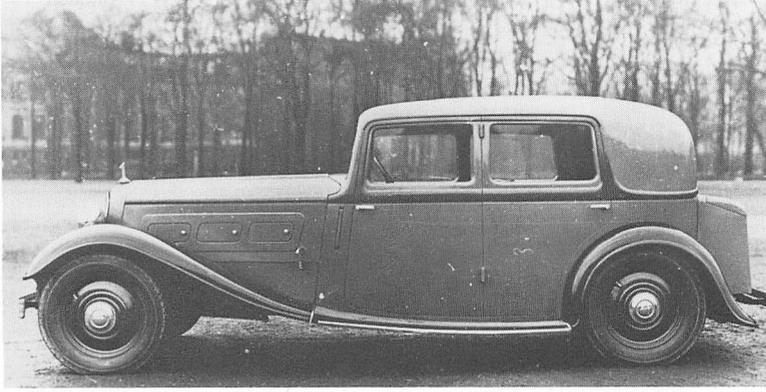


Audi Zwickau  
20/100 PS Typ SS  
Cabriolet 4 Türen  
Modell 1931  
Karosserie Seegers

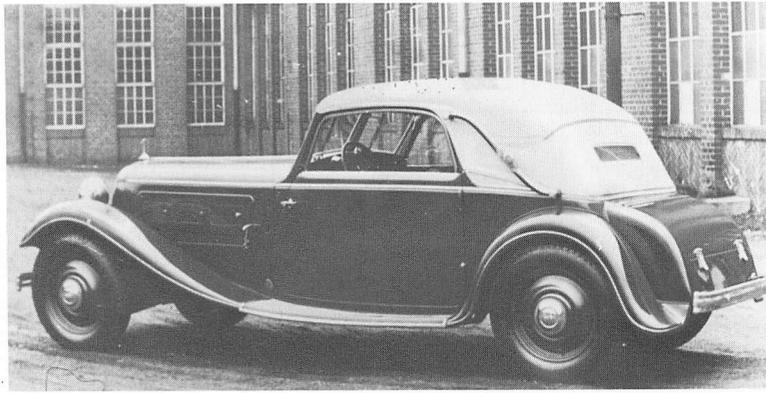


5/30 PS Audi Typ P  
Limousine 2 Türen  
1931-1932

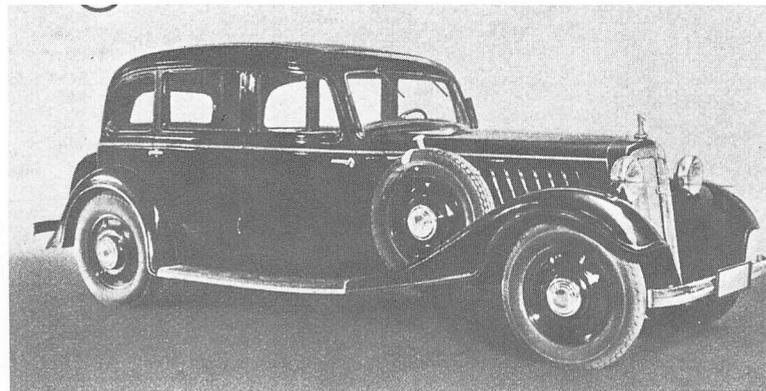
|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | <b>8/22 PS Audi<br/>Typ G<br/>1914 – 1923</b>   | <b>14/35 PS Audi<br/>Typ C<br/>1911 – 1921</b>   | <b>22/55 PS Audi<br/>Typ E<br/>1913 – 1921</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit  | 4<br>75 x 118 mm<br>2084 ccm<br>22 PS bei 1900 U/min<br>4 Gang<br>außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>2995 mm<br>1250 mm<br>Sport-Zweisitzer 1250 kg<br>65 km/h  | 4<br>90 x 140 mm<br>3560 ccm<br>35 PS bei 1800 U/min<br>4 Gang<br>außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3300 mm<br>1400 mm<br>Tourenwagen 1700 kg<br>85 km/h  | 4<br>110 x 150 mm<br>5699 ccm<br>55 PS bei 1750 U/min<br>4 Gang<br>außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3465 mm<br>1400 mm<br>Limousine 2050 kg<br>90 km/h   |
|  | <b>14/50 PS Audi<br/>Typ K<br/>1922 – 1925</b>  | <b>18/70 PS Audi<br/>Typ M<br/>1924 – 1927</b>   | <b>19/100 PS Audi<br/>Typ R 1928 – 1929<br/>Audi Imperator<br/>Typ R 1930 – 1932</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Ventile<br><br>Leistung<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Preis                    | 4<br>90 x 140 mm<br>3560 ccm<br>Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>50 PS bei 2200 U/min<br>4 Gang<br>Mitte<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3530 mm<br>1450 mm<br>Fahrgestell 1400 kg<br>95 km/h  | 6<br>90 x 122 mm<br>4655 ccm<br>Hängend<br>Obenliegende Nockenwelle<br>70 PS bei 3000 U/min<br>4 Gang<br>Mitte<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3750 mm<br>1450 mm<br>Pullman-Limousine 2500 kg<br>120 km/h<br>Pullmann-Limousine<br>RM 22300,-  | 8<br>80 x 122 mm<br>4872 ccm<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>100 PS bei 3300 U/min<br>3 Gang<br>Mitte<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3620 mm<br>1450 mm<br>Pullmann-Limousine 2300 kg<br>120 km/h<br>Pullmann-Limousine<br>RM 16575,-   |
|  | <b>Audi Dresden<br/>15/75 PS Typ T<br/>1931 – 1932</b>  | <b>Audi Zwickau<br/>20/100 PS Typ SS<br/>1929 – 1932</b>   | <b>5/30 PS Audi<br/>Typ P<br/>1931 – 1932</b>  |
| Motor<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Ventile<br>Leistung<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Preis | vorm. Rickenbacker<br>6<br>82,55 x 120,65 mm<br>3838 ccm<br>Seitlich stehend<br>75 PS bei 3200 U/min<br>4 Gang<br>Mitte<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3100 mm<br>1440/1480 mm<br>4480 x 1780 x 1760 mm<br>Limousine 1800 kg<br>100 km/h<br>Limousine 4 Türen RM 9350,- | vorm. Rickenbacker<br>8<br>82,55 x 120,65 mm<br>5130 ccm<br>Seitlich stehend<br>100 PS bei 3000 U/min<br>4 Gang<br>Mitte<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3500 mm<br>1440/1480 mm<br>4965 x 1780 x 1870 mm<br>Pullmann-Limousine 2100 kg<br>110 km/h<br>Pullmann-Limousine<br>RM 12950,- | Peugeot<br>4<br>63 x 90 mm<br>1122 ccm<br>Seitlich stehend<br>30 PS bei 3200 U/min<br>3 Gang<br>Mitte<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>2700 mm<br>1120/1170 mm<br>3680 x 1400 x 1650 mm<br>Limousine 750 kg<br>80 km/h<br>Limousine 2 Türen<br>RM 3385,- |



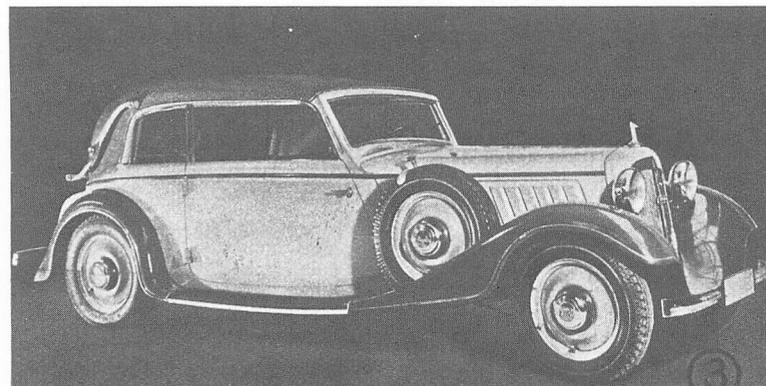
**Audi Front 2 Liter  
Sport-Limousine 4 Türen  
Modell 1933  
Karosserie Ambi-Budd**



**Audi Front 2 Liter  
Sport-Cabriolet 2 Fenster  
Modell 1933  
Karosserie Gläser**

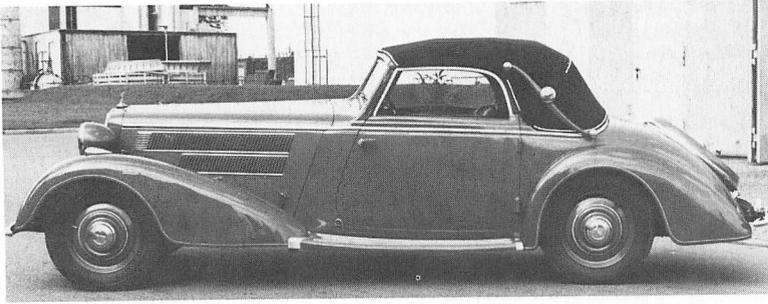


**Audi Front 225  
Limousine 6 Fenster  
Modell 1935  
Karosserie Ambi-Budd**



**Audi Front 225  
Cabriolet 4 Fenster  
Modell 1935  
Karosserie Gläser**

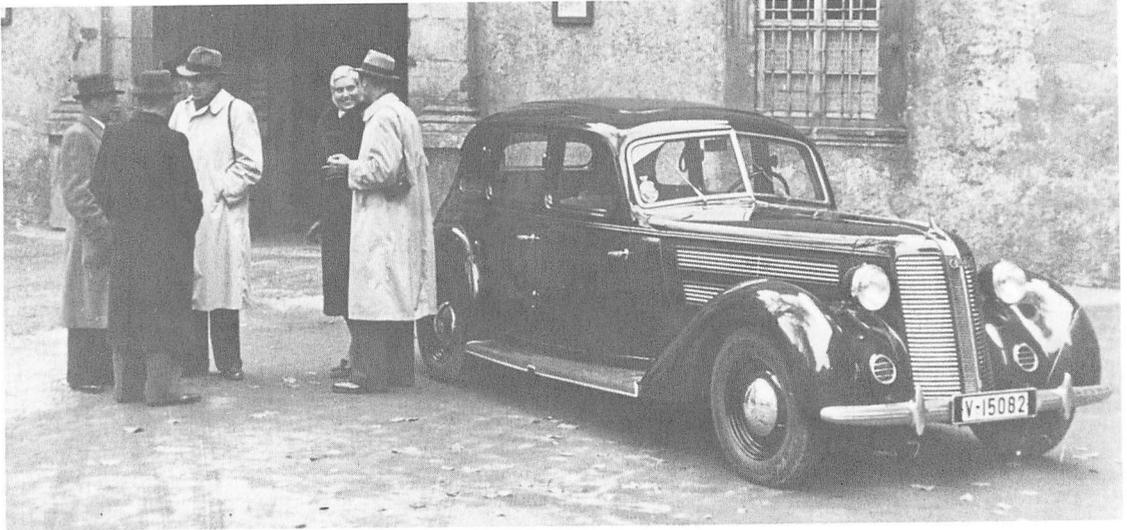
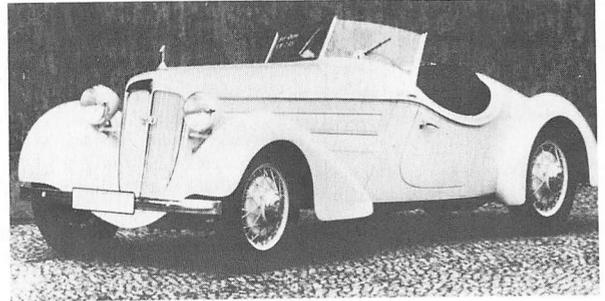
|                             | <b>Audi Front 2 Liter<br/>Typ UW<br/>1933 – 1934</b>   | <b>Audi Front 225<br/>Typ UW 225<br/>1935 – 1938</b>  | <b>Audi 3,2 Liter<br/>Typ 920<br/>1938 – 1940</b>                    |
|-----------------------------|--|---|--|
| <b>Motor</b>                | Wanderer<br>6 (Reihe)<br>70 x 85 mm<br>1950 ccm<br>40 PS bei 3500 U/min  | Wanderer<br>6 (Reihe)<br>71 x 95 mm<br>2257 ccm<br>50 PS bei 3300 U/min<br>bzw. (ab 1937)<br>55 PS bei 3800 U/min   | Horch<br>6 (Reihe)<br>87 x 92 mm<br>3281 ccm<br>75 PS bei 3000 U/min |
| Drehmoment                  |  |   | 21 mkg   |
| Verdichtung                 | 1:6  | 1:6,1 bzw. (ab 1937) 6,4  | 1:6  |
| Vergaser                    | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFRV  | 1 Fallstromvergaser<br>Solex 30 JFF   | 1 Steigstrom-Registervergaser<br>Solex 35 MMOVS                      |
| Ventile                     | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder   | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder  | Hängend<br>Obenliegende Nockenwelle<br>Antrieb durch Königswelle     |
| Kurbelwellenlager           | 7  | 7   | 8  |
| Kühlung                     | Pumpe, 14 Liter Wasser   | Pumpe, 14 Liter Wasser  | Pumpe, 18 Liter Wasser   |
| Schmierung                  | Druckumlauf, 8 Liter Öl  | Druckumlauf, 8 Liter Öl   | Druckumlauf, 8 Liter Öl  |
| Batterie                    | 12 V 45 Ah (im Motorraum)  | 12 V 45 Ah (im Motorraum)   | 12 V 62,5 Ah   |
| <b>Kraftübertragung</b>     | Frontantrieb. Motor-Getriebe-Block hinter Vorderachse<br>Halbnasse Doppelscheibenkupplung  |   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                |
| Kupplung                    | Schaltstock an Armaturentafel  |   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Schaltung                   | 4 Gang   |   | 4 Gang   |
| Getriebe                    | Ohne   |   | III – IV   |
| Synchronisierung            | I. 4,50  |   | I. 3,89  |
| Übersetzungen               | II. 2,40   |   | II. 2,165  |
|                             | III. 1,49  |   | III. 1,49  |
|                             | IV. 1,00   |   | IV. 1,00   |
| Antriebs-Übersetzung        | 5,25   |   | 3,80   |
| <b>Fahrwerk</b>             | Zentralkastenrahmen  |   | Kastenrahmen   |
| Vorderradaufhängung         | Querlenker oben<br>1 Querfeder unten   |   | Querlenker oben<br>1 Querfeder unten                                 |
| Hinterradaufhängung         | Schwingarme, 1 Querfeder   |   | starr, »Schwebeachse«<br>1 Querfeder oben                            |
| Lenkung                     | ZF-Roß Schnecke  |   | ZF-Roß Schnecke  |
| Fußbremse                   | Mechanisch, 4 Räder  |   | Hydraulisch, 4 Räder   |
| Handbremse                  | Mechanisch, Hinterräder  |   | Mechanisch, Hinterräder  |
| Schmierung                  | Zentral  |   | Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |  |   |  |
| Radstand                    | 3050 bzw. 3100 mm  | 3100 mm   | 3100 mm  |
| Spur vorn/hinten            | 1350/1350 mm   | 1350/1400 mm  | 1435/1465 mm   |
| Gesamtmaße                  | 4375 (4500) x 1650 x 1575 mm   | 4500 x 1650 x 1575 mm   | 4900 x 1720 x 1620 mm  |
| Räder                       | Scheiben   | Scheiben  | Scheiben   |
| Reifen                      | 5,25 – 17  | 5,25 – 17   | 6,00 – 16  |
| Wendekreis                  | 12,5 Meter   | 12,5 Meter  | 11,5 Meter   |
| Wagengewicht                | Limousine 1275 kg<br>Cabriolet 1300 kg   | Limousine 1325 kg<br>Cabriolet 1350 kg  | Limousine 1640 kg<br>Cabriolet 1665 kg                               |
| Zuläss. Belastung           | 450 kg   | 450 kg  | 365 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit       | 100 km/h   | 105 km/h  | 130 km/h   |
| Beschleunigung 0 – 100 km/h |  |   | 30 sec   |
| Verbrauch/100 km            | 13 Liter   | 14 Liter  | 16 Liter   |
| Kraftstofftank              | 48 Liter (im Motorraum)  | 50 Liter (im Heck)  | 70 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>               | Sport-Limousine 4 Türen<br>(Radst. 3050 mm) RM 5750,-<br>Limousine 6 Fenster<br>(Radst. 3100 mm) RM 5900,-<br>Sport-Cabriolet 2 Fenster<br>(Radst. 3050 mm) RM 6675,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>(Radst. 3100 mm) RM 6875,- | Sport-Limousine 4 Türen<br>(nur 1935) RM 5750,-<br>Limousine 6 Fenster<br>(1935 – 1938) RM 5900,-<br>Sport-Cabriolet 2 Fenster<br>(1935 – 1937) RM 6675,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>(1935 – 1938) RM 6875,-<br>Spezial-Roadster (nur 1935)<br>Spezial-Cabriolet 2/3 Sitze<br>(nur 1937) RM 8500,- | Limousine 6 Fenster<br>RM 7600,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>RM 8750,- |



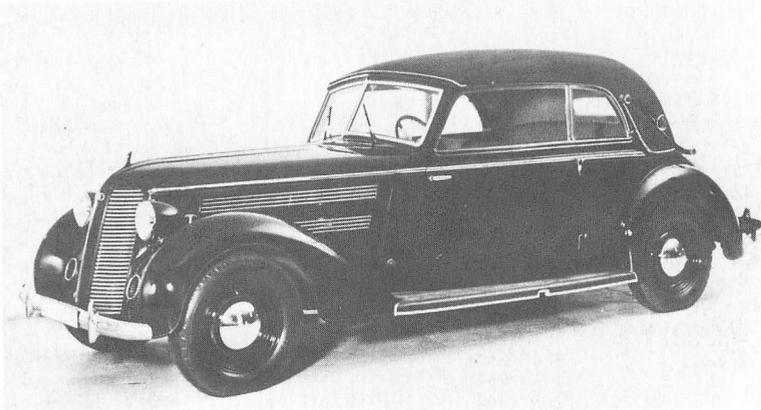
**Audi Front 225  
Spezial-Cabriolet 2/3 Sitze  
1937  
Karosserie Gläser**

**Audi Front 225  
Spezial-Roadster  
1935 Hersteller der Karosserie  
ist dem Verfasser nicht bekannt**

**Audi**  
○○○○



**Audi 3,2 Liter Typ 920  
Limousine 4 Türen  
1938–1940  
Karosserie Horch**



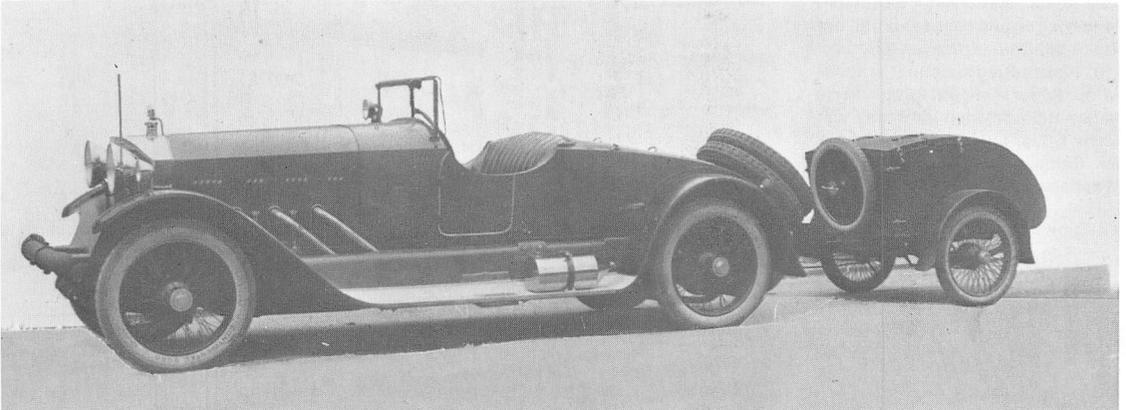
**Audi 3,2 Liter Typ 920  
Cabriolet 4 Fenster  
1938–1940  
Karosserie Gläser**

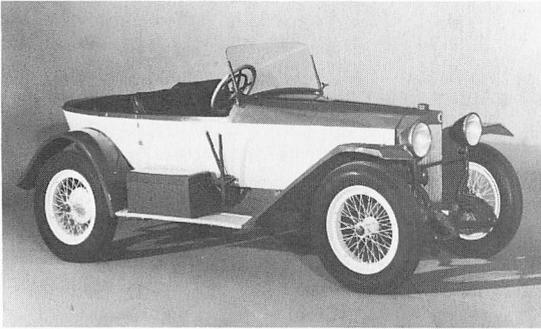
# Benz (bis 1927)

Carl Benz (1844–1929) machte sich 1872 in Mannheim selbständig. Er konstruierte für seine kleine Firma einen Zweitaktmotor, mit dem er nach vielen entbehrungsreichen Jahren recht gut ins Geschäft kam. Doch Meinungsverschiedenheiten mit seinem Teilhaber veranlaßten ihn, mit zwei anderen Gesellschaftern 1883 die Firma Benz & Co. Rheinische Gasmotorenfabrik in Mannheim zu gründen, die allein dem Bau von Gasmotoren dienen sollte. Dieses Unternehmen gedieh ebenfalls sehr befriedigend. Carl Benz durfte sich auch mit der Entwicklung eines Motorwagens beschäftigen, obgleich die hierfür verwendeten Gelder »für verloren angesehen werden sollen«. 1885 entstand der erste Motorwagen, ein Dreirad-Velociped, das bereits zahlreiche, noch heute im Automobilbau übliche Merkmale aufwies. Die erste öffentliche Ausfahrt mit seinem Patent Motorwagen unternahm Carl Benz am 3. Juli 1886. Nun baute er ein wesentlich verbessertes Modell in zwei Exemplaren, die schon recht gut liefen, aber in Deutschland absolut unverkäuflich waren. Da verpflichtete sich der Franzose Emile Roger, bis auf weiteres die gesamte Produktion zwecks Weiterverkaufs in Frankreich zu übernehmen. Nun konnte Carl Benz den neuen Industriezweig, der bald schöne Gewinne einbrachte, intensiver betreiben und weiter ausbauen. 1890 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Im Jahr 1900 wurden 603 Fahrzeuge hergestellt, womit Benz & Co. die mit Abstand führende Automobilfabrik der Welt war. Von nun an freilich ging der Verkauf rapid zurück, denn im Vergleich zu den enormen Weiterentwicklungen bei Daimler und bei französischen Marken standen die Benz-Wagen unversehens völlig veraltet da. Carl Benz weigerte sich, Fahrzeuge mit wesentlich mehr Leistung und für höhere Geschwindigkeiten zu bauen. Er hielt dies nämlich für eine ungute Fehlentwicklung. Seine Teilhaber holten den Ingenieur Marius Barbarou aus Frankreich, um eine neue Typenreihe zu konstruieren. Carl Benz mußte 1903 aus der Firma ausscheiden, gehörte dann aber bis zu seinem Tode ihrem Aufsichtsrat an. Er zog sich nach Ladenburg zurück und gründete dort für seine Söhne eine neue Automobilfabrik, die Firma Benz Söhne. Zwar gedieh diese nicht sonderlich gut, doch immerhin wurde Carl Benz das bei Erfindern seltene Glück zuteil, sein Lebenswerk zur höchsten Blüte heranreifen zu sehen. Anläßlich seines 70. Geburtstages ernannte ihn die Polytechnische Schule in Karlsruhe zum Ehrendoktor.

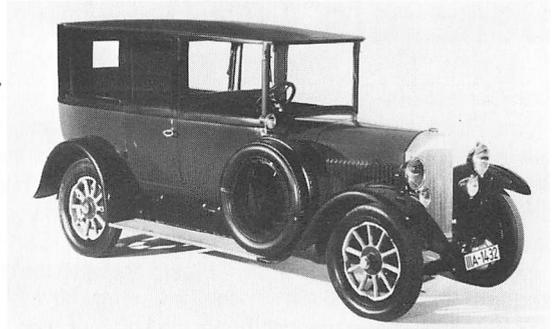
Durch die neuen Wagen, die zunächst der Franzose Barbarou und ab 1908 Chefkonstrukteur Hans Nibel geschaffen hat, kamen die Automobile der Firma Benz erneut zu hohem Ansehen. Der Weltkrieg unterbrach zwar die technische Weiterentwicklung und der erste neue Typ, der danach herauskam, ein 6/18 PS Sportwagen mit Königswellenmotor, erwies sich als zu anfällig. Von nun an bescheidete sich die Firma Benz mit dem Bau erkonservativer, aber

27/70 PS Benz als offener Reisewagen mit Gepäckanhänger. Karosserie Papler (Köln). Geliefert 1923 an den rheinischen Großindustriellen Werner J. Schaurte (Neuss).





6/18 PS Benz Sportwagen 1921

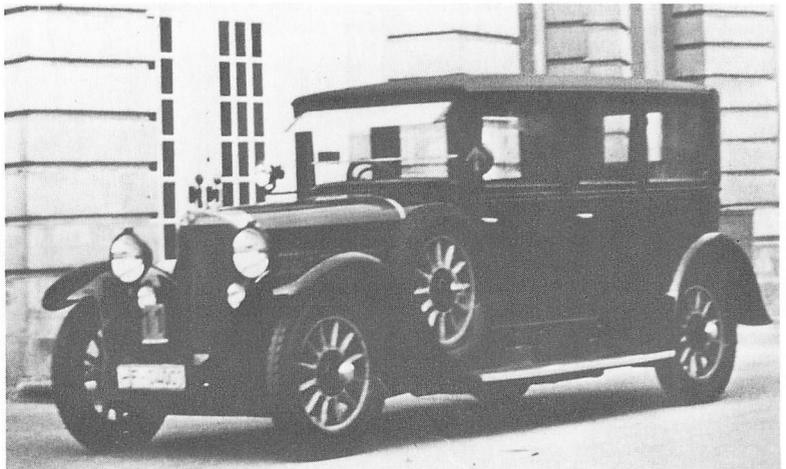


10/30 PS Benz Limousine 1923

grundsolider Qualitätsautomobile. Der Verkauf in den zwanziger Jahren lief gut und das Werk Mannheim – die Firma besaß mittlerweile auch noch eine Lastwagenfabrik in Gaggenau – zählte mit einer Jahresproduktion von etwa 2500 Personenwagen zu den bedeutendsten Automobilherstellern.

Daß dennoch ein unaufhaltsam scheinender Niedergang einsetzte, lag daran, daß 1922 der Börsenspekulant Jacob Schapiro zunächst über 40 % und später sogar bis zu 60 % des Aktienkapitals an sich gebracht hatte. (Er erreichte, nebenbei bemerkt, daß 30 % aller Benz Personenwagen mit Aufbauten seiner Karosseriefabrik Schebera versehen werden mußten und daß ihm die Benz Generalvertretung für Berlin und Brandenburg vorbehalten blieb.) Der Finanzvorstand bei Benz & Co. zu jener Zeit hieß Wilhelm Kissel, und ihm war Schapiros Spekulantentum zuwider. Zunächst beobachtete er genau, wie Schapiro vorging, um seinen Konzern zu erweitern. Zur Finanzierung seiner riesigen Wechselgeschäfte zog dieser die bereits unter seinem Einfluß stehenden Gesellschaften zu gegenseitiger Finanzierung heran. Im Zusammenwirken mit Dr. Emil Georg von Stauss, dem Vorstandssprecher der Deutschen Bank, setzte nun Kissel in einem günstigen Augenblick den gesamten Kredit der Firma Benz ein, um Schapiro-Wechsel aufzukaufen. Dann wurde deren Prolongierung verweigert, wodurch Schapiro gezwungen war, den größten Teil seines Aktienbesitzes an die Deutsche Bank abzugeben, die andererseits bereits bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim maßgeblichen Einfluß ausübte. Kissel erreichte nun, daß eine Interessen- und Verkaufsgemeinschaft zwischen den Firmen Daimler und Benz hergestellt wurde, bis mit Wirkung vom 1. Juli 1926 deren Fusion zur Daimler-Benz AG. erfolgte. Dr.-Ing. e. h. Wilhelm Kissel wurde und blieb Generaldirektor des neuen Konzerns bis zu seinem Tod im Jahre 1942. Die Produktion der mit der Firma Benz übernommenen Personenwagen wurde im Laufe des Jahres 1927 beendet.

16/50 PS Benz mit Original-Werkskarosserie. Ausgeliefert im Mai 1926, ist dieser hier einer der letzten Benz-Wagen, die vor der Fusion der Marke mit Daimler hergestellt wurden. Dieser ausgezeichnet erhaltene, nur leider nicht gut fotografierte Wagen befindet sich im Besitz von Herrn Eduard Bollmeyer, Händler der Daimler-Benz AG. in Bünde (Westfalen).



|  | <b>6/18 PS Benz<br/>1918 – 1921</b>   | <b>8/20 PS Benz<br/>1912 – 1921</b>   |   |
|--|---|---|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br><br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit   | 4<br>68 x 108 mm<br>1570 ccm<br>18 PS bei 2000 U/min<br>Oberliegende Nockenwelle<br>Antrieb durch Königswelle<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>2545 mm<br>1280 mm<br>Zweisitzer 820 kg<br>85 km/h  | 4<br>72 x 120 mm<br>2080 ccm<br>20 PS bei 1800 U/min<br>Seitlich stehend<br><br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>2850 mm<br>1350 mm<br><br>70 km/h  |   |
|  | <b>14/30 PS Benz<br/>1909 – 1921</b>  | <b>18/45 PS Benz<br/>1912 – 1921</b>  | <b>27/70 PS Benz<br/>1918 – 1923</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit   | 4<br>90 x 140 mm<br>3560 ccm<br>30 PS bei 1600 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3150 mm<br>1400 mm<br><br>Tourenwagen 1550 kg<br>75 km/h   | 4<br>100 x 150 mm<br>4700 ccm<br>45 PS bei 1600 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3390 mm<br><br><br>   | 6<br>100 x 150 mm<br>7050 ccm<br>70 PS bei 1550 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3650 mm<br>1440 mm<br>5110 x 1760 x 2050 mm<br>Limousine 2100 kg<br>100 km/h  |
|  | <b>10/30 PS Benz<br/>1912 – 1926<br/>10/35 PS Mercedes Benz<br/>1926 – 1927</b>   | <b>11/40 PS Benz<br/>1923 – 1925</b>  | <b>16/50 PS Benz<br/>1921 – 1926<br/>16/50 PS Mercedes-Benz<br/>1926 – 1927</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br><br>Fußbremse<br><br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Räder<br>Reifen<br>Wagengewicht<br><br>Höchstgeschwindigkeit<br>Preis | 4<br>80 x 130 mm<br>2610 ccm<br>30 PS bei 1800 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts bzw.<br>(ab 1923) Mitte<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>bzw. (ab 1925) 4 Räder<br>3125 mm<br>1350 mm<br>4500 x 1700 x 1900 mm<br>Stahl- oder Drahtspeichen<br>820 x 120 oder 32 x 6,20<br>Tourenwagen 1500 kg<br>Limousine 1630 kg<br>80 km/h<br>Tourenwagen RM 16 500,- | 6<br>72 x 117 mm<br>2860 ccm<br>40 PS bei 1800 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Mechanisch, Kardanwelle<br><br>3274 mm<br>1350 mm<br><br>Holz- oder Drahtspeichen<br>820 x 120<br>Tourenwagen 1550 kg<br>Limousine 1680 kg<br>80 km/h<br>Tourenwagen RM 18 000,- | 6<br>80 x 138 mm<br>4160 ccm<br>50 PS bei 1950 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts bzw.<br>(ab 1923) Mitte<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>bzw. (ab 1925) 4 Räder<br>3480 mm<br>1450 mm<br>4850 x 1800 x 1830 mm<br>Holz- oder Drahtspeichen<br>880 x 135 x 33 x 6,75<br>Tourenwagen 1750 kg<br>Limousine 1850 kg<br>90 km/h<br>Tourenwagen RM 19 500,- |

# BMW (ab 1929)

Die Bayerischen Motoren Werke AG. (München), 1916 aus den Rapp-Motorenwerken und den Bayerischen Flugzeugwerken hervorgegangen, gewannen als Flugmotoren- und ab 1923 auch als Motorradfabrik rasch an Ansehen. Den Aufstieg verdankte die Firma ihrem Gründer und Generaldirektor Franz Joseph Popp, ihrem Technischen Leiter Direktor Max Friz sowie dem österreichischen Finanzier Komm.-Rat Camillo Castiglioni. Da Popp auch den Automobilbau aufnehmen wollte, erwog man bei BMW zunächst die Übernahme und Weiterentwicklung eines recht unkonventionellen Prototyps der Schwäbischen Hüttenwerke (SHW). Dieses riskante Vorhaben wurde jedoch aufgegeben, nachdem BMW per 1. Oktober 1928 die zwar hoch verschuldeten, aber gut eingerichteten Dixi-Werke übernahm. Nun konnte viel rascher und erfolversprechender mit dem Bau eigener Automobile begonnen werden. Im Oktober 1929 verläßt Castiglioni den BMW-Aufsichtsrat. Sein Aktienpaket übernimmt ein Bankenkonsortium unter Führung der Deutschen Bank und Danat-Bank, das auch die Daimler-Benz AG. beeinflusst. Deren Generaldirektor Dr. Wilhelm Kissel wird 1932 in den Aufsichtsrat der Bayerischen Motoren Werke gewählt. Sowohl bei Daimler-Benz als auch bei BMW führt Dr. h. c. Emil Georg von Stauss (Deutsche Bank, Berlin) den Vorsitz im Aufsichtsrat. Per 1. März 1932 löste BMW vorzeitig den Lizenzvertrag mit Austin und brachte das 4/20 PS-Modell heraus, dessen Karosserien im Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG. gefertigt wurden. Doch dieses Modell wie vorher schon die unglückliche Modifikation des 3/15 PS-Wagens zeigten, daß Max Friz, befähigter Flugmotoren- und Motorradkonstrukteur, kein Gespür für die Automobiltechnik besaß. 1933 erschien der kleine 1,2 Liter 30 PS Sechszylinder, ohne Friz in Eisenach entwickelt. Im Sommer 1933, als die Produktion des BMW 303 bereits lief, kam Fritz Fiedler (bisher bei Horch) als Chefkonstrukteur für den Automobilbau zu BMW. Er prägte fortan bis 1964 Form und Technik der BMW-Automobile. Bald freilich machten sie den wichtigsten Personenwagenmodellen der Daimler-Benz AG. Konkurrenz, weshalb die Zusammenarbeit beider Firmen nur eine kurze Episode blieb. 1941 stellte BMW den Automobilbau ein. Außer Wehrmacht-Motorrädern produzierte man im Krieg hauptsächlich wieder Flugmotoren, zumal 1939 die Brandenburgischen Motorenwerke (Bramo) dazugekauft worden waren. Generaldirektor Popp, der 1941 aus dem Unternehmen ausschied, starb 68 Jahre alt 1954 in Stuttgart. Das Werk Eisenach wurde nach Kriegsende enteignet. Erst 1952 konnte BMW den Automobilbau, nunmehr in München, wieder aufnehmen.

|                   |                |                |              |             |                |             |             |
|-------------------|----------------|----------------|--------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
|                   | <b>3/15 PS</b> | <b>3/20 PS</b> | <b>303</b>   | <b>309</b>  | <b>315</b>     | <b>319</b>  | <b>329</b>  |
| <b>1929</b>       | 5350           |                |              |             |                |             |             |
| <b>1930</b>       | 6792           |                |              |             |                |             |             |
| <b>1931</b>       | 3326           |                |              |             |                |             |             |
| <b>1932</b>       | 480            | 2406           |              |             |                |             |             |
| <b>1933</b>       |                | 4453           | 1386         |             |                |             |             |
| <b>1934</b>       |                | 356            | 914          | 3658        | 3390           | 4           |             |
| <b>1935</b>       |                |                |              | 1880        | 3705           | 3139        |             |
| <b>1936</b>       |                |                |              | 462         | 2390           | 3265        | 621         |
| <b>1937</b>       |                |                |              |             | 280            | 238         | 558         |
| <b>Gesamtzahl</b> | <b>15948</b>   | <b>7215</b>    | <b>2300</b>  | <b>6000</b> | <b>9765</b>    | <b>6646</b> | <b>1179</b> |
|                   | <b>320</b>     | <b>321</b>     | <b>326</b>   | <b>327</b>  | <b>327/328</b> | <b>328</b>  | <b>335</b>  |
| <b>1936</b>       | 7              |                | 2098         |             |                | 3           | 1           |
| <b>1937</b>       | 1518           |                | 4939         | 14          |                | 171         |             |
| <b>1938</b>       | 2660           | 55             | 4705         | 746         | 132            | 164         | 3           |
| <b>1939</b>       |                | 3073           | 3313         | 370         | 427            | 126         | 301         |
| <b>1940</b>       |                | 490            | 776          | 140         | 10             |             | 85          |
| <b>1941</b>       |                | 79             | 118          | 36          |                |             | 20          |
| <b>Gesamtzahl</b> | <b>4185</b>    | <b>3697</b>    | <b>15949</b> | <b>1306</b> | <b>569</b>     | <b>464</b>  | <b>410</b>  |

|                         | <b>BMW 3/15 PS</b><br><b>Typ DA 2: 1929 – 1931</b><br><b>Typ DA 4: 1931 – 1932</b>                          | <b>BMW Wartburg</b><br><b>Typ DA 3</b><br><b>1930 – 1931</b>     | <b>BMW 3/20 PS</b><br><b>AM 1 und AM 3: 1932 – 1933</b><br><b>Typ AM 4: 1933 – 1934</b> |
|-------------------------|---|--|---|
| <b>Motor</b>            |   |  |   |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 56 x 76 mm  | 56 x 76 mm   | 56 x 80 mm  |
| Hubraum                 | 748,5 (Steuer 743) ccm  | 748,5 (Steuer 743) ccm   | 782 ccm   |
| Leistung                | 15 PS bei 3000 U/min  | 18 PS bei 3500 U/min   | 20 PS bei 3500 U/min  |
| Verdichtung             | 1 : 5,6   | 1 : 7  | 1 : 5,6   |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser Solex  | 1 Flachstromvergaser Solex                                       | 1 Flachstromvergaser Solex  |
| Ventile                 | Seitlich stehend  | Seitlich stehend   | Hängend   |
|                         | Seitliche Nockenwelle   | Seitliche Nockenwelle  | Stößstangen und Kipphebel   |
|                         | Antrieb durch   | Antrieb durch  | Seitliche Nockenwelle   |
|                         | Gußeisen-Stirnräder   | Gußeisen-Stirnräder  | Antrieb durch Duplex-Kette  |
| Kurbelwellenlager       | 2   | 2  | 2   |
| Kühlung                 | Thermosyphon, 5 Liter Wasser  | Thermosyphon, 5 Liter Wasser                                     | Pumpe, 7,5 Liter Öl   |
| Schmierung              | Druckumlauf, 2,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 2,5 Liter Öl  | Druckumlauf, 2,5 Liter Öl   |
| Batterie                | 6 V 45 Ah<br>(unter Vordersitz rechts)  | 6 V 45 Ah<br>(unter Vordersitz rechts)                           | 6 V 45 Ah   |
| Lichtmaschine           | 60 W  | 60 W   | 60 W  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |  |   |
|                         | Antrieb auf Hinterräder   | Antrieb auf Hinterräder  | Antrieb auf Hinterräder   |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung  | Einscheibentrockenkupplung                                       | Einscheibentrockenkupplung  |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                | 3 Gang  | 3 Gang   | 1932/33: 3 Gang<br>1933/34: 4 Gang  |
| Synchronisierung        | Ohne  | Ohne   | Ohne  |
| Übersetzungen           | I. 3,25<br>II. 1,82<br>III. 1,00  | I. 3,25<br>II. 1,82<br>III. 1,00                                 | I. 4,00<br>II. 1,82<br>III. 1,00<br>IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,35  | 5,35   | 5,90<br>5,85  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |  |   |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Rahmen<br>starr, 1 Querfeder<br>Typ DA 4:<br>achslos, 1 Querfeder                                  | U-Profil-Rahmen<br>starr, 1 Querfeder<br>(gekröpfte Vorderachse) | Zentralkasten-Niederrahmen<br>achslos, 1 Querfeder                                      |
| Hinterradaufhängung     | starr, Ausleger-Viertelfedern   | starr, Ausleger-Viertelfedern                                    | Pendelachse, 1 Querfeder  |
| Kühlung                 | Schnecke  | Schnecke   | Schnecke  |
| Fußbremse               | Seilzug auf 4 Räder   | Seilzug auf 4 Räder  | Seilzug auf 4 Räder   |
| Handbremse              | Seilzug auf Vorderräder   | Seilzug auf Vorderräder  | Seilzug auf Hinterräder   |
| Schmierung              | Nippel  | Nippel   | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |   |
| Radstand                | 1905 mm   | 1905 mm  | 2150 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1000/1030 mm  | 1000/1030 mm   | 1100/1100 mm  |
| Gesamtmaße              | 3000 x 1275 x 1625 mm   | 3100 x 1150 x 1300 mm  | 3200 x 1420 x 1550 mm   |
| Räder                   | Drahtspeichen   | Drahtspeichen  | Scheiben  |
|                         | Limousine: Scheibenblenden  |  |   |
| Felgen                  | Halbflachfelgen   | Halbflachfelgen  | Tiefbett 2,75 D x 17  |
| Reifen                  | 27 x 4" Ballon<br>Typ DA 4: 4,00 – 18   | 26 x 3,50" Ballon<br>oder 4,00 – 18                              | 4,50 – 17   |
| Wendekreis              |   |  | 10 Meter  |
| Fahrgestellgewicht      | 300 kg  | 300 kg   | 475 kg  |
| Wagengewicht            | Zwei- und Dreisitzer offen:<br>470 bzw. (DA 4) 485 kg<br>Limousine und Cabriolet:<br>535 bzw. (DA 4) 550 kg | Sportwagen 410 kg  | Limousine 650 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 800 kg  |  | 940 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 75 km/h   | 85 km/h  | 80 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 6 Liter   | 6,5 Liter  | 7,5 Liter   |
| Kraftstofftank          | 20 Liter (im Motorraum)   | 20 Liter (im Motorraum)  | 25 Liter (im Motorraum)   |
| <b>Preise</b>           |   |  |   |
| Roadster                | 2 Sitze RM 2200,-   | 2 Sitze RM 3000,-  | 2/2 Sitze RM 2650,-   |
| Tourenwagen             | 3/4 Sitze RM 2200,-   | -  | 4 Sitze RM 2650,-   |
| Limousine               | 3/4 Sitze RM 2500,-   | -  | 4 Sitze RM 2650,-   |
| Coupé                   | 2 Sitze RM 2600,-   | -  | -   |
| Cabriolet               | 2 Sitze RM 2650,-   | -  | -   |
| Cabriolet 2 Fenster     | 3/4 Sitze RM 2700,-   | -  | -   |
| Fahrgestell             |   |  | 4 Sitze RM 3260,-<br>RM 2050,-  |

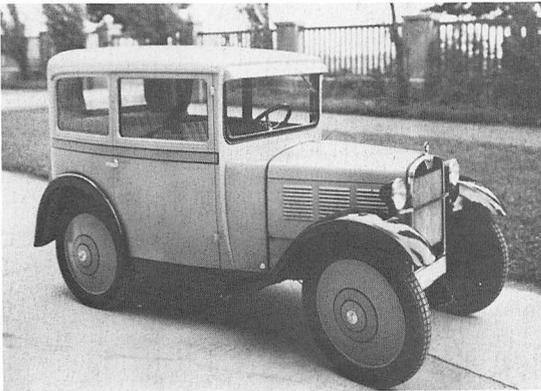
## BMW 3/15 PS (1929–1932)

Dem Dixi 3/15 PS (Typ DA 1) folgte im Juli 1929 der BMW 3/15 PS (Typ DA 2). Werbespruch: Innen größer als außen! Er unterschied sich vom Vormodell nicht nur durch das Markenzeichen, sondern auch durch Vierradbremsten sowie durch eine neue Karosserie für die Limousine, welche von Ambi-Budd hergestellt wurde und im Aussehen dem französischen Rosengart (ebenfalls ein Lizenzmodell des Austin Seven) glich. Die übrigen Karosserien wurden weiterhin im Werk Eisenach gefertigt, und zwar die beiden offenen Modelle in Leichtbauweise mit Kunstlederbezug.

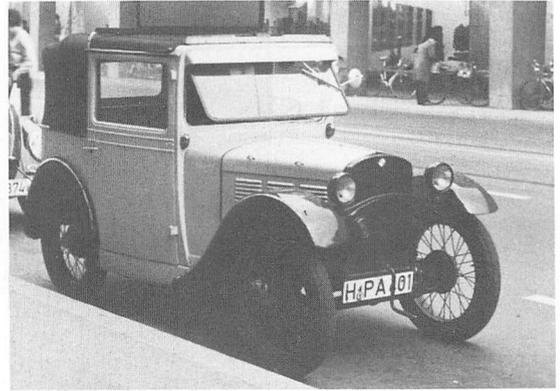
Ab 15. Februar 1931 erhielt der BMW 3/15 PS als Typ DA 4 eine vordere »Schwingachse«, deren primitive Konstruktion die Fahreigenschaften jedoch beträchtlich verschlechterte statt verbesserte. Die Karosserielinien wurden modernisiert. Die Limousine wurde unter Wegfall des kleinen Gepäckkoffers am Heck innen um 20 cm verlängert, so daß jetzt 4 Erwachsene Platz (wenn auch kaum den nötigen Raum) fanden.

Zusätzlich gab es 1930/31 den BMW Wartburg (Typ DA 3) mit sehr nett aussehender Zweisitzer-Bootsheck-Karosserie aus Leichtmetall, höherer Motorleistung und gekröpfter Vorderachse. Die dubiose »Schwingachse«, bei allen anderen 1931er-Modellen eingeführt, blieb ihm, der noch eine Zeitlang weitergebaut wurde, erspart. Der kleine Sportwagen war bei vielen Rennen seiner Klasse erfolgreich.

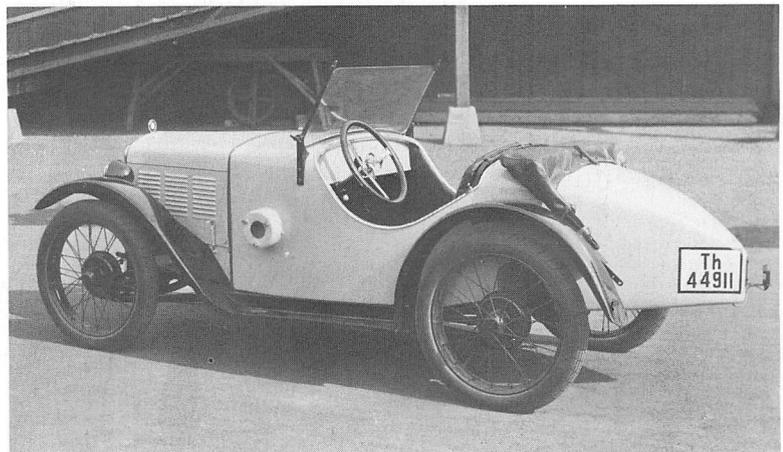
Geliefert wurden bis Frühjahr 1932 insgesamt 25356 Dixi und BMW 3/15 PS, die sich wie folgt aufgliedern:



BMW 3/15 PS  
Limousine 1929–1931



BMW 3/15 PS  
Cabriolet 4 Sitze 1929–1931



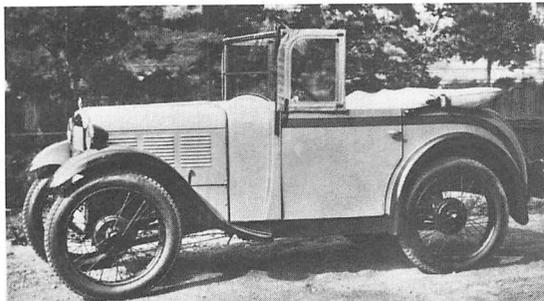
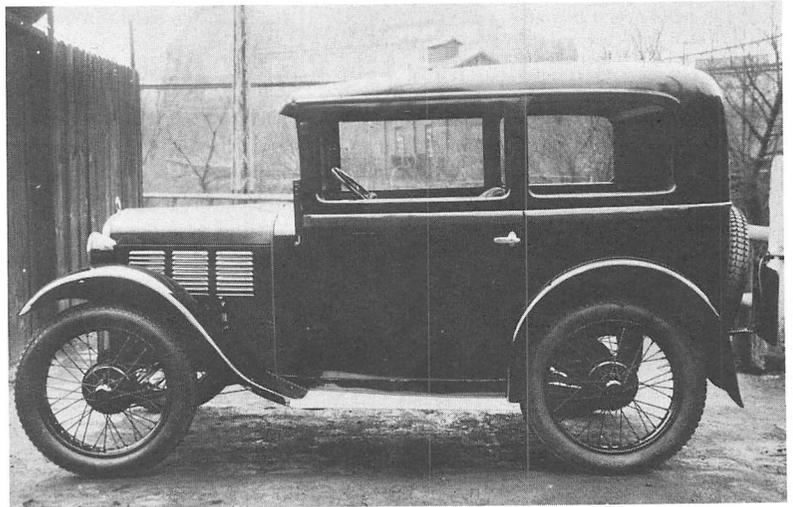
BMW Wartburg  
Sportwagen 2 Sitze  
1930–1931  
Die Herkunft der  
Karosserie ist dem  
Verfasser unbekannt

|                   | Dixi<br>(Austin) | Dixi<br>DA 1 |             | BMW<br>DA 2 | BMW<br>Wartburg<br>DA 3 | BMW<br>DA 4 |
|-------------------|------------------|--------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------|
|                   | 1927             | 1927         | 1928 – 1929 | 1929 – 1931 | 1930 – 1931             | 1931 – 1932 |
| Zweisitzer offen  | 5                | –            | 1727        | 1387        | 150                     | 475         |
| Tourenwagen       | 80               | 42           | 4873        | 1834        | –                       | 175         |
| Limousine         | 5                | –            | 1879        | 6720        | –                       | 2575        |
| Coupé             | –                | –            | 674         | –           | –                       | 210         |
| Cabriolet 2 Sitze | –                | –            | –           | 300         | –                       | –           |
| Cabriolet 4 Sitze | –                | –            | –           | 1374        | –                       | –           |
| Lieferwagen       | 10               | –            | 19          | 435         | –                       | –           |
| Fahrgestell       | –                | –            | 136         | 268         | –                       | 45          |

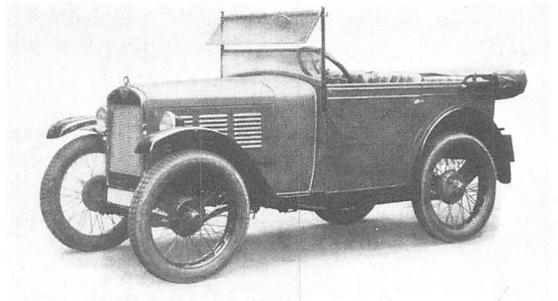
## BMW 3/20 PS (1932–1934)

Ende März 1932 erschien der BMW 3/20 PS Typ AM 1 (= 1. Auto München) als erster Wagen eigener Konstruktion. Motor nunmehr mit hängenden Ventilen. Vom DA 4 wurde leider die hausgemachte Vorderschwinge übernommen. Neu waren der Zentralkastenrahmen, die hintere Pendelachse und die vom Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG. gefertigten Karosserien. Der BMW 3/20 PS sah ansprechend aus, war solid verarbeitet und wesentlich geräumiger als sein Vorgänger, aber zu schwer für den Motor und abenteuerlich in den Fahr-, Lenk- und Bremseigenschaften.

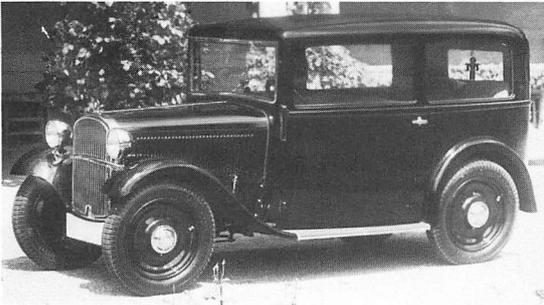
BMW 3/15 PS  
Limousine 1931–1932  
Karosserie Ambi-Budd.



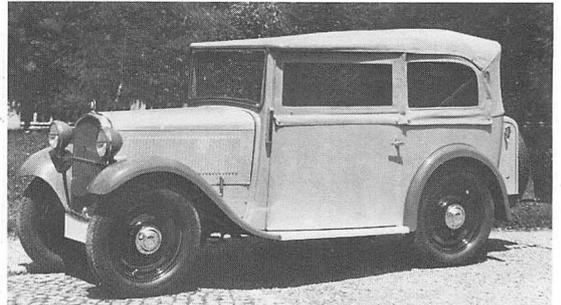
BMW 3/15 PS  
Zweisitzer offen 1929–1932



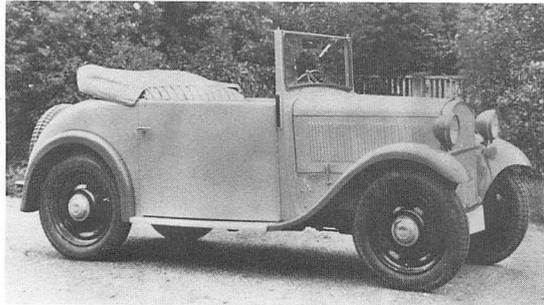
BMW 3/15 PS  
Viersitzer offen 1929–1932



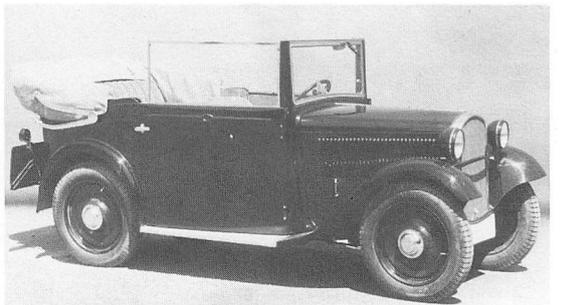
BMW 3/20 PS 1932–1934  
Limousine (Karosserie Sindelfingen)



BMW 3/20 PS 1932–1934  
Tourenwagen (Karosserie Sindelfingen)



BMW 3/20 PS 1932–1934  
Roadster (Karosserie Sindelfingen)



BMW 3/20 PS 1932–1934  
Cabriolet (Karosserie Sindelfingen)

## BMW 303, 309, 315, 319, 329 (1933–1937)

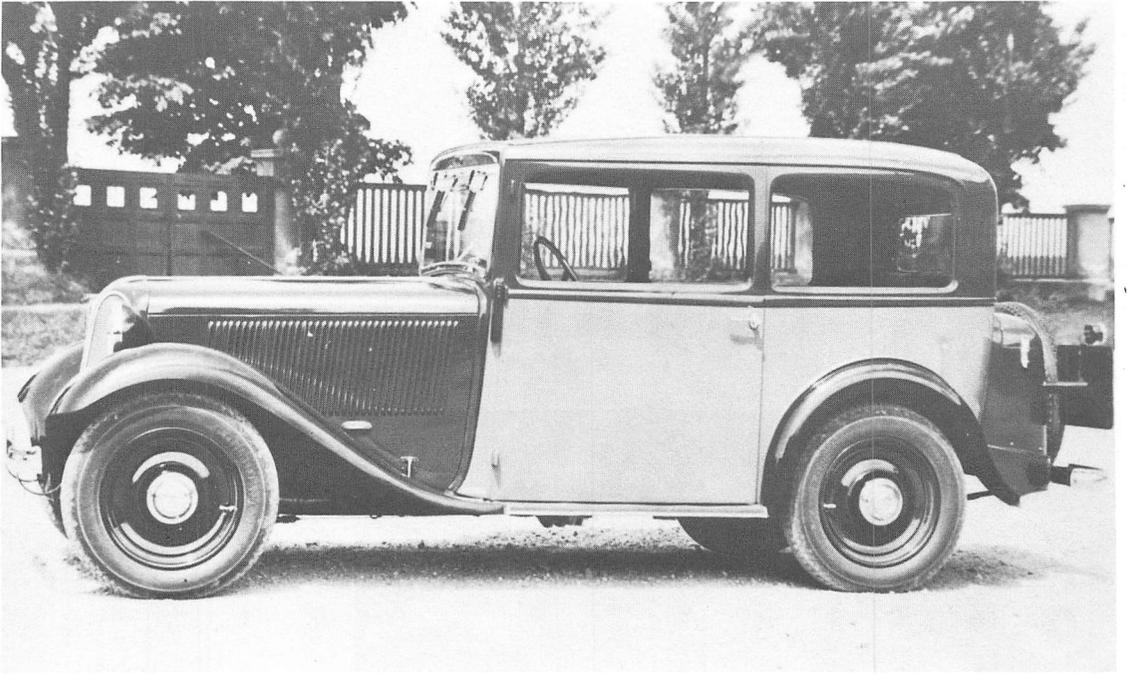
BMW 303: Beginn einer neuen Modellreihe. Ordentliches Fahrgestell, in Eisenach konstruiert. 1,2 Liter Sechszylinder Zweigasmotor (abgeleitet vom 3/20 PS Vierzylinder) in einem verhältnismäßig kleinen Wagen ergab ein temperamentvolles Gefährt. Vorgestellt bei der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933. Erste Prototypen (mit Sindelfinger Karosserien) optisch noch nicht zufriedenstellend. Serie ab Mitte 1933 mit Karosserien von Ambi-Budd. Eigentliche Einführung des neuen Modells bei der damals ungemein populären und reklameträchtigen 2000 Kilometer-Fahrt durch Deutschland. Der BMW 303 wurde 1934 bis zum Erscheinen des BMW 315 gebaut, doch sahen beide Modelle des Jahrgangs 1934 äußerlich völlig gleich aus.

BMW 309: Typ 3 mit 0,9 Liter-Motor. Nachfolger des BMW 3/20 PS mit etwas höherer Motorleistung. Fahrgestell und Karosserie wie die neuen kleinen Sechszylinder.

BMW 315: Typ 3 mit 1,5 Liter-Motor. Nachfolger des BMW 303, von dem er sich nur durch den größeren Hubraum unterschied. BMW 315/1 mit Dreivergasmotor, höherer Verdichtung als bildhübscher offener Sportweisitzer. Später gab es dazu auch ein abnehmbares Coupédach. Gebaut wurden insgesamt 9765 Wagen mit 1,5 Liter-Motor, nämlich 4881 Limousinen, 1378 Cabrio-Limousinen, 2281 Viersitzer-Cabriolets, 242 Sportwagen und 983 übrige Modelle.

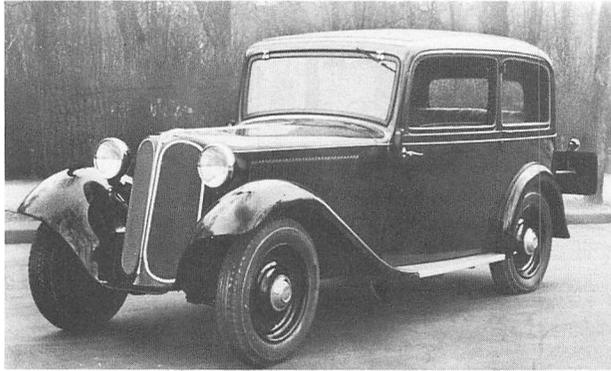
BMW 319: Typ 3 mit 1,9 Liter-Motor. Ursprünglich wurde der 1,9 Liter-Motor lediglich für den Sportwagen (2 Liter-Klasse) geplant und entwickelt. Aber er erschien dann geradezu zwangsläufig, wenn auch mit gezügelter Leistung, in allen anderen Modellen der laufenden Baureihe. Gebaut wurden vom BMW 319 insgesamt 6646 Wagen, davon 100 Sportwagen vom Typ 319/1.

Als Sonderausführung des BMW 319 gab es ab April 1936 den BMW 329: Motor und Fahrgestell vom 319, Kühlergesicht wie beim neuen 326, dazu eine zwar geräumigere, aber plump geratene Heckpartie. Immerhin 1179 Stück dieses Übergangsmodells wurden gebaut.

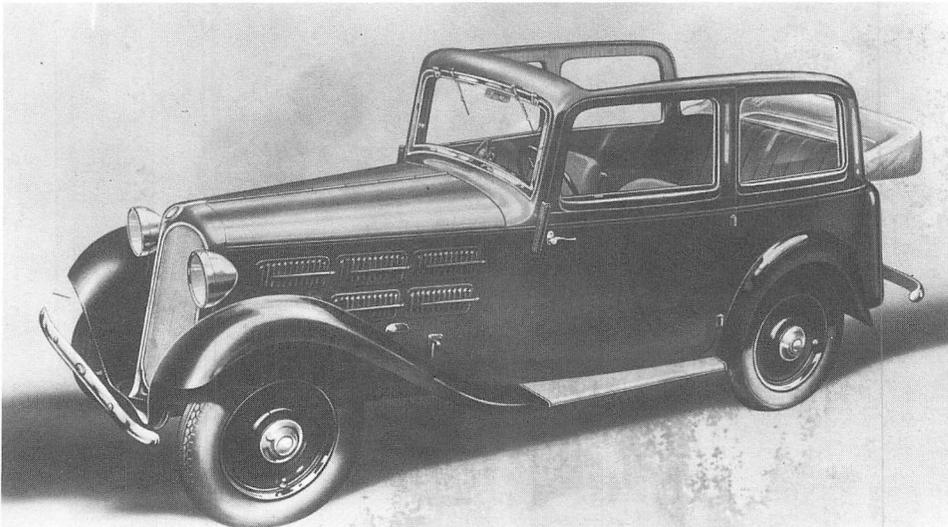


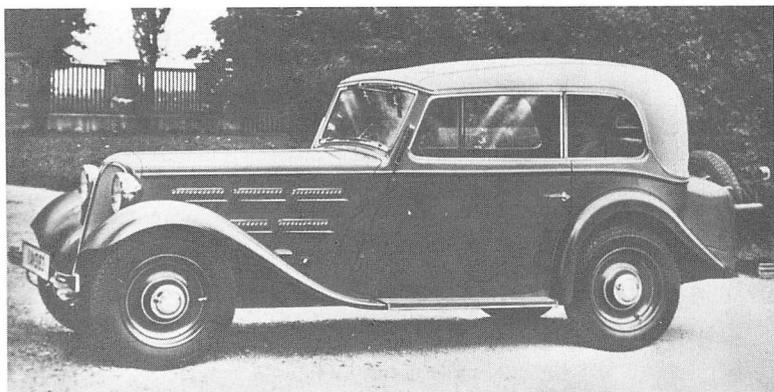
**BMW 303**  
6 Zylinder, 1,2 Liter  
Limousine 1933  
Karosserie Ambi-Budd

**BMW 309**  
4 Zylinder, 0,9 Liter  
Limousine 1934–1936  
Karosserie Ambi-Budd

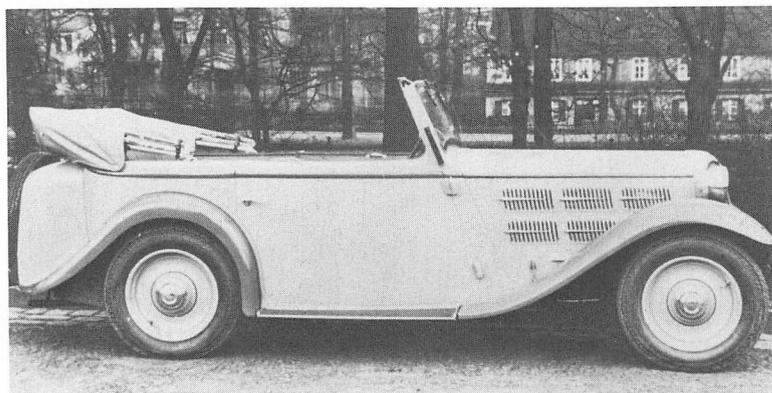


**BMW 303**  
6 Zylinder, 1,2 Liter  
**BMW 315**  
6 Zylinder, 1,5 Liter  
Cabrio-Limousine 1934  
Karosserie Ambi-Budd

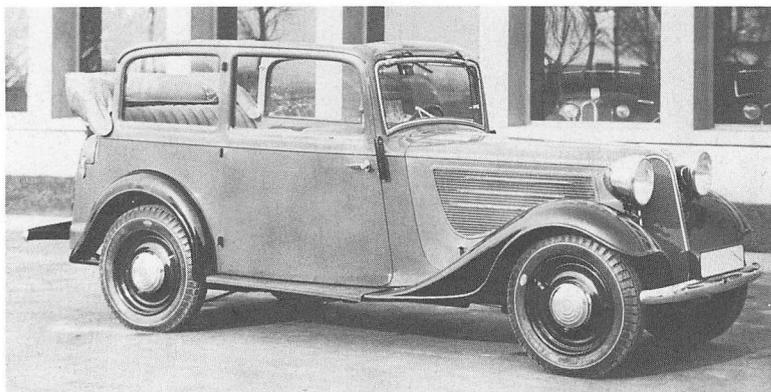




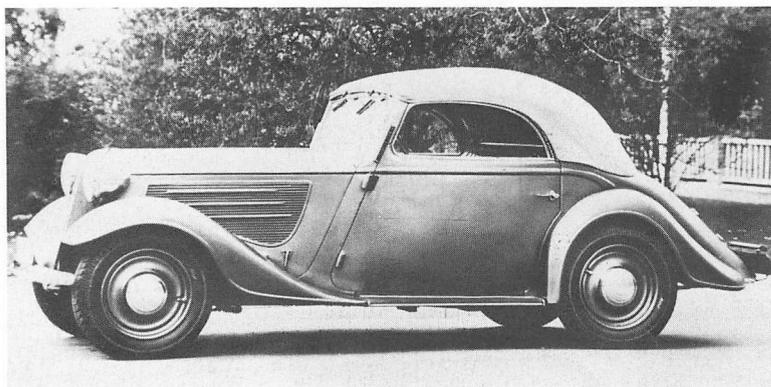
**BMW 315**  
6 Zylinder, 1,5 Liter  
Cabriolet 1934



**BMW 315**  
6 Zylinder, 1,5 Liter  
Tourenwagen 1934

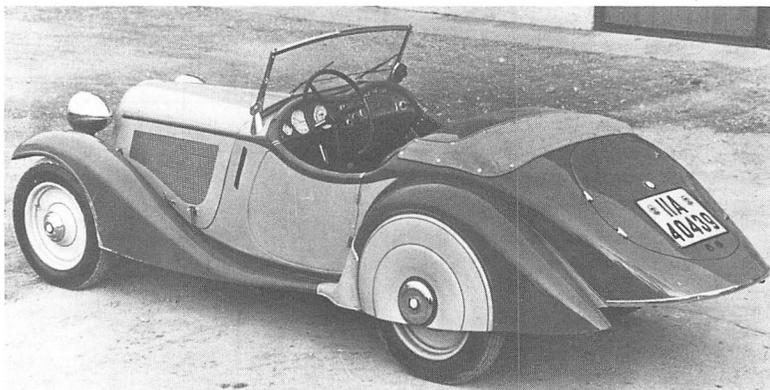


**BMW 319**  
6 Zylinder, 1,9 Liter  
Cabrio-Limousine 1935-1936

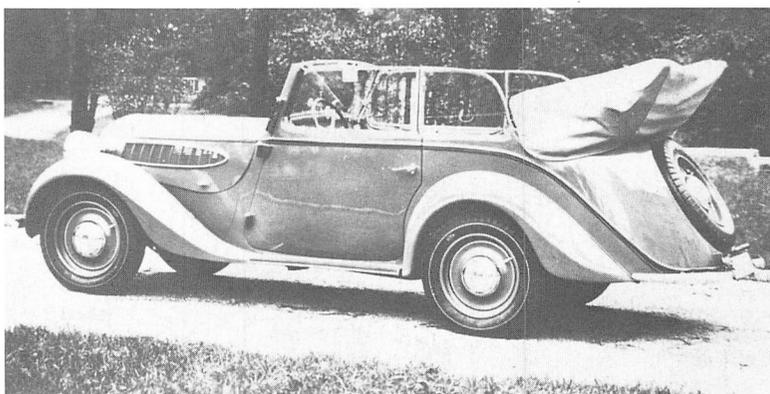
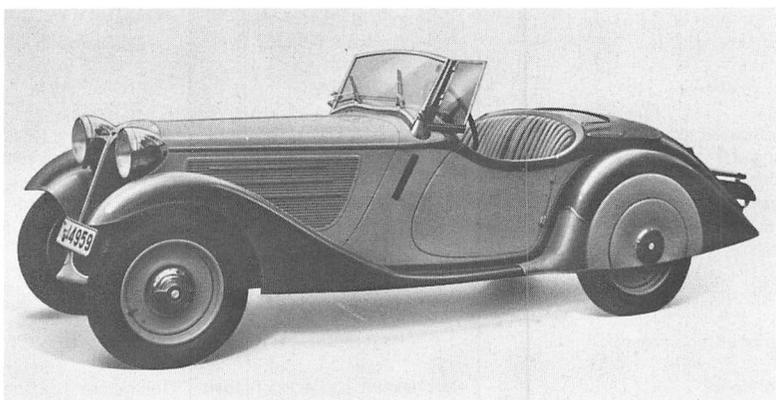


**BMW 319**  
6 Zylinder, 1,9 Liter  
Sport-Cabriolet 1935-1936

**BMW 315/1**  
6 Zylinder, 1,5 Liter  
Sportwagen 1934–1936

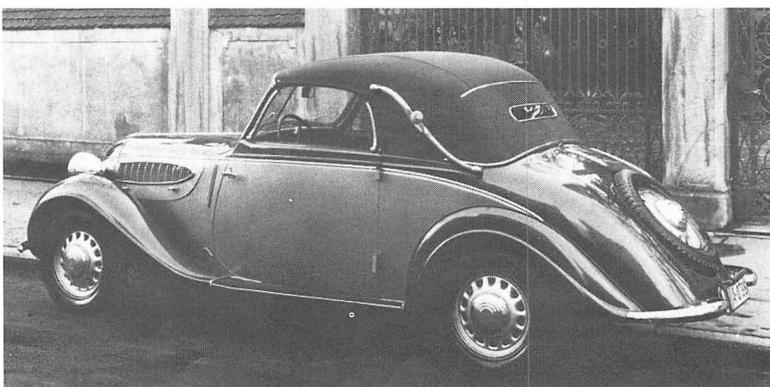


**BMW 319/1**  
6 Zylinder, 1,9 Liter  
Sportwagen 1934–1936



**BMW 329**  
6 Zylinder, 1,9 Liter  
Cabriolet 1936–1937

**BMW 329**  
Sport-Cabriolet 1936–1937  
Karosserie Wendler



|                             | <b>BMW 309</b><br>1934 – 1936   | <b>BMW 303</b><br>1933 – 1934   | <b>BMW 315</b><br>1934 – 1937   |
|-----------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>                |   |   |   |
| Zylinderzahl                | 4 (Reihe)   | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub               | 58 x 80 mm  | 56 x 80 mm  | 58 x 84 mm  |
| Hubraum                     | 845 ccm   | 1173 ccm  | 1490 ccm  |
| Leistung                    | 22 PS bei 4000 U/min  | 30 PS bei 4000 U/min  | 34 PS bei 4000 U/min  |
| Verdichtung                 | 1:5,6   | 1:5,6   | 1:5,6   |
| Vergaser                    | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 26 BFLV   | 2 Flachstromvergaser<br>Solex 26 BFLV   | 2 Flachstromvergaser<br>Solex 26 BFLV   |
| Ventile                     | Hängend   | Hängend   | Hängend   |
|                             | Stößstangen und Kipphebel<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Duplex-Kette          | Stößstangen und Kipphebel<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Duplex-Kette          | Stößstangen und Kipphebel<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Duplex-Kette          |
| Kurbelwellenlager           | 2   | 4   | 4   |
| Kühlung                     | Pumpe, 6 Liter Wasser   | Pumpe, 7,5 Liter Wasser   | Pumpe, 7,5 Liter Wasser   |
| Schmierung                  | Druckumlauf, 2,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 4 Liter Öl   | Druckumlauf, 4 Liter Öl   |
| Batterie                    | 6 V 45 Ah   | 6 V 75 Ah   | 6 V 75 Ah   |
| Lichtmaschine               | 60 W  | 60 W  | 90 W  |
| <b>Kraftübertragung</b>     |   |   |   |
| Kupplung                    | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                                     | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                                     | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                                     |
| Schaltung                   | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                    | 4 Gang  | 4 Gang  | 4 Gang (Hurth)  |
| Synchronisierung            | III – IV  | III – IV  | III – IV  |
| Übersetzungen               | I. 4,42<br>II. 2,54<br>III. 1,65<br>IV. 1,00  | I. 4,42<br>II. 2,54<br>III. 1,65<br>IV. 1,00  | I. 4,08<br>II. 2,35<br>III. 1,52<br>IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung        | 5,85  | 5,15 (7:36)   | 5,15 (7:36)   |
| <b>Fahrwerk</b>             |   |   |   |
| Vorderradaufhängung         | Rohrrahmen, Kastenquerträger<br>Querlenker unten<br>1 Querfeder oben<br>starr, Halbfedern | Rohrrahmen, Kastenquerträger<br>Querlenker unten<br>1 Querfeder oben<br>starr, Halbfedern | Rohrrahmen, Kastenquerträger<br>Querlenker unten<br>1 Querfeder oben<br>starr, Halbfedern |
| Hinterradaufhängung         | Zahnstange<br>Mechanisch  | Zahnstange<br>Mechanisch  | Zahnstange<br>Mechanisch  |
| Lenkung                     | Innenbacken, 4 Räder  | Innenbacken, 4 Räder  | Innenbacken, 4 Räder  |
| Fußbremse                   | Seilzug auf Hinterräder<br>WV-Eindruck-Zentral  | Seilzug auf Hinterräder<br>WV-Eindruck-Zentral  | Seilzug auf Hinterräder<br>WV-Eindruck-Zentral  |
| Handbremse                  |   |   |   |
| Schmierung                  |   |   |   |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |   |   |   |
| Radstand                    | 2400 mm   | 2400 mm   | 2400 mm   |
| Spur vorn/hinten            | 1153/1220 mm  | 1153/1220 mm  | 1153/1220 mm  |
| Gesamtmaße                  | 3750 x 1440 x 1550 mm   | 3900 x 1440 x 1550 mm   | 3900 x 1440 x 1550 mm   |
| Räder                       | Scheiben  | Scheiben  | Scheiben  |
| Felgen                      | Tiefbett 3,25 D x 16  | Tiefbett 3,25 D x 16  | Tiefbett 3,25 D x 16  |
| Reifen                      | 5,25 – 16   | 5,25 – 16   | 5,25 – 16   |
| Wendekreis                  | 10 Meter  | 10 Meter  | 10 Meter  |
| Fahrgestellgewicht          | 500 kg  | 550 kg  | 550 kg  |
| Wagengewicht                | 750 kg  | 820 kg  | 830 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht       | 1200 kg   | 1270 kg   | 1270 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit       | 80 km/h   | 90 km/h   | 100 km/h  |
| Verbrauch/100 km            | 8,5 Liter   | 10 Liter  | 10,5 Liter  |
| Kraftstofftank              | 35 Liter (im Motorraum)   | 35 Liter (im Motorraum)   | 35 Liter (im Motorraum)   |
| <b>Preise</b>               |   |   |   |
| Limousine 2 Türen           | RM 3200,-   | RM 3600,-   | RM 3750,-   |
| Cabrio-Limousine 2 Türen    | RM 3400,-   | -   | RM 3950,-   |
| Tourenwagen 4 Sitze         | RM 3700,-   | -   | RM 4100,-   |
| Cabriolet 2 Türen 4 Fenster | RM 4000,-   | RM 4400,-   | RM 4400,-   |
| Sport-Cabriolet 2 Sitze     | RM 4200,-   | RM 4600,-   | RM 4750,-   |
| Sportwagen 2 Sitze          | -   | -   | -   |

**BMW 315/1 Sport**  
1934 – 1936

**BMW 319/1 Sport**  
1934 – 1936

**BMW 319**  
1935 – 1937

**BMW 329**  
1936 – 1937

6 (Reihe)  
58 x 94 mm  
1490 ccm  
40 PS bei 4300 U/min  
1:6,8

6 (Reihe)  
65 x 96 mm  
1911 ccm  
55 PS bei 4000 U/min  
1:6,8

6 (Reihe)  
65 x 96 mm  
1911 ccm  
45 PS bei 3750 U/min  
1:5,6

3 Flachstromvergaser  
Solex 26 BFRV  
Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
4

3 Flachstromvergaser  
Solex 30 BFRH  
Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
4

2 Flachstromvergaser  
Solex 26 BFLV  
Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
4

Pumpe, 7,5 Liter  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
6 V 75 Ah  
90 W

Pumpe, 7,5 Liter  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
6 V 75 Ah  
90 W

Pumpe, 7,5 Liter  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
6 V 75 Ah  
90 W

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang (Hurth)  
III – IV  
I. 4,08  
II. 2,35  
III. 1,52  
IV. 1,00  
4,50 oder 5,15

4 Gang (Hurth)  
III – IV  
I. 3,63  
II. 2,07  
III. 1,38  
IV. 1,00  
4,50 oder 5,15

4 Gang (Hurth)  
III – IV  
I. 3,63  
II. 2,07  
III. 1,51  
IV. 1,00  
4,38

Rohrrahmen, Kastenquerträger  
Querlenker unten  
1 Querfeder oben  
starr, Halbfedern  
Zahnstange  
Mechanisch  
Innenbacken, 4 Räder  
Seilzug auf Hinterräder  
WV-Eindruck-Zentral

Rohrrahmen, Kastenquerträger  
Querlenker unten  
1 Querfeder oben  
starr, Halbfedern  
Zahnstange  
Mechanisch  
Innenbacken, 4 Räder  
Seilzug auf Hinterräder  
WV-Eindruck-Zentral

Rohrrahmen, Kastenquerträger  
Querlenker unten  
1 Querfeder oben  
starr, Halbfedern  
Zahnstange  
Mechanisch  
Innenbacken, 4 Räder  
Seilzug auf Hinterräder  
WV-Eindruck-Zentral

2400 mm  
1153/1220 mm  
3800 x 1440 x 1350 mm  
Scheiben  
Tiefbett 3,25 D x 16  
5,25 – 16  
10 Meter  
550 kg  
750 kg  
1100 kg  
120 km/h  
11,5 Liter  
50 Liter (im Motorraum)

2400 mm  
1153/1220 mm  
3800 x 1440 x 1350 mm  
Scheiben  
Tiefbett 3,25 D x 16  
5,25 – 16  
10 Meter  
550 kg  
780 kg  
1140 kg  
130 km/h  
12 Liter  
50 Liter (im Motorraum)

2400 mm  
1153/1220 mm  
3900 x 1440 x 1550 mm  
Scheiben  
Tiefbett 3,25 D x 16  
5,25 – 16  
10 Meter  
550 kg  
850 kg  
1300 kg  
115 km/h  
11 Liter  
40 Liter (im Motorraum)

2400 mm  
1153/1220 mm  
4000 x 1440 x 1550 mm  
Scheiben  
Tiefbett 3,25 D x 16  
5,25 – 16  
10 Meter  
550 kg  
880 kg  
1300 kg  
110 km/h  
11,5 Liter  
40 Liter (im Motorraum)

–  
–  
–  
–  
–  
RM 5200,-

–  
–  
–  
–  
–  
RM 5800,-

RM 4150,-  
RM 4350,-  
RM 4500,-  
RM 4800,-  
RM 5150,-  
–

–  
–  
–  
RM 4950,-  
RM 5800,-  
–

**BMW 320**  
1937 – 1938

**BMW 321**  
1939 – 1941

**BMW 326**  
1936 – 1941

**Motor**

|                   |  |                                       |
|-------------------|--|---------------------------------------|
| Zylinderzahl      | 6 (Reihe)                              | 6 (Reihe)                             |
| Bohrung x Hub     | 66 x 96 mm                             | 66 x 96 mm                            |
| Hubraum           | 1971 ccm                               | 1971 ccm                              |
| Leistung          | 45 PS bei 3750 U/min                   | 50 PS bei 3750 U/min                  |
| Verdichtung       | 1:6                                    | 1:6                                   |
| Vergaser          | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFLVS | 2 Flachstromvergaser<br>Solex 26 BFLV |
| Ventile           | Hängend                                | Hängend                               |
|                   | Stoßstangen und Kipphebel              | Stoßstangen und Kipphebel             |
|                   | Seitliche Nockenwelle                  | Seitliche Nockenwelle                 |
|                   | Antrieb durch Duplex-Kette             | Antrieb durch Duplex-Kette            |
|                   | 4                                      | 4                                     |
| Kurbelwellenlager | Pumpe, 7,5 Liter Wasser                | Pumpe, 7,5 Liter Wasser               |
| Kühlung           | Druckumlauf, 4 Liter Öl                | Druckumlauf, 4 Liter Öl               |
| Schmierung        | 6 V 75 Ah                              | 6 V 75 Ah                             |
| Batterie          | (unter Rücksitz links)                 | (unter Rücksitz links)                |
|                   | 90 oder 130 W                          | 90 oder 130 W                         |

**Kraftübertragung**

|                  |                            |                            |
|------------------|----------------------------|----------------------------|
| Kupplung         | Antrieb auf Hinterräder    | Antrieb auf Hinterräder    |
| Schaltung        | Einscheibentrockenkupplung | Einscheibentrockenkupplung |
| Getriebe         | Schalthebel Wagenmitte     | Schalthebel Wagenmitte     |
| Synchronisierung | 4 Gang (Hurth)             | 4 Gang (Hurth)             |
|                  | III-IV                     | III – IV                   |

**Übersetzungen**

|                      |                          |           |
|----------------------|--------------------------|-----------|
|                      | I. 3,66                  | I. 3,85   |
|                      | II. 2,22                 | II. 2,38  |
|                      | III. 1,51                | III. 1,54 |
|                      | IV. 1,00                 | IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung | 4,38 bzw. (ab 1938) 4,55 | 4,875     |

**Fahrwerk**

|                     |                         |                           |
|---------------------|-------------------------|---------------------------|
| Vorderradaufhängung | Tiefbett-Kastenrahmen   | Tiefbett-Kastenrahmen     |
|                     | Querlenker unten        | Querlenker oben           |
|                     | 1 Querfeder oben        | 1 Querfeder unten         |
| Hinterradaufhängung | starr, Halbfedern       | starr, 2 Längs-Federstäbe |
| Lenkung             | Zahnstange              | Zahnstange                |
| Fußbremse           | Hydraulisch             | Hydraulisch               |
| Handbremse          | Innenbacken, 4 Räder    | Innenbacken, 4 Räder      |
| Schmierung          | Seilzug auf Hinterräder | Seilzug auf Hinterräder   |
|                     | WV-Eindruck-Zentral     | WV-Eindruck-Zentral       |

**Allgemeine Daten**

|                           |                       |                       |   |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| Radstand                  | 2750 mm               | 2750 mm               | 2870 mm                                   |
| Spur vorn/hinten          | 1160/1300 mm          | 1300/1300 mm          | 1300/1400 mm                              |
| Gesamtmaße                | 4500 x 1540 x 1500 mm | 4500 x 1670 x 1500 mm | 4600 x 1600 x 1500 mm                     |
| Räder                     | Fünfloch-Lochscheiben | Fünfloch-Lochscheiben | Fünfloch-Lochscheiben                     |
| Felgen                    | 3,25 D x 16           | 3,50 D x 16           | 1936: 3,25 E x 17<br>Ab 1937: 3,50 D x 16 |
| Reifen                    | 5,25 – 16             | 5,50 – 16             | 1936: 5,25 – 17<br>Ab 1937: 5,50 – 16     |
| Wendekreis                | 13 Meter              | 11 Meter              | 12 Meter                                  |
| Fahrgestellgewicht        |                       | 750 kg                | 800 kg                                    |
| Wagengewicht              |                       | Limousine 1000 kg     | Limousine 1125 kg                         |
| Zuläss. Gesamtgewicht     |                       | 1600 kg               | 1700 kg                                   |
| Höchstgeschwindigkeit     |                       | 110 km/h              | 115 km/h                                  |
| Beschleunigung 0–100 km/h |                       | 35 sec                | 35 sec                                    |
| Verbrauch/100 km          |                       | 11 Liter              | 12,5 Liter                                |
| Kraftstofftank            |                       | 50 Liter (im Heck)    | 65 Liter (im Heck)                        |



**BMW 327**  
1937 – 1941

**BMW 327/28**  
1938 – 1940

**BMW 328**  
1937 – 1939

**BMW 335**  
1939 – 1941

6 (Reihe)  
66 x 96 mm  
1971 ccm  
55 PS bei 4500 U/min  
1:6,3  
2 Flachstromvergaser  
Solex 26 BFLV  
Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
4  
Pumpe, 7,5 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
6 V 75 Ah  
(im Motorraum)  
90 oder 130 W

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang (Hurth) 4 Gang (ZF)  
III – IV I – IV  
Freilauf  
im I. + II.  
I. 3,85 I. 3,75  
II. 2,38 II. 2,28  
III. 1,54 III. 1,48  
IV. 1,00 IV. 1,00  
3,90

Tiefbett-Kastenrahmen  
Querlenker oben  
1 Querfeder unten  
starr, Halbfedern  
Zahnstange  
Hydraulisch  
Innenbacken, 4 Räder  
Seilzug auf Hinterräder  
WV-Eindruck-Zentral

2750 mm  
1300/1300 mm  
4500 x 1600 x 1420 mm  
Fünfloch-Lochscheiben

3,50 D x 16

5,50 – 16

11 Meter

750 kg  
1100 kg  
1600 kg  
125 km/h

12 Liter  
50 Liter (im Heck)

6 (Reihe)  
66 x 96 mm  
1971 ccm  
80 PS bei 5000 U/min  
1:7,5  
3 Fallstromvergaser  
Solex 30 JF  
V-förmig hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
4  
Pumpe, 7,5 Liter Wasser. Ölkühler  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
6 V 75 Ah  
(im Motorraum)  
90 oder 130 W

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang (ZF)  
I – IV  
I. 3,75  
II. 2,28  
III. 1,48  
IV. 1,00  
3,90

Rohrrahmen, Kastenquerträger  
Querlenker unten  
1 Querfeder oben  
starr, Halbfedern  
Zahnstange  
Hydraulisch  
Innenbacken, 4 Räder  
Seilzug auf Hinterräder  
WV-Eindruck-Zentral

2400 mm  
1153/1220 mm  
3900 x 1550 x 1400 mm  
Fünfloch-Lochscheiben  
Auf Wunsch: Zentralverschluss  
3,25 oder 3,50 D x 16

5,25 oder 5,50 – 16

10 Meter

500 kg  
830 kg  
1220 kg  
150 km/h

14,5 Liter  
50 Liter (im Heck)  
Auf Wunsch: 100 Liter

6 (Reihe)  
82 x 110 mm  
3485 ccm  
90 PS bei 3500 U/min  
1:5,8  
1 Flachstrom-Doppelregister-  
vergaser Solex 35 VMNOVS  
Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb und Stirnräder  
4  
Pumpe, 14 Liter Wasser  
Druckumlauf, 7 Liter Öl  
12 V 62,5 Ah  
(im Motorraum)  
150 W

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang (ZF)  
I – IV  
I. 3,89  
II. 2,165  
III. 1,355  
IV. 1,00  
3,90

Tiefbett-Kastenrahmen  
Querlenker oben  
1 Querfeder unten  
starr, 2 Längs-Federstäbe  
Zahnstange  
Hydraulisch  
Innenbacken, 4 Räder  
Seilzug auf Hinterräder  
WV-Eindruck-Zentral

2984 mm  
1306/1404 mm  
4840 x 1700 x 1665 mm  
Fünfloch-Lochscheiben

4,00 E x 16

6,00 – 16 extra

12,5 Meter

1020 kg  
Limousine 1300 kg  
1750 kg  
145 km/h

16 Liter  
65 Liter (im Heck)

## BMW 320 und 321 (1937–1941)

Als Nachfolger der BMW 319 und 329 erschien im Juli 1937 der BMW 320 mit 1971 statt 1922 ccm-Motor, wobei allerdings die ersten 640 BMW 320 noch mit 1911 ccm-Motor ausgeliefert wurden. Kleiner, leichter und billiger, aber im Stil ähnlich wie der bereits gut eingeführte BMW 326. Ab Januar 1939 folgt der BMW 321 mit hinten statt vorn angeschlagenen Türen (bitte, das ist keine Verwechslung!) und Vorderachse des BMW 326. Aufbau der Limousine von Ambi-Budd, das Cabriolet stammte von verschiedenen Firmen.

|                             |           |           |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| Preise:                     | BMW 320   | BMW 321   |
| Limousine 2 Türen           | RM 4500,- | RM 4800,- |
| Cabriolet 2 Türen 4 Fenster | RM 5250,- | RM 5650,- |

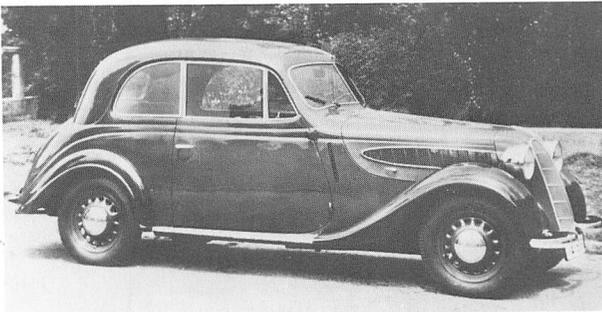
## BMW 326 (1936–1941)

Vorstellung Februar 1936, Serie ab Mitte 1936. Komfort und Repräsentation waren bei diesem erfolgreichsten BMW der Vorkriegszeit mehr betont als Leistung und Sportlichkeit. Die Limousinen-Karosserie lieferte Ambi-Budd, die Cabriolets stammten von Autenrieth und anderen Firmen. Preise:

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Fahrgestell                 | RM 4450,- |
| Limousine 4 Türen 6 Fenster | RM 5500,- |
| Cabriolet 2 Türen 4 Fenster | RM 6650,- |
| Cabriolet 4 Türen 4 Fenster | RM 7300,- |

## BMW 328 (1937–1939)

Erste Vorstellung beim Eifelrennen 1936: Ernst Henne siegte in der Zweiliter-Sportwagenklasse. Käuflich wurde der BMW 328 ab Februar 1937, und er wurde auf Anhieb der erfolg-



BMW 328 →  
Sportwagen 1937–1939

BMW 320  
Limousine 1937–1938  
(Türen vorn angeschlagen!)



BMW 321  
Cabriolet 1939–1941  
(Türen hinten angeschlagen!)

reichste und beliebteste Sportwagen seiner Zeit. Gebaut wurden 464 Wagen, von denen heute noch etwa ein Drittel vorhanden sein dürfte, die zu den begehrtesten Oldtimern zählen. Die meisten Wagen wurden, wie vom Werk angeboten, als offene Zweisitzer mit leichtem Segeltuchverdeck geliefert. In Einzelanfertigung gab es jedoch auch wunderschöne Zweisitzer-Cabriolets von Gläser, Drauz und Wendler. Preise:

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Fahrgestell        | RM 5900,- |
| Sportwagen 2 Sitze | RM 7400,- |

### **BMW 327, 327/28 (1937–1941)**

Sensationellen Beifall erhielt der bildschöne BMW 327, vorgestellt im November 1937. (Die ersten Wagen besaßen übrigens ein Hurth-Schnellganggetriebe mit Hinterachse 4,55.) Ab April 1938 war der Wagen wahlweise auch mit dem 80 PS-Motor des BMW 328 lieferbar. Preise:

|                                  |                 |           |
|----------------------------------|-----------------|-----------|
| 327 (55 PS) Cabriolet 2 Sitze    | (ab Nov. 1937)  | RM 7500,- |
| 327 (55 PS) Coupé 2/2 Sitze      | (ab Okt. 1938)  | RM 7450,- |
| 327/28 (80 PS) Cabriolet 2 Sitze | (ab April 1938) | RM 8130,- |
| 327/28 (80 PS) Coupé 2/2 Sitze   | (ab Okt. 1938)  | RM 8100,- |

### **BMW 335 (1939–1941)**

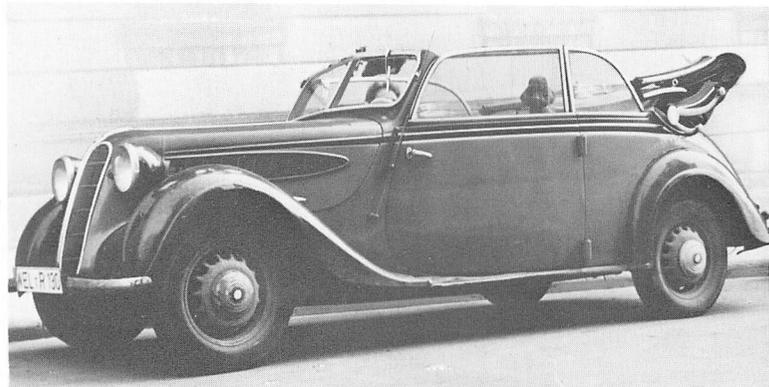
Größter und luxuriösester Vorkriegs-BMW, vorgestellt im Herbst 1938. Karosserien des BMW 326, jedoch längerer Vorbau. Infolge des Kriegs wurden nur 410 Wagen dieses Typs hergestellt, nämlich 233 Limousinen, 118 Zweitüren-Cabriolets, 40 Viertüren-Cabriolets und 19 Fahrgestelle. Preise:

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Fahrgestell                 | RM 6700,- |
| Limousine 4 Türen 6 Fenster | RM 7850,- |
| Cabriolet 2 Türen 4 Fenster | RM 9050,- |
| Cabriolet 4 Türen 4 Fenster | RM 9700,- |

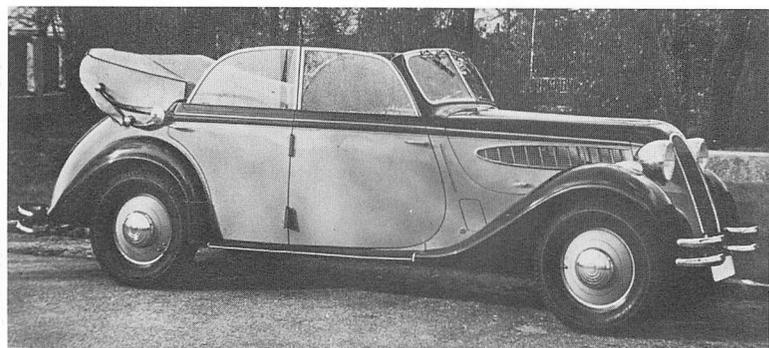




**BMW 326**  
Limousine 1936–1941  
Karosserie Ambi-Budd



**BMW 326**  
Cabriolet 2 Türen  
1936–1941

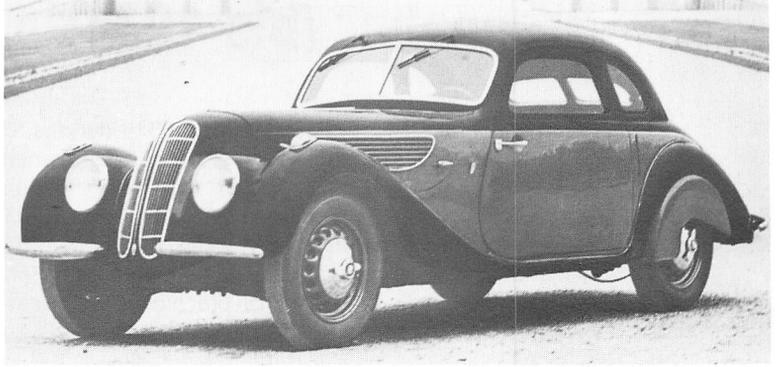


**BMW 326**  
Cabriolet 4 Türen  
1936–1941  
Karosserie Autenrieth

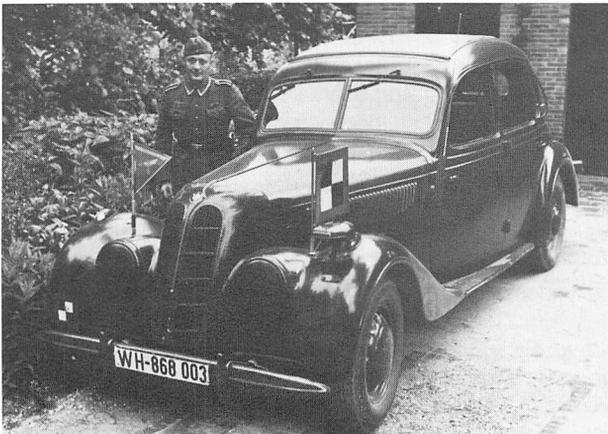
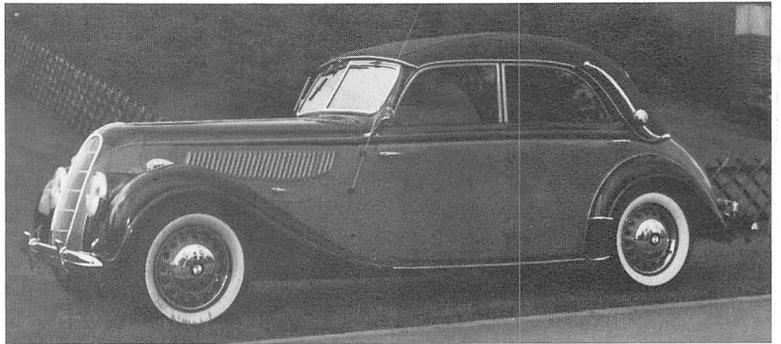


**BMW 326**  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
1936–1939  
Karosserie Gläser

**BMW 327 bzw. 327/28  
Sport-Coupé  
1938–1939**



**BMW 327 bzw. 327/28  
Sport-Cabriolet  
1937–1939**



**BMW 335 Cabriolet 4 Türen  
1939–1940, Karosserie Autenrieth.  
Diesen wohl schönsten noch erhaltenen  
BMW 335 besitzt Adolf de Crousaz (Wüselen).**

**BMW 335 Limousine 4 Türen  
1939–1941, hier bei der Wehrmacht  
als Dienstwagen eines Generals.**

# Brennabor (bis 1933)

Kommerzienrat Carl Reichstein (1847–1931), der das Korbmacherhandwerk erlernt hatte, gründete 1871 in Brandenburg an der Havel einen kleinen Betrieb zur Herstellung von Korbkinderwagen. Mit 15 Mann begann er in gemieteten Räumen. Drei Jahre später, als die Belegschaft rasch auf 300 angewachsen war, hatte es Carl Reichstein schon zu einer eigenen Fabrik gebracht, den Brennabor-Werken. 1875 kamen täglich bereits 100 Kinderwagen zum Versand. Etwa 10 Jahre später wurde außerdem die Fahrrad- und 1902 die Motorrad-Herstellung aufgenommen. Schließlich brachte die Fabrik ein automobilähnliches Dreirad-Fahrzeug heraus, die Brennaborette, die von 1908 bis 1911 zum Programm gehörte. Sein erstes richtiges Automobil mit vier Rädern, einen kleinen 6/8 PS-Wagen, ließ Carl Reichstein im Jahr 1908 entstehen. Diesem Modell, das sich gut verkaufen ließ, folgten bald weitere. Die Automobilabteilung des Werks übernahm nun Carl Reichstein jr., der sich auf Vierzylinder-Wagen verlegte und damit beachtliche Verkaufserfolge erzielte. Senior Reichstein zog sich 1917 von den Geschäften zurück und übergab die Brennabor-Werke seinen Söhnen Walter, Carl, Ernst und Eduard.

Während des ersten Weltkriegs stellte Brennabor keine Automobile her, doch schon 1919 wurde der Typ P propagiert, dessen Produktion allerdings erst etwa 1921 voll anlief. Brennabor strebte damals als erste deutsche Automobilfabrik nach einer rationalen Großserienproduktion. Von Zulieferanten hatte man sich weitgehend freigemacht. Alle gängigen Karosserien erzeugte das Werk in eigener Regie, ebenso viel mehr als anderweitig üblich auch Bauteile wie Kupplungen, Getriebe und sogar Batterien. Schließlich trachtete man schon nach einem moderneren Verkaufssystem. Die Firmen Brennabor, NAG und Hansa-Lloyd, damals alle drei sehr bedeutend, schlossen sich in der GDA (Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken) zusammen, die bis 1928 bestand. Sie blieb insofern ein Mißerfolg, als sie nicht die Bildung eines festgefühten Konzerns bewirkte.

In den ersten Nachkriegs- und Inflationsjahren baute Brennabor den 8/24 PS Typ P, ein recht beliebtes Mittelklasseauto, von dem man 1923 stolz verkündete, daß allmonatlich über 100 Wagen allein in den Besitz deutscher Käufer gelangten. 1922 erschien mit dem 6/20 PS Typ S ein kleineres Auto. Es entsprach dem zeitgerechten Wunsch nach einem leichten, soliden und dennoch nicht unsportlichen Gebrauchswagen. Seine Konstruktion und auch die Produktion waren für damalige Begriffe recht fortschrittlich. Eduard Reichstein, der Erbauer des Typs S sowie der Nachfolgetypen R und Z hatte acht Jahre lang, über den ersten Weltkrieg hinweg, bei General Motors in Detroit den amerikanischen Automobilbau studiert. Die rationelle Fertigung, die sich bei Brennabor auf nunmehr zwei Typen konzentrierte, ermöglichte relativ große Stückzahlen und außergewöhnlich niedrige Verkaufspreise. Damals wurden die Brennabor-Werke zeitweise zur größten Automobilfabrik und zu einem der größten Privatunternehmungen Deutschlands. 1924 beschäftigte die Firma 6000 Arbeiter.

In diesem Jahr 1924 allerdings stellte Opel in Rüsselsheim die Automobilfabrikation auf das laufende Band um. Das tat Brennabor einige Zeit später ebenfalls und brachte es vorübergehend auf eine Tagesproduktion von bis zu 100 Wagen, doch konnte der Vorsprung, den Opel inzwischen erreicht hatte, nicht mehr eingeholt werden. So blieb Brennabor zwar noch ein paar Jahre lang die zweitgrößte deutsche Automobilfabrik, geriet aber im Verlauf der 1929 einsetzenden Wirtschaftskrise so hoffnungslos ins Hintertreffen, daß 1932 die Automobilproduktion acht Monate lang unterbrochen und Ende 1933 endgültig aufgegeben werden mußte.

Der rapide Niedergang war freilich keineswegs nur durch äußere Umstände, sondern schon auch durch das Produkt selbst bestimmt. Viel zu viel hatte man sich mit großen Autos beschäftigt, während ein Kleinwagen im Programm völlig fehlte. Das war der Kardinalfehler. Immerhin verkauften sich die Typen R, Z und Ideal noch einigermaßen zufriedenstellend, aber den großen 2,5 und 3 Liter A-Typen war wenig Erfolg beschieden, weil sie mit den damals weit überlegenen Amerikanerwagen weder in der Form noch in der Leistung konkurrieren

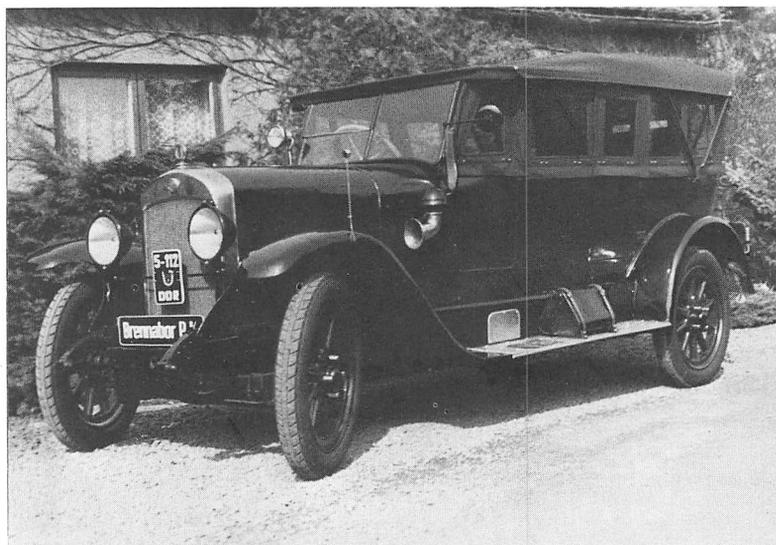
ren konnten. Mit dem Juwel 6 Extra war es dann zwar gelungen, ein hochelegant aussehendes Automobil auf die Räder zu stellen, doch um es einigermaßen billig anbieten zu können, hatte man den Unterbau derart primitiv ausgeführt, daß der sowieso schon angeschlagene Ruf der Marke vollends ruiniert wurde. Erst recht blieb der noch größere Juwel 8, obwohl er ebenfalls durch seine gefällige Form bestach und als der billigste Achtzylinder auf dem deutschen Markt galt, nahezu unverkäuflich.

## Produktion

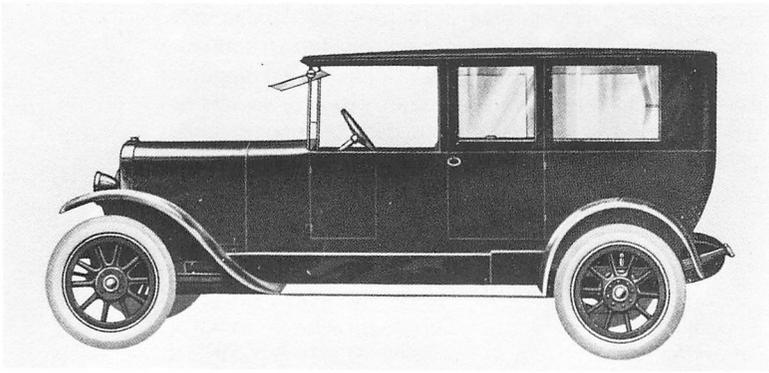
|                           |             |                            |
|---------------------------|-------------|----------------------------|
| Brennabor Typ P und PW    | 1919 – 1927 | schätzungsweise ca. 10 000 |
| Brennabor Typ S           | 1922 – 1925 | schätzungsweise ca. 3 000  |
| Brennabor Typ R           | 1925 – 1928 | schätzungsweise ca. 20 000 |
| Brennabor A-Typen         | 1927 – 1930 | schätzungsweise ca. 10 000 |
| Brennabor Typ Z           | 1928 – 1929 | schätzungsweise ca. 10 000 |
| Brennabor Ideal (Extra)   | 1929 – 1933 | schätzungsweise ca. 10 000 |
| Brennabor Juwel 6 (Extra) | 1929 – 1932 | schätzungsweise ca. 3 000  |
| Brennabor Juwel 8         | 1930 – 1932 | schätzungsweise ca. 100    |
| Brennabor 1 Liter Typ C   | 1931 – 1932 | schätzungsweise ca. 1 000  |
| Brennabor 1 Liter Typ D   | 1933        | schätzungsweise ca. 1 000  |
| Brennabor Typen E und F   | 1933        | schätzungsweise ca. 200    |

Von zwei ganz neuen Typen erhofften sich die Brüder Reichstein eine Wende. Auf dem Pariser Herbstsalon 1931 stand eine flott gezeichnete Sport-Limousine mit Frontantrieb (nach Voran-Patenten), mit achslos aufgehängten Rädern (vorn und hinten je 1 Querfeder) und mit »umgedrehtem« Juwel 6-Motor. Doch für die weitere Entwicklung und vor allem für die Produktion dieses viel beachteten Wagens fehlte schon das Geld. Als zweite Neuheit wurde beim gleichen Pariser Salon ein 4/20 PS Kleinwagen präsentiert. Dieser ging zwar in Serie, konnte aber trotz billigen Preises wegen seiner allzu bescheidenen Technik und Aufmachung auch nicht auf dem Markt bestehen.

1932 wurde der Automobilbau acht Monate lang unterbrochen. Nach einem Vergleichsverfahren verwandelte sich das Familienunternehmen in eine Aktiengesellschaft. Diese nahm im Spätherbst 1932 den Automobilbau wieder auf. Zur Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933 brachte sie den Einliter-Wagen als Typ D mit mancherlei notwendigen Verbesserungen heraus, doch fand Brennabor damit nun trotz der inzwischen eingetretenen Konjunkturbelebung keine Resonanz mehr. Ende 1933 wurde der Automobilbau endgültig stillgelegt. Nur die Fabrikation von Kinderwagen, Fahrrädern und später auch von Motorfahrrädern lief bis etwa 1940 weiter. Schließlich arbeitete Brennabor als Rüstungsbetrieb, der in der Endphase des zweiten Weltkriegs weitgehend der Zerstörung anheimfiel.



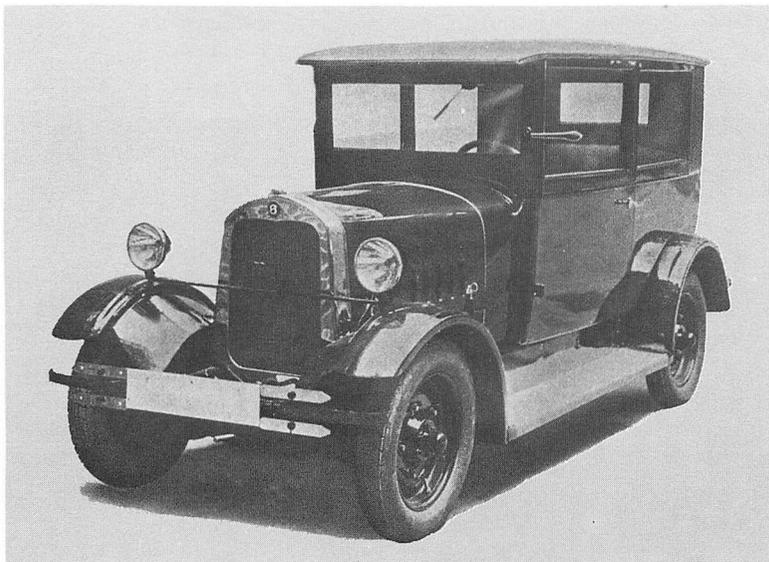
Brennabor 8/24 PS Typ P 6 Tourenwagen 1921. Besitzer: C. Biberstein, Königswartha (DDR).



Brennabor 8/32 PS Typ P Limousine 1926



Brennabor 6/25 PS Typ R 4 Phaeton 1926  
Besitzer: Jürgen Schildhauer, Wittenberg (DDR)



Brennabor 6/25 PS Typ R 8 Limousine 1926

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

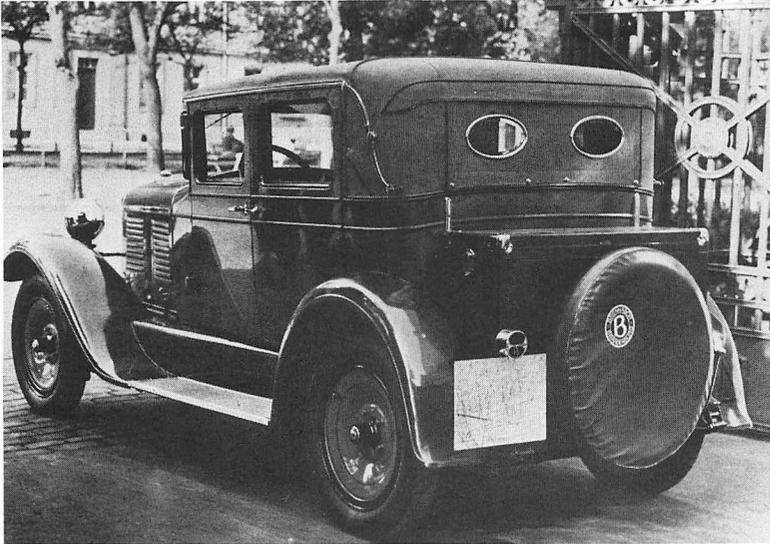
Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen

Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht

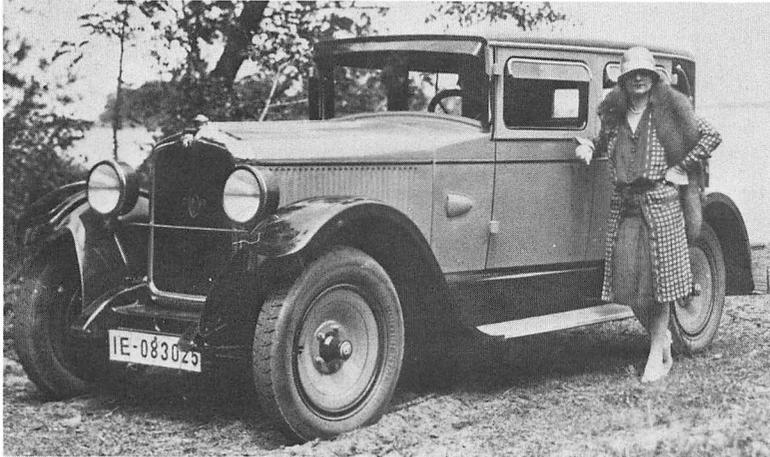
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

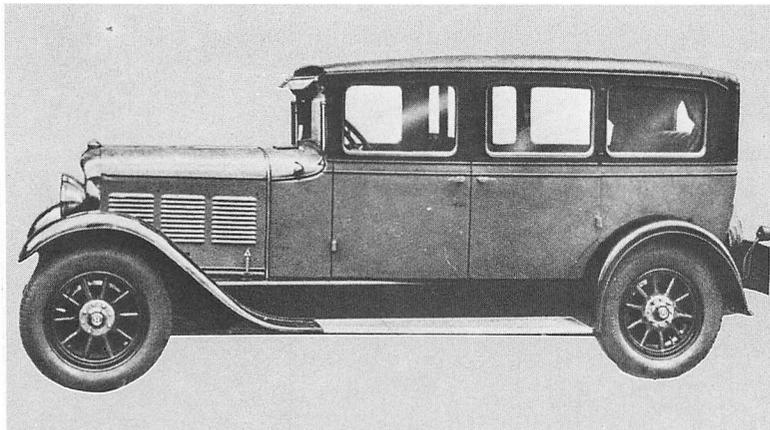
| <b>Brennabor 8/24 PS</b><br><b>Typ P</b><br><b>1919 – 1925</b>   | <b>Brennabor 8/32 PS</b><br><b>Typ PW</b><br><b>1926 – 1927</b>   | <b>Brennabor 6/20 PS</b><br><b>Typ S</b><br><b>1922 – 1925</b>   | <b>Brennabor 6/25 PS</b><br><b>Typ R</b><br><b>1925 – 1928</b>  |
|--|---|--|---|
| <p>4 (Reihe)<br/>80 x 104 mm<br/>2091 ccm<br/>24 PS bei 2400 U/min</p> <p>1 Zenith</p> <p>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder</p> <p>3<br/>Thermosyphon (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Magnetzünd<br/>12 V</p>                     | <p>4 (Reihe)<br/>80 x 104 mm<br/>2091 ccm<br/>27 PS bei 2600 U/min<br/>1 : 4,50</p> <p>1 Steigstromvergaser<br/>Solex DH 30</p> <p>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder</p> <p>3<br/>Thermosyphon (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Magnetzünd<br/>12 V</p>                                       | <p>4 (Reihe)<br/>70 x 102 mm<br/>1569 ccm<br/>20 PS bei 2200 U/min</p> <p>1 Pallas oder 1 Solex</p> <p>Hängend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder</p> <p>2<br/>Pumpe (Wasser)<br/>Druckumlauf, 7 Liter Öl<br/>Magnetzünd<br/>6 V</p>                                 | <p>4 (Reihe)<br/>70 x 102 mm<br/>1569 ccm<br/>25 PS bei 2800 U/min<br/>1 : 5,25</p> <p>1 Steigstromvergaser<br/>Solex DH 26</p> <p>Einlaß stehend<br/>Auslaß hängend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder</p> <p>2<br/>Thermosyphon (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Batteriezündung<br/>6 V<br/>75 oder 100 W<br/>0,7 PS</p> |
| <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Asbest-Konuskupplung<br/>Schalthebel außen rechts<br/>4 Gang</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Halbfedern<br/>Schnecke, rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> | <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Asbest-Konuskupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 4,40<br/>II. 2,75<br/>III. 1,76<br/>IV. 1,00<br/>5,00</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Halbfedern<br/>Schnecke, rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> | <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Ausleger-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, links<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> | <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang<br/>I. 3,15<br/>II. 1,96<br/>III. 1,00</p> <p>4,55 oder 4,85</p> <p>Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Ausleger-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, links<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Nippel</p>    |
| <p>3165 mm<br/>1350mm<br/>4400 x 1650 x 2000 mm<br/>Holzspeichen<br/>820 x 120 Hochdruck</p> <p>Viersitzer offen 1400 kg</p> <p>65 km/h<br/>12 Liter<br/>65 Liter (am Heck)</p>  | <p>3165 mm<br/>1350 mm<br/>4600 x 1650 x 2000 mm<br/>Holzspeichen<br/>820 x 120 Hochdruck bzw.<br/>(1927) 30 x 5,77 Niederdr.<br/>1000 kg</p> <p>Viersitzer offen 1450 kg<br/>Limousine 1550 kg<br/>750 kg<br/>75 km/h<br/>12 Liter<br/>65 Liter (am Heck)</p>  | <p>2610 mm<br/>1280 mm<br/>3900 x 1470 x 1900 mm<br/>Holzspeichen</p> <p>Viersitzer offen 950 kg</p> <p>70 km/h<br/>10,5 Liter<br/>40 Liter (im Motorraum)</p>   | <p>2710 mm<br/>1280 mm<br/>4120 x 1560 x 1840 mm<br/>Scheiben<br/>730 x 130 oder 28 x 4,95<br/>oder 27 x 4,40 Niederdruck<br/>800 kg</p> <p>Viersitzer offen 1050 kg<br/>Limousine 1170 kg<br/>450 kg<br/>70 km/h<br/>10,5 Liter<br/>40 Liter (im Motorraum)</p>  |
| <p><b>1924/25</b><br/>P 6: Sechssitzer offen<br/>RM 7950,-<br/>P 11: Sport-Viersitzer offen<br/>RM 7950,-</p>  | <p><b>1926/27</b><br/>P 6: Sechssitzer offen<br/>RM 5950,-<br/>P 15: Limousine 4 Türen<br/>RM 6750,-</p>  | <p><b>1924/25</b><br/>Viersitzer offen<br/>RM 5800,-</p>   | <p><b>1926/27</b>      <b>1927/28</b><br/>R 4: Phaeton 3 Türen<br/>RM 4950,-      RM 4450,-<br/>Roadster 2 (2) Sitze<br/>RM 4650,-<br/>R 8: Limousine 2 Türen<br/>RM 5600,-      RM 4850,-<br/>Droschken-Landaulet<br/>RM 5600,-</p>  |



Brennabor Typ ASK 6 Zylinder 3 Liter 12/55 PS  
Cabriolet-Limousine («Der Wagen mit dem offenen Himmel») 1928



Brennabor Typ ASK 6 Zylinder 3 Liter 12/55 PS  
Limousine 4 Türen 1928



Brennabor Typ AFL 46 (6 Zylinder, 3 Liter, 12/55 PS)  
Pullman-Limousine 1929

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen

Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung

Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

**Brennabor 10/45 PS**  
**Typ AK**  
**1928 – 1929**

**Brennabor 10/45 PS**  
**Typ AL**  
**1927 – 1929**

**Brennabor 12/55 PS**  
**Typ ASK (1928 – 1929)**  
**Typ AFK (1929)**

**Brennabor 12/55 PS**  
**Typ ASL (1928 – 1929)**  
**Typ AFL (1929 – 1930)**

6 (Reihe)  
70 x 111 mm  
2547 ccm  
45 PS bei 3300 U/min  
13 mkg bei 1400 U/min  
1:5,1

6 (Reihe)  
77 x 111 mm  
3080 ccm  
55 PS bei 3200 U/min  
15 mkg bei 1400 U/min  
1:5,1

1 Flachstromvergaser Solex MOHR 30/34  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder  
3  
Pumpe (Wasser)  
Druckumlauf, 6 Liter Öl  
Batterie  
6 V 105 bis 125 Ah  
90 W  
0,8 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang. Übersetzungen: I. 4,40, II. 2,75, III. 1,76, IV. 1,00  
Typ AFK und AFL:  
3 Gang. Übersetzungen: I. 3,17, II. 1,78, III. 1,00  
5,10

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke, links  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

3000 mm  
1420/1420 mm  
4200 x 1720 x 1860 mm  
Scheiben  
30 x 5,25 Niederdr.

1000 kg  
1550 kg  
400 kg

85 km/h  
12 Liter  
70 Liter (im Heck)

Limousine 4 Türen  
RM 6250,-  
Lim.-Cabriolet 4 Tür.  
RM 6550,-  
Cabriolet 2 (2) Sitze  
RM 6550,-

3290 mm  
1420/1420 mm  
4500 x 1720 x 1860 mm  
Holzspeichen  
30 x 5,77 Niederdr.

1050 kg  
1650 kg  
525 kg

80 km/h  
14 Liter  
70 Liter (im Heck)

Pullmann-Limousine  
RM 7700,-

3000 mm  
1420/1420 mm  
4200 x 1720 x 1860 mm  
Scheiben  
30 x 5,25 Niederdr.  
AFK: 5,00 – 18

1000 kg  
1550 kg  
400 kg

90 km/h  
14 Liter  
70 Liter (im Heck)

**ASK**

Limousine 4 Türen  
RM 6850,-  
Lim.-Cabriolet 4 Tür.  
RM 7150,-  
Cabriolet 2 (2) Sitze  
RM 7150,-

**AFK**

Lim.-Cabriolet 4 Tür.  
RM 6850,-

3290 mm  
1420/1420 mm  
4500 x 1720 x 1860 mm  
Holzspeichen  
30 x 5,77 Niederdr.  
AFL: 6,00–20 extra

1050 kg  
1650 kg  
525 kg

AFL: 700 kg  
85 km/h  
16 Liter  
70 Liter (im Heck)

**ASL**

Pullmann-Limousine  
RM 8600,-

**AFL**

Pullmann-Limousine  
RM 8250,-

|                         | <b>Brennabor 6/25 PS<br/>Typ Z<br/>1928 – 1929</b>                                    | <b>Brennabor Ideal<br/>7/30 PS Typ N<br/>1929 – 1930</b>              | <b>Brennabor Ideal Extra<br/>7/30 PS Typ N extra<br/>1931 – 1933</b> |
|-------------------------|---|---|--|
| <b>Motor</b>            |   |   |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 70 x 102 mm   | 74 x 96 mm  | 74 x 96 mm   |
| Hubraum                 | 1569 ccm  | 1640 ccm  | 1640 ccm   |
| Leistung                | 25 PS bei 3000 U/min  | 30 PS bei 3200 U/min  | 30 PS bei 3200 U/min   |
| Drehmoment              | 8,5 mkg bei 800 U/min   |   |  |
| Verdichtung             | 1 : 5,25  | 1 : 5,25  | 1 : 5,25   |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser<br>Solex MHR 26  | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 26 FV                                   | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 26 FH                                  |
| Ventile                 | Einlaß stehend<br>Auslaß stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder |  |
| Kurbelwellenlager       | 2   | 3   |  |
| Kühlung                 | Pumpe (Wasser)  | Pumpe, 12 Liter Wasser  |  |
| Schmierung              | Druckumlauf   | Druckumlauf, 7 Liter Öl   |  |
| Zündung                 | Batterie  | Batterie  |  |
| Batterie                | 6 V 105 bis 125 Ah  | 6 V 90 Ah   |  |
| Lichtmaschine           | 100 W   | 90 W  |  |
| Anlasser                | 1 PS  | 0,8 PS  |  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                                 | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                 | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 3 Gang  | 3 Gang  | 3 Gang   |
| Synchronisierung        | Ohne  | Ohne  | Ohne   |
| Übersetzungen           | I. 3,15<br>II. 1,97<br>III. 1,00  | I. 3,15<br>II. 1,97<br>III. 1,00                                      | I. 3,15<br>II. 1,97<br>III. 1,00                                     |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,12  | 5,71  | 5,57 (7 : 39)  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern                        |  |
| Vorderradaufhängung     |   | starr, Unterslung-Halbfedern  |  |
| Hinterradaufhängung     |   | Schraubenspindel, links   | Schnecke, links  |
| Lenkung                 |   | Mechanisch, 4 Räder   |  |
| Fußbremse               |   | Mechanisch, Hinterräder   |  |
| Handbremse              |   | Nippel  |  |
| Schmierung              |   |   |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |  |
| Radstand                | 2600 mm   |   | 2650 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1280/1280 mm  |   | 1340/1340 mm   |
| Gesamtmaße              | 3850 x 1570 x 1750  |   | 3960 x 1630 x 1750 mm  |
| Räder                   | Scheiben  | Scheiben  | Scheiben   |
| Reifen                  | 27 x 4,75 Niederdruck   | 4,75–18 Niederdruck   | 4,75–18 Niederdruck  |
| Fahrgestellgewicht      | 800 kg  | 800 kg  | 800 kg   |
| Wagengewicht            | 1150 kg   | 1200 kg   | 1250 kg  |
| Zuläss. Belastung       | 350 kg  | 350 kg  | 350 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 70 km/h   | 75 km/h   | 75 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 10,5 Liter  | 10,5 Liter  | 10,5 Liter   |
| Kraftstofftank          | 35 Liter (im Motorraum)   | 35 Liter (im Motorraum)   | 45 Liter (im Motorraum)  |
| <b>Preise</b>           |   |   | <b>1931/32</b> <b>1932/33</b>  |
| Limousine 2 Türen       | RM 4250,-   | RM 4250,-   | RM 3590,-      -   |
| Limousine 4 Türen       | RM 4250,-   | RM 4250,-   | RM 3980,-      RM 3880,-   |
| Lim.-Cabriolet 4 Türen  | RM 4950,-   | RM 4950,-   | RM 4200,-      RM 4050,-   |
| Cabriolet 2 (2) Sitze   | RM 4875,-   | RM 4875,-   | RM 4125,-      -   |
| Limousine 6 Sitze       | -   | -   | RM 4980,-      -   |
|                         |   |   | Limousine 6 Sitze:<br>Radstand 2850 mm und<br>Ausführung wie Juwel 6 |

**Brennabor Juwel 6 (Extra)  
10/45 PS Typ B (extra)  
1929 – 1932**

6 (Reihe)  
74 x 96 mm  
2460 ccm  
45 PS bei 3200 U/min

1 : 5,2  
1 Steigstromvergaser  
Solex MOV 30  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder

4  
Pumpe, 16 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl  
Batterie  
6 V 90 Ah  
90 W  
0,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
Ohne  
I. 3,15  
II. 1,97  
III. 1,00

5,12. Juwel Extra 5,57

**Brennabor Juwel 8  
3,5 Liter 14/60 PS  
1930 – 1932**

8 (Reihe)  
74 x 100 mm  
3417 ccm  
60 PS bei 3200 U/min

1 : 5,4  
1 Steigstromvergaser  
Pallas SA III u  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder

5  
Pumpe, 20 Liter Wasser  
Druckumlauf, 13 Liter Öl  
Batterie  
2 x 6 V 90 W  
90 W  
1,2 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
Ohne  
I. 3,15  
II. 1,97  
III. 1,00

4,33 (9:39)

**Brennabor 2 Liter  
8/38 PS Typ E  
1933**

6 (Reihe)  
66 x 96 mm  
1957 ccm  
38 PS bei 3200 U/min

1 : 5,8  
1 Solex

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder

4  
Pumpe, 16 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl  
Batterie  
6 V 90 Ah  
90 W  
0,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang (auf Wunsch mit Freilauf)

Ohne  
I. 4,00  
II. 2,52  
III. 1,57  
IV. 1,00  
5,571

**Brennabor 2,5 Liter  
10/45 PS Typ F  
1933**

6 (Reihe)  
74 x 96 mm  
2460 ccm  
45 PS bei 3200 U/min

1 : 5,8  
1 Solex

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder

4  
Pumpe, 16 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl  
Batterie  
6 V 90 Ah  
90 W  
0,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang (auf Wunsch mit Freilauf)

Ohne  
I. 4,00  
II. 2,52  
III. 1,57  
IV. 1,00  
5,571

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Unterslung-Halbfedern  
Schnecke/Segment, links  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder  
Nippel

2850 mm  
1340/1340 mm  
4050 (4150) x 1630 x 1750 mm  
Scheiben  
5,00 (5,25)–18  
930 kg  
Limousine 1320 kg  
500 kg  
85 km/h  
13 Liter  
45 Liter (im Motorraum)

|             |             |
|-------------|-------------|
| <b>1929</b> | <b>1931</b> |
| –           | –           |
| RM 5350,–   | RM 4980,–   |
| RM 5650,–   | RM 5280,–   |
| RM 5550,–   | –           |
| –           | RM 6250,–   |

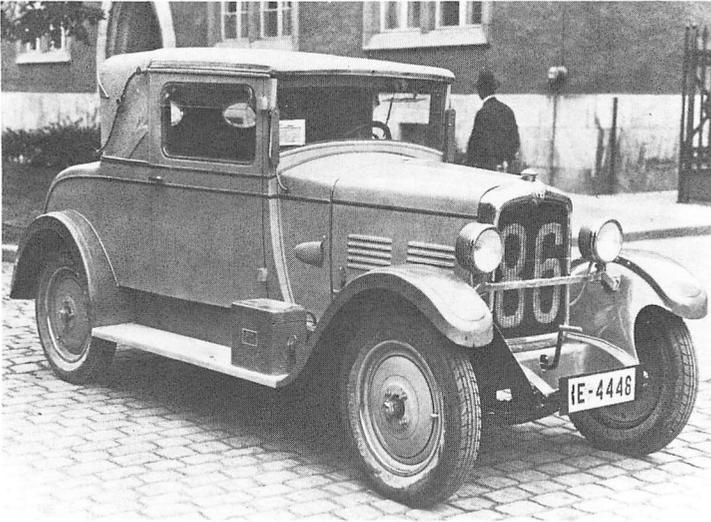
6 Zyl. 3 Liter 55 PS-  
Motor auf Wunsch  
+ RM 1500,– + RM 700,–

3050 mm  
1340/1340 mm  
4300 x 1630 x 1800 mm  
Scheiben  
5,50–18 Niederdruck  
1050 kg  
Pullman-Limousine 1500 kg  
500 kg  
100 km/h  
15 Liter  
60 Liter (im Motorraum)

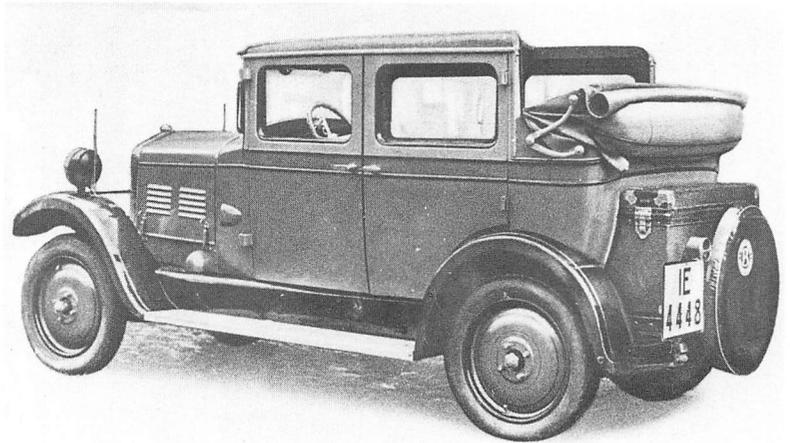
|           |
|-----------|
| –         |
| –         |
| RM 6480,– |
| –         |
| RM 7750,– |

3050 mm  
1420/1420 mm  
4450 x 1730 x 1700 mm  
Scheiben  
5,25–17 Aero  
930 kg  
Limousine 1380 kg  
500 kg  
80 km/h  
12 Liter  
50 Liter (im Heck)  
90 km/h  
13 Liter  
50 Liter (im Heck)

|           |           |
|-----------|-----------|
| –         | –         |
| RM 4600,– | RM 4800,– |
| –         | –         |
| –         | –         |
| –         | –         |

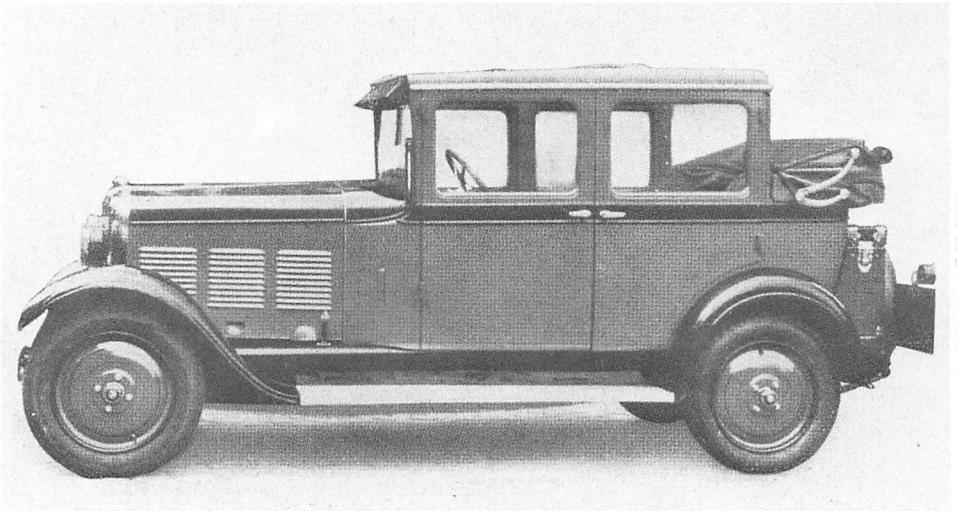


**Bild oben:**  
 Brennabor Typ Z  
 4 Zyl., 1,6 Liter, 6/25 PS  
 Cabriolet 2 (2) Sitze  
 1928/29

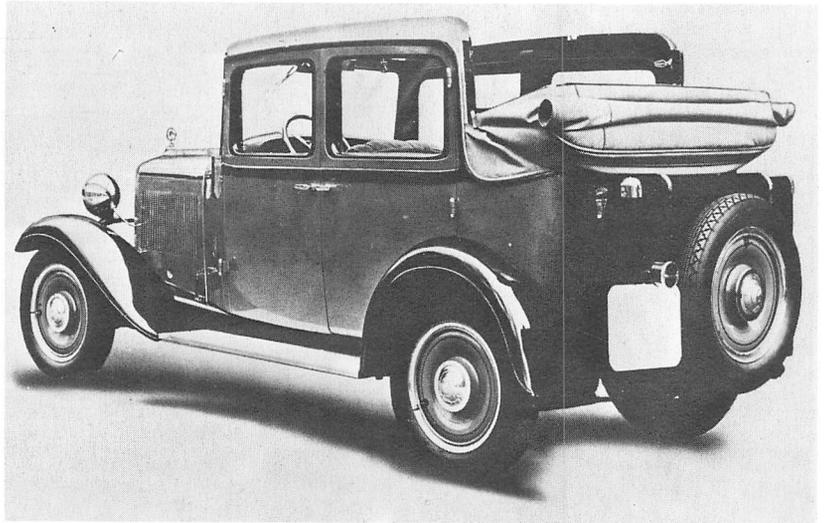


**Bild Mitte:**  
 Brennabor Typ Z  
 4 Zyl., 1,6 Liter, 6/25 PS  
 Cabriolet-Limousine  
 1928/29

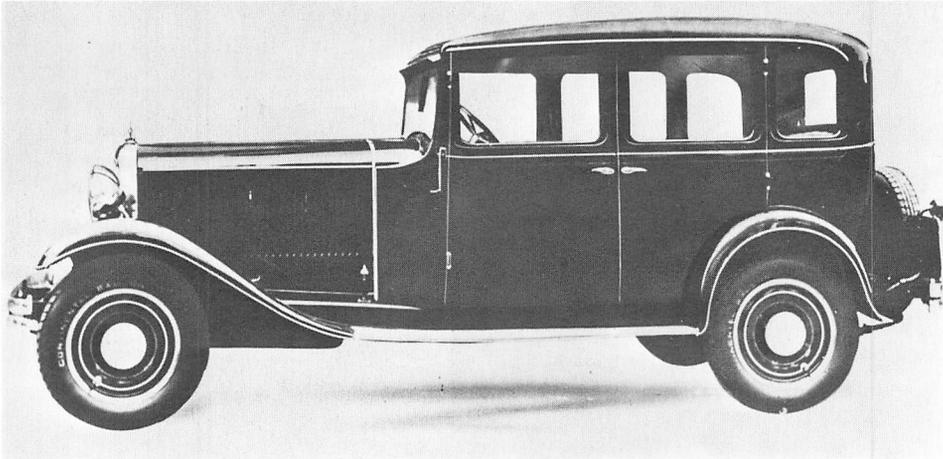
**Bild unten:**  
 Brennabor Juwel 6  
 6 Zyl., 2,5 Liter, 10/45 PS  
 Cabriolet-Limousine  
 1929



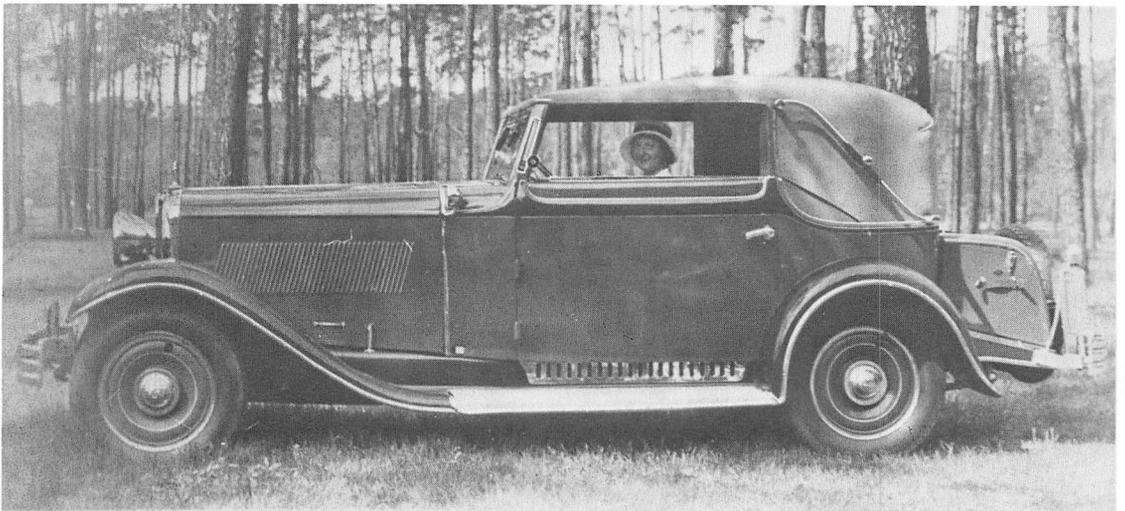
**Bild oben:**  
Brennabor Juwel 6  
6 Zyl., 2,5 Liter, 10/45 PS  
Cabriolet-Limousine  
1931



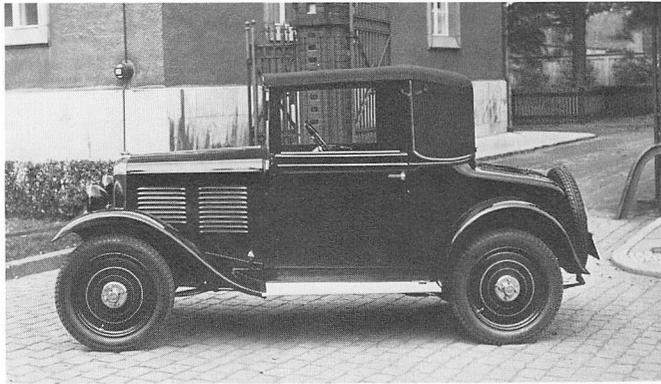
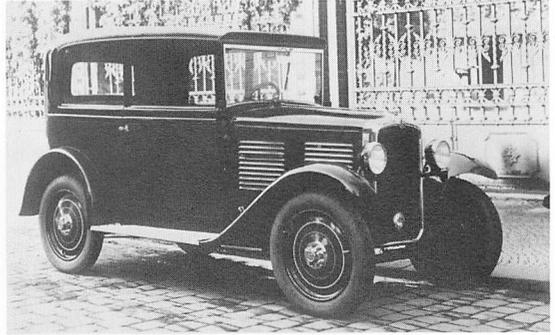
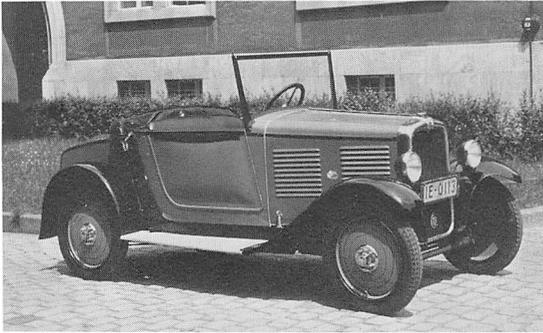
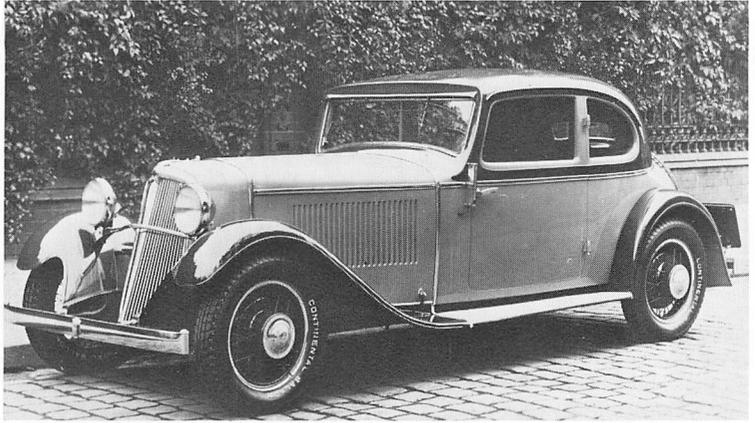
**Bild Mitte:**  
Brennabor Juwel 8  
8 Zyl., 3,5 Liter, 14/60 PS  
Limousine 1931



**Bild unten:**  
Brennabor Juwel 8  
8 Zyl., 3,5 Liter, 14/60 PS  
Sport-Cabriolet 1931  
Karosserie Buhne

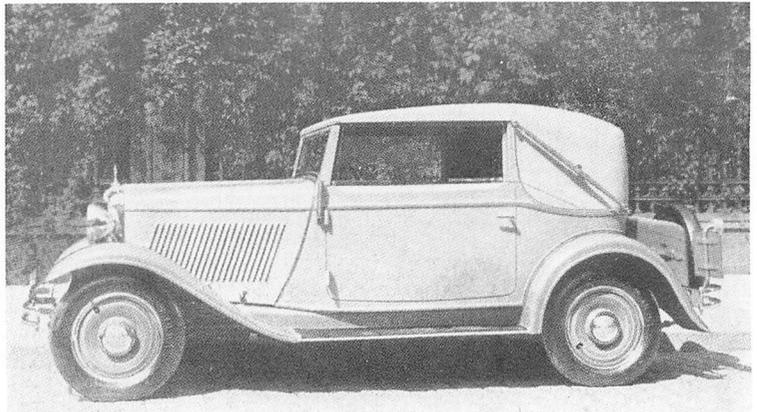


**Brennabor Juwel 6 Front**  
 6 Zyl., 2,5 Liter, 10/45 PS  
 Frontantrieb, Prototyp 1931



**Brennabor Typ C 1931/32**  
 4 Zyl., 1 Liter, 4/20 PS  
 Oben links: Roadster 2 (2) Sitze  
 Oben rechts: Limousine 2 Türen  
 Links: Cabriolet 2 (2) Sitze

**Brennabor Typ F 1933**  
 6 Zyl., 2,5 Liter, 10/45 PS  
 Cabriolet 2 Fenster  
 Karosserie Ambi-Budd



**Brennabor 1 Liter  
Typ C  
1931 – 1932**

**Brennabor 1 Liter  
Typ D  
1933**

**Motor**

|               |                                  |                      |
|---------------|----------------------------------|----------------------|
| Zylinderzahl  | 4 (Reihe)                        |                      |
| Bohrung x Hub | 62 x 83 mm                       |                      |
| Hubraum       | 995 ccm                          |                      |
| Leistung      | 20 PS bei 2800 U/min             | 22 PS bei 3000 U/min |
| Verdichtung   | 1:5,2                            | 1:5,3                |
| Vergaser      | 1 Steigstromvergaser Solex FV 26 |                      |
| Ventile       | Seitlich stehend                 |                      |

**Kurbelwellenlager**

|                   |                            |  |
|-------------------|----------------------------|--|
| Kurbelwellenlager | 2                          |  |
| Kühlung           | Thermosyphon (Wasser)      |  |
| Schmierung        | Taufschmierung, 4 Liter Öl |  |
| Batterie          | 6 V 45 Ah                  |  |
| Lichtmaschine     | 60 W                       |  |
| Anlasser          | 0,4 PS                     |  |

**Kraftübertragung**

|                      |                            |  |
|----------------------|----------------------------|--|
| Kupplung             | Antrieb auf Hinterräder    |  |
| Schaltung            | Einscheibentrockenkupplung |  |
| Getriebe             | Schalthebel Wagenmitte     |  |
| Synchronisierung     | 3 Gang                     |  |
| Übersetzungen        | Ohne                       |  |
|                      | I. 3,55                    |  |
|                      | II. 1,825                  |  |
|                      | III. 1,00                  |  |
| Antriebs-Übersetzung | 5,375                      |  |

**Fahrwerk**

|                     |                                |  |
|---------------------|--------------------------------|--|
| Vorderradaufhängung | U-Profil-Preßstahl-Rahmen      |  |
| Hinterradaufhängung | starr, 1 Querfeder             |  |
| Lenkung             | starr, Halbfedern              |  |
| Fußbremse           | Schnecke/Segment, links        |  |
| Handbremse          | Mechanisch (Gestänge), 4 Räder |  |
| Schmierung          | Mechanisch, Hinterräder        |  |
|                     | Daueröler                      |  |

**Allgemeine Daten**

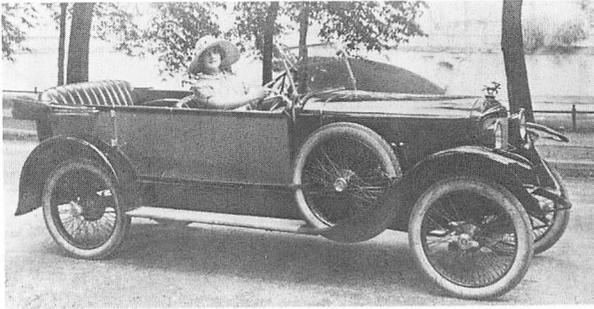
|                       |                                  |                                 |
|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Radstand              | 2300 mm                          | 2420 mm                         |
| Spur vorn/hinten      | 1250 mm                          | 1300 mm                         |
| Gesamtmaße            | 3300 x 1480 x 1675 mm            | 3600 x 1580 x 1610 mm           |
| Räder                 | Scheiben                         | Scheiben                        |
| Reifen                | 4,00 oder 4,50-18                | 4,50-17                         |
| Wendekreis            | 10 Meter                         |                                 |
| Fahrgestellgewicht    | 475 kg                           | 500 kg                          |
| Wagengewicht          | Zweisitzer 600, Limousine 700 kg | Limousine 725, Cabriolet 735 kg |
| Zuläss. Belastung     | Limousine 300 kg                 | Limousine 325 kg                |
| Höchstgeschwindigkeit | 75 km/h                          | 75 km/h                         |
| Verbrauch/100 km      | 8 Liter                          | 8 Liter                         |
| Kraftstofftank        | 23 Liter (im Motorraum)          | 23 Liter (im Motorraum)         |

**Preise**

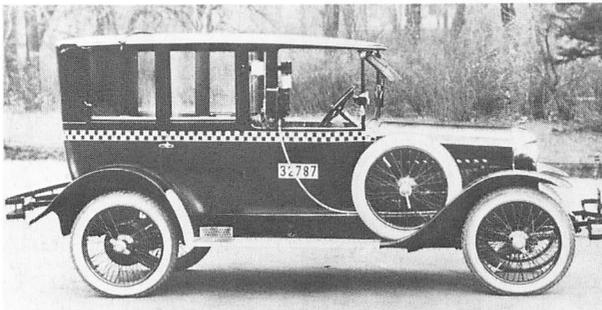
|                       |           |           |
|-----------------------|-----------|-----------|
| Roadster 2 Sitze      | RM 1985,- | -         |
| Roadster 2 (2) Sitze  | RM 2250,- | RM 2285,- |
| Cabriolet 2 (2) Sitze | RM 2485,- | -         |
| Limousine 2 Türen     | RM 2485,- | RM 2585,- |
| Cabriolet 2 Fenster   | RM 2685,- | RM 2885,- |

# Dixi (bis 1929)

Direktor Heinrich Ehrhardt, Chef des nach Krupp zweitgrößten Rüstungskonzerns im deutschen Kaiserreich, gründete 1896 die Fahrzeugfabrik Eisenach AG. Zweck des Unternehmens war die Großherstellung von bespannten Militärfahrzeugen und Fahrrädern, doch schon 1899 nahm es als dritte deutsche Firma (nach Benz in Mannheim und Daimler in Cannstatt) den Serienbau von Motorwagen (»Wartburg Kutschierwagen«) auf. 1903 schied die Firma aus dem Ehrhardt-Konzern aus. 1904 erschien der erste »Dixi«, und von nun an wurde ein umfangreiches Personen- und Lastwagenprogramm entwickelt. Nach dem ersten Weltkrieg konnte die Herstellung von Automobilen und Fahrrädern wieder aufgenommen werden. 1919 führte die Fahrzeugfabrik Eisenach jenes Markenzeichen ein, das in Verbindung mit dem Namen Dixi den laufenden Centaur mit fliegender Mähne zeigte. 1921 wurde das Eisenacher Werk von der Gothaer Waggonfabrik übernommen, die ihrerseits samt Dixi bald unter die Kontrolle des Börsenspekulanten Jacob Schapiro geriet, der auch bei NSU, Cyklon, Schebera, Hansa und Benz maßgeblichen Einfluß hatte. Per 1. Oktober 1928 stößt Schapiro die überschuldeten Dixi-Werke (etwa 1200 Beschäftigte) an BMW ab.



Dixi 6/24 PS Typ G 2  
Tourenwagen 1923–1928



Dixi 6/24 PS Typ G 2  
Droschke 1923–1928

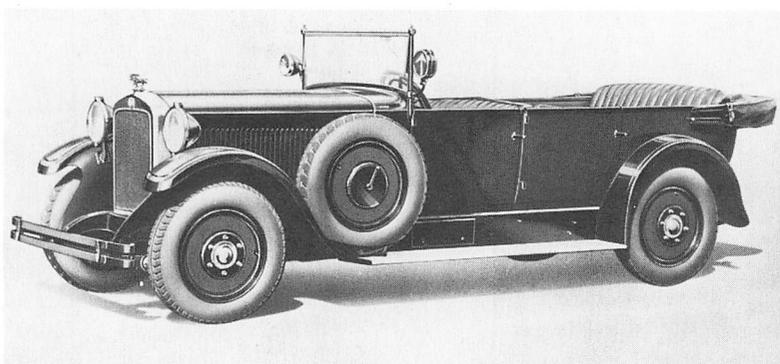
## Dixi 6/18 und 6/24 PS (1921–1928)

Bis 1922/23 wurden die aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg stammenden 5/14 PS, 8/24 PS, 13/39 PS und 20/55 PS Dixi-Wagen weitergebaut. Neu erschien dann 1921 der 6/18 PS Dixi Typ G 1, aus dem 1923 der 6/24 PS Dixi Typ G 2 entstand. Dieser Wagen, der sportlichen Charakter besaß und dennoch sehr zuverlässig war, fand trotz seines relativ hohen Preises recht guten Anklang. Für den Einsatz bei Wettbewerben gab es auch Ausführungen mit 30 bis 36 PS (Typ G 5) in ganz geringer Zahl.

Durch Zufügung von zwei Zylindern an den G 1-Motor entstand der Sechszylinder P 1 mit 2341 ccm Hubraum. Weiter entwickelte man einen Sechssitzer mit 3,5 Liter 13/60 PS Sechszylindermotor. 4 Versuchswagen dieses Typs wurden gebaut, von denen einer auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1926 zwar viel Beachtung, aber nur wenige Kaufinteressenten fand. Ein noch größerer 23/70 PS 5,8 Liter Prototyp von 1924 gelangte nicht zur Produktionsreife.

|                         | <b>Dixi 6/18 PS<br/>Typ G 1<br/>1921 – 1923</b> | <b>Dixi 6/24 PS<br/>Typ G 2<br/>1923 – 1928</b>                              |
|-------------------------|---|--|
| <b>Motor</b>            |   |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)                                       | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 70 x 102 mm                                     | 70 x 102 mm  |
| Hubraum                 | 1568 ccm  | 1568 ccm   |
| Leistung                | 18 PS bei 2000 U/min                            | 24 PS bei 2200 U/min   |
| Verdichtung             |   | 1:5,2  |
| Vergaser                | 1 Spritzvergaser Dixi                           | 1 Flachstromvergaser Zenith  |
| Ventile                 | Seitlich stehend                                | Seitlich stehend   |
|                         | Seitliche Nockenwelle                           | Seitliche Nockenwelle  |
|                         | Antrieb durch Kette                             | Antrieb durch Kette  |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 3  |
| Kühlung                 | Thermosyphon                                    | Thermosyphon   |
| Schmierung              | Druckumlauf                                     | Druckumlauf  |
| Batterie                | 12 Volt   | 12 Volt  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder                         | Antrieb auf Hinterräder  |
| Schaltung               | Konuskupplung                                   | Konuskupplung  |
| Getriebe                | Schalthebel außen rechts                        | Schalthebel innen rechts   |
| Übersetzungen           | 4 Gang  | 4 Gang   |
|                         | I. 4,37   | I. 4,305   |
|                         | II. 2,64  | II. 2,706  |
|                         | III. 1,59                                       | III. 1,631   |
|                         | IV. 1,00  | IV. 1,00   |
|                         |   | <b>Auf Wunsch:</b>   |
|                         |   | Halbautomatisches Planetengetriebe (Puls)                                    |
|                         |   | Vorwählschaltung auf Lenkrad   |
|                         |   | I. 3,55, II. 2,16, III. 1,00   |
|                         |   | 4,50   |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,50  |  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |  |
| Vorderradaufhängung     | Preßstahl-Rahmen                                | Preßstahl-Rahmen   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern                               | starr, Halbfedern  |
| Lenkung                 | starr, Ausleger-Halbfedern                      | starr, Ausleger-Halbfedern   |
| Fußbremse               | Spindel, rechts                                 | Spindel, rechts  |
|                         | Mechanisch, Antriebswelle, Außenbacken          | Bis 1925:<br>Mechanisch, Antriebswelle, Außenbacken                          |
|                         |   | Ab 1925:<br>Mechanisch, 4 Räder, Innenbacken                                 |
|                         |   | Mechanisch, Hinterräder  |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder                         |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |
| Radstand                | 2840 mm   | 2840 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1150/1150 mm                                    | Bis 1925: 1150/1150 mm<br>Ab 1925: 1240/1226 mm                              |
| Gesamtmaße              |   | 4200 x 1500 x 1780 mm  |
| Räder                   | Drahtspeichen                                   | Drahtspeichen  |
| Reifen                  | 710 x 100 mm                                    | Bis 1925: 760 x 100 mm<br>Ab 1925: 30 x 5,25 Niederdruck                     |
| Fahrgestellgewicht      | 630 kg  | 860 kg   |
| Wagengewicht            | Phaeton 900 kg                                  | Phaeton 1150 kg<br>Limousine 1280 kg<br>Phaeton 1450 kg<br>Limousine 1580 kg |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | Phaeton 1380 kg                                 |  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 65 km/h   | 75 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 9 Liter   | 10 Liter   |
| Kraftstofftank          | ? Liter (im Motorraum)                          | 45 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>           |   |  |
| Phaeton 3 Türen         |   | RM 6800,-  |
| Limousine 3 Türen       |   | RM 7800,-  |

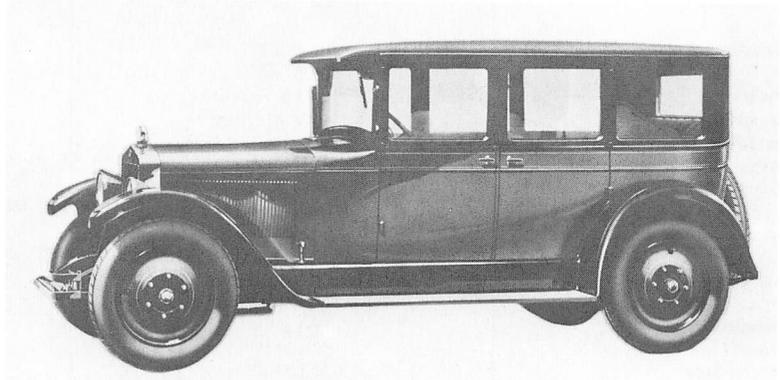
Dixi Typ P 2  
6 Zyl., 3,5 Liter, 13/60 PS  
Prototyp 1926



### Dixi 9/40 PS (1927–1929)

Um einen modernen Nachfolger für den 6/24 PS anbieten zu können, übernahm Dixi von den inzwischen ebenfalls der Gothaer Waggonfabrik gehörenden Cyklon-Automobilwerken deren 9/40 PS-Wagen in das eigene Verkaufsprogramm. Der von Direktor Dr. Eisner konstruierte Typ machte in Form und Technik einen ansprechenden Eindruck, auch war er der billigste Sechszylinder auf dem deutschen Markt, fand aber dennoch nur mäßigen Absatz. Limousine und Tourenwagen besaßen die gleichen Ambi-Budd-Karosserien wie der Adler Standard 6. Außerdem gab es den Cyklon bzw. Dixi 9/40 PS als Roadster und als Karmann-Cabriolet.

Cyklon 9/40 PS  
und Dixi 9/40 PS  
Limousine 1927–1929  
Karosserie Ambi-Budd

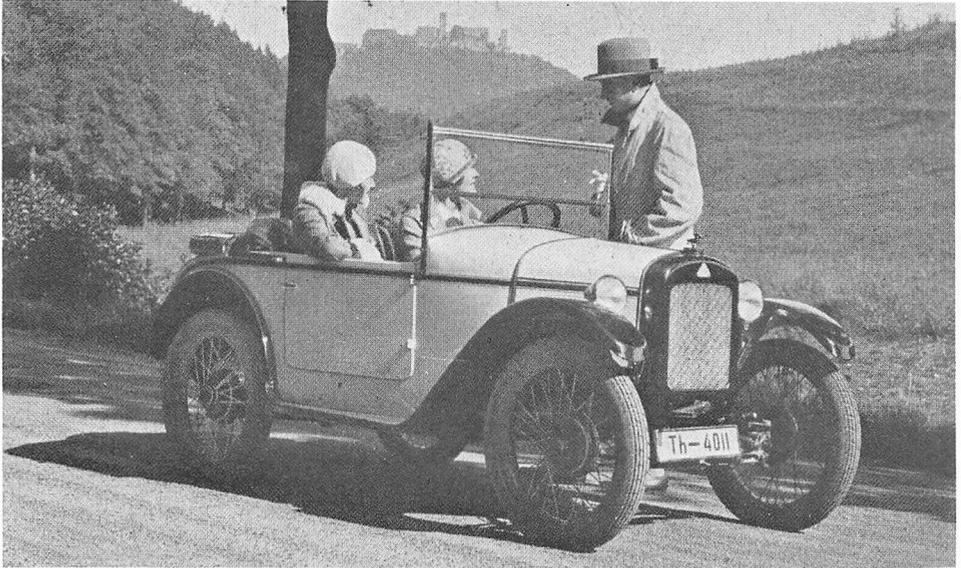
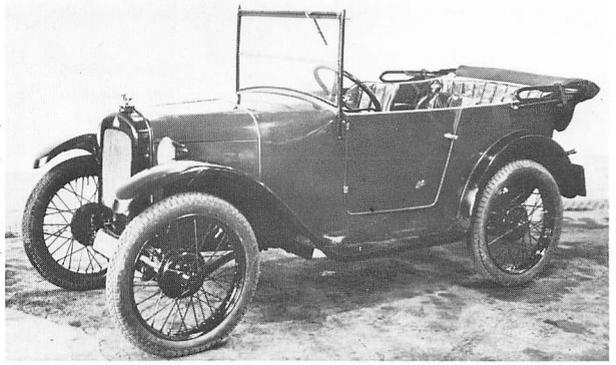


### Dixi 3/15 PS (1927–1929)

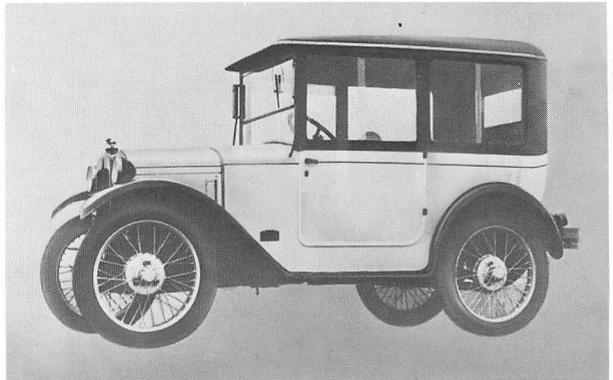
Mitte der zwanziger Jahre entwickelte man bei Dixi nicht nur drei große Wagen, die nichts wurden, sondern auch einen kleinen. 1925/26 entstand der dreisitzige 3/12 PS Typ H 1 (»Diana«) mit 763 ccm-Motor, der sich aber schließlich wegen seiner Kompliziertheit nicht für die Massenfertigung eignete. Das Werk geriet in Zeitnot, weil ein Bankkredit für die bereits eingeleitete Produktionsumstellung auf größere Stückzahlen bald abgedeckt werden mußte. Deshalb befaßte man sich nicht länger mit der Eigenkonstruktion eines Kleinwagens, sondern erwarb kurzerhand die Lizenz des englischen Austin Seven, der bereits seit 1922 gebaut wurde, sich bestens bewährt hatte und zu den populärsten Autos seiner Zeit gehörte. Die Fahrzeugfabrik Eisenach ließ Anfang 1927 aus England mit der Eisenbahn 100 Original-Austin kommen, die ab April mit geringen Änderungen, aber noch mit Rechtslenkung als Dixi angeboten wurden. Die Eisenacher Produktion des Dixi 3/15 PS Typ DA 1 begann im Dezember 1927, der offizielle Verkauf am 1. Januar 1928. Die Karosserien wurden originalgetreu im Werk Eisenach hergestellt. BMW ließ nach Übernahme der Dixi-Werke den 3/15 PS Dixi Typ DA 1 noch etwa ein halbes Jahr lang weiterlaufen, ehe im Juli 1929 der BMW Typ DA 2 herauskam. Insgesamt wurden 9307 Wagen des Typs DA 1 hergestellt, kaum weniger, als von allen früheren Dixi-Modellen zusammen.

|                             | <b>Cyklon 9/40 PS</b><br><b>Dixi 9/40 PS</b><br><b>1927 – 1929</b>             | <b>Dixi 3/15 PS</b><br><b>Typ DA 1</b><br><b>1927 – 1929</b>                   |           |
|-----------------------------|--|--|-----------|
| <b>Motor</b>                |  |  |           |
| Zylinderzahl                | 6 (Reihe)  | 4 (Reihe)  |           |
| Bohrung x Hub               | 70 x 102 mm  | 56 x 76 mm   |           |
| Hubraum                     | 2350 (Steuer 2339) ccm   | 748,5 (Steuer 743) ccm   |           |
| Leistung                    | 40 PS bei 3200 U/min   | 15 PS bei 3000 U/min   |           |
| Verdichtung                 | 1:5  | 1:5,6  |           |
| Vergaser                    | 1 Flachstromvergaser<br>Zenith 26 K  | 1 Flachstromvergaser<br>Zenith 22 K oder Solex                                 |           |
| Ventile                     | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Novotext-Stirnräder | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Gußeisen-Stirnräder |           |
| Kurbelwellenlager           | 3  | 2  |           |
| Kühlung                     | Thermosyphon   | Thermosyphon, 5 Liter Wasser   |           |
| Schmierung                  | Kombinierte Druck- und Tauchschmierung<br>8 Liter Öl                           | Druckumlauf<br>2,5 Liter Öl  |           |
| Batterie                    | 6 V 125 Ah   | 6 V 45 Ah  |           |
| Lichtmaschine               | (unter Bodenbrett hinten links)  | (unter Vordersitz rechts)<br>60 W  |           |
| <b>Kraftübertragung</b>     |  |  |           |
| Kupplung                    | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibetrockenkupplung                           | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibetrockenkupplung                           |           |
| Schaltung                   | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   |           |
| Getriebe                    | 3 Gang   | 3 Gang   |           |
| Synchronisierung            | Ohne   | Ohne   |           |
| Übersetzungen               | I. 3,55<br>II. 1,87<br>III. 1,00   | I.3,25<br>II. 1,82<br>III. 1,00  |           |
| Antriebs-Übersetzung        | 5,50   | 4,90   |           |
| <b>Fahrwerk</b>             |  |  |           |
| Vorderradaufhängung         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern                                 | U-Profil-Rahmen<br>starr, 1 Querfeder  |           |
| Hinterradaufhängung         | starr, Unterslung-Halbfedern   | starr, Ausleger-Viertelfedern  |           |
| Lenkung                     | Schnecke, links  | Schnecke, links  |           |
| Fußbremse                   | Mechanisch (Gestänge), 4 Räder<br>Trommel-Ø 350 mm, 40 mm breit                | Mechanisch (Seilzug), Hinterräder  |           |
| Handbremse                  | Mechanisch (Gestänge), Hinterräder   | Mechanisch (Seilzug), Vorderräder  |           |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |  |  |           |
| Radstand                    | 2950 mm  | 1905 mm  |           |
| Spur vorn/hinten            | 1376/1376 mm   | 1000/1030 mm   |           |
| Gesamtmaße                  | 4350 x 1650 x 1780 mm  | 2800 x 1170 x 1625 mm  |           |
| Räder                       | Scheiben   | Drahtspeichen  |           |
| Felgen                      | Wulst  | Geradseit-Tiefbett   |           |
| Reifen                      | Anfangs 30 x 5,77" Ballon, dann<br>775 x 145 Niederdruck                       | 26 x 3,50" Niederdruck   |           |
| Fahrgestellgewicht          | 900 kg   | 280 kg   |           |
| Wagengewicht                | Tourenwagen 1200 kg<br>Limousine 1300 kg                                       | Tourenwagen 440 kg   |           |
| Zuläss. Gesamtgewicht       | Tourenwagen 1650 kg<br>Limousine 1750 kg                                       | Tourenwagen 700 kg   |           |
| Höchstgeschwindigkeit       | 90 km/h  | 75 km/h  |           |
| Verbrauch/100 km            | 15 Liter   | 6 Liter  |           |
| Kraftstofftank              | 50 Liter (im Heck)   | 20 Liter (im Motorraum)  |           |
| <b>Preise</b>               |  |  |           |
| Tourenwagen 4 Türen         | RM 5450,-  | Roadster 2 Sitze   | RM 2750,- |
| Limousine 4 Türen           | RM 5750,-  | Tourenwagen 3/4 Sitze  | RM 2800,- |
| Roadster 2/2 Sitze          | RM 5975,-  | Coupé 2 Sitze  | RM 3150,- |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | RM 7350,-  | Limousine 3/4 Sitze  | RM 3200,- |

Dixi 3/15 PS  
Tourer 3/4 Sitze  
1927-1929

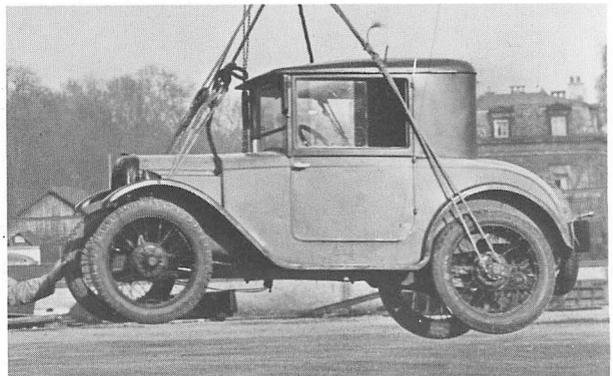


Dixi 3/15 PS  
Zweisitzer offen  
1927-1929



Dixi 3/15 PS  
Limousine 3/4 Sitze  
1927-1929

Dixi 3/15 PS  
Coupé 2 Sitze  
1927-1929



# DKW (ab 1928)

Der aus Dänemark stammende Ingenieur und spätere Dr.-Ing. h. c. Jörgen Skaft Rasmussen (1878–1964) gründete 1906 im Erzgebirgstädtchen Zschopau eine Armaturenfabrik, die während des ersten Weltkriegs mit der Massenproduktion von Zündern beschäftigt war. 1919/20 gab der Motorenkonstrukteur Hugo Ruppe (Sohn des Autofabrikanten Berthold Ruppe in Apolda) ein kurzes Gastspiel in Zschopau. Er gab Rasmussen die Anregung zur Serienproduktion eines winzigen Zweitaktmotors für Spiel- und Lehrzwecke. Dieses Motörchen sollte zum Stammvater aller späteren DKW Zweitakter werden. Schon 1920 war daraus ein Fahrradhilfsmotor entstanden, der 1922 zur Fabrikation der DKW Motorräder führte. 6 Jahre später waren die Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG. zur größten Motorradfabrik der Welt gediehen, was sie bis zum zweiten Weltkrieg blieben.

Schon lange dachte Rasmussen aber auch daran, ein volkstümliches Automobil mit seinem DKW Zweitaktmotor herauszubringen. Um diesem Ziel näher zu kommen, kaufte er 1924 die in Konkurs geratene SB-Automobil-GmbH. in Berlin-Spandau. Dort hatte zuvor Dr. Rudolf Slaby Kleinstfahrzeuge mit rahmenlosen selbsttragenden Sperrholzkarosserien gebaut. Rasmussen übernahm den kleinen Betrieb und machte ihn, mit Dr. Slaby als Direktor, zur Berliner Filiale seiner Zschopauer Motorenwerke. Hergestellt wurden dort 1926/27 die DEW Elektro-Droschken und DEW Elektro-Lieferwagen, beide wiederum mit rahmenloser Holzkarosserie. 1927 pachtete Rasmussen die benachbarte Fabrik der früheren Deutschen Werke, in der einst der D-Wagen hergestellt und dann ein paar Monate lang der amerikanische Durant montiert worden war. Im nunmehrigen Werk Berlin-Spandau der Zschopauer Motorenwerke begann 1928 die Serienfertigung des DKW-Wagens. Seine besonderen Merkmale: Rasmussens Zweitaktmotor und Slabys rahmenlose Holzkarosserie. Bis 1940 wurden in Spandau die »großen« DKW-Wagen gebaut, alle übrigens stets mit Hinterradantrieb, wobei beachtliche Stückzahlen zustande kamen, obwohl diese Autos zu keiner Zeit jemals wirklich zufriedenstellend liefen.

Der durchschlagende Erfolg von DKW als Automarke begann erst im Jahre 1931 mit dem kleinen Zweizylinder-Frontantriebwagen, der eine völlig neue Typenreihe einleitete. Mit den großen DKWs aus Spandau hatte dieser lediglich das Markenzeichen und die Bauweise der überwiegend verwendeten Holzkarosserien gemeinsam. Die Frontantriebwagen ließ Rasmussen bei Audi in Zwickau entwickeln und bauen, wobei aus Zschopau die Motoren und aus Berlin-Spandau per Bahn die Holzkarosserien kamen.

Inzwischen nämlich besaß oder kontrollierte Rasmussen etwa ein Dutzend Unternehmungen, so auch die Audi-Werke AG., deren Aktienmehrheit er 1929 erworben hatte. Überhaupt brachte dieses Jahr für Rasmussen den wirtschaftlichen Höhepunkt. Er beschäftigte damals etwa 15 000 Arbeiter. Doch mit der Übernahme der Audi-Werke hatte sich Rasmussen übernommen: er wurde »bankreif«. Zudem blieb natürlich auch er nicht von der weltweiten Wirtschaftskrise verschont, der Verkauf von Autos und Motorrädern ging rapid zurück. 1930 war auf Geheiß der Sächsischen Staatsbank Dr. Richard Bruhn (1886–1964) in den Vorstand berufen worden. Mit Energie, aber auch mit rücksichtsloser Härte reorganisierte und sanierte er das Zschopauer Unternehmen. Doch neue Schwierigkeiten tauchten auf, als den Horch-Werken in Zwickau der Konkurs drohte. Die Sächsische Staatsbank kündigte ihre Engagements mit Rasmussens Konzern, bot ihm jedoch die Liquidierung der Horch-Werke an, um eine Serie von Zusammenbrüchen zu verhindern. So kam es im Sommer 1932 zur Gründung der Auto Union AG., die aus den Zschopauer Motorenwerken (also DKW) als aufnehmender Firma, den Audi-Werken, den Horch-Werken und der Automobil-Abteilung der Wanderer-Werke bestand. Damit waren die wichtigsten Autofabriken Sachsens zu einem leistungsfähigen Konzern zusammengefaßt, der in den folgenden Jahren, vor allem auch durch die Gunst der äußeren Umstände, nach Opel den zweitgrößten Marktanteil errang. Rasmussen freilich wurde 1934 aus dem Vorstand der Auto Union ausgebootet, was in der Geschichte des Konzerns leider als ein recht ungutes Ereignis verzeichnet werden muß. Immerhin waren einige

Betriebe, die bei der Gründung der Auto Union aus dem DKW-Komplex ausgegliedert worden waren, wie Framo und die Kühlschranksfabrik, in Rasmussens Besitz geblieben. Auch diese verlor er nach dem zweiten Weltkrieg durch die entschädigungslosen Enteignungen in der damaligen Sowjetzone. So verließ Rasmussen erst 1948 seine deutsche Wahlheimat und kehrte nach Dänemark zurück.

1935 kaufte die Auto Union von der NAG die stillgelegten Presto-Werke in Chemnitz, um 1936 die Hauptverwaltung von Zschopau nach dorthin zu verlegen. An der Spitze der Auto Union AG. standen bis Kriegsende Dr. rer. pol. Dr.-Ing. e. h. Richard Bruhn, Dr.-Ing. h. c. Carl Hahn, seit 1922 engster Mitarbeiter Rasmussens, und William Werner, früher Chefkonstrukteur der Horch-Werke und 1941 von der TH Dresden zum Dr.-Ing. ehrenhalber ernannt. Für die Technische Gesamtentwicklung trug seit 1936 Direktor Oskar Siebler die Verantwortung, wobei er vor allem den DKW F 9 konzipierte. 1932 zählte die Auto Union 5000 Mitarbeiter, 1939 waren es über 25000. Die Jahresproduktion belief sich dabei zuletzt auf 50000 Automobile und über 40000 Motorräder.

| Ungefähre Produktionszahlen<br>der DKW Wagen |             |            |
|--|-------------|------------|
| P 600  | 1928 – 1929 | ca. 2000   |
| 4 = 8  | 1929 – 1932 | ca. 3000   |
| Sonderklasse                                 | 1932 – 1934 | ca. 7000   |
| Schwebeklasse                                | 1934 – 1937 | ca. 6000   |
| Sonderklasse                                 | 1937 – 1940 | ca. 8000   |
|  |             | ca. 26000  |
| FA 600                                       | 1931 – 1932 | ca. 4000   |
| F 2  | 1932 – 1935 | ca. 17000  |
| F 4  | 1934 – 1935 | ca. 7000   |
| F 5  | 1935 – 1937 | ca. 60000  |
| F 7  | 1937 – 1938 | ca. 80000  |
| F 8  | 1939 – 1942 | ca. 50000  |
|  |             | ca. 218000 |

## **DKW Typ P 15 PS (1928–1929)** **DKW Sportwagen Typ PS 600 (1930–1931)**

Das erste DKW-Auto, entwickelt von Dr. Slaby und gebaut im Werk Berlin-Spandau, wurde am 7. Mai 1928 fertiggestellt. Der Wagen besaß einen 600 ccm Zweizylinder-Zweitaktmotor, Hinterradantrieb und eine selbsttragende Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug. Die meisten Fachleute beurteilten ihn von Anfang an recht kritisch, denn der DKW war, gemessen am primitiven Aufbau und der einfachen Ausstattung, relativ teuer, er verbrauchte viel kostspieliges Zweitaktgemisch, der Motor lief laut und unkultiviert, der Verschleiß an Zündkerzen war enorm, und eine lange Lebensdauer traute man dem Auto auch nicht zu. Mit Recht, wie sich bald herausstellte. Dennoch fand der DKW-Wagen erstaunlich viele Käufer, die in der Mehrzahl wohl vom Motorrad kamen und deshalb mit den Besonderheiten und Unarten des Zweitaktmotors vertraut waren. Den DKW Typ P 15 PS gab es zunächst als Zweisitzer-Roadster oder -Cabriolet, jeweils mit seitlichen Einsteckscheiben und herausklappbarer Sitzbank im Heck. Ab etwa Mai 1929 kamen das Drei- und das Viersitzer-Cabriolet hinzu, beide mit festem Türrahmen und Kurbelfenstern.

Ergänzt und gekrönt wurde das Anlaufprogramm durch den Zweisitzer-Sportwagen mit etwas höherer Motorleistung. Unter der langen Haube nahm sich das kleine Motörchen fast lächerlich aus, aber das Auto machte infolge seiner geschickten Formgebung mit rennwagenmäßigem Spitzheck einen unerhört rasanten Eindruck.

**DKW 4 = 8 (1929–1932)**  
**DKW Sonderklasse (1932–1934)**  
**DKW Schwebeklasse (1934–1937)**  
**DKW Sonderklasse (1937–1940)**

Weil der erste DKW motorisch nicht befriedigte, entwickelte man einen V4 Zylinder-Ladepumpenmotor, der mit Druckladung und Schleuderschmierung arbeitete. Zwar geriet damit der Motorlauf etwas weniger lärmhaft, dafür aber ging die Einfachheit des Zweitaktmotors verloren, und unverändert hoch blieben sowohl der Benzin- als auch der Kerzenverbrauch. Überdies kam der Motor leicht zum Kochen, und wenn er im Winter sehr kalt wurde, bedurfte es erheblicher Vorkehrungen, damit er wieder lief. Als erstes Modell der Vierzylinder-Reihe wurde auf der Berliner Automobil-Ausstellung im November 1928 der DKW Typ P 25 PS vorgestellt, dann aber nur in wenigen Exemplaren gebaut. In regelrechter Serie folgte erst 1930 der Typ V 800 mit verringertem Hubraum, woraus aber nicht die erhoffte Verbrauchsminde- rung, sondern bloß ein recht lahmes Temperament resultierte. Man kehrte folglich beim Typ V 1000 wieder zu 1 Liter Hubraum zurück.

Als Zwischentyp lief von März bis Oktober 1932 die erste DKW Sonderklasse (Typ 432), die sich vom Typ V 1000 hauptsächlich durch eine recht gefällige Karosserie unterschied. Im Oktober 1932 erschien die DKW Sonderklasse 1001, technisch und karosseriemäßig im Vergleich zum Typ 432 kaum geändert, aber mit Kotflügelschürzen und fast 10 cm längerem Vorderwagen. Eine technische Notwendigkeit für diese Schönheitsoperation war nicht erkennbar, doch der Wagen gewann dadurch ungemein elegante Proportionen – solange er einigermaßen neu war. Schon die rahmenlosen Sperrholzkarosserien der Vorgängermodelle hingen recht bald durch. Bei der Sonderklasse 1001 war der Bogen im wahrsten Sinn des Wortes überspannt: Früher oder später brachen alle in der Mitte durch oder auseinander, was besonders schlimm war, wenn es anlässlich eines Unfalls passierte.

Im Februar 1934 erschien die DKW Schwebeklasse, welche nicht nur hinten, sondern auch vorn die sogenannte Schwebearchse aufwies, vor allem aber eine monströse »Stromlinien«-Karosserie. Die Schwebeklasse besaß zunächst den Motor des Vormodells, bekam dann ab Januar 1935 zwei Vergaser und ab Juli 1935 mehr Hubraum. Die Schwebeklasse, in Produktion bis April 1937, war in der Karosseriestruktur stabiler als das Vormodell, verfiel aber immer noch viel früher als andere Autos.

Endausführung der großen DKW-Modelle aus dem Werk Berlin-Spandau war die im Februar 1937 herausgebrachte und bis 1940 produzierte Sonderklasse. Sie stimmte im Unterbau und in der Karosserie weitgehend mit dem Wanderer W 24 überein, besaß also ein richtiges Fahrgestell und eine Stahlblechkarosserie. Wichtigstes DKW-typisches Merkmal blieb der Vierzylinder-Ladepumpen-Zweitaktmotor, der all die Jahre her keinen nennenswerten Fortschritt gemacht hatte. Durch ihre solidere Machart und dank des Umstandes, daß die Wehrmacht alle Zweitakter verschmähte, liefen ziemlich viele Sonderklassen auch noch in der Nachkriegszeit. Freilich zogen die allerwenigsten davon noch eine Zweitakt-Gasfahne hinter sich her, denn mit Opel Olympia- oder anderen Motoren waren sie viel sparsamer und angenehmer zu betreiben.

Die letzte DKW Sonderklasse wäre auch ohne Krieg der letzte Vierzylinder-DKW geblieben. Man hatte den ewigen Verdruß mit diesen Autos satt. Der DKW F 9 mit Frontantrieb, Dreizylinder-Zweitaktmotor und Kunststoffkarosserie, der 1940 herauskommen sollte, war nicht nur als Nachfolger für die kleinen, sondern auch für die großen DKWs gedacht. Bei der Auto Union ging man davon aus, daß die Reichs- und Meisterklassen mit dem kommenden Volkswagen kaum mehr würden konkurrieren können. Wenn aber der Nachfolgetyp F 9 so viel mehr Leistung mitbekam, daß er selbst dem Vierzylinder überlegen war, dann hatte letzterer sowieso die Daseinsberechtigung verloren.



|                         | <b>DKW<br/>Typ P 15 PS<br/>1928 – 1929</b>  | <b>DKW Sportwagen<br/>Typ PS 600-Sport<br/>1930 – 1931</b> |
|-------------------------|---|--|
| <b>Motor</b>            | Zweitakt  | Zweitakt   |
| Zylinderzahl            | 2 (Reihe)   | 2 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 74 x 68 mm  | 74 x 68 mm   |
| Hubraum                 | 584 ccm   | 584 ccm  |
| Leistung                | 15 PS bei 3500 U/min  | 18 PS bei 4000 U/min                                       |
| Drehmoment              |   |  |
| Verdichtung             | 1:5,5   | 1:5,7  |
| Vergaser                | 1 Zweistufenvergaser<br>Meco M 2 N  | 1 Doppelhebelvergaser<br>Amal-Spezial                      |
| Ventile                 | Ohne  | Ohne   |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 3 (Kurbelwelle verstärkt)                                  |
| Kühlung                 | Thermosyphon  | Thermosyphon   |
| Schmierung              | Zweitakt-Gemisch 1:25   | Zweitakt-Gemisch 1:25                                      |
| Zündung                 | Batterie  | Batterie   |
| Batterie                | 6 V 45 Ah   | 6 V 60 Ah  |
| Lichtmaschine           | 60 W  | 60 W   |
| Anlasser                | 0,5 PS  | 0,5 PS   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder   | Antrieb auf Hinterräder                                    |
| Kupplung                | 1928: Mehrscheibenkupplung in Öl<br>1929: Einscheibentrockenkupplung  | Einscheibentrockenkupplung                                 |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte                                     |
| Getriebe                | 3 Gang Prometheus   | 3 Gang Prometheus  |
| Synchronisierung        | Ohne  | Ohne   |
| Übersetzungen           | I. 3,06<br>II. 1,75<br>III. 1,00  | I. 3,35<br>II. 1,47<br>III. 1,00                           |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,50  | 5,70   |
| <b>Fahrwerk</b>         | Selbsttragende Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug  |  |
| Vorderradaufhängung     | starr, 1 Querfeder  |  |
| Hinterradaufhängung     | starr, 1 Querfeder  |  |
| Lenkung                 | Schnecke, links   |  |
| Fußbremse               | Mechanisch, 4 Räder   |  |
| Handbremse              | Mechanisch, linkes Vorder- und rechtes Hinterrad  |  |
| Schmierung              | Nippel  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |
| Radstand                | 2590 mm   | 2400 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1100/1100 mm  | 1100/1100 mm   |
| Gesamtmaße              | Zweisitzer 3600 x 1350 x 1600 mm<br>Drei- und Viersitzer 3600 x 1350 x 1700 mm  | 3700 x 1330 x 1200 mm                                      |
| Räder                   | Scheiben  | Drahtspeichen  |
| Reifen                  | 3,50 oder 4,00-26   | 4,00-27  |
| Wendekreis              |   |  |
| Wagengewicht            | Roadster 530 kg<br>Cabriolet 3 oder 4 Sitze 600 kg  | 530 kg   |
| Zuläss. Belastung       | 250 bis 300 kg  | 300 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 80 km/h   | 100 km/h   |
| Verbrauch               | 10 Liter Gemisch  | 10 Liter Gemisch   |
| Kraftstofftank          | 20 Liter (im Motorraum)<br>Ab Mai 1929: 30 Liter (im Motorraum)   | 30 Liter (im Motorraum)                                    |
| <b>Preise</b>           | Roadster 2 (2) Sitze (ab Mai 1928)<br>RM 2300,-<br>Cabriolet 2 (2) Sitze (ab Mai 1928)<br>RM 2500,-<br>Cabriolet 3 Sitze (ab Mai 1929)<br>RM 2800,-<br>Cabriolet 4 Sitze (ab Mai 1929)<br>RM 3200,- | Sport-Zweisitzer offen<br>RM 2500,-                        |

DKW 4 = 8  
Typ P 25 PS  
1929

DKW 4 = 8  
Typ V 800  
1930 – 1931

DKW 4 = 8  
Typ V 1000  
1931 – 1932

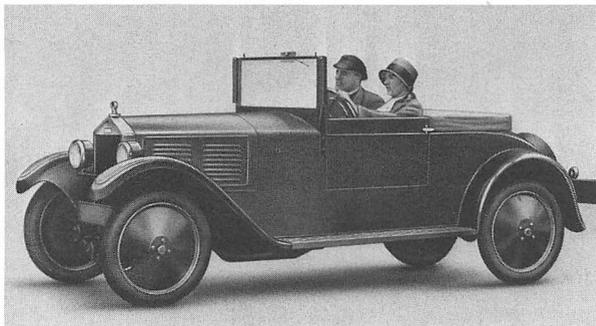
DKW Sonderklasse  
Typ 432  
1932

Zweitakt

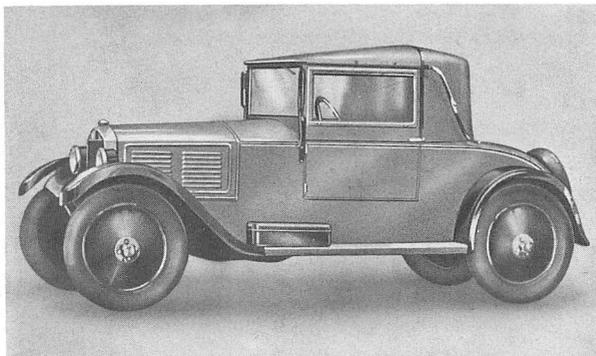
| DKW 4 = 8<br>Typ P 25 PS<br>1929   | DKW 4 = 8<br>Typ V 800<br>1930 – 1931  | DKW 4 = 8<br>Typ V 1000<br>1931 – 1932  | DKW Sonderklasse<br>Typ 432<br>1932  |
|--|--|---|--|
| 68 x 68 mm<br>980 ccm<br>25 PS bei 3200 U/min<br>6,5 mkg bei 2200 U/min<br>1:4,8<br>1 Flachstromvergaser<br>Zenith<br>Ohne<br>2<br>Thermosyphon, 11 Liter Wasser<br>Schleuderschmierung<br>3,5 Liter Öl<br>Batterie<br>6 V 80 Ah<br><br>90 W<br>0,5 PS<br><br>Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br><br>Schalthebel Wagenmitte<br>3 Gang Prometheus<br>Ohne<br>I. 3,06<br>II. 1,75<br>III. 1,00<br><br>5,25 | 4 Arbeits- und 2 Ladepumpen-Zylinder (90°-V-Form)<br>60 x 68 mm<br>782 ccm<br>20 PS bei 3500 U/min<br><br>1:5,5<br>1 Flachstromvergaser<br>Solex FH 26<br>Ohne<br>2<br>Thermosyphon, 11 Liter Wasser<br>Schleuderschmierung<br>3,5 Liter Öl<br>Batterie<br>6 V 45 Ah<br>(auf Trittbrett links)<br>90 W<br>0,5 PS<br><br>Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br><br>Schalthebel Wagenmitte<br>3 Gang Prometheus<br>Ohne<br>I. 3,60<br>II. 2,20<br>III. 1,00<br><br>5,70 | 68 x 68,5 mm<br>990 ccm<br>25 PS bei 3200 U/min<br><br>1:5,2<br>1 Flachstromvergaser<br>Solex FH 26<br>Ohne<br>2<br>Thermosyphon, 11 Liter Wasser<br>Schleuderschmierung<br>3,5 Liter Öl<br>Batterie<br>6 V 75 Ah<br>(auf Trittbrett links)<br>90 W<br>0,5 PS<br><br>Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br><br>Schalthebel Wagenmitte<br>3 Gang Prometheus<br>Ohne<br>I. 3,50<br>II. 1,72<br>III. 1,00<br><br>5,90 | 68 x 68,5 mm<br>990 ccm<br>25 PS bei 3200 U/min<br><br>1:5,9<br>1 Flachstromvergaser<br>Solex FHR 26<br>Ohne<br>2<br>Thermosyphon, 11 Liter Wasser<br>Schleuderschmierung<br>3,5 Liter Öl<br>Batterie<br>6 V 75 Ah<br>(auf Trittbrett links)<br>90 W<br>0,5 PS<br><br>Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br><br>Schalthebel Wagenmitte<br>4 Gang Prometheus<br>Ohne<br>I. 3,68<br>II. 1,80<br>III. 1,00<br>IV. 0,79<br>5,90 |

Selbsttragende Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug  
starr, 1 Querfeder  
starr, 1 Querfeder  
Schnecke, links

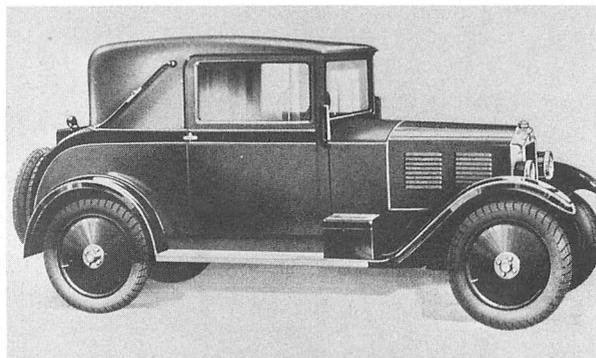
| DKW 4 = 8<br>Typ P 25 PS<br>1929  | DKW 4 = 8<br>Typ V 800<br>1930 – 1931  | DKW 4 = 8<br>Typ V 1000<br>1931 – 1932  | DKW Sonderklasse<br>Typ 432<br>1932   |
|---|--|---|---|
| Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, linkes Vorder-<br>und rechtes Hinterrad<br>Nippel<br><br>2800 mm<br>1100/1200 mm<br>3600 x 1450 x 1620 mm<br><br>Scheiben<br>4,40–26<br><br>780 kg<br><br>350 kg<br>90 km/h<br>10 Liter<br>30 Liter (im Motorraum)<br><br>Limousine 2 Türen<br>RM 3200,- | Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel<br><br>2700 mm<br>1110/1120 mm<br>3680 x 1380 x 1620 mm<br><br>Scheiben<br>4,40–26<br><br>750 kg<br><br>350 kg<br>85 km/h<br>10 Liter<br>30 Liter (im Motorraum)<br><br>Cabrio-Limousine 2 Türen<br>RM 3300,-<br>Cabriolet 2 (2) Sitze<br>RM 3300,- | Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel<br><br>2700 mm<br>1120/1170 mm<br>3680 x 1380 x 1620 mm<br><br>Scheiben<br>4,50–18<br><br>780 kg<br><br>350 kg<br>90 km/h<br>10 Liter<br>30 Liter (im Motorraum)<br><br>Cabrio-Limousine 2 Türen<br>RM 3300,-<br>Cabriolet 2 (2) Sitze<br>RM 3300,-<br>Limousine 2 Türen<br>RM 3300,- | Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel<br><br>2760 mm<br>1120/1170 mm<br>4000 x 1400 x 1650 mm<br><br>Scheiben<br>4,50–18<br>12 Meter<br>800 kg<br><br>350 kg<br>95 km/h<br>11 Liter<br>30 Liter (im Motorraum)<br><br>Cabrio-Limousine 2 Türen<br>RM 3500,- |



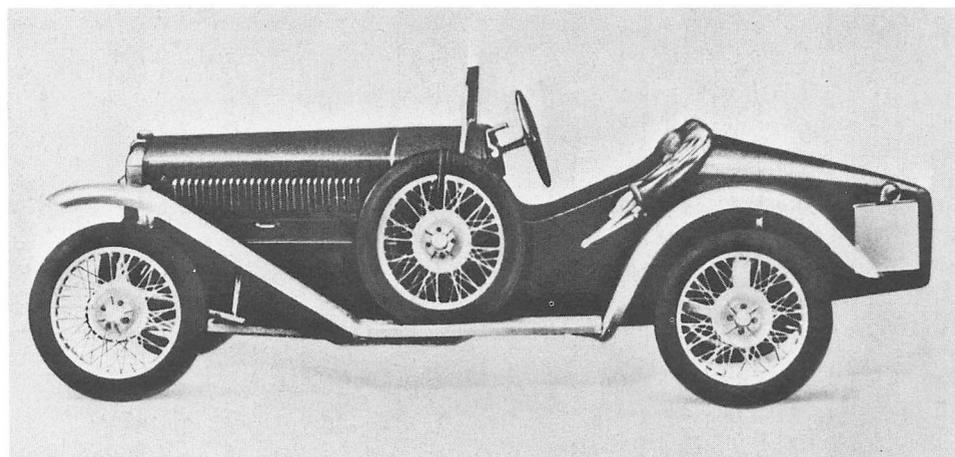
DKW Typ P 15 PS  
Roadster  
1928/29



DKW Typ P 15 PS  
Cabriolet 2 Sitze  
1928/29

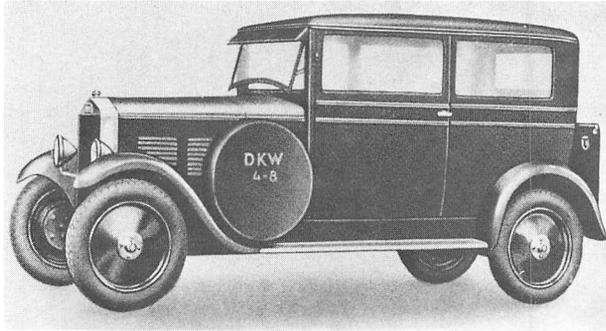


DKW Typ P 15 PS  
Cabriolet 3 oder 4 Sitze  
1929

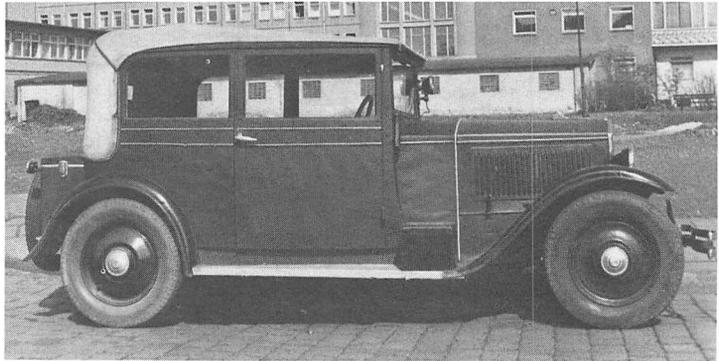


DKW Sportwagen  
Typ PS 600-Sport  
1930/31

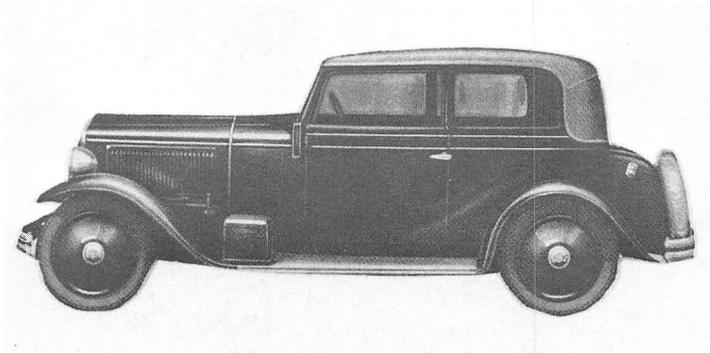
DKW 4 = 8  
Typ P 25 PS  
Limousine 1929/30



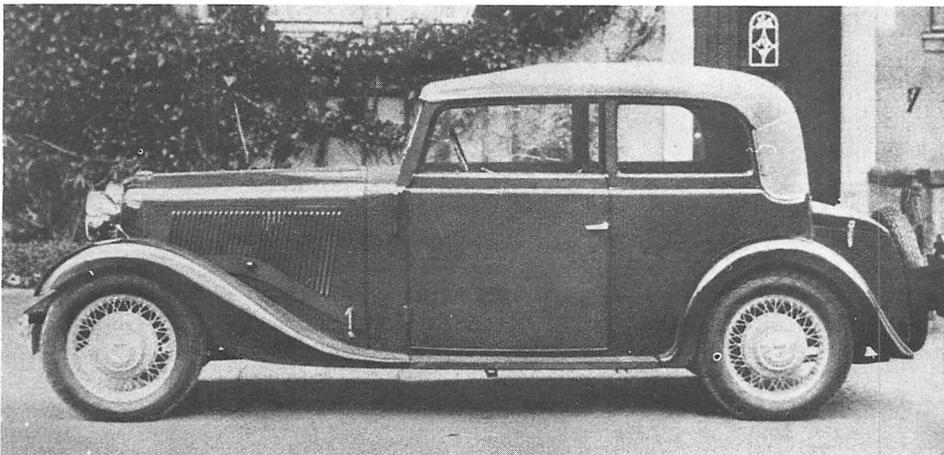
DKW 4 = 8  
Typ V 800 und V 1000  
Cabrio-Limousine 1930-1932  
(Besitzer:  
Verkehrsmuseum Dresden)



DKW Sonderklasse  
Typ 432  
Cabrio-Limousine 1932

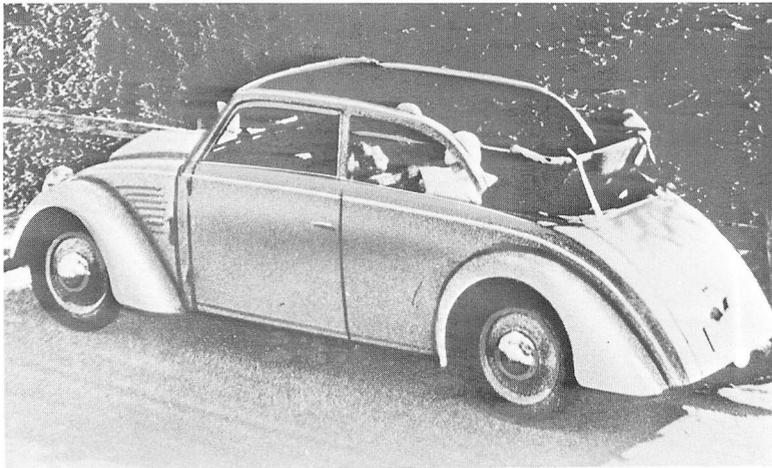


DKW Sonderklasse 1001  
Cabrio-Limousine  
1932-1934

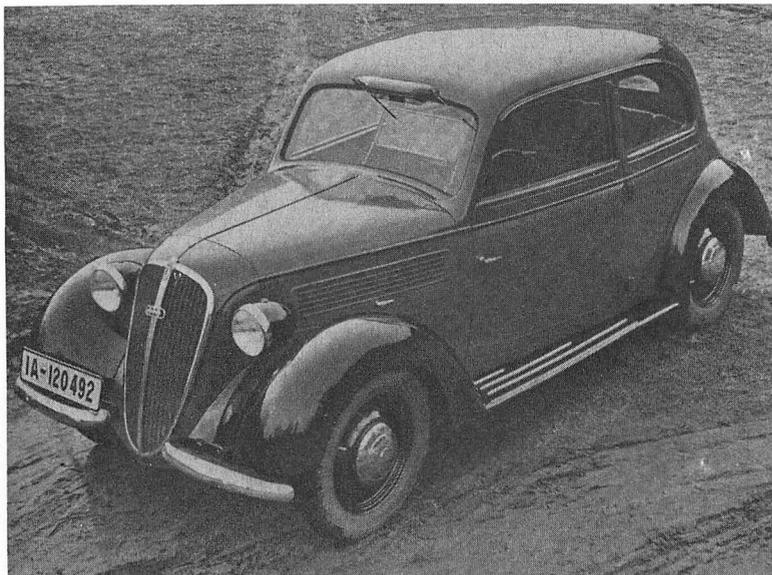




DKW Schwebeklasse Limousine 1934–1937



DKW Schwebeklasse Cabrio-Limousine 1934–1937



DKW Sonderklasse Limousine 1937–1940

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung

Verdichtung  
Vergaser

Ventile  
Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe

Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

**DKW Sonderklasse 1001**  
1932 – 1934

**DKW Schwabeklasse**  
1934 – 1935

**DKW Schwabeklasse**  
1935 – 1937

**DKW Sonderklasse**  
1937 – 1940

Zweitakt

68 x 68,5 mm  
990 ccm  
26 PS bei 3500 U/min

4 Arbeits- und 2 Ladepumpen-Zylinder (90°-V-Form)

68 x 68,5 mm  
990 ccm  
26 PS bei 3500 U/min  
Januar bis Juli 1935:  
30 PS bei 3500 U/min

70 x 68,5 mm  
1054 ccm  
32 PS bei 3800 U/min

1:5,8  
1 Flachstromvergaser  
Solex FH 26 S

1:5,8  
1 Flachstromvergaser  
Solex FH 26 S bzw. (Januar  
bis Juli 1935) 2 Flachstrom-  
vergaser Solex 26 BFH

1:6,0  
2 Flachstromvergaser  
Solex 26 BFH

Ohne  
2

Thermosyphon, 12 Liter Wasser  
Schleuderschmierung, 3,5 Liter Öl  
Batterie  
6 V 75 Ah (im Motorraum)  
90 W  
0,4 PS

Ohne  
2

Thermosyphon, 12 Liter Wasser  
Schleuderschmierung, 4,5 Liter Öl  
Batterie  
6 V 75 Ah (im Motorraum)  
90 W  
0,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang Prometheus  
mit abschaltbarem Freilauf

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang Hurth  
mit abschaltbarem Freilauf

Ohne

I. 4,52

II. 2,40

III. 1,38

IV. 1,00

4,90

Ohne

I. 4,08

II. 2,38

III. 1,47

IV. 1,00

4,88

Selbsttragende Sperrholzkarosserie  
mit Kunstlederbezug

Eng beisammenliegende  
Kastenlängsträger  
Holz-Stahl-Karosserie  
Querlenker oben  
1 Querfeder unten

starr, 1 Querfeder

starr, 1 Querfeder hochliegend (»Schwebeachse«)

starr, 1 Querfeder hochliegend (»Schwebeachse«)

Hydraulisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 250 mm

Schnecke, links  
Hydraulisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 250 mm  
Mechanisch, Karadanwelle  
Nippel

Hydraulisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 225 mm

2850 mm  
1250/1250 mm  
4150 x 1500 x 1560 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
5,00–17

2850 mm  
1300/1250 mm  
4300 x 1590 x 1560 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
5,00–17

2600 mm  
1300/1320 mm  
4150 x 1600 x 1510 mm  
Scheiben  
5,00–17 bzw.  
(ab 1938) 5,25–16

980 kg  
400 kg  
90 km/h  
12 Liter  
35 Liter (im Motorraum)

90 km/h  
12,5 Liter  
35 Liter (im Motorraum)

1000 kg  
400 kg  
95 km/h  
13 Liter  
35 Liter (im Motorraum)

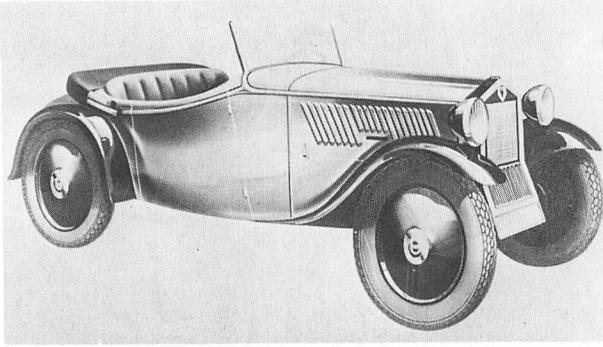
975 kg  
400 kg  
95 km/h  
13 Liter  
40 Liter (im Heck)

**1933** **1934**  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 3100,- RM 3000,-  
Limousine 4 Türen  
RM 3400,- RM 3000,-  
Phaeton  
- RM 3000,-

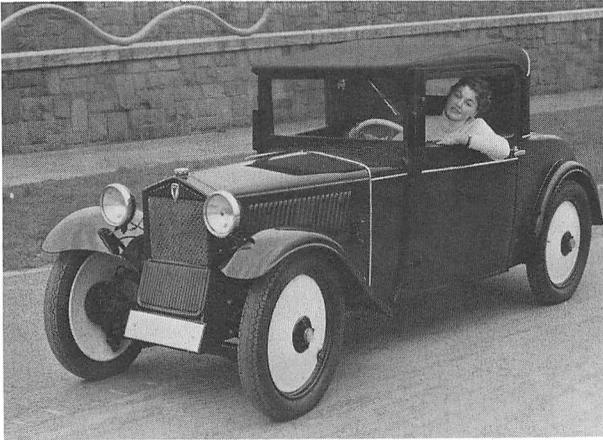
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 3350,-  
Limousine 2 Türen  
RM 3350,-

Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 3000,-  
Limousine 2 Türen  
RM 3000,-

Limousine 2 Türen  
RM 3100,-  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 3200,-



DKW Front  
Typ FA 600 (F 1)  
Roadster 1931/32



DKW Front  
Typ FA 600 (F 1)  
Cabrio 1931/32

### **DKW Front (1931–1932)** **DKW Reichsklasse (1933–1940)** **DKW Meisterklasse (1932–1942)**

Im Oktober 1930 beauftragte Rasmussen das Konstruktionsbüro seiner Audi-Werke, schnellstens einen Kleinwagen mit 500 ccm DKW-Motorradmotor, Vorderradantrieb und Querfeder-Radaufhängungen zu entwickeln. Innerhalb von 6 Wochen sollten nicht nur die Konstruktion, sondern auch bereits drei Versuchswagen fertig sein! Dieses Zeitlimit wurde erstaunlicherweise auf den Tag genau eingehalten. Eine vergleichbare Leistung wäre unter heutigen Verhältnissen völlig unvorstellbar.

Die Versuchswagen liefen überraschend gut, weshalb Rasmussen sofort den Serienbau vorbereiten ließ und das kleine Auto auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1931 der Öffentlichkeit vorstellte. Dort erregte es ungeheures Aufsehen. Publikum und Fachwelt waren begeistert vom netten Aussehen des Wagens, von seiner modernen Technik und vom niedrigen Preis. Als offener Zweisitzer sollte der DKW Front mit 500 ccm-Motor nur 1685 RM kosten. Von diesem Typ FA 500 wurde allerdings kein einziges Exemplar verkauft, denn in die Serie ging nur der Typ FA 600 mit dem größeren Motor. In Inseraten und Prospekten wurde der DKW Front freilich auch im Sommer 1932 noch wahlweise mit 500 oder 600 ccm angeboten, um mit dem niedrigen Grundpreis zu werben.

Vorgesehen hatte man für den kleinen Roadster (2 Sitze + 1 Notsitz) eine Stahlblechkarosserie der Firma Schneider & Korb (Bernsbach), doch wurden davon nur 165 Stück abgenommen. Man ging auch hier zur kunstlederbespannten Holzkarosserie aus dem DKW-Werk Berlin-Spandau über, denn sie war billiger, leichter und geräuschkämpfender. Außerdem waren hier günstigere Voraussetzungen als bei den Vierzylindern gegeben, denn der DKW

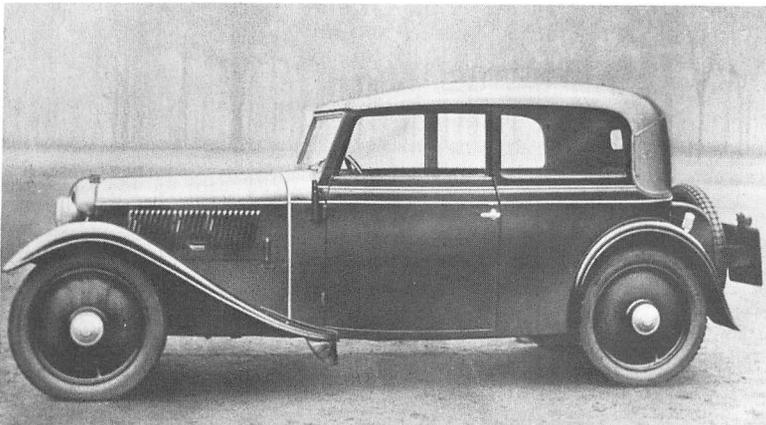
Front besaß ja ein richtiges Rahmenfahrge­stell. Dieses gab es übrigens schon Ende 1931 auch in längerer Ausführung für Viersitzer-Cabrios aus Spandau und Ganzstahl-Limousinen von Ambi-Budd. Letztere gerieten jedoch zu schwer, weshalb es da bei einer Serie von nur 200 Stück blieb. Als Vorläufer des späteren Typs Meisterklasse liefen einige DKW Front bereits versuchsweise als Typ FA 700 mit 700 ccm-Motoren.

Im April 1932 kam zum DKW Front die DKW Meisterklasse 601, noch mit gleichem Motor, aber wiederum verlängertem Radstand und sehr elegant gestalteter Karosserie. Für das Modelljahr 1933 erfolgte der Übergang zum Dreikanal-Zweitakter mit Umkehrspülung, was übrigens während der zehnjährigen Laufzeit dieser Modellreihe in bezug auf den Zweitaktmotor zum einzigen Mal eine nennenswerte Weiterentwicklung brachte. Ab Sommer 1933 gab es nebeneinander die 600 ccm Reichsklasse und die 700 ccm Meisterklasse. Diese Gliederung wurde bis zum Krieg beibehalten, wobei sich die Stückzahlen beider Typen stets in etwa die Waage hielten.

1934 kam der Typ F 4, den es ausschließlich als Meisterklasse mit einer neuen, wiederum sehr geschickt geformten Karosserie gab. Die Reichsklasse lief weiter unverändert als Typ F 2. Beim Typ F 5 erhielten alle Reichs- und Meisterklassen ab 1935 mit dem Zentralkastenrahmen endlich ein stabiles Rückgrat, und die hintere Querverfeder-Aufhängung wurde durch die sogenannte Schwebeachse ersetzt.

Eine vom Publikum sehr beifällig aufgenommene Bereicherung des Programms brachten 1936 das Luxus-Cabriolet mit zwei und 1937 mit vier Sitzen. Die Anlaufserie lieferte die Firma Hornig (Meerane). Die Masse der F 5, F 7 und F 8 Cabriolets stammten von der Karosseriefabrik Baur (Stuttgart), die von 1936 bis 1940 etwa 15000 Stück lieferte, und von den Horch-Werken, die schätzungsweise eine Stückzahl in ähnlicher Größenordnung beigetragen haben dürften. Die F 7 und F 8 Cabriolets beider Firmen unterscheiden sich in gewissen Einzelheiten, woraus der Kenner die jeweilige Herkunft ohne weiteres zu bestimmen vermag. Eine weitere Attraktion des Typ F 5 bot der DKW Front Luxus Sport, ein bestechend aussehender Roadster mit Stahlblechkarosserie. Diese fertigte wiederum Hornig (Meerane). Die Auflage des offenen Zweisitzers war gewiß nicht sehr groß, doch die Zahl von 150, die zuweilen genannt wird, dürfte bei weitem zu niedrig liegen. Tatsächlich werden schätzungsweise wohl etwa 1000 Stück geliefert worden sein.

Beim Typ F 7, der 1937 erschien, erhielten Reichs- und Meisterklasse die gleiche Karosserie, so daß sich beide äußerlich nur noch in der Ausstattung unterschieden. Der F 8 von 1939 hingegen besaß einen breiten Rahmen und eine andere Vorderradaufhängung. Diese Fahrge­stelländerungen gehörten bereits zur Vorbereitung auf den Typ F 9, der 1940 mit Dreizylinder­motor und Kunststoffkarosserie vorgestellt werden sollte. Dessen west- und ostdeutsche Ausgaben, wie sie mit jahrelanger Verspätung nach dem Krieg erschienen, versah man schließlich doch wieder mit einer üblichen Ganzstahlkarosserie.



**DKW Meisterklasse 601**  
**DKW Meisterklasse 701**  
**Typ F 2**  
**Cabrio-Limousine**  
**1932-1934**

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile  
Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine

Zweitakt  
(Zweikanalssystem mit Nasenkolben)  
2 (Reihe)  
74 x 68 mm  
584 ccm  
15 PS bei 3500 U/min  
  
5,5:1  
1 Flachstromvergaser Solex FH 26  
Ohne  
5  
Thermosyphon, 6 Liter Wasser  
Zweitakt-Gemisch 1:25  
6 V 45 Ah (im Motorraum)  
Dynastart 90 W

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Frontantrieb  
Motor-Getriebe-Block quer hinter Vorderachse  
Mehrscheibenkupplung in Öl  
Krückstockschaltung an Armaturentafel  
3 Gang  
Ohne  
I. 3,17  
II. 1,69  
III. 1,00  
2:1 (Doppelkette in Öl)

Übersetzung Motor/Getriebe  
Antriebs-Übersetzung

3,05

3,05

3,26

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
  
Handbremse  
Schmierung

Hilfsrahmen  
(eng beisammenliegende  
U-Profil-Längsträger)  
Roadster 2 Sitze:  
Sperrholzkarosserie mit  
Kunstlederbezug  
Roadster 2-3 Sitze:  
Holz-Stahl-Karosserie  
achslos, 2 Querfedern  
achslos, 2 Querfedern  
Schnecke  
Mechanisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 180 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Daueröler

Hilfsrahmen  
(eng beisammenliegende  
U-Profil-Längsträger)  
Cabrio 2 und 4 Sitze:  
Sperrholzkarosserie mit  
Kunstlederbezug  
Limousine:  
Ganzstahlkarosserie  
achslos, 2 Querfedern  
achslos, 2 Querfedern  
Schnecke  
Mechanisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 180 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Daueröler

Hilfsrahmen  
(eng beisammenliegende  
U-Profil-Längsträger)  
Sperrholzkarosserie mit  
Kunstlederbezug  
  
achslos, 2 Querfedern  
achslos, 2 Querfedern  
Schnecke  
Mechanisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 210 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Nippel

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Wagengewicht  
  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

2100 mm  
1100/1100 mm  
3100 x 1300 x 1250 mm  
  
Scheiben  
3,50-19  
450 kg  
  
250 kg  
75 km/h  
8 Liter Gemisch  
25 Liter (im Motorraum)

2400 mm  
1100/1100 mm  
3400 x 1300 x 1370 bzw.  
(Viersitzer) 1480 mm  
Scheiben  
4,00-19  
Cabrio 2 (2) Sitze 500 kg  
Cabrio-Limousine 580 kg  
Limousine 500 kg  
300 bis 350 kg  
75 km/h  
8 Liter Gemisch  
25 Liter (im Motorraum)

2610 mm  
1100/1100 mm  
3895 x 1480 x 1500 mm  
  
Scheiben  
4,00-19  
12 Meter  
690 kg  
  
320 kg  
75 km/h  
8 Liter Gemisch  
28 Liter (im Motorraum)

**Preise**

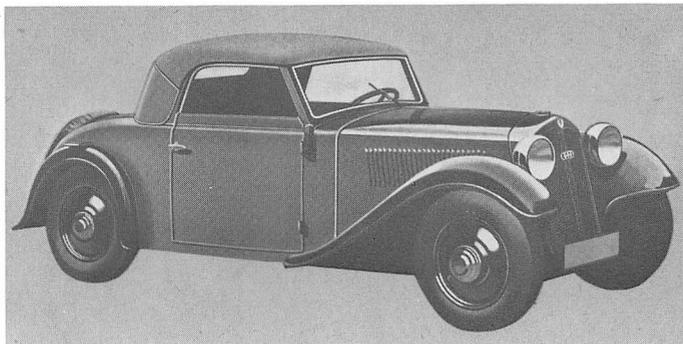
Roadster 2 Sitze (1931/32)  
RM 1750,-  
Roadster 2-3 Sitze (1931/32)  
RM 1825,-

Cabrio 2 (2) Sitze (1931/32)  
RM 1985,-  
Cabrio-Limousine (1932)  
RM 2100,-  
Limousine 2 Türen (1932)  
RM 2400,-

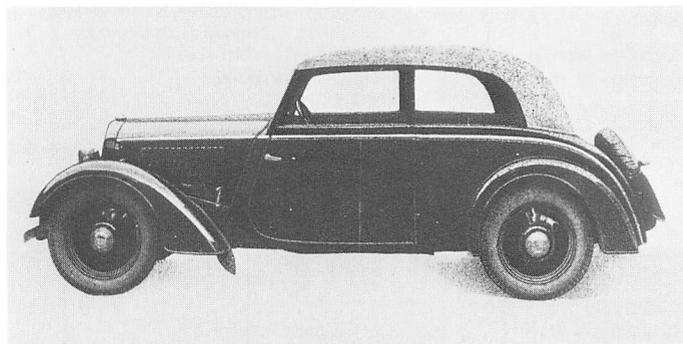
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 2495,-  
Cabrio 2 (2) Sitze (1933)  
RM 2495,-

| DKW Reichsklasse<br>Typ F 2<br>1933 – 1935  | DKW Meisterklasse 701<br>DKW Front Zweisitzer<br>Typ F 2<br>1933 – 1934 (1935)   | DKW Meisterklasse<br>Typ F 4<br>1934 – 1935                     | DKW Front Zweisitzer<br>Typ F 5 K – 600<br>1936    | DKW Reichsklasse<br>Typ F 5 – 600<br>1935 – 1936   |
|---|--|---|--|--|
| <b>Zweitakt</b><br>(Dreikanalsystem mit Umkehrspülung und Flachkolben)  |  |   |  |  |
| 2 (Reihe)<br>74 x 68 mm<br>584 ccm<br>18 PS bei 3500 U/min<br><br>5,7:1   | 2 (Reihe)<br>76 x 76 mm<br>692 ccm<br>20 PS bei 3500 U/min<br>5,8 mkg bei 2300 U/min<br>5,7:1<br>1 Flachstromvergaser Solex 26 BFL<br>Ohne<br>3 x 2<br>Thermosyphon, 8 Liter Wasser<br>Zweitakt-Gemisch 1:25 |   |  | 2 (Reihe)<br>74 x 68 mm<br>584 ccm<br>18 PS bei 3500 U/min<br><br>5,9:1  |
| 6 V 45 Ah (im Motorraum)<br>Dynastart 90 W  | 6 V 60 Ah (im Motorraum)<br>Dynastart 90 W   |   |  | 6 V 45 Ah (im Motorraum)<br>Dynastart 90 W   |
| <b>Frontantrieb</b><br>Motor-Getriebe-Block quer hinter Vorderachse<br>Mehrscheibenkupplung in Öl<br>Krückstockschtaltung an Armaturentafel |  |   |  |  |
| 3 Gang<br>Ohne<br>I. 3,17<br>II. 1,69<br>III. 1,00<br>2:1 (Doppelkette in Öl)<br>3,26   | 3 Gang mit sperrbarem Freilauf<br>Ohne<br>I. 3,17<br>II. 1,69<br>III. 1,00<br>2:1 (Doppelkette in Öl)<br>3,05  |   |  | 3 Gang<br>Ohne<br>I. 3,17<br>II. 1,69<br>III. 1,00<br>2:1 (Doppelkette in Öl)<br>3,26  |
| Hilfsrahmen<br>(eng beisammenliegende<br>U-Profil-Längsträger)<br>Sperrholzkarosserie mit<br>Kunstlederbezug                                |  |   |  | Zentralkastenrahmen<br>Sperrholzkarosserie mit<br>Kunstlederbezug  |
|   | achslos, 2 Querfedern<br>achslos, 2 Querfedern<br>- Schnecke<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 210 mm<br>Mechanisch, Hinterräder   |   |  | achslos, 2 Querfedern<br>starr, 1 Querfeder hochliegend («Schwebeachse»)<br>Schnecke<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 210 mm<br>Mechanisch, Hinterräder |
| Nippel  | Zentral  | Zentral   | Nippel   | Nippel   |
| 2610 mm<br>1100/1100 mm<br>3895 x 1480 x 500 mm   | 2610 mm<br>1110/1220 mm<br>3985 x 1480 x 1500 bzw.<br>3750 x 1450 x 1465 mm  | 2610 mm<br>1110/1220 mm<br>3985 x 1465 x 1500 mm                | 2400 mm<br>1110/1220 mm<br>3450 x 1450 x 1440 mm   | 2610 mm<br>1110/1220 mm<br>3750 x 1430 x 1480  |
| Scheiben<br>4,00–19<br>12 Meter<br>690 kg   | Scheiben oder Drahtspeichen<br>4,00–19 oder 4,50–17<br>12 Meter<br>750 kg<br>Zweisitzer 700 kg   | 4,50–17<br>12 Meter<br>750 kg                                   | Scheiben<br>400–19<br>650 kg                       | Scheiben<br>4,00–19<br>12 Meter<br>700 kg  |
| 350 kg<br>80 km/h<br>7 Liter Gemisch<br>28 Liter (Motorraum)  | 350 kg<br>85 (90) km/h<br>7 Liter Gemisch<br>28 Liter (Motorraum)  | 350 kg<br>85 km/h<br>7 Liter Gemisch<br>28 Liter (Motorraum)    | 80 km/h<br>7 Liter Gemisch<br>28 Liter (Motorraum) | 350 kg<br>80 km/h<br>7 Liter Gemisch<br>28 Liter (Motorraum)   |
| Limousine 2 Türen<br>RM 1865,-<br>Cabrio-Limousine<br>RM 1990,-   | Cabrio-Limousine<br>RM 2495,-<br>Cabrio 2 (2) Sitze<br>RM 2250,-   | Limousine 2 Türen<br>RM 2500,-<br>Cabrio-Limousine<br>RM 2600,- | Cabrio 2 Sitze<br>RM 1750,-                        | Limousine 2 Türen<br>RM 1795,-<br>Cabrio-Limousine<br>RM 1880,-  |

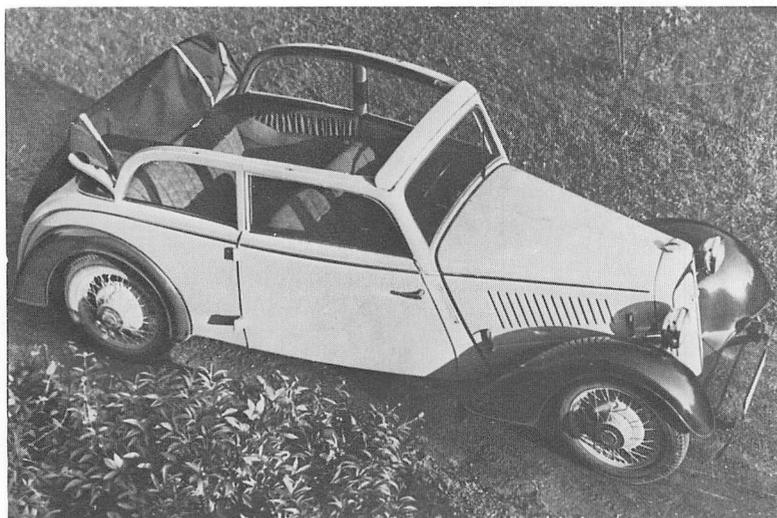
DKW Front Zweisitzer  
Typ F 2  
Cabrio 2 (2) Sitze  
1933-1935



DKW Meisterklasse  
Typ F 4  
Cabrio-Limousine  
1934-1935



DKW Reichsklasse  
Typ F 5 - 600  
Cabrio-Limousine  
1935-1936



DKW Meisterklasse  
Typ F 5 - 700  
Cabrio-Limousine  
1935-1936

**DKW Meisterklasse**  
**Typ F 5 – 700**  
**1935 – 1936**

**DKW Front Luxus Cabriolet**  
**Typ F 5 – 700**  
**1936 – 1937**

**DKW Front Luxus Sport**  
**Typ F 5 K – 700**  
**1936 – 1937**

**Motor**

Zylinderzahl  
 Bohrung x Hub  
 Hubraum  
 Leistung  
 Drehmoment  
 Verdichtung  
 Vergaser  
 Ventile  
 Kurbelwellenlager  
 Kühlung  
 Schmierung  
 Batterie  
 Lichtmaschine

Zweitakt  
 (Dreikanalssystem mit Umkehrspülung und Flachkolben)  
 2 (Reihe)  
 76 x 76 mm  
 692 ccm  
 20 PS bei 3500 U/min  
 5,8 mkg bei 2300 U/min  
 5,9:1  
 1 Flachstromvergaser Solex 30 BFLH/44  
 Ohne  
 3 x 2  
 Thermosyphon, 8 Liter Wasser  
 Zweitakt-Gemisch 1:25  
 6 V 60 Ah (im Motorraum)  
 Dynastart 90 W

**Kraftübertragung**

Kupplung  
 Schaltung  
 Getriebe  
 Synchronisierung  
 Übersetzungen

Frontantrieb  
 Motor-Getriebe-Block quer hinter Vorderachse  
 Mehrscheibenkupplung in Öl  
 Krückstockschaltung an Armaturentafel  
 3 Gang mit sperrbarem Freilauf  
 Ohne  
 I. 3,17  
 II. 1,69  
 III. 1,00  
 2:1 (Doppelkette in Öl)  
 3,05

Übersetzung Motor/Getriebe  
 Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
 Hinterradaufhängung  
 Lenkung  
 Fußbremse  
 Handbremse  
 Schmierung

Zentralkastenrahmen  
 Sperrholzkarosserie mit  
 Kunstlederbezug

Zentralkastenrahmen  
 Holz-Stahl-Karosserie

Zentralkastenrahmen  
 Holz-Stahl-Karosserie

achslos, 2 Querfedern  
 starr, 1 Querfeder hochliegend («Schwebeachse»)  
 Schnecke  
 Mechanisch, 4 Räder  
 Trommel-Ø 210 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Nippel

**Allgemeine Daten**

Radstand  
 Spur vorn/hinten  
 Gesamtabmaße

2610 mm  
 1110/1220 mm  
 3985 x 1465 x 1500 mm

2610 mm  
 1110/1220 mm  
 3995 x 1480 x 1440 mm

2500 mm  
 1110/1220 mm  
 3745 x 1440 x 1410 mm  
 (Höhe mit Verdeck)

Räder  
 Reifen  
 Wendekreis  
 Wagengewicht

Scheiben oder Drahtspeichen  
 4,50–17  
 12 Meter  
 770 kg

Drahtspeichen  
 4,50–17  
 12 Meter  
 Cabriolet 2 Sitze 790 kg  
 Cabriolet 4 Sitze 820 kg

Drahtspeichen  
 4,50–17  
 700 kg

Zuläss. Belastung  
 Höchstgeschwindigkeit  
 Verbrauch/100 km  
 Kraftstofftank

330 kg  
 85 km/h  
 7 Liter Gemisch  
 32 Liter (im Motorraum)

85 km/h  
 7 Liter Gemisch  
 28 Liter (im Motorraum)

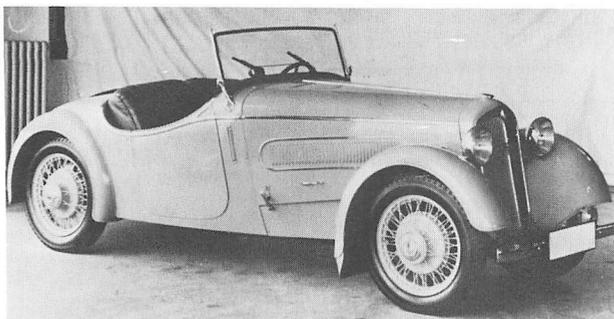
90 km/h  
 7 Liter Gemisch  
 50 Liter (im Motorraum)

**Preise**

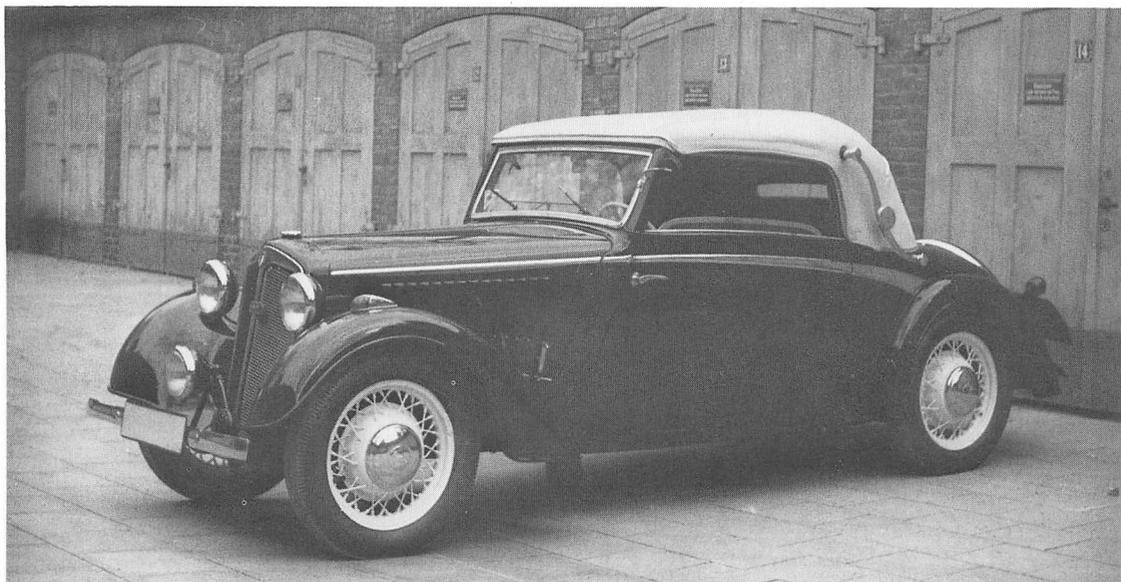
Limousine 2 Türen  
 RM 2350,-  
 Cabrio-Limousine 2 Türen  
 RM 2450,-

Cabriolet 2 Sitze  
 1936/37: RM 3350,-  
 Cabriolet 4 Sitze  
 1937: RM 3500,-

Zweisitzer offen  
 1936 – 1937: RM 3000,-



**DKW Front Luxus Sport**  
Typ F 5 K – 700  
Zweisitzer offen  
1936–1937



**DKW Front Luxus Cabriolet**  
Typ F 5 – 700  
Cabriolet 2 Sitze  
1936–1937  
(Besitzer:  
Ingo Harmann, München)

**DKW Reichsklasse**  
Typ F 7 – 600  
Limousine  
1937–1938



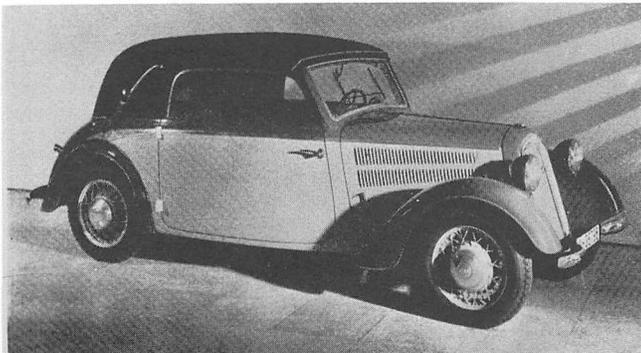
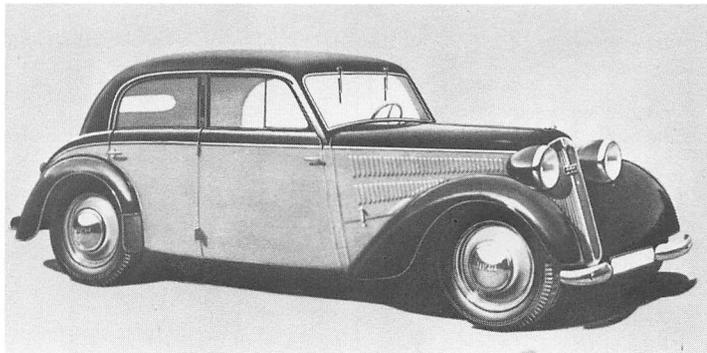
**DKW Meisterklasse**  
Typ F 7 – 700  
Cabrio-Limousine  
1937–1938

|                            | <b>DKW Reichsklasse<br/>Typ F 7 – 600<br/>1937 – 1938</b>  | <b>DKW Meisterklasse<br/>Typ F 7 – 700<br/>1937 – 1938</b>   | <b>DKW Front Luxus Cabriolet<br/>Typ F 7 – 700<br/>1938</b>      |
|----------------------------|--|--|--|
| <b>Motor</b>               | Zweitakt<br>(Dreikanalsystem mit Umkehrspülung und Flachkolben)  |  |  |
| Zylinderzahl               |  | 2 (Reihe)  |  |
| Bohrung x Hub              | 74 x 68 mm   | 76 x 76 mm   | 76 x 76 mm   |
| Hubraum                    | 584 ccm  | 692 ccm  | 692 ccm  |
| Leistung                   | 18 PS bei 3500 U/min   | 20 PS bei 3500 U/min   | 20 PS bei 3500 U/min   |
| Drehmoment                 |  | 5,8 mkg bei 2300 U/min   | 5,8 mkg bei 2300 U/min   |
| Verdichtung                | 5,9:1  | 5,9:1  | 5,9:1  |
| Vergaser                   | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFLH/55   | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFLH/44   | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFLH/44                         |
| Ventile                    | Ohne   | Ohne   | Ohne   |
| Kurbelwellenlager          | 3 x 2  | 3 x 2  | 3 x 2  |
| Kühlung                    | Thermosyphon, 8 Liter Wasser   | Thermosyphon, 8 Liter Wasser   | Thermosyphon, 8 Liter Wasser                                     |
| Schmierung                 | Zweitakt-Gemisch 1:25  | Zweitakt-Gemisch 1:25  | Zweitakt-Gemisch 1:25  |
| Batterie                   | 6 V 45 Ah (im Motorraum)   | 6 V 60 Ah (im Motorraum)   | 6 V 60 Ah (im Motorraum)   |
| Lichtmaschine              | Dynastart 150 W  | Dynastart 150 W  | Dynastart 150 W  |
| <b>Kraftübertragung</b>    | Frontantrieb<br>Motor-Getriebe-Block quer hinter Vorderachse   |  |  |
| Kupplung                   |  | Mehrscheibenkupplung in Öl   |  |
| Schaltung                  |  | Krückstockschaltung an Armaturentafel  |  |
| Getriebe                   | 3 Gang   | 3 Gang<br>mit sperrbarem Freilauf  | 3 Gang<br>mit sperrbarem Freilauf                                |
| Synchronisierung           | Ohne   | Ohne   | Ohne   |
| Übersetzungen              | I. 3,17<br>II. 1,69<br>III. 1,00   | I. 3,17<br>II. 1,69<br>III. 1,00   | I. 3,17<br>II. 1,69<br>III. 1,00                                 |
| Übersetzung Motor/Getriebe | 2:1 (Doppelkette in Öl)  | 2:1 (Doppelkette in Öl)  | 2:1 (Doppelkette in Öl)  |
| Antriebs-Übersetzung       | 3,26   | 3,05   | 3,05   |
| <b>Fahrwerk</b>            | Zentralkastenrahmen<br>Sperrholzkarosserie mit<br>Kunstlederbezug  | Zentralkastenrahmen<br>Sperrholzkarosserie mit<br>Kunstlederbezug  | Zentralkastenrahmen<br>Holz-Stahl-Karosserie                     |
| Vorderradaufhängung        |  | achslos, 2 Querfedern  |  |
| Hinterradaufhängung        |  | starr, 1 Querfeder hochliegend (»Schwebeachse«)  |  |
| Lenkung                    |  | Schnecke   |  |
| Fußbremse                  |  | Mechanisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 210 mm  |  |
| Handbremse                 |  | Mechanisch, Hinterräder  |  |
| Schmierung                 |  | Nippel   |  |
| <b>Allgemeine Daten</b>    |  |  |  |
| Radstand                   | 2610 mm  | 2610 mm  | 2610 mm  |
| Spur vorn/hinten           | 1150/1250 mm   | 1150/1250 mm   | 1150 x 1250 mm   |
| Gesamtmaße                 | 3895 (3985) x 1480 x 1500 mm<br>Cabrio 2 (2) Sitze:<br>3895 (3985) x 1480 x 1440 mm  | 3985 x 1480 x 1500 mm<br>Cabrio 2 (2) Sitze:<br>3985 x 1480 x 1440 mm                                      | 3995 x 1480 x 1440 mm  |
| Räder                      | Scheiben   | Scheiben oder Drahtspeichen  | Drahtspeichen  |
| Reifen                     | 4,00–19  | 4,50–17  | 4,50–17  |
| Wendekreis                 | 12 Meter   | 12 Meter   | 12 Meter   |
| Wagengewicht               | 700 kg   | 750 kg   | Cabriolet 2 Sitze 790 kg<br>Cabriolet 4 Sitze 820 kg             |
| Zuläss. Belastung          | 320 kg   | 350 kg   | 85 km/h  |
| Höchstgeschwindigkeit      | 80 km/h  | 85 km/h  | 85 km/h  |
| Verbrauch/100 km           | 7 Liter Gemisch  | 7 Liter Gemisch  | 7 Liter Gemisch  |
| Kraftstofftank             | 32 Liter (im Motorraum)  | 32 Liter (im Motorraum)  | 32 Liter (im Motorraum)  |
| <b>Preise</b>              | Cabrio 2 Sitze<br>RM 1650,-<br>Limousine 2 Türen<br>RM 1795,-, Spezial RM 1895,-<br>Cabrio Limousine 2 Türen<br>RM 1880,-, Spezial RM 1980,- | Cabrio 2 (2) Sitze<br>RM 2175,-<br>Limousine 2 Türen<br>RM 2350,-<br>Cabrio-Limousine 2 Türen<br>RM 2450,- | Cabriolet 2 Sitze<br>RM 3350,-<br>Cabriolet 4 Sitze<br>RM 3500,- |



Oben links:  
 DKW Meisterklasse  
 Typ F 8 - 700  
 Cabrio 2 (2) Sitze  
 1939

Oben rechts:  
 DKW Front Luxus  
 Typ F 8 - 700  
 Cabriolet 2 Sitze  
 1939



DKW Meisterklasse  
 Typ F 8 - 700  
 Limousine 4 Türen  
 1939  
 (nur für Export)

DKW Front Luxus  
 Typ F 8 - 700  
 Cabriolet 4 Sitze  
 (Karosserie Horch)  
 1939

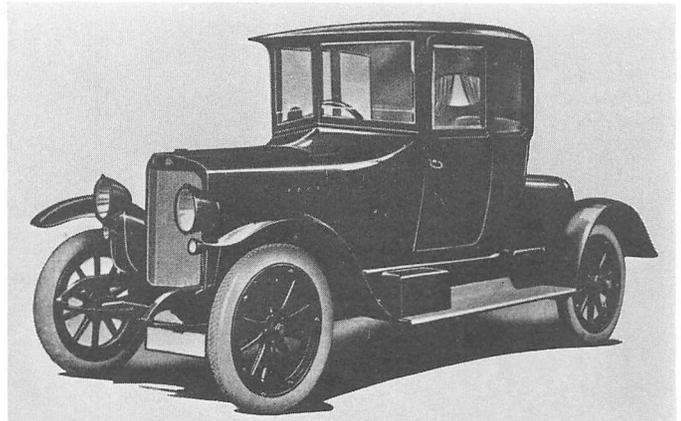
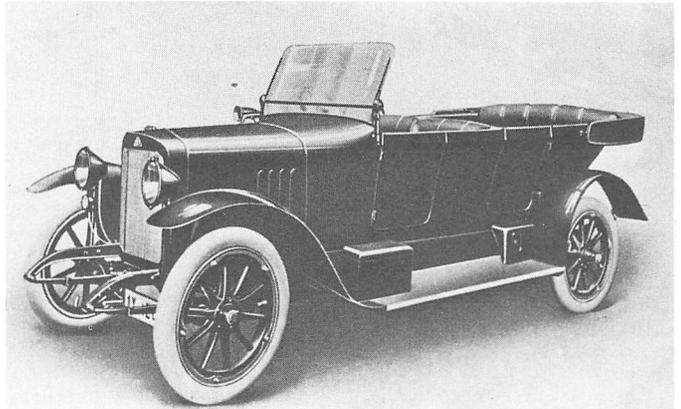


|                            | <b>DKW Reichsklasse</b><br>Typ F 8 – 600<br>1939 – 1940   | <b>DKW Meisterklasse</b><br>Typ F 8 – 700<br>1939 – 1942          | <b>DKW Front Luxus Cabriolet</b><br>Typ F 8 – 700<br>1939 – 1940 |
|----------------------------|---|---|--|
| <b>Motor</b>               | Zweitakt<br>(Dreikanalssystem mit Umkehrspülung und Flachkolben)  |   |  |
| Zylinderzahl               | 74 x 68,5 mm  | 76 x 76 mm  | 76 x 76 mm   |
| Bohrung x Hub              | 589 ccm   | 692 ccm   | 692 ccm  |
| Hubraum                    | 18 PS bei 3500 U/min  | 20 PS bei 3500 U/min  | 20 PS bei 3500U/min  |
| Leistung                   | 5,9 : 1   | 5,8 mkg bei 2300 U/min  | 5,8 mkg bei 2300 U/min   |
| Drehmoment                 | Flachstromvergaser  | 5,9 : 1   | 5,9 : 1  |
| Verdichtung                | Solex 30 BFLH   | 1 Flachstromvergaser  | 1 Flachstromvergaser   |
| Vergaser                   | Ohne  | Solex 30 BFLH   | Solex 30 BFLH  |
| Ventile                    | 3 x 2   | Ohne  | Ohne   |
| Kurbelwellenlager          | 3 x 2   | 3 x 2   | 3 x 2  |
| Kühlung                    | Thermosyphon, 8 Liter Wasser  | Thermosyphon, 8 Liter Wasser                                      | Thermosyphon, 8 Liter Wasser                                     |
| Schmierung                 | Zweitakt-Gemisch 1 : 25   | Zweitakt-Gemisch 1 : 25   | Zweitakt-Gemisch 1 : 25  |
| Batterie                   | 6 V 45 Ah (im Motorraum)  | 6 V 60 Ah (im Motorraum)  | 6 V 60 Ah (im Motorraum)   |
| Lichtmaschine              | Dynastart 150 W   | Dynastart 150 W   | Dynastart 150 W  |
| <b>Kraftübertragung</b>    | Frontantrieb<br>Motor-Getriebe-Block quer hinter Vorderachse<br>Mehrscheibenkupplung in Öl<br>Krückstockschaltung an Armaturentafel |   |  |
| Kupplung                   | 3 Gang  | 3 Gang  | 3 Gang   |
| Schaltung                  |   | mit sperrbarem Freilauf   | mit sperrbarem Freilauf  |
| Getriebe                   | Ohne  | Ohne  | Ohne   |
| Synchronisierung           | I. 3,43   | I. 3,43   | I. 3,43  |
| Übersetzungen              | II. 1,69  | II. 1,69  | II. 1,69   |
|                            | III. 1,00   | III. 1,00   | III. 1,00  |
| Übersetzung Motor/Getriebe | 2 : 1 (Doppelkette in Öl)   | 2 : 1 (Doppelkette in Öl)   | 2 : 1 (Doppelkette in Öl)  |
| Antriebs-Übersetzung       | 3,26  | 3,05  | 3,05   |
| <b>Fahrwerk</b>            | Kastenprofil-Rahmen<br>Sperrholzkarosserie mit<br>Kunstlederbezug   | Kastenprofil-Rahmen<br>Sperrholzkarosserie mit<br>Kunstlederbezug | Kastenprofil-Rahmen<br>Holz-Stahl-Karosserie                     |
| Vorderradaufhängung        | achslos, 1 Querfeder oben, Querlenker unten   |   |  |
| Hinterradaufhängung        | starr, 1 Querfeder hochliegend (»Schwebeachse«)   |   |  |
| Lenkung                    | Zahnstange  |   |  |
| Fußbremse                  | Mechanisch, 4 Räder   |   |  |
|                            | Trommel-Ø 200 mm  |   |  |
| Handbremse                 | Mechanisch, Hinterräder   |   |  |
| Schmierung                 | Nippel  |   |  |
| <b>Allgemeine Daten</b>    |   |   |  |
| Radstand                   | 2600 mm   | 2600 mm   | 2600 mm  |
| Spur vorn/hinten           | 1190/1250 mm  | 1190/1250 mm  | 1190/1250 mm   |
| Gesamtmaße                 | 3900 x 1490 x 1480 mm   | 3990 x 1490 x 1480 mm   | 4000 x 1490 x 1480 mm  |
| Räder                      | Scheiben  | Scheiben oder Drahtspeichen                                       | Drahtspeichen  |
| Reifen                     | 4,00–19   | 5,00–16   | 5,00–16  |
| Wendekreis                 | 12 Meter  | 12 Meter  | 12 Meter   |
| Wagengewicht               | 700 kg  | 750 kg  | Cabriolet 2 Sitze 790 kg<br>Cabriolet 4 Sitze 830 kg             |
| Zuläss. Belastung          | Cabrio 2 (2) Sitze 680 kg   | Cabrio 2 (2) Sitze 710 kg   |  |
| Höchstgeschwindigkeit      | 340 kg  | 370 kg  |  |
| Verbrauch/100 km           | 80 km/h   | 85 km/h   | 85 km/h  |
| Kraftstofftank             | 7 Liter Gemisch   | 7 Liter Gemisch   | 7 Liter Gemisch  |
|                            | 32 Liter (im Motorraum)   | 32 Liter (im Motorraum)   | 32 Liter (im Motorraum)  |
| <b>Preise</b>              |   |   |  |
|                            | Cabrio 2 Sitze  | Cabrio 2 (2) Sitze  | Cabriolet 2 Sitze  |
|                            | RM 1650,-   | RM 2175,-   | RM 3350,-  |
|                            | Limousine 2 Türen   | Limousine 2 Türen   | Cabriolet 4 Sitze  |
|                            | RM 1795,-, Spezial RM 1895,-  | RM 2350,-   | RM 3500,-  |
|                            | Cabrio-Limousine 2 Türen  | Cabrio-Limousine 2 Türen  |  |
|                            | RM 1880,-, Spezial RM 1980,-  | RM 2450,-   |  |

# Dürkopp (bis 1927)

Nikolaus Dürkopp (1842–1918) eröffnete 1867 in Bielefeld eine Werkstatt für die Reparatur und Herstellung von Nähmaschinen. Bereits 1876 war aus dem Handwerksbetrieb eine Fabrik geworden, die Firma Dürkopp & Co. mit 250 Arbeitern. 1883 wurde die Produktion von Fahrrädern hinzugenommen. 1889 wurde das Privatunternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. 1897 begann auch der Automobilbau, dem Nikolaus Dürkopp fortan seine besondere Aufmerksamkeit widmete. Es kam ihm dabei nicht so sehr auf außergewöhnliche Fahrleistungen an. Er wollte vielmehr möglichst solide und dauerhafte Qualitätsautomobile für den Alltagsgebrauch herausbringen. So gewannen die Dürkopp-Wagen einen guten Markenruf, brachten es aber nur zu kleinen Serien. Lediglich der Typ P 8 erlangte auch stückzahlmäßig eine gewisse Bedeutung. Seine Konstruktion hatte Ing. Nikolaus Henzel besorgt. Zusammen mit Ing. Kurt C. Volkhart schuf er auch den Zweiliter-Sportwagen, der von 1925 bis 1927 in Einzelanfertigung gebaut wurde und sowohl wegen seiner Leistung als auch wegen seiner rasanten Form in hohem Ansehen stand. Der Automobilbau von Dürkopp war nach dem ersten Weltkrieg in das Zweigwerk Berlin-Reinickendorf verlegt worden, in welchem früher der Oryx-Wagen hergestellt worden war. Zeitweise beschäftigten die Dürkopp-Werke bis zu 1500 ihrer etwa 6000 Leute im Automobilbau. Er blieb freilich stets ein Verlustgeschäft, das aus den Gewinnen der Nähmaschinen- und Fahrradfabrikation am Leben erhalten wurde. Das konnte aber kein Dauerzustand sein, und so haben die Dürkopp-Werke 1927 den Personenwagen- und 1929 den Lastwagenbau aufgegeben. Heute gehört die Fabrik in Bielefeld, die Industrie-Nähmaschinen und Förderanlagen fertigt, zum Schweinfurter Kugelfischer-Konzern.

Dürkopp 8/24 PS  
Typ P 8  
Tourenwagen 4 Sitze  
1919–1924

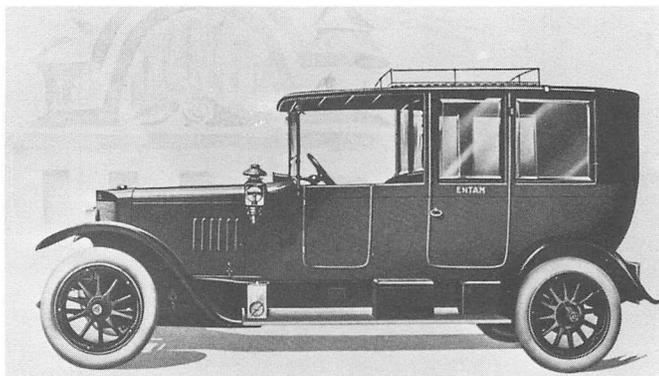


Dürkopp 8/24 PS  
Typ P 8  
Limousine 2 Sitze  
1919–1924

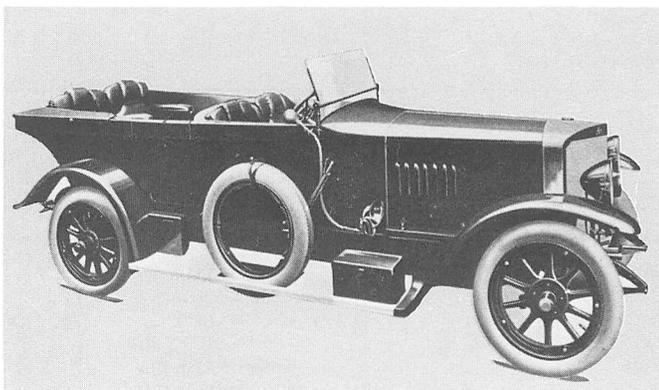


|   | <b>Dürkopp 6/24 PS<br/>Typ EK 6<br/>1913 – 1920</b>   | <b>Dürkopp 8/24 PS<br/>Typ P 8<br/>1919 – 1924</b>  | <b>Dürkopp 8/32 PS<br/>Typ P 8 A<br/>1924 – 1927</b>  |
|---|---|---|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 4 (Reihe)<br>70,7 x 100 mm<br>1540 ccm<br>24 PS<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>2850 mm<br>1250 mm<br>760 x 100 Hochdruck<br>70 km/h  | 4 (Reihe)<br>81,5 x 100 mm<br>2090 ccm<br>24 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen oder innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>2840 mm<br>1250 mm<br>4000 x 1400 x 1800 mm<br>765 x 105 Hochdruck<br>1000 bis 1200 kg<br>70 km/h<br>10 Liter | 4 (Reihe)<br>81,5 x 100 mm<br>2090 ccm<br>32 PS bei 2700 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2988 mm<br>1250 mm<br>4250 x 1600 x 1800 mm<br>775 x 145 Niederdruck<br>Tourenwagen 1300 kg<br>75 km/h<br>11 Liter        |
|   | <b>Dürkopp Sportwagen<br/>Typ P 8 B<br/>1925 – 1927</b>   | <b>Dürkopp 8/40 PS<br/>Typ P 8 C<br/>1926</b>   | <b>Dürkopp 10/30 PS<br/>Typ P 10<br/>1914 – 1922</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 4 (Reihe)<br>79,7 x 100 mm<br>1995 ccm<br>60 PS bei 4000 U/min<br>OHC (Königswelle)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2600 mm<br>1384/1396 mm<br>765 x 105 Hochdruck<br>140 km/h                             | 4 (Reihe)<br>74,5 x 120 mm<br>2100 ccm<br>40 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich schräg stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Links<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3300 mm<br>1360 mm<br>32 x 6,20 Niederdruck<br>Tourenwagen 1400 kg<br>75 km/h<br>11 Liter                                     | 4 (Reihe)<br>91 x 100 mm<br>2600 ccm<br>30 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3285 mm<br>1350 mm<br>4480 x 1650 x 2000 mm<br>820 x 120 Hochdruck<br>Tourenwagen 1400 kg<br>75 km/h<br>15 Liter |
|   | <b>Dürkopp 12/45 PS<br/>Typ P 12<br/>1923 – 1926</b>  | <b>Dürkopp 16/45 PS<br/>Typ P 16<br/>1917 – 1922</b>  | <b>Dürkopp 24/70 PS<br/>Typ P 24<br/>1919 – 1922</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 6 (Reihe)<br>81,5 x 100 mm<br>3130 mm<br>45 PS bei 2500 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3420 mm<br>1350 mm<br>895 x 135 Hochdruck<br>1800 bis 2000 kg<br>80 km/h<br>15 Liter | 4 (Reihe)<br>101 x 130 mm<br>4164 ccm<br>45 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3482 mm<br>1400 mm<br>4700 x 1700 x 2200 mm<br>880 x 125 Hochdruck<br>1500 bis 1800 kg<br>80 km/h<br>20 Liter             | 6 (Reihe)<br>101 x 130 mm<br>6246 ccm<br>70 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3715 mm<br>1400 mm<br>5000 x 1700 x 2250 mm<br>935 x 135 Hochdruck<br>1900 bis 2100 kg<br>100 km/h<br>25 Liter  |

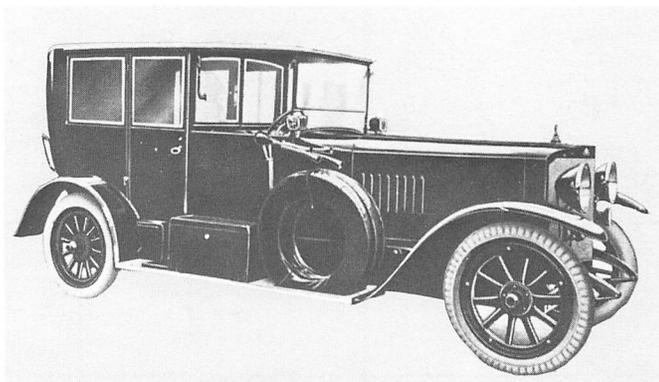
Dürkopp 10/30 PS  
Typ P 10  
Landaulet  
1914–1922



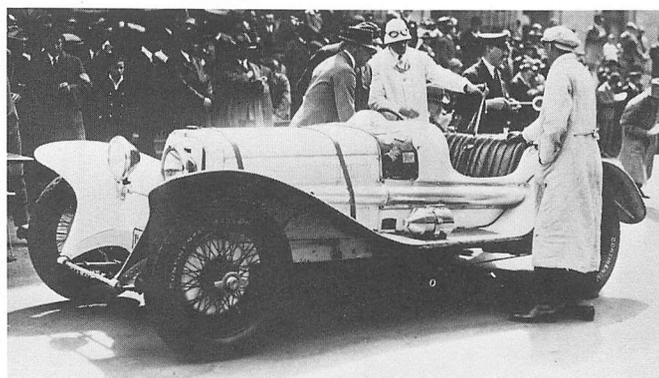
Dürkopp 16/45 PS  
Typ P 16  
Tourenwagen 6 Sitze  
1917–1922



Dürkopp 24/70 PS  
Typ P 24  
Limousine 6 Sitze  
1919–1922

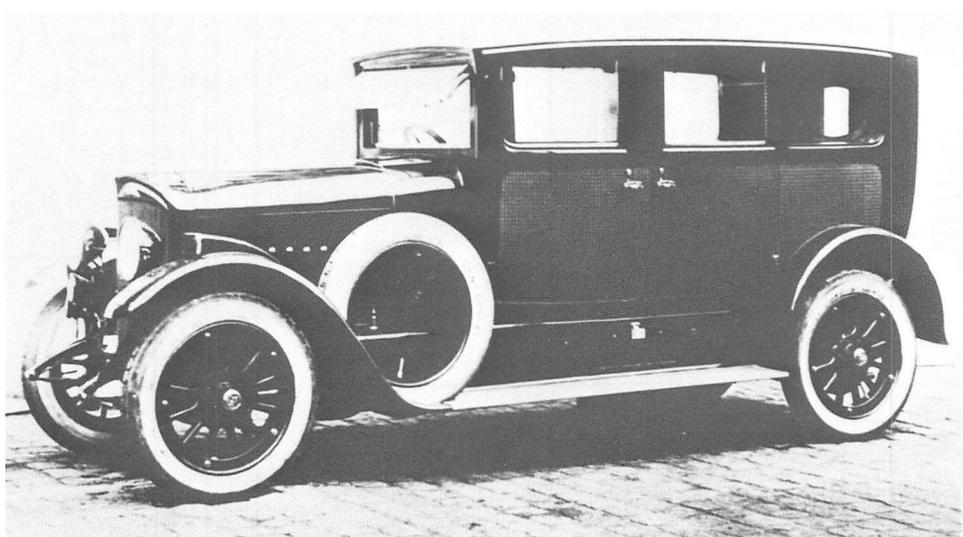


Dürkopp Sportwagen  
Typ P 8 B  
2 Liter, 60 PS  
1925–1927



# Dux (bis 1927)

Die Dux-Automobil-Werke-AG. in Leipzig-Wahren waren 1908 aus der Automobilabteilung der Polyphon-Musikwerke hervorgegangen, die vordem das Polymobil herstellten, einen Lizenz-Nachbau des amerikanischen Oldsmobile Einzylinderwagens. Die Dux-Werke unterstanden zeit ihres Bestehens dem Oberingenieur und späteren Dr.-Ing. e. h. Gustav Schürmann (1872–1962), der auch für die Konstruktion der dort gebauten Personen- und Lastwagen sorgte. Nach dem ersten Weltkrieg beschränkte sich Dux auf zwei Personenwagen-Typen, beide etwa gleich groß und recht repräsentativ. Vor allem der neuere Sechszylinder war ein sehr schöner, von liebevoller Sorgfalt geprägter Entwurf. Doch trotz ihrer allgemein anerkannten Qualität ließen sich die stattlichen Autos nur schleppend verkaufen. Der Vierzylinder war technisch veraltet, der Sechszylinder entschieden zu teuer. Sie verschwanden, als 1927 die Presto-Werke den Betrieb übernahmen. Diese wiederum gingen bereits ein Jahr später in den Besitz der NAG über, und die einstige Fabrikationsstätte der Dux-Wagen wurde schließlich zum Zweigwerk Leipzig von Büssing-NAG, wo weiterhin unter Leitung von Direktor Schürmann, die kleineren Lastwagen dieser Marke entstanden.



Dux 17/60 PS  
Typ R  
Pullman-Limousine  
1922



|                       | Dux 17/50 PS<br>Typ S<br>1917 – 1926 | Dux 17/60 PS<br>Typ R<br>1923 – 1927                               |
|-----------------------|--------------------------------------|--|
| Zylinderzahl          | 4 (Reihe)                            | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub         | 100 x 140 mm                         | 82 x 140 mm  |
| Hubraum               | 4396 ccm                             | 4433 ccm   |
| Leistung              | 50 PS bei 1800 U/min                 | 60 PS bei 1800 U/min   |
| Ventile               | Seitlich stehend                     | Seitlich schräg stehend  |
| Kupplung              | Lederkonuskupplung                   | Einscheibentrockenkupplung   |
| Getriebe              | 4 Gang                               | 4 Gang   |
| Schaltung             | Rechts innen                         | Rechts innen   |
| Fußbremse             | Mechanisch, Kardanwelle              | 1. Pedal: Mechanisch, 4 Räder<br>2. Pedal: Mechanisch, Kardanwelle |
| Radstand              | 3500 mm                              | 3555 mm  |
| Spur                  | 1420/1400 mm                         | 1420/1400 mm   |
| Wagengewicht          | Tourenwagen 1720 kg                  | Tourenwagen 1850 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit | 100 km/h                             | 110 km/h   |
| Preis                 | RM 13 200,-                          | RM 22 000,-  |

# Elite (bis 1929)

Aus der kleinen Firma Lüders KG., die Bootsmotoren und auch ein paar Kleinwagen herstellte, wurde im Februar 1914 die Elite-Motoren-Werke AG. und 1916 die Elite-Werke AG. in Brand-Erbisdorf (Sachsen). 80 % des Kapitals gehörten Kommerzienrat Georg Günther, bis dahin Vorstandsmitglied der von ihm gegründeten Presto-Werke in Chemnitz und nun bis 1928 Vorstandsvorsitzer der Elite-Werke AG., sowie J. S. Rasmussen, der damit zum ersten Mal als Autoindustrieller in Erscheinung trat. Elite baute außer Nutzfahrzeugen stets Qualitätswagen der oberen Mittelklasse, die sich zwar bis 1925 einigermaßen gut verkauften, aber

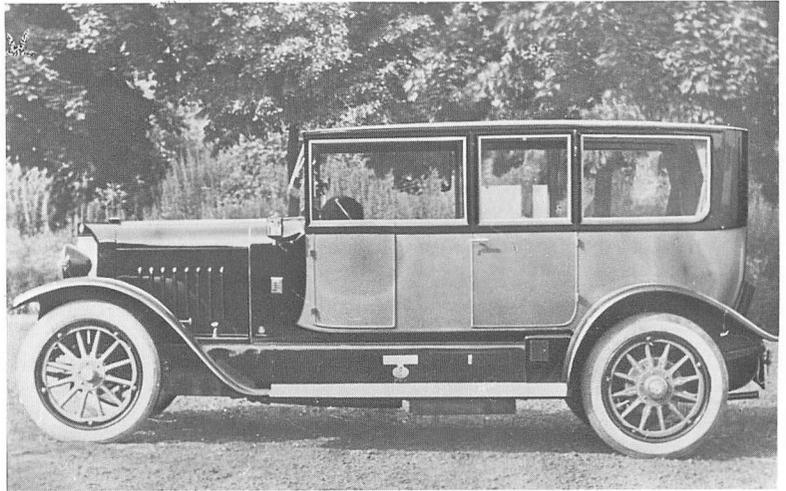
|   | <b>Elite E 10<br/>10/36 PS<br/>1913 – 1923</b>  | <b>Elite E 12<br/>12/40 PS<br/>1919 – 1923</b>   | <b>Elite E 12<br/>12/40 PS<br/>1924 – 1926</b>  |
|---|---|--|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 4 (Reihe)<br>77,15 x 140 mm<br>2617 ccm<br>38 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3175 mm<br>1400 mm<br>4480 x 1850 x 1850 mm<br>820 x 120 mm<br>Tourenwagen 1750 kg<br>75 km/h<br>12 Liter | 4 (Reihe)<br>84,4 x 140 mm<br>3130 ccm<br>40 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3175 mm<br>1400 mm<br>4480 x 1850 x 1850 mm<br>820 x 120 mm<br>Tourenwagen 1750 kg<br>80 km/h<br>14 Liter | 4 (Reihe)<br>84,4 x 140 mm<br>3130 ccm<br>40 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3415 mm<br>1400 mm<br><br>880 x 120 mm<br>Tourenwagen 2000 kg<br>75 km/h<br>15 Liter |
|   | <b>Elite S 18 Sportwagen<br/>18/96 PS<br/>1925 – 1926</b>   | <b>Elite S 18 Sportwagen<br/>18/90 PS<br/>1927</b>   | <b>Elite S 10<br/>10/50 PS<br/>1926</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 6 (Reihe) / 2 Vergaser<br>84,4 x 140 mm<br>4708 ccm<br>96 PS bei 2800 U/min<br>Hängend (OHV)<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3400 mm<br>1400 mm<br>895 x 135 mm<br>1900 kg<br>130 km/h<br>20 Liter                                | 6 (Reihe) / 2 Vergaser<br>84,4 x 140 mm<br>4708 ccm<br>90 PS bei 2800 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3400 mm<br>1400 mm<br>895 x 135 mm<br>1900 kg<br>120 km/h<br>20 Liter                            | 6 (Reihe)<br>72 x 107 mm<br>2613 ccm<br>50 PS bei 2250 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3010 mm<br>1420 mm<br><br>32 x 6,20 Niederdruck<br>Tourenwagen 1900 kg<br>85 km/h<br>16 Liter |

niemals nennenswerten Gewinn einbrachten. Bei Kriegsende arbeiteten 1300 Leute im Werk Brand-Erbisdorf, 1925 waren es 3500, von da an sank die Zahl bis 1929 auf 450 Beschäftigte. Insgesamt produzierte Elite etwa 3000 Personen- und schätzungsweise 1000 Lastwagen. Daß der Marke ein dauerhafter Erfolg versagt blieb, lag hauptsächlich an der verfehlten Typenpolitik, deren Unsicherheit aus der Vielzahl von Typen gleicher Größenordnung hervorgeht. Den Niedergang der Firma hielt auch die Gebr. Opel GmbH (Rüsselsheim) nicht auf, welche 1928 die Aktienmehrheit erwarb und im Werk Brand-Erbisdorf zeitweise das damalige Opel-Motorrad bauen ließ. Schon 1929 zogen sich die Gebrüder Opel unter Hinnahme erheblicher Verluste von der Elite AG. wieder zurück, was das Ende des Unternehmens bedeutete. Das Werk lag jahrelang still, bis es 1935 von J. S. Rasmussen übernommen wurde, der dort Teilefertigungen für die Auto Union aufnahm.

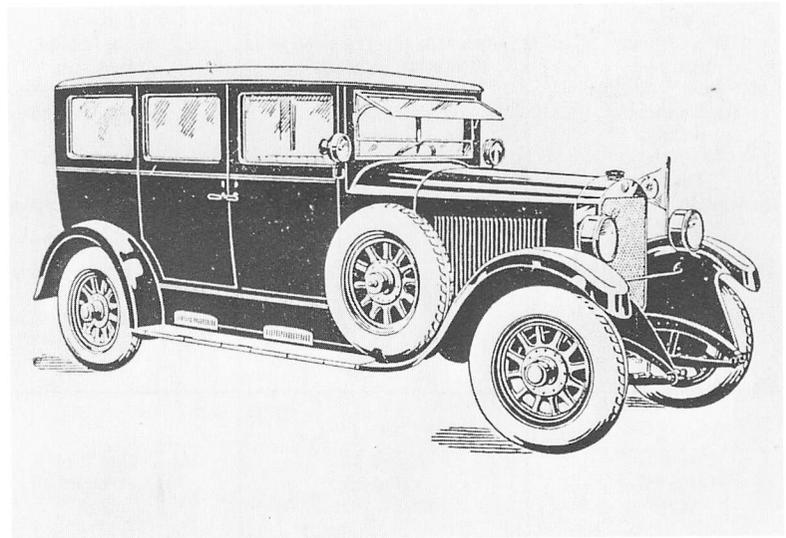
|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <p><b>Elite E 15<br/>15/50 PS<br/>1919 – 1925</b></p>  | <p><b>Elite E 18 (18/65 PS)<br/>Elite E 20<br/>Elite E 24<br/>1919–1921</b></p>  | <p><b>Elite S 18<br/>18/55 PS<br/>1921 – 1923</b></p>   | <p><b>Elite S 18<br/>18/70 PS<br/>1923 – 1927</b></p>  |
| <p>4 (Reihe)<br/>90 x 150 mm<br/>3800 ccm<br/>30 PS bei 1900 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Außen rechts<br/>Rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>3300 mm<br/>1400 mm<br/>4600 x 1850 x 1850 mm<br/>880 x 125 mm<br/>Tourenwagen 1850 kg<br/>90 km/h<br/>16 Liter</p> | <p>4 (Reihe)<br/>100 x 150, 105/110 x 160 mm<br/>4710, 5340 und 6020 ccm<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Außen rechts<br/>Rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle</p>   | <p>6 (Reihe)<br/>84,4 x 140 mm<br/>4708 ccm<br/>55 PS bei 1950 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Außen rechts<br/>Rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>3550 mm<br/>1400 mm<br/>4850 x 1800 x 1850 mm<br/>880 x 135 mm<br/>Tourenwagen 1850 kg<br/>100 km/h<br/>18 Liter</p> | <p>6 (Reihe)<br/>84,4 x 140 mm<br/>4708 ccm<br/>70 PS bei 2500 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Innen rechts<br/>Rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>3700 mm<br/>1400 mm<br/>4950 x 1800 x 2000 mm<br/>895 x 135 oder 34 x 7,30<br/>Pullmann-Limousine 2500 kg<br/>100 km/h<br/>18 Liter</p> |
| <p><b>Elite S 12<br/>12/55 PS<br/>1926</b></p>   | <p><b>Elite S 12<br/>12/50 PS<br/>1927 – 1928</b></p>  | <p><b>Elite S 14<br/>14/60 PS<br/>1928</b></p>  | <p><b>Elite S14<br/>14/60 PS<br/>1929</b></p>  |
| <p>6 (Reihe)<br/>77 x 112,4 mm<br/>3130 ccm<br/>55 PS bei 2250 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>3300 mm<br/>1420 mm<br/>32 x 6,20 Niederdruck<br/>Tourenwagen 1900 kg<br/>95 km/h<br/>17 Liter</p>                           | <p>6 (Reihe)<br/>75 x 118 mm<br/>3128 ccm<br/>50 PS bei 2250 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>3450 mm<br/>1450 mm<br/>4680 x 1800 x 2000 mm<br/>32 x 6,20 Niederdruck<br/>Tourenwagen 1900 kg<br/>95 km/h<br/>17 Liter</p> | <p>6 (Reihe)<br/>81 x 118 mm<br/>3650 ccm<br/>60 PS bei 2000 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Links<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>3520 mm<br/>5260 x 1800 x 1920 mm<br/>6,00–20<br/>Pullmann-Limousine 2500 kg<br/>80 km/h<br/>18 Liter</p>                          | <p>6 (Reihe)<br/>79,4 x 125 mm<br/>3690 ccm<br/>60 PS bei 2000 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Links<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>3520 mm<br/>5260 x 1800 x 1920 mm<br/>6,00–20<br/>Pullman-Limousine 2500 kg<br/>80 km/h<br/>18 Liter</p>  |



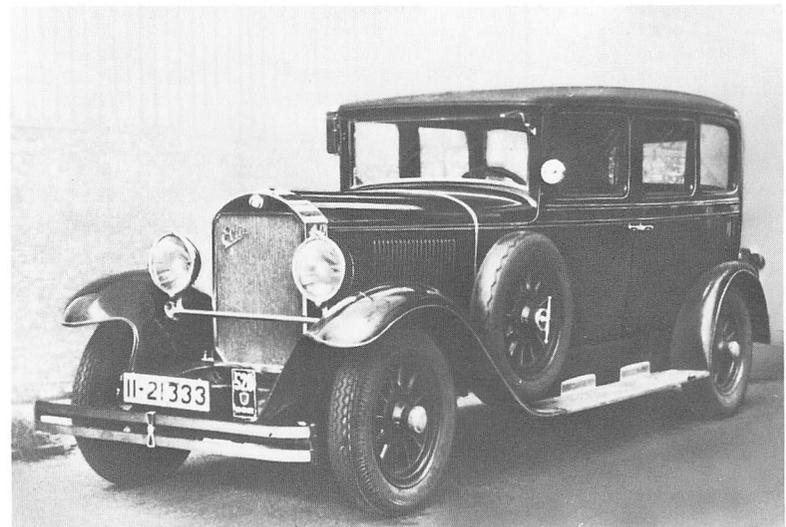
Elite 12/40 PS  
Typ E 12  
Limousine 1924



Elite 10/50 PS  
Typ S 10  
Limousine 1926



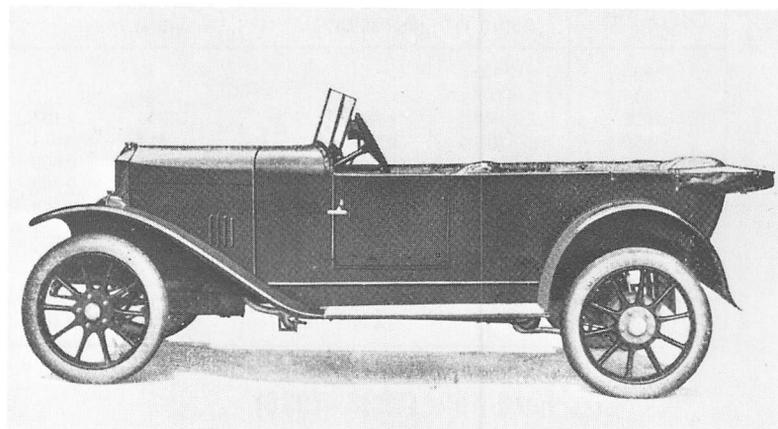
Elite 14/60 PS  
Typ S 14  
Limousine 1929



# Faun (1921–1928)

Die Faun-Werke in Nürnberg, damals wie heute wohlbekannt als Hersteller von Lastwagen, Kommunal- und Sonderfahrzeugen, produzierten in den zwanziger Jahren auch Personenwagen. Schon die Fahrzeugfabrik Ansbach, aus welcher die Faun-Werke hervorgegangen sind, fertigte von 1910 bis 1914 ein kleines Auto namens »Kauz«, das nun die Grundlage für die Entwicklung des Faun Personenwagens abgab. Der Faun 6/22 PS Typ K 1 erschien auf der Berliner Automobil-Ausstellung im September 1921, wurde aber, wenn überhaupt, nur in geringer Stückzahl geliefert. Mit dem Faun 6/24 PS Typ K 2 begann 1924 die Serienproduktion, nachdem hierfür durch den Erwerb der Nürnberger Karosseriefabrik Estelmann & Co. eine wesentliche Voraussetzung geschaffen war. Der Faun 6/24 PS erwies sich als sehr brauchbares Alltagsautomobil sportlichen Charakters und führte sich dementsprechend gut ein. Der Typ K 3 hingegen, der 1926 herauskam, fand weniger Anklang als sein Vorgänger, weshalb die Faun-Werke im Jahr 1928 auf dessen weitere Produktion verzichteten. Etwa 1500 Faun Personenwagen dürften insgesamt hergestellt worden sein.

Faun 6/24 PS  
Typ K 2  
1924–1926



|                       | Faun 6/24 PS<br>Typ K 2<br>1924 – 1926                                   | Faun 6/30 PS<br>Typ K 3<br>1926 – 1928                               |
|-----------------------|--|--|
| Zylinderzahl          | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub         | 64 x 110 mm  | 67 x 110 mm  |
| Hubraum               | 1405 (Steuer 1387) ccm   | 1550 ccm   |
| Leistung              | 24 PS bei 2500 U/min   | 30 PS bei 2700 U/min   |
| Ventile               | OHC (Königswelle)  | OHC (Königswelle)  |
| Getriebe              | 3 Gang   | 3 Gang   |
| Schaltung             | Mitte  | Mitte  |
| Lenkung               | Rechts oder links  | Links  |
| Fußbremse             | Mechanisch, Hinterräder bzw.<br>(1925 auf Wunsch, 1926 in Serie) 4 Räder | Mechanisch, 4 Räder  |
| Radstand              | 2850 mm  | 2850 mm  |
| Spur                  | 1350 mm  | 1350 mm  |
| Gesamtmaße            | 2860 x 1520 x 1800 mm  | 3700 x 1620 x 1780 mm  |
| Reifen                | 765 x 105 Hochdruck oder<br>775 x 145 Niederdruck<br>Tourenwagen 1100 kg | 730 x 130 Niederdruck<br>Tourenwagen 1150 kg<br>Limousine 1250 kg    |
| Wagengewicht          | 80 km/h<br>8 Liter   | 82 km/h<br>8,5 Liter   |
| Höchstgeschwindigkeit | Tourenwagen RM 7600,-  | Zweisitzer RM 6400,-<br>Tourenwagen RM 6500,-<br>Limousine RM 7300,- |
| Verbrauch/100 km      |  |  |
| Preis                 |  |  |

# Ford (ab 1933)

Vorgeschichte der Kölner Ford-Werke siehe Seite 411. Produktionsbeginn Mai 1931. Nachdem rein deutsche Fertigung erreicht ist, tragen ab August 1933 alle Vierzylinder-Modelle und ab Mitte 1935 auch der V8 das Markenzeichen »Ford – Deutsches Erzeugnis«. Belegschaft wuchs von anfangs 1000 bis 1938 auf etwa 2500 Beschäftigte. Kapazität der Kölner Ford-Werke damaligen Umfangs nunmehr voll ausgenutzt, weshalb bei Ambi-Budd in Berlin-Johannisthal ein Montagebetrieb eingerichtet wurde, der ab 2. Januar 1939 arbeitete. Fertiggestellt wurden dort alle Ford V8-Modelle, auch der schwere Einheits-Pkw für die Wehrmacht. 1942 lief die Personenwagen-Produktion der deutschen Ford-Werke aus, während Lastwagen bis zum Kriegsende gebaut wurden.

| Ford – Deutsches Erzeugnis<br>Personenwagen-Produktion in Deutschland |                    |                     |        |                     |        |       |       |           |         |
|---|--------------------|---------------------|--------|---------------------|--------|-------|-------|-----------|---------|
|   | Köln<br>(Modell Y) | Eifel<br>(Modell C) | Taunus | Rheinland<br>(40/4) | V8–48  | V8–52 | V8–92 | s. E. Pkw |         |
| 1933  | 2 453              |                     |        | 2                   |        |       |       |           | 2 455   |
| 1934  | 4 909              |                     |        | 2 959               |        |       |       |           | 7 868   |
| 1935  | 2 688              | 1 483               |        | 2 200               | 2 187  |       |       |           | 8 558   |
| 1936  | 1 071              | 8 521               |        | 414                 | 3 074  |       |       |           | 13 080  |
| 1937  |                    | 18 431              |        |                     | 3 608  |       |       |           | 22 039  |
| 1938  |                    | 21 682              | 1      |                     | 2 762  | 63    |       |           | 24 508  |
| 1939  |                    | 11 163              | 4 008  |                     | 2 936  | 30    | 17    | 64        | 18 218  |
| 1940  |                    | 215                 | 2 942  |                     | 224    |       | 381   | 1 072     | 4 834   |
| 1941  |                    |                     | 108    |                     | 10     |       | 44    | 765       | 927     |
| 1942  |                    |                     | 41     |                     |        |       |       |           | 41      |
|   | 11 121             | 61 495              | 7 100  | 5 575               | 14 801 | 93    | 442   | 1 961     | 102 528 |

## Ford Köln (1933–1936)

Im August 1932 stellten die englischen Ford-Werke den bei ihnen konstruierten und entwickelten Einliter-Kleinwagen vor. Die deutschen Ford-Werke brachten das Modell Y, auch Modell 19 genannt, mit der offiziellen Bezeichnung »Ford Köln« erstmalig zur Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933. Neben der aus England übernommenen Limousine zeigten sie zwei Cabriolets mit deutschen Karosserien, die sich durch größere Breite und gute Ausstattung auszeichneten, aber auch etwas plump aussahen und ziemlich teuer waren. Der kleine Ford wurde vom deutschen Publikum eher mit Zurückhaltung aufgenommen, weil er angesichts der damaligen Begeisterung für so aktuelle Errungenschaften wie Schwingachsen, Frontantrieb und Tiefrahmen doch zu konservativ erschien. Die Kölner Ford-Werke bauten den Wagen anfangs noch mit Hilfe englischer Zulieferungen, ab August 1933 aber als »Deutsches Erzeugnis«. Ab Modell 1934 Kotflügelschürzen und Wegfall des Trittbretts. 1934/35 wurde eine besonders billige Cabrio-Limousine mit kunstlederbezogener Holzkarosserie als »Wagen für Jedermann« angeboten. Die Produktion des Ford Köln lief bis etwa Mitte 1936. Immerhin sah man Wagen dieses Modells gelegentlich noch bis Anfang der fünfziger Jahre im normalen Straßenverkehr.

## Ford Rheinland (1934–1936)

Der Ford Rheinland (Modell 40/4, auch Modell B-112) war für den deutschen Markt der Nachfolger des Ford Modell B (siehe Seite 411). Motor und Fahrgestell wurden ohne wesentliche Änderung vom amerikanischen Original übernommen, aber mit deutschen Aufbauten eigener Form versehen. Der Ford Rheinland mit seiner für hiesige Begriffe inzwischen recht altväterlichen Technik galt als robustes Arbeitspferd, bevorzugt hauptsächlich von Handwerkern und Geschäftsleuten, kaum geschätzt hingegen von ambitionierten Autoliebhabern.

**Ford Köln**  
**(4/21 PS, Modell Y)**  
**1933 – 1936**

**Ford Rheinland**  
**(13/50 PS, Modell 40/4)**  
**1934 – 1936**

**Motor**

Zylinderzahl 4 (Reihe)  
Bohrung x Hub 56,6 x 92,5 mm  
Hubraum 921 ccm  
Leistung 21 PS bei 3500 U/min  
Drehmoment  
Verdichtung 1:6,2  
Vergaser 1 Fallstromvergaser Solex  
Ventile Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Novotext-Stirnräder  
3  
Kurbelwellenlager  
Kühlung Thermosyphon, 7 Liter Wasser  
Schmierung Druckumlauf, 2,5 Liter Öl  
Batterie 6 V 80 Ah (im Motorraum)

Zylinderzahl 4 (Reihe)  
Bohrung x Hub 98,4 x 108 mm  
Hubraum 3285 (Steuer 3236) ccm  
Leistung 50 PS bei 2800 U/min  
Drehmoment 17,8 mkg bei 1500 U /min  
Verdichtung 1:4,6  
Vergaser 1 Flachstromvergaser Solex  
Ventile Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Novotext-Stirnräder  
3  
Kurbelwellenlager  
Kühlung Pumpe, 13 Liter Wasser  
Schmierung Druckumlauf, 5 Liter Öl  
Batterie 6 V 80 Ah

**Kraftübertragung**

Kupplung Antrieb auf Hinterräder  
Schaltung Einscheibentrockenkupplung  
Getriebe Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
Synchronisierung II – III  
Übersetzungen I. 3,40  
II. 1,96  
III. 1,00  
Antriebs-Übersetzung 5,50 oder 5,11

Kupplung Antrieb auf Hinterräder  
Schaltung Einscheibentrockenkupplung  
Getriebe Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
Synchronisierung II – III  
Übersetzungen I. 2,82  
II. 1,604  
III. 1,00  
Antriebs-Übersetzung 4,11

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, 1 Querfeder  
Dreieckscheibe mit Schubkugel  
Hinterradaufhängung starr, 1 Querfeder hinter der Achse  
Lenkung Schnecke, links  
Fußbremse Mechanisch (Gestänge), 4 Räder  
Bremsfläche 839 cm<sup>2</sup>  
Handbremse Mechanisch (Gestänge), Hinterräder  
Schmierung Nippel

Vorderradaufhängung U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, 1 Querfeder  
Dreieckstrebe mit Schubkugel  
Hinterradaufhängung starr, 1 Querfeder hinter der Achse  
Lenkung Schnecke (15:1), links  
Fußbremse Mechanisch (Gestänge), 4 Räder  
Bremsfläche 1132 cm<sup>2</sup>  
Handbremse Mechanisch (Gestänge), Hinterräder  
Schmierung Nippel

**Allgemeine Daten**

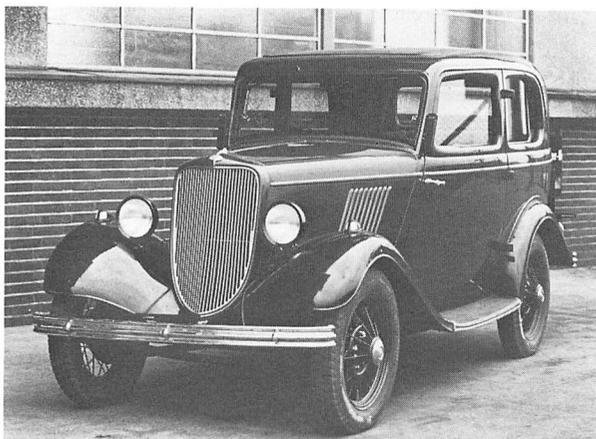
Radstand 2286 mm  
Spur vorn/hinten 1143/1143 mm  
Gesamtmaße 3630 x 1370 x 1630 mm  
Räder Drahtspeichen  
Reifen 4,50-17  
Wendekreis 10 Meter  
Fahrgestellgewicht 540 kg  
Wagengewicht 700 bis 750 kg  
Zuläss. Gesamtgewicht 1000 kg  
Höchstgeschwindigkeit 85 bis 90 km/h  
Verbrauch/100 km 7,5 Liter  
Kraftstofftank 30 Liter (im Heck)

Radstand 2845 mm  
Spur vorn/hinten 1422/1422 mm  
Gesamtmaße 4470 x 1740 x 1750 mm  
Räder Drahtspeichen  
Reifen 5,50-17  
Wendekreis 12,2 Meter  
Fahrgestellgewicht 840 kg  
Wagengewicht 1300 kg  
Zuläss. Gesamtgewicht 1715 kg  
Höchstgeschwindigkeit 105 km/h  
Verbrauch/100 km 14 Liter  
Kraftstofftank 50 Liter (im Heck)

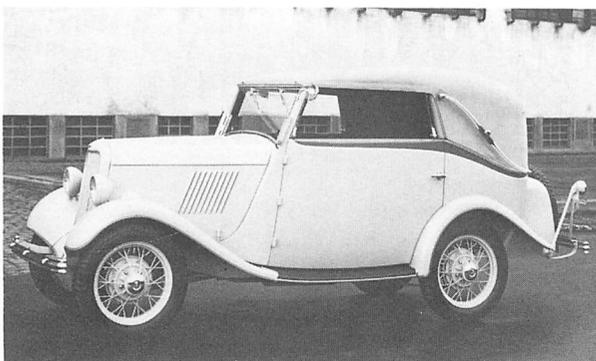
**Preise**

|                           | 1934      | 1935      | 1936      |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Cabrio-Limousine          | RM 1990,- | RM 1850,- | —         |
| Standard-Cabrio-Limousine | RM 2350,- | RM 2210,- | RM 2150,- |
| Limousine 2 Türen         | RM 2350,- | RM 2210,- | RM 2250,- |
| Limousine 4 Türen         | —         | —         | —         |
| Cabriolet 2 Fenster       | RM 3090,- | RM 2950,- | RM 2950,- |
| Cabriolet 4 Fenster       | —         | —         | —         |
| Fahrgestell               | —         | —         | RM 1760,- |

|                           | 1934      | 1935      | 1936      |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Cabrio-Limousine          | —         | —         | —         |
| Standard-Cabrio-Limousine | —         | —         | —         |
| Limousine 2 Türen         | RM 4290,- | RM 3900,- | RM 4050,- |
| Limousine 4 Türen         | RM 4950,- | RM 4650,- | —         |
| Cabriolet 2 Fenster       | RM 5450,- | RM 5450,- | —         |
| Cabriolet 4 Fenster       | RM 5975,- | RM 5875,- | —         |
| Fahrgestell               | —         | —         | RM 2950,- |



Ford Köln 1933. Die Limousine entsprach zunächst genau dem in den englischen Ford-Werken entwickelten Modell.



Ford Köln Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Deutsch  
1933

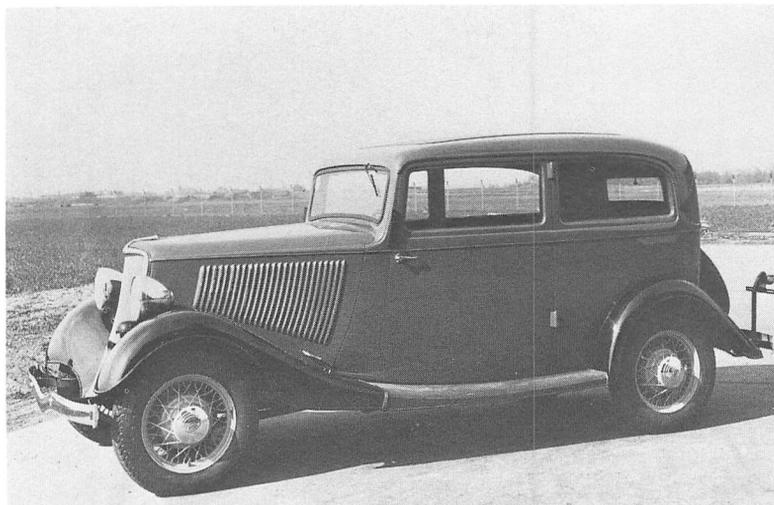


Ford Köln 1934–1936: Andere  
Stoßstange, Kotflügelschürzen,  
kein Trittbrett.

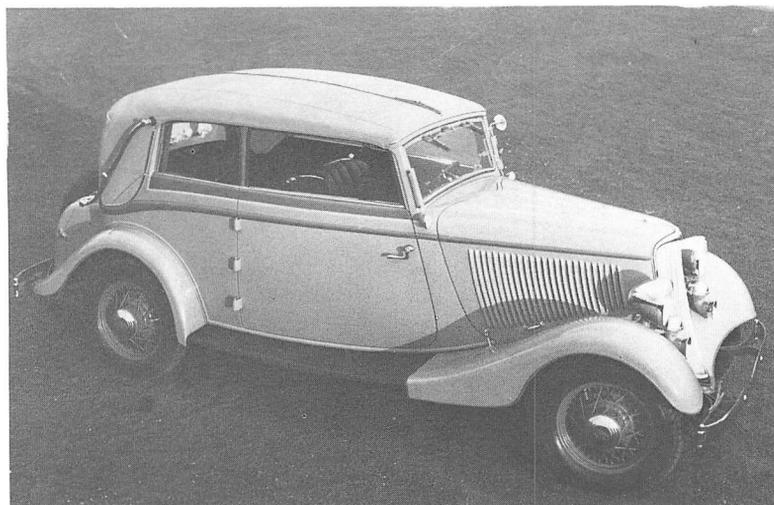


»Der Wagen für Jedermann«, Ford  
Köln Cabrio-Limousine 1934/35 mit  
kunstlederbezogener Holzkarosserie.

Ford Rheinland  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1934–1936



Ford Rheinland  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Drauz  
1934–1935

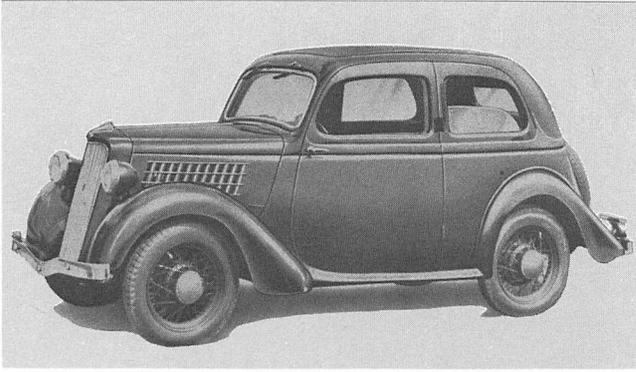


## Ford Eifel (1935–1939)

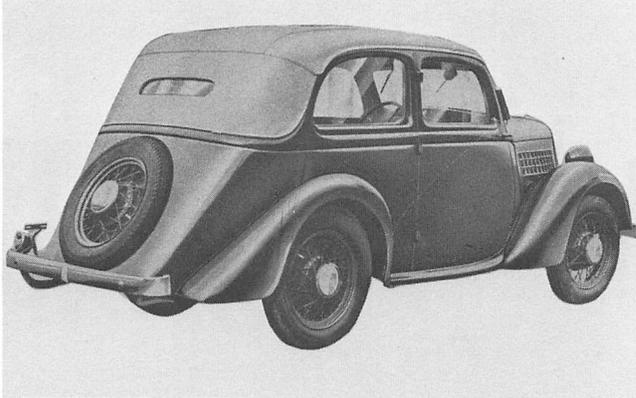
Als Nachfolger des Ford Köln kam Anfang Juli 1935 der Ford Eifel (Modell C oder Modell 20) auf den Markt, wiederum ein von den englischen Ford-Werken übernommenes Modell. Der Wagen fand gute Aufnahme, vor allem nachdem er ab 1937 in seiner äußeren Gestalt dem deutschen Geschmack sehr gut angepaßt wurde. Die Cabrio-Limousine litt allerdings zeitweise an einem viel zu plump geratenen Heck. Die Karosserie der Limousine lieferte Ambi-Budd, während die Cabrio-Limousine von Drauz, das sehr schicke Cabriolet zunächst von Gläser und dann von Deutsch sowie der nette Roadster zunächst von Stoewer und dann ebenfalls von Deutsch stammten. (Die Herstellung der Roadster-Karosserie bei Stoewer hatte sich ergeben, als damals Ford die Übernahme der Stoewer-Werke in Erwägung zog.)

## Ford Taunus (1939–1941)

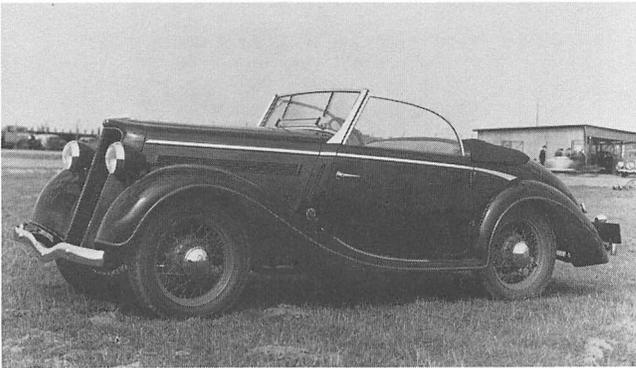
Der Ford Taunus (Modell G 73 A) war die erste Eigenentwicklung der Kölner Ford-Werke. Produktionsbeginn 30. April, Vorstellung im Juni 1939, also nur wenige Monate vor Kriegsbeginn, weshalb er erst 10 Jahre später richtig zum Zuge kam. Für den Taunus wurden Motor und Getriebe unverändert vom Eifel übernommen, während Fahrgestell und Karosserie wesentlich moderner gestaltet waren.



**Ford Eifel  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1935-1937**



**Ford Eifel  
Cabrio-Limousine  
Karosserie Drauz  
1936-1937**

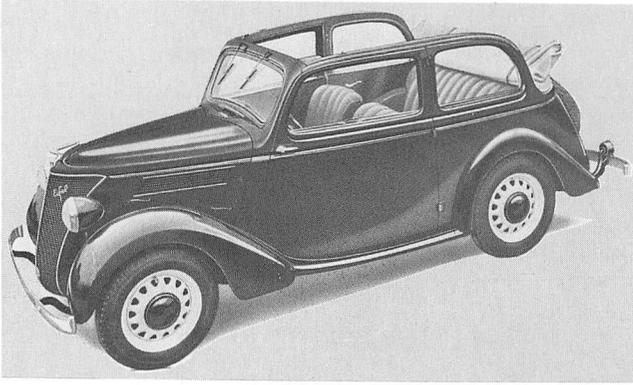


**Ford Eifel  
Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Gläser  
1936-1937**

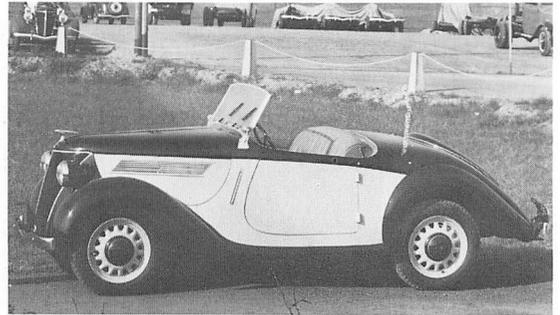
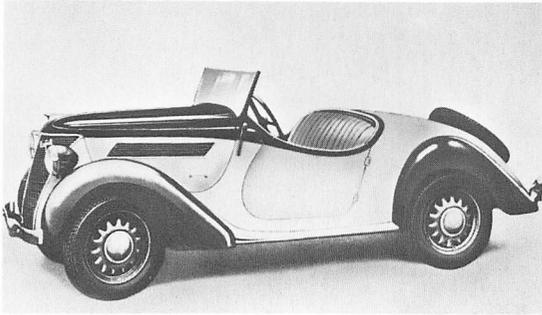


**Ford Eifel  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1937-1939**

|                          | Ford Eifel<br>(5/34 PS)<br>1935 – 1937 | Ford Eifel<br>(5/34 PS)<br>1937 – 1939   | Ford Taunus<br>(5/34 PS)<br>1939 – 1941 |                   |
|--------------------------|--|--|---|-------------------|
| <b>Motor</b>             |  | 4 (Reihe)<br>63,5 x 92,5 mm<br>1172 (Steuer 1157) ccm<br>34 PS bei 4250 U/min<br>7,25 mkg bei 2300 U/min<br>1 : 6,6<br>1 Fallstromvergaser Solex 26 FJ<br>Seitlich stehend |   |                   |
| Zylinderzahl             |  |  |   |                   |
| Bohrung x Hub            |  |  |   |                   |
| Hubraum                  |  |  |   |                   |
| Leistung                 |  |  |   |                   |
| Drehmoment               |  |  |   |                   |
| Verdichtung              |  |  |   |                   |
| Vergaser                 |  |  |   |                   |
| Ventile                  |  |  |   |                   |
| Kurbelwellenlager        |  | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Novotext-Stirnräder   |   |                   |
| Kühlung                  |  | 3<br>Thermosyphon, 7 Liter Wasser  |   |                   |
| Schmierung               |  | Druckumlauf, 2,5 Liter Öl  |   |                   |
| Batterie                 |  | 6 V80 Ah (im Motorraum)  |   |                   |
| Lichtmaschine            |  | 90 W   |   |                   |
| Anlasser                 |  | 0,6 PS   |   |                   |
| <b>Kraftübertragung</b>  |  | Antrieb auf Hinterräder  |   |                   |
| Kupplung                 |  | Einscheibentrockenkupplung   |   |                   |
| Schaltung                |  | Schalthebel Wagenmitte   |   |                   |
| Getriebe                 |  | 3 Gang   |   |                   |
| Synchronisierung         |  | II–III   |   |                   |
| Übersetzungen            |  | I. 3,071, II. 1,765, III. 1,00   |   |                   |
| Antriebs-Übersetzung     |  | 5,50   |   |                   |
| <b>Fahrwerk</b>          |  | U-Profil-Preßstrahl-Rahmen   | Plattform-Rahmen                        |                   |
| Vorderradaufhängung      |  | Starrachse   | Starrachse                              |                   |
|                          |  | 1 Querfeder vor der Achse  | 1 Querfeder vor der Achse               |                   |
|                          |  | Dreieckstrebe mit Schubkugel   | Dreieckstrebe mit Schubkugel            |                   |
|                          |  | Starrachse   | Starrachse                              |                   |
| Hinterradaufhängung      |  | 1 Querfeder hinter der Achse   | 1 Querfeder hinter der Achse            |                   |
|                          |  | Schnecke (10:1), links   | Schnecke (13,28:1), links               |                   |
| Lenkung                  |  | Mechanisch (Gestänge), 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder                    |                   |
| Fußbremse                |  | Trommel-Ø 254 mm   | Trommel-Ø 230 mm                        |                   |
|                          |  | Bremsfläche 839 cm²  | Bremsfläche 680 cm²                     |                   |
|                          |  | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder                 |                   |
|                          |  | Nippel   | Nippel                                  |                   |
| Handbremse               |  |  |   |                   |
| Schmierung               |  |  |   |                   |
| <b>Allgemeine Daten</b>  |  |  |   |                   |
| Radstand                 |  | 2286 mm  | 2388 mm                                 |                   |
| Spur vorn/hinten         |  | 1143/1143 mm   | 1160/1182 mm                            |                   |
| Gesamtmaße               |  | Limousine und Cabrio-Limousine 4000 x 1450 x 1600 mm<br>Cabriolet 4000 x 1420 x 1420 mm<br>Roadster 3850 x 1430 x 1465 mm  | 4115 x 1480 x 1600 mm                   |                   |
| Räder                    |  | Drahtspeichen  | Scheiben                                |                   |
| Reifen                   |  | 4,50–17  | 5,00–16                                 |                   |
| Wendekreis               |  | 10 Meter   | 10,2 Meter                              |                   |
| Fahrgestellgewicht       |  | 570 kg   |   |                   |
| Wagengewicht             |  | Limousine und Cabrio-Limousine 820 kg<br>Cabriolet 835 kg, Roadster 725 kg   | 830 kg                                  |                   |
| Zuläss. Gesamtgewicht    |  | 1150 kg  | 1180 kg                                 |                   |
| Höchstgeschwindigkeit    |  | 100 km/h   | 104 km/h                                |                   |
| Verbrauch/100 km         |  | 8,5 Liter  | 9 Liter                                 |                   |
| Kraftstofftank           |  | 30 Liter (im Heck)   | 35 Liter (im Heck)                      |                   |
| <b>Preise</b>            |  |  |   |                   |
| Limousine 2 Türen        | 1935 RM 2890,-                         | 1936 RM 2800,-   | 1937 RM 2500,-                          | 1938/39 RM 2590,- |
| Cabrio-Limousine 2 Türen | -                                      | RM 2550,-  | RM 2500,-                               | RM 2590,-         |
| Roadster 2 Sitze         | -                                      | RM 2850,-  | RM 2850,-                               | RM 2850,-         |
| Cabriolet 2 Sitze        | -                                      | RM 3800,-  | RM 3800,-                               | RM 3800,-         |
| Fahrgestell              | RM 1985,-                              | RM 1985,-  | RM 1985,-                               | RM 1985,-         |
|                          |  |  |   | 1939/40 RM 2870,- |

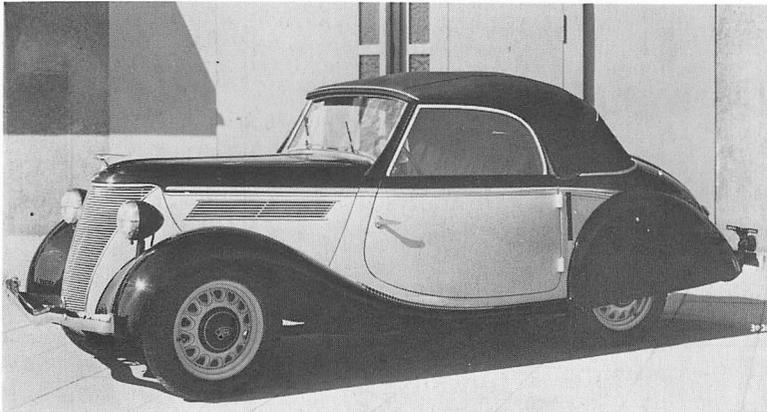


**Ford Eifel  
Cabrio-Limousine  
Karosserie Drauz  
Modell 1937**



**Oben links:  
Ford Eifel  
Roadster 2 Sitze  
Modell 1937**

**Oben rechts:  
Ford Eifel  
Roadster 2 Sitze  
Modell 1938/39**



**Ford Eifel  
Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Deutsch  
Modell 1938/39**



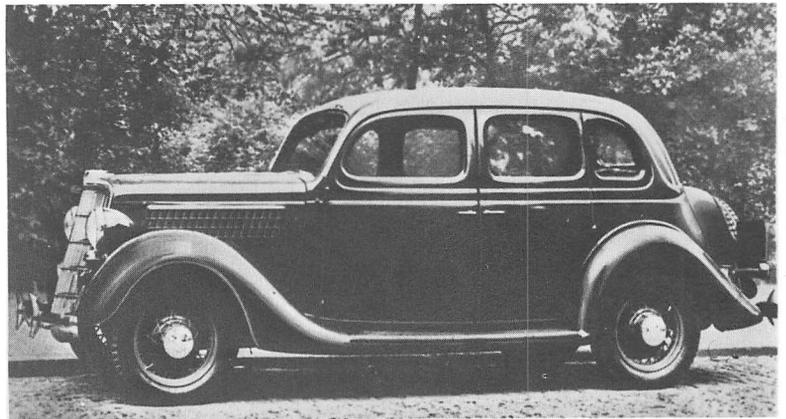
**Ford Taunus  
Limousine 2 Türen  
1939-1941**

## Ford V8 (1935–1941)

Zum Modelljahr 1935 erschien der Ford V8 (Modell V8-48) in völlig neuer Gestalt, ab Mitte 1935 mit dem Markenschild »Ford – Deutsches Erzeugnis«. Der für seine Größe bemerkenswert preisgünstige Wagen und gleichzeitig billigste Achtzylinder auf dem deutschen Markt verkaufte sich ausgezeichnet, und zwar vor allem ab dem Modelljahr 1937, als seine äußere Gestalt dem deutschen Geschmack in sehr geschickter Weise angepaßt worden war. Ab 1938 gab es zusätzlich und ab 1939 ausschließlich den Ford V8 Spezial mit Fließheck und abgedeckten Hinterrädern. Die Karosserie der Limousinen stellte Ambi-Budd her, das Zweisitzer- und das Zweitüren-Cabriolet lieferten Drauz oder Deutsch, das Viertüren-Cabriolet Gläser. Auf dem von der Firma Clerck verlängerten Fahrgestell bot Hebmüller Pullman-Limousinen und -Cabriolets an, und ab 1938 gab es auch eine werkseigene Pullmann-Limousine mit langem Radstand.

Nach Kriegsausbruch wurde der Ford V8 in kleiner Serie weitergebaut, wobei er wahlweise als Modell V8-92 A mit dem von England übernommenen 2,2 Liter-Motor zur Verfügung stand, der in dem großen Wagen freilich nur den zeitbedingt geringeren Ansprüchen zu genügen vermochte. (Der englische Ford V8-22 und der französische Matford Alsace, in die er normalerweise gehörte, waren kleiner und leichter.)

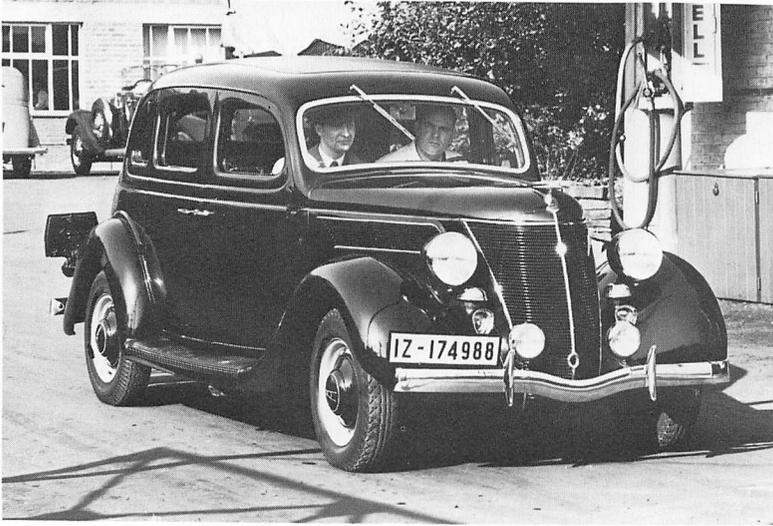
Insgesamt jedenfalls hat sich der Ford V8 als Personenwagen ganz hervorragend bewährt, weshalb man bedauern mag, daß diese Modellreihe von den deutschen Ford-Werken nach 1945 nicht weitergeführt wurde.



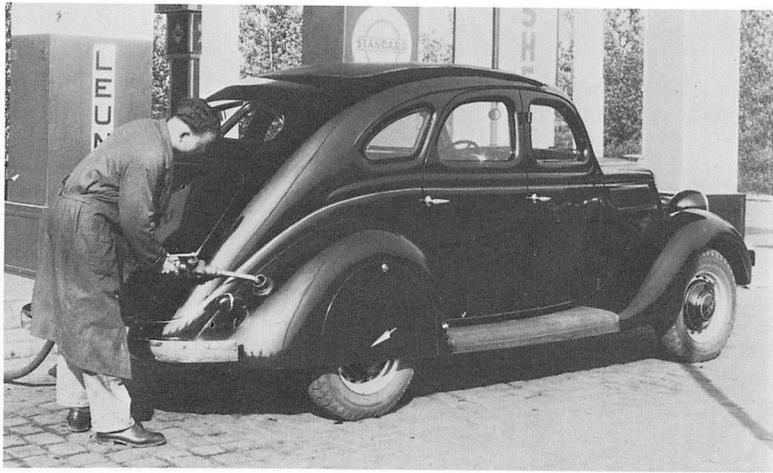
Ford V8  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1935–1936



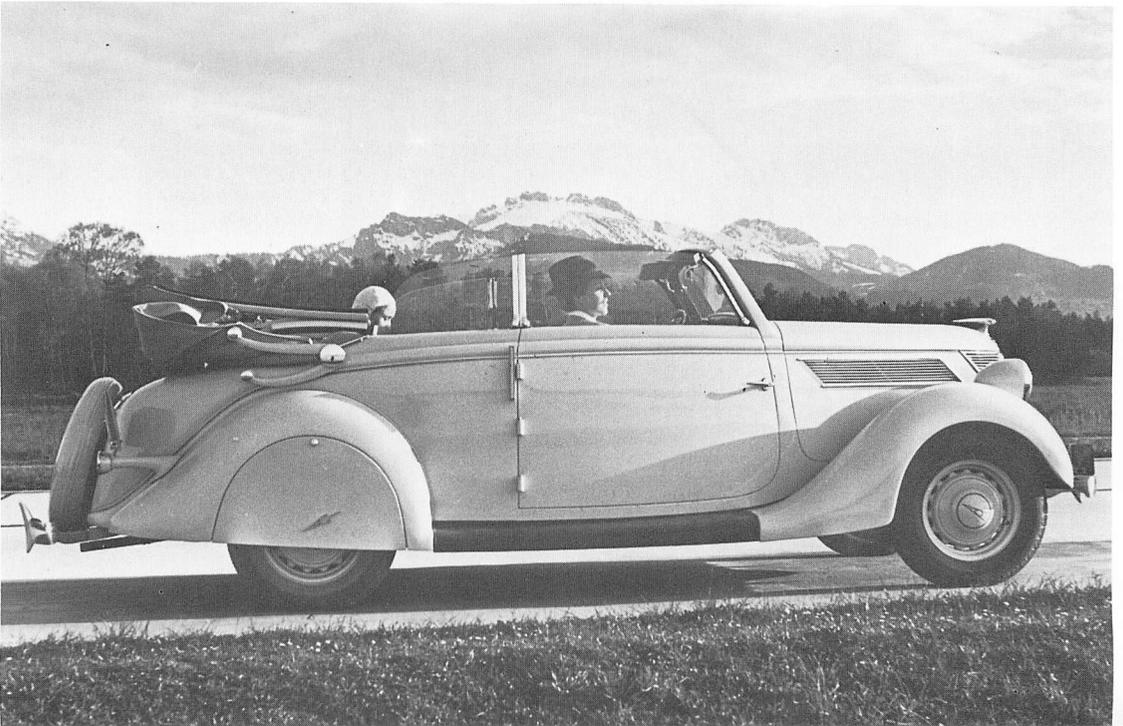
Ford V8  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Drauz  
1935–1936



**Ford V8**  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1937-1938



**Ford V8 Spezial**  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1938-1939



**Ford V8**  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Deutsch  
1937-1939

**Ford V8  
14/90 PS, Modell V8-48  
1935 – 1936**

**Ford V8  
14/90 PS, Modell V8-48  
1937 – 1940**

**Ford V8  
60 PS, Modell V8-92 A  
1939 – 1941**

**Motor**

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| Zylinderzahl      | V8 (90°-V-Form)  | V8 (90°-V-Form)  |
| Bohrung x Hub     | 77,8 x 95,3 mm   | 66 x 81,3 mm   |
| Hubraum           | 3620 (Steuer 3560) ccm   | 2225 ccm   |
| Leistung          | 90 PS bei 3800 U/min   | 60 PS bei 3500 U/min   |
| Drehmoment        | 21 mkg bei 2250 U/min  | 13 mkg bei 2500 U/min  |
| Verdichtung       | 1:6,3  | 1:6,6  |
| Vergaser          | 1 Doppel-Fallstromvergaser<br>Solex 30 LFFK                                  | 1 Doppel-Fallstromvergaser<br>Solex  |
| Ventile           | Seitlich stehend<br>Zentrale Nockenwelle<br>Antrieb Novotext-Stirnräder<br>3 | Seitlich stehend<br>Zentrale Nockenwelle<br>Antrieb Novotext-Stirnräder<br>3 |
| Kurbelwellenlager | 3  | 3  |
| Kühlung           | 2 Pumpen, 21 Liter Wasser  | 2 Pumpen, 20 Liter Wasser  |
| Schmierung        | Druckumlauf, 4 Liter Öl  | Druckumlauf, 3,8 Liter Öl  |
| Batterie          | 6 V 90 Ah (unter Fahrersitz)   | 6 V 90 Ah (unter Fahrersitz)   |
| Lichtmaschine     | 150 W  | 150 W  |

**Kraftübertragung**

|                      |   |
|----------------------|---|
| Kupplung             | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung |
| Schaltung            | Schalthebel Wagenmitte                                |
| Getriebe             | 3 Gang  |
| Synchronisierung     | II – III  |
| Übersetzungen        | I. 2,82, II. 1,604, III. 1,00                         |
| Antriebs-Übersetzung | 4,11 oder auf Wunsch 3,78                             |

**Fahrwerk**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Vorderradaufhängung | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  |
| Hinterradaufhängung | starr, 1 Querfeder vor der Achse, Dreieckstrebe mit Schubkugel           |
| Lenkung             | starr, 1 Querfeder hinter der Achse<br>Schnecke (18,2:1) links           |
| Fußbremse           | Mechanisch (Gestänge), 4 Räder<br>Trommel-Ø 305 mm, Bremsfläche 1200 cm² |
| Handbremse          | Mechanisch (Gestänge), Hinterräder                                       |
| Schmierung          | Nippel   |

**Allgemeine Daten**

|                       |   |   |                       |
|-----------------------|---|---|-----------------------|
| Radstand              | 2845 mm   | 2845 mm   | 2845 mm               |
| Spur vorn/hinten      | 1422/1422 mm  | 1422/1422 mm  | 1422/1422 mm          |
| Gesamtmaße            | 4720 x 1780 x 1780 mm   | 4800 x 1800 x 1650 mm   | 4800 x 1800 x 1650 mm |
| Räder                 | Drahtspeichen   | Lochscheiben  | Lochscheiben          |
| Reifen                | 6,00-16   | 6,00-16   | 6,00-16               |
| Wendekreis            | 12,2 Meter  | 12,2 Meter  | 12,2 Meter            |
| Fahrgestellgewicht    | 910 kg  | 910 kg  | 910 kg                |
| Wagengewicht          | Limousine 1380 kg<br>Cabriolet 2 Sitze 1330 kg<br>Cabriolet 4 Sitze 1600 kg | Limousine 1380 kg<br>Cabriolet 2 Sitze 1330 kg<br>Cabriolet 4 Sitze 1600 kg | Limousine 1350 kg     |
| Zuläss. Gesamtgewicht | Limousine 1820 kg   | Limousine 1820 kg   |                       |
| Höchstgeschwindigkeit | 135 km/h  | 135 km/h  | 120 km/h              |
| Verbrauch/100 km      | 17 Liter  | 17 Liter  | 15 Liter              |
| Kraftstofftank        | 50 Liter (im Heck)  | 50 bzw. (ab 1938) 70 Liter (im Heck)  | 70 Liter (im Heck)    |

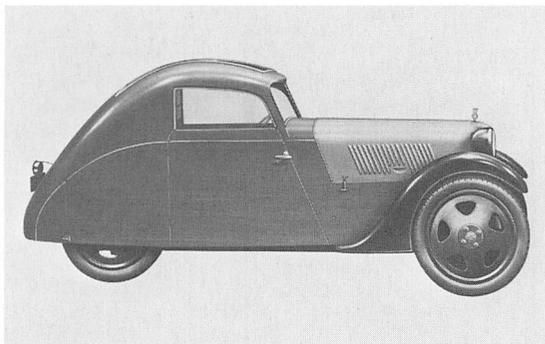
**Preise**

|   | 1935/36   | 1937   | 1938   | 1939   | 1939/40 |
|---|-----------|--------|--------|--------|---------|
| Limousine 2 Türen                               | RM 5085,- | 5085,- | 4885,- | -      | 5185,-  |
| Limousine 4 Türen                               | RM 5685,- | 5685,- | 5485,- | -      | 5785,-  |
| Spezial Limousine 2 Türen                       | -         | -      | 5285,- | 5285,- | -       |
| Spezial Limousine 4 Türen                       | -         | -      | 5885,- | 5885,- | -       |
| Cabriolet 2 Fenster                             | RM 5990,- | -      | -      | -      | -       |
| Cabriolet 4 Fenster                             | RM 6690,- | 6690,- | 6960,- | 6960,- | -       |
| Cabriolet 2/2 Sitze                             | RM 6475,- | 6475,- | 6475,- | 6475,- | -       |
| Cabriolet 4 Türen                               | -         | -      | 7700,- | 7700,- | -       |
| Kombi 2 Türen                                   | -         | -      | 4950,- | 4950,- | -       |
| Pullman-Limousine 6 Sitze<br>(Radstand 3150 mm) | RM 3800,- | -      | 6800,- | 6800,- | -       |
| Fahrgestell                                     |           | 3800,- | 3845,- | 3845,- |         |

# Framo (1933–1935)

1923 gründete J. S. Rasmussen die Metallwerke Frankenberg/Sachsen. Sie stellten Motorradzubehör für DKW, aber auch für andere Marken her. 1927 begann das Werk mit der Produktion von Dreirad-Lieferwagen, die sich zu einem guten Geschäft entwickelten. 1933 verlegte Rasmussen die nunmehrigen Framo-Werke GmbH., die inzwischen 700 Mann beschäftigten, nach Hainichen/Sachsen. Im gleichen Jahr brachte Framo zum ersten Mal auch einen winzigen Personenwagen auf den Markt, den Framo Stromer, eine Zweisitzer-Stromlinien-Limousine mit Sonnendach, 3 Rädern, Frontantrieb und DKW-Motor. Vorgesehen war das wahlweise Angebot mit 200 ccm-Einzylinder-, 400 ccm-Zweizylinder- und wassergekühltem 600 ccm-Zweizylinder-Motor. Geliefert wurde jedoch nur die steuer- und führerscheinfreie 200 ccm-Ausgabe. Lediglich bei der 2000 Kilometer-Fahrt beteiligten sich erfolgreich zwei Framo Stromer 600 mit vier Rädern. Der kleine, sehr niedlich aussehende Framo Stromer 200 wurde zwar allgemein beifällig betrachtet, aber nur wenig gekauft. Höchstens 350 Stück zählte das magere Ergebnis.

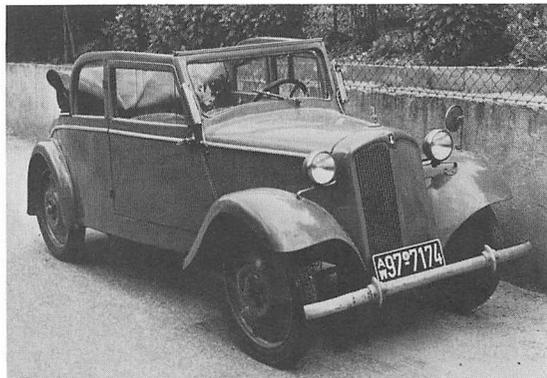
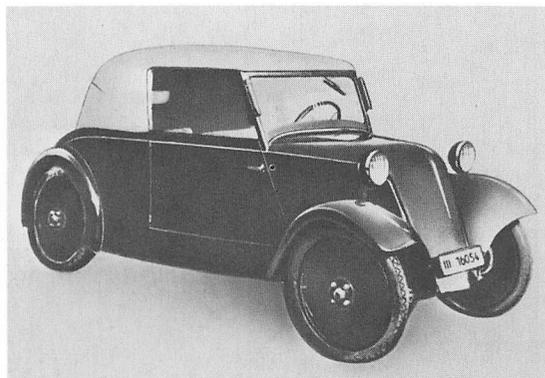
Konstruktiv war der Framo Stromer für ein kleines Billigauto sowieso zu aufwendig, weshalb Rasmussen zur Automobil-Ausstellung 1934 den Framo Piccolo 300 brachte, der zwar auf vier Rädern lief, aber viel primitiver gebaut war und auch entsprechend bescheiden aussah. Der wirtschaftliche Aufschwung, der damals vehement eingesetzt hatte, ließ solchen Spar-Autos keine Chance. Da half es auch wenig, daß man dem Publikumswunsch folgend die glatte Vorderseite bald durch eine nutzlose Kühlerattrappe kaschierte und daß man 1935 aus dem Zweifenster-Cabrio eine richtige Cabrio-Limousine machte. Erst im zweiten Jahr gab es auch den 200 ccm- neben dem 300 ccm-Motor, vermutlich, um den Verkauf der restlichen Framo Stromer nicht zu blockieren. Nachdem sich nun auch der Framo Piccolo nur sehr zäh verkaufen ließ (etwa 720 Stück in 2 Jahren), beschränkte sich das Werk wieder auf den Bau kleiner Nutzfahrzeuge.



**Framo Stromer 200**  
Zweisitzer-Limousine mit Sonnendach  
1933

**Unten links:**  
Framo Piccolo 300  
Modell 1934

**Unten rechts:**  
Framo Piccolo 200 oder 300  
Modell 1935



**Framo Stromer**  
Typ FP 200  
1933

**Framo Piccolo**  
Typ VH 200  
1935

**Framo Piccolo**  
Typ VH 300  
1934 – 1935

**Motor**

DKW Zweitaktmotor  
(Dreikanalssystem mit Umkehrspülung und Flachkolben)

|                   | Framo Stromer         | Framo Piccolo         | Framo Piccolo         |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Zylinderzahl      | 60 x 68,5 mm          | 60 x 68,5 mm          | 74 x 68,5 mm          |
| Bohrung x Hub     | 192 ccm               | 192 ccm               | 297 ccm               |
| Hubraum           | 6 PS bei 3500 U/min   | 6 PS bei 3500 U/min   | 8 PS bei 3500 U/min   |
| Leistung          | 5,8:1                 | 5,8:1                 | 5,8:1                 |
| Verdichtung       | 1 Framo               | 1 Framo               | 1 Framo               |
| Vergaser          | Ohne                  | Ohne                  | Ohne                  |
| Ventile           | 2 x 2                 | 2 x 2                 | 2 x 2                 |
| Kurbelwellenlager | Gebläse (Luft)        | Gebläse (Luft)        | Gebläse (Luft)        |
| Kühlung           | Zweitakt-Gemisch 1:25 | Zweitakt-Gemisch 1:25 | Zweitakt-Gemisch 1:25 |
| Schmierung        | 6 V 45 Ah             | 6 V 45 Ah             | 6 V 45 Ah             |
| Batterie          | Dynastart             | Dynastart             | Dynastart             |
| Lichtmaschine     |                       |                       |                       |

**Kraftübertragung**

|                      | Framo Stromer                                | Framo Piccolo                        | Framo Piccolo                        |
|----------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Kraftübertragung     | Frontantrieb                                 | Heckmotor                            | Heckmotor                            |
|                      | Motor-Getriebe-Block quer hinter Vorderachse | Motor-Getriebe-Block vor Hinterachse | Motor-Getriebe-Block vor Hinterachse |
|                      |  | Antrieb durch Kette                  | Antrieb durch Kette                  |
|                      |  | Kein Differential                    | Kein Differential                    |
| Kupplung             | Mehrscheibenkupplung in Öl                   | Mehrscheibenkupplung in Öl           | Mehrscheibenkupplung in Öl           |
| Schaltung            | Krückstockschaltung an Armaturentafel        | Schalthebel Wagenmitte               | Schalthebel Wagenmitte               |
| Getriebe             | 4 Gang                                       | 3 Gang                               | 3 Gang                               |
| Synchronisierung     | Ohne   | Ohne                                 | Ohne                                 |
| Übersetzungen        | III. 1,00                                    |                                      |                                      |
| Antriebs-Übersetzung |  |                                      |                                      |

**Fahrwerk**

|                     | Framo Stromer   | Framo Piccolo                           | Framo Piccolo                           |
|---------------------|---|---|---|
| Fahrwerk            | Zentralrohrrahmen   | Zentralrohrrahmen                       | Zentralrohrrahmen                       |
|                     | Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug                       | Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug | Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug |
| Vorderradaufhängung | achslos, Führungsrohr mit Gummibandfedern und Luftstoßdämpfer | achslos, 2 Querfedern                   | achslos, 2 Querfedern                   |
| Hinterradaufhängung | 1 Rad, Führungsrohr mit Gummibandfedern und Luftstoßdämpfer   | Schwingrahmen                           | Schwingrahmen                           |
|                     | Zahnstange  | Ausleger-Viertelfedern                  | Ausleger-Viertelfedern                  |
| Lenkung             | Mechanisch, 3 Räder   | Zahnstange                              | Zahnstange                              |
| Fußbremse           | Mechanisch, 1 Hinterrad                                       | Mechanisch, 4 Räder                     | Mechanisch, 4 Räder                     |
| Handbremse          | Nippel  | Mechanisch, Hinterräder                 | Mechanisch, Hinterräder                 |
| Schmierung          |   | Nippel                                  | Nippel                                  |

**Allgemeine Daten**

|                       | Framo Stromer           | Framo Piccolo                   | Framo Piccolo                   |
|-----------------------|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Radstand              | 2168 mm                 | 2260 mm                         | 2260 mm                         |
| Spur vorn/hinten      | 1250/--- mm             | 1100/1100 mm                    | 1100/1100 mm                    |
| Gesamtmaße            | 3100 x 1400 x 1270 mm   | Länge 3000 mm, Höhe 1400 mm     | Länge 3000 mm, Höhe 1400 mm     |
| Räder                 | Lochscheiben            | Scheiben                        | Scheiben                        |
| Reifen                | 26 x 3,50               | 25 x 3,00 oder 3,00-19          | 25 x 3,00 oder 3,00-19          |
| Wendekreis            |                         |                                 |                                 |
| Wagengewicht          | 320 kg                  | 350 kg                          | 375 kg                          |
| Zuläss. Belastung     |                         |                                 |                                 |
| Höchstgeschwindigkeit | 60 km/h                 | 57 km/h                         | 62 km/h                         |
| Verbrauch/100 km      | 6 Liter Gemisch         | 6 Liter Gemisch                 | 6 Liter Gemisch                 |
| Kraftstofftank        | 10 Liter (im Motorraum) | 13 oder 19 Liter (im Motorraum) | 13 oder 19 Liter (im Motorraum) |

**Preise**

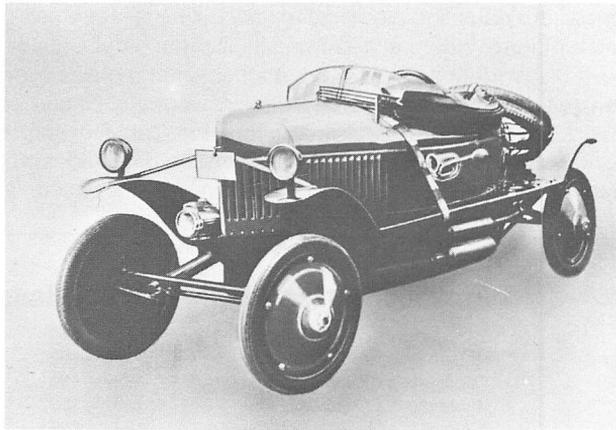
|        | Framo Stromer                       | Framo Piccolo                 | Framo Piccolo                                     |
|--------|-------------------------------------|-------------------------------|---|
| Preise | Zweisitzer-Limousine mit Sonnendach | Modell 1935: Cabrio-Limousine | Modell 1934: Zweisitzer-Cabrio mit 2 Kindersitzen |
|        | RM 1380,-                           | RM 1295,-                     | RM 1340,-   |
|        | Zweisitzer-Cabrio                   |                               | Modell 1935: Cabrio-Limousine                     |
|        | RM 1460,-                           |                               | RM 1330,-   |

# Grade (1921–1927)

Hans Grade (1879–1946), einer der ersten deutschen Flieger und Konstrukteur des ersten brauchbaren deutschen Motorflugzeugs, betätigte sich nach dem ersten Weltkrieg eine Zeitlang mit dem Bau eines besonders originellen Kleinwagens. Auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1921 führte er sein neues Fahrzeug vor. Bei dessen Konstruktion hatte Grade vor allem größtmögliche Einfachheit angestrebt: Schon er dachte wohl mehr an ein Motorrad mit Karosserie als an ein Automobil. Der Grade Kleinwagen war ein Zweisitzer mit rahmenlosem, bootsförmigem Aufbau, frühe Ausführung einer selbsttragenden Ganzstahlkarosserie. Eingebaut war zunächst ein Einzylinder-Zweitaktmotor (97 x 120 mm) mit 12 PS Leistung. Aber schon 1922, als die Produktion größere Stückzahlen erreichte, ersetzte diesen ein Zweizylin-

|                         | <b>Grade Kleinwagen<br/>4/16 PS<br/>1922 – 1927</b>   |
|-------------------------|---|
| <b>Motor</b>            | Dreikanal-Zweitaktmotor mit Nasenkolben   |
| Zylinderzahl            | 2 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 70 x 105 mm   |
| Hubraum                 | 808 ccm   |
| Leistung                | 16 PS bei 1800 U/min  |
| Verdichtung             | 1 : 4,8   |
| Vergaser                | Grade   |
| Ventile                 | Bis 1924: Automatische Ansaug-Plattenventile<br>Ab 1924: Ohne Ventile   |
| Kurbelwellenlager       | 3   |
| Kühlung                 | Gebläse (Luft)  |
| Schmierung              | Kombinierte Tauch- und Druckumlaufschmierung  |
| Zündung                 | Magnetzünder  |
| Batterie                | 6 V (unter Fahrersitz)  |
| <b>Kraftübertragung</b> | Motor vorn, Reibradgetriebe hinten<br>Antrieb über ungekapselte Rollenkette auf Hinterrad rechts<br>Ohne Differential |
| Kupplung                | Ohne  |
| Schaltung               | Schalthebel innen links   |
| Getriebe                | Reibradgetriebe, 4 Gänge  |
| Übersetzungen           | I. 4,00, II. 2,00, III. 1,34, IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 1 : 3,00  |
| <b>Fahrwerk</b>         | Ohne Rahmen<br>Bootsförmige Blechkarosserie<br>mit Stahlblech-Wanne als Unterteil und damit verschraubtem Aufbau      |
| Vorderradaufhängung     | starr, Ausleger-Viertelfedern   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Ausleger-Viertelfedern   |
| Lenkung                 | Lenkung (links) über Ketten und Drahtseile  |
| Fußbremse               | Mechanisch, Hinterräder   |
| Handbremse              | Mechanisch, Getriebe  |
| Schmierung              | Staufferbüchsen   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |
| Radstand                | 2900 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1000/1000 mm  |
| Gesamtmaße              | 3670 x 1250 x 1700 mm   |
| Räder                   | Scheiben  |
| Reifen                  | 710 x 90 Hochdruck  |
| Wagengewicht            | 400 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 75 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 8 Liter   |
| Kraftstofftank          | 30 Liter (im Motorraum)   |
| <b>Preis</b>            | Zweisitzer offen (1924) RM 3000,—   |

Der Grade Kleinwagen in seiner ersten Ausführung mit seitlich liegendem Schnellverdeck, das beim Publikum wenig Anklang fand. Ab 1924 erhielt der Grade deshalb ein wie üblich von hinten nach vorn zu klappendes Dach.



der-Zweitaktmotor, der eine wie der andere übrigens von Grade selbst konstruiert und gebaut. Als Zweizylinder sollte das Fahrzeug zu den wenigen einigermaßen erfolgreichen Außenseiter-Kleinwagen-Konstruktionen jener Zeit werden. 1924 konnten sich die Grade Automobilwerke AG., Bork in der Altmark, rühmen, den meistgebauten deutschen Kleinwagen anzubieten. Als freilich der Opel 4 PS und der Hanomag 2/10 PS den Markt zu beherrschen begannen, hatte der Grade Kleinwagen keine Chance mehr. Man stellte ihm zwar 1927 ein 5/16 PS Viersitzer-Modell und einen Vierzylinder-Typ F 4 zur Seite, doch Ende desselben Jahres kam die wohl unvermeidliche Pleite. Der Grade Kleinwagen ging als eines jener Modelle in die Automobilgeschichte ein, welche die Bewunderung und den Beifall der Fachwelt, aber nicht die Gunst einer breiten Käuferschaft zu erringen vermochten. Angeblich seien etwa 2000 Grade Kleinwagen gebaut worden, doch kommt dem Verfasser diese Zahl sehr hoch vor, zumal in der Bundesrepublik und in der DDR insgesamt nur drei Exemplare erhalten blieben.

## Hanomag (ab 1925)

Die Hannoversche Maschinenbau AG. (Hanomag) wurde 1835 als Eisengießerei und Maschinenfabrik Georg Egestorff gegründet. Den allgemeinen Maschinenbau ergänzten im Laufe der Zeit die Herstellung von Lokomotiven, Dampfkesseln, Motoren, Rad- und Ketten-schleppern. 1925 kam der Automobilbau hinzu. Im Jahr 1926 wurden etwa 5000 Angestellte und Arbeiter beschäftigt.

Der Automobilbau bei Hanomag entwickelte sich rasch zu einem einträglichen Geschäft, dem selbst die Krise der dreißiger Jahre wenig Abbruch tat, weil Hanomag damals ohnehin nur kleine Wagen baute. Allerdings konnte der Automobilbau nicht die Verluste anderer Geschäftszweige ausgleichen, vor allem nicht den rapiden Niedergang des Lokomotivbaus, der schließlich 1931 an Henschel verkauft wurde. Dennoch mußte Hanomag am Ende des gleichen Jahres die Zahlungen einstellen. Im Zuge des folgenden Vergleichs wurde die Kraftfahrzeugproduktion ausgegliedert und ab August 1932 als Hanomag Automobil- und Schlepperbau-GmbH. an die Großhandelsfirma Lerch & Co. verpachtet. Sinn der Sache war es, mit dem Pachtzins die laufenden Verpflichtungen der anderen Geschäftszweige von Hanomag abzudecken. Deren Belegschaft war zeitweise bis auf 1260 zurückgegangen. Die konjunkturelle Erholung erlaubte im Juni 1934 die Sanierung der Hanomag und die Rückführung des Automobilbaus in eigene Regie, weshalb dessen Verpachtung per Jahresende 1934 aufgekündigt wurde. Von nun an schien alles gut zu laufen, bis der Krieg die Einschränkung und schließlich Einstellung des Automobilbaus erzwang. Der Versuch von 1951, die Produktion von Hanomag Personenwagen erneut wieder aufzunehmen, schlug fehl.

Es war der damalige Generaldirektor Dr. Gustav ter Meer, der bei Hanomag den Automobilbau einführte, indem er 1924 unmittelbar nach der Umstellung auf Goldwährung für 10 000 Mark (in Worten: zehntausend) die beiden Ingenieure Fidelis Böhler und Carl Pollich samt den zwei von ihnen gebauten Versuchswagen einkaufte und deren Konstruktion als Hanomag 2/10 PS in großer Serie herausbrachte. Ter Meer sorgte für eine Fertigung am laufenden Band nach amerikanischem Vorbild, welche eine Tagesproduktion von bis zu 80 Wagen erlaubte. Nachdem Böhler schon 1926 wieder ausschied, wurde Oberingenieur Carl Pollich

### Personenwagen-Produktion bei Hanomag

|                          |             |        |
|--------------------------|-------------|--------|
| Hanomag 2/10 PS          | 1925 – 1928 | 15 775 |
| Hanomag 3/16 und 4/20 PS | 1929 – 1931 | 9 300  |
| Hanomag 3/17 und 4/23 PS | 1931 – 1932 | 6 950  |
| Hanomag 3/18 und 4/23 PS | 1932 – 1934 | 6 000  |
| Hanomag Garant           | 1934 – 1935 | 3 660  |
| Hanomag Garant           | 1935 – 1936 | 1 437  |
| Hanomag Garant           | 1936 – 1938 | 6 850  |
| Hanomag Kurier           | 1934 – 1938 | 10 414 |
| Hanomag 6/32 PS          | 1933 – 1934 | 1 251  |
| Hanomag Rekord           | 1934 – 1938 | 18 114 |
| Hanomag Rekord Diesel    | 1937 – 1940 | 1 074  |
| Hanomag Sturm            | 1934 – 1939 | 4 885  |
| Hanomag 1,3 Liter        | 1938 – 1941 | 9 187  |
|                          |             | <hr/>  |
|                          |             | 94 897 |

Chefkonstrukteur des Automobilbaus bei Hanomag, und blieb es bis 1963. Alle Hanomag Personenwagen nach dem 2/10 PS und auch die Lastwagen der fünfziger und sechziger Jahre trugen unverkennbar die Handschrift von Carl Pollich. Es waren bestbewährte Typen darunter, wie vor allem der 4/23 PS und der Hanomag Rekord, aber auch Sorgenkinder wie die ersten Limousinen und grandiose Fehlschläge wie ein Heckmotorwagen von 1932 und der Hanomag Partner des Jahres 1951. Wiederum beendete, wie einst bei Brennabor und bei NAG, die Entwicklung eines Frontriebautomobils die Geschichte einer bedeutenden deutschen Personenwagenmarke.

### Hanomag 2/10 PS (1925–1928)

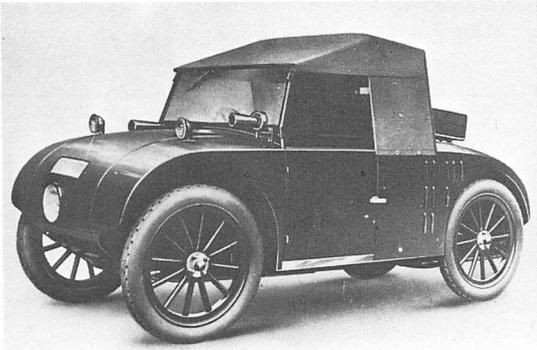
Fidelis Böhler, 1887 geborener Schwabe, beschäftigte sich bereits vor dem ersten Weltkrieg bei NSU mit dem Gedanken der Volksmotorisierung. 1923 gründete er in Berlin die Kleinmotorwagen-AG. und baute ein leichtes Zweisitzer-Fahrzeug mit wassergekühltem Einzylinder-Heckmotor. Um möglichst viel Innenraum zu gewinnen, ließ er die damals üblichen Trittbretter weg und zog den Aufbau seitlich so weit über die Räder, daß runde Aussparungen in der Karosserie auch die Kotflügel entbehrlich machten. Nur ein Scheinwerfer saß vorn in der Mitte, organisch in die Karosserie einbezogen. Die Vorderräder waren einzeln aufgehängt und gelenkt, die differentiallose Hinterachse stützte sich auf Doppel-Schraubenfedern. Es war insgesamt ein ungemein fortschrittliches Konzept, das seiner Zeit, wie man heute weiß, viel zu weit vorausseilte. – Im Juli 1924, also sofort nach dem Ende der Inflation, übernahm Hanomag die Konstruktion samt zwei bereits vorhandenen Versuchsfahrzeugen. Böhler und sein Mitarbeiter Carl Pollich, 1897 ebenfalls im Schwäbischen geboren, traten am 1. August 1924 zur Hanomag über. Bereits im Oktober 1924 begann die Werbung für das kleine Fahrzeug, im Dezember 1924 stand ein Musterexemplar auf der Berliner Automobil-Ausstellung, gar nicht übermäßig beachtet übrigens, denn das Kommen und Verschwinden unorthodoxer Kleinautos erlebte man damals alltäglich, und die Hanomag war nur eine von vielen Firmen, die nun auch in diese Branche einzudringen versuchten. Doch schon im März 1925 war eine Vorserie von 10 Wagen fertig und noch im Laufe des gleichen Jahres begann die Fließbandproduktion. Der Hanomag 2/10 PS brachte es rasch zu ungeheurer, noch heute nachwirkenden

**Hanomag 2/10 PS**  
1925 – 1928

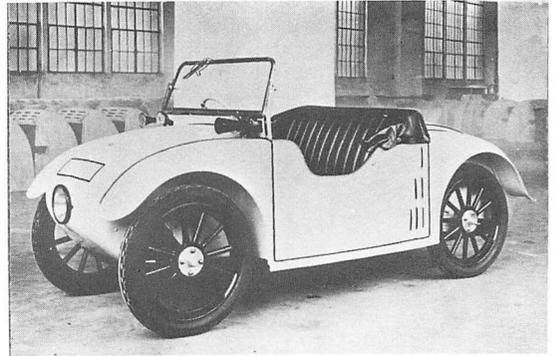
|                         |   |
|-------------------------|---|
| <b>Motor</b>            | 1 (stehend)<br>80 x 100 mm<br>502 (Steuer 499) ccm<br>10 PS bei 2500 U/min<br>1:6<br>1 Steigstromvergaser Pallas SAO<br>Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder  |
| Kurbelwellenlager       | 2   |
| Kühlung                 | Thermosiphon (Wasser)<br>Kühler und Ventilator hinter dem Motor   |
| Schmierung              | Druckumlauf   |
| Zündung                 | Magnetzündler   |
| Batterie                | 6 V (vorn im Wagen)   |
| Anlasser                | Handhebel zwischen den Sitzen   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Hecktriebblock<br>Motor-Getriebe-Block quer vor der Hinterachse<br>Antrieb über Rollenkette im Kettenkasten-Ölbad<br>auf ungeteilte und differentiallose Hinterachse<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Innen rechts<br>3 Gang<br>I. 7,70, II. 4,80, III. 3,00<br>1:2   |
| Kupplung                |   |
| Schaltung               |   |
| Getriebe                |   |
| Übersetzungen           |   |
| Antriebs-Übersetzung    |   |
| <b>Fahrwerk</b>         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>mit durchgehender Bodenplattform<br>Aufbau dreiteilig<br>Ganzstahl-Vorder- und Hinterteil,<br>Mittelteil in Holz-Stahl-Gemischtbauweise<br>achslos, 2 Querfedern übereinander<br>starr, Längsschwingen, konzentrische Doppel-Schraubenfedern<br>Schnecke, rechts<br>Mechanisch, Innenbacken, Hinterräder<br>Mechanisch, Außenband, Hinterräder<br>Nippel |
| Vorderradaufhängung     |   |
| Hinterradaufhängung     |   |
| Lenkung                 |   |
| Fußbremse               |   |
| Handbremse              |   |
| Schmierung              |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |
| Radstand                | 1920 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1040/910 mm   |
| Gesamtmaße              | 2780 x 1180 x 1600 mm   |
| Räder                   | Holzspeichen mit Stahlfelge   |
| Reifen                  | 27 x 3 1/2 Niederdruck  |
| Wendekreis              |   |
| Fahrgestellgewicht      | 280 kg  |
| Wagengewicht            | offen 370 kg, geschlossen 430 kg  |
| Zuläss. Belastung       | 200 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 60 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 5 Liter   |
| Kraftstofftank          | Hinten im Motorraum   |

| <b>Preise</b>                          | <b>1925</b> | <b>1926</b> | <b>1927/28</b> |
|--|-------------|-------------|----------------|
| Zweisitzer offen, mit Klappverdeck     | RM 2650,-   | RM 2175,-   | RM 1975,-      |
| Zweisitzer mit abnehmbarem Dachaufsatz | RM 3050,-   | RM 2500,-   | RM 2500,-      |
| Zweisitzer-Limousine                   | RM 3200,-   | RM 2575,-   | RM 2450,-      |
| Sport-Zweisitzer (ohne Türen)          | -           | -           | RM 2400,-      |

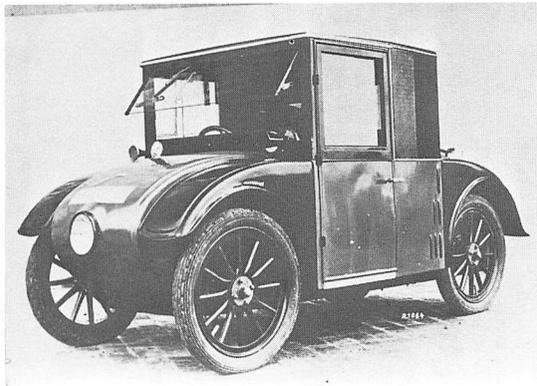




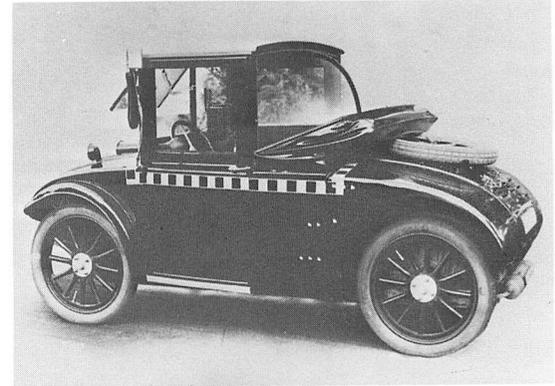
Hanomag 2/10 PS Zweisitzer  
Ausführung 1925/26



Hanomag 2/10 PS Sport-Zweisitzer  
Ausführung 1927/28



Hanomag 2/10 PS Zweisitzer-Limousine  
Ausführung 1926 bis 1928



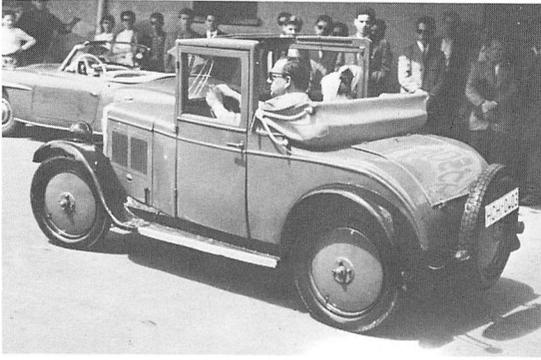
Hanomag 2/10 PS Klein-Kraftdroschke  
Ausführung 1926 bis 1928

der Popularität, die Leute nannten ihn liebevoll Mäxchen, Kommißbrot oder auch rollenden Kohlenkasten. Eine Zeitlang wurden auch entsprechend gute Verkaufsergebnisse erzielt, in dessen blieb der Kundenkreis begrenzt, welcher die sensationelle Fortschrittlichkeit dieses Fahrzeuges richtig einzuschätzen wußte. Die Käufer entschieden sich schließlich doch überwiegend leichter für die Anschaffung eines Opel 4 PS oder eines Dixi 3/15 PS, die wie »richtige« Autos aussahen. Daß der Hanomag als höflichstes Auto der Welt sich immerfort nickend verbeugte, daß sein Einzylindermotor ein lauter Schüttler und daß es im Wagen erbärmlich fußkalt war, daß er von einer unverständigen Umwelt weithin nicht ganz ernst genommen wurde, das alles bereitete seiner erfolgversprechenden Laufbahn ein allzu frühes Ende. Böhler verließ 1926 die Hanomag, weil man dort die Entwicklung eines kleinen Autos konventioneller Machart zu betreiben begann. Immerhin sind 15775 Hanomag 2/10 PS gebaut worden, außerdem etwa 1400 Exemplare des ebenfalls überraschend zukunftsweisenden 2/10 PS Kleinlastwagens. Ab 1931 durften die kleinen Hanomags in Deutschland nicht mehr mit dem Mittelscheinwerfer fahren, denn es mußten von da an zwei Scheinwerfer angebracht sein. Vermerkt sei schließlich, daß 1955 im Bundesgebiet immer noch 162 Hanomag Kommißbrote zugelassen waren, weit übertroffen allerdings durch die Zahl von 798 Stück des Dixi und BMW 3/15 PS.

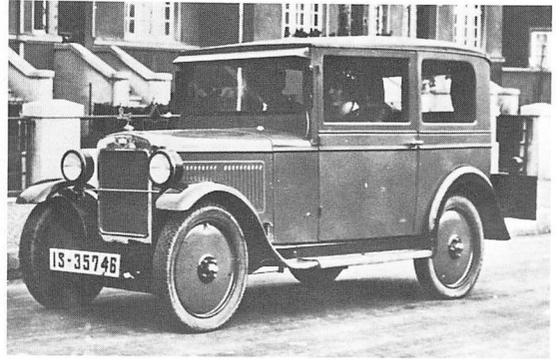
### Hanomag 3/16 und 4/20 PS (1929–1931)

Im November 1928 stellte Hanomag ein kreuzbraves Kleinauto herkömmlichen Stils vor, das nicht mehr das geringste mit seinem eigenwilligen Vorgänger gemeinsam hatte. Der neue Hanomag 3/16 PS entsprach in technischer Hinsicht völlig dem üblichen Standard, sah aber recht gefällig aus. Es gab zunächst nur als Einheitsmodell ein Zweisitzer-Cabriolet mit festen Seitenwänden und einem herausklappbaren Sitz im Heck. Die erste Serie dieses Autos war

|  | <b>Hanomag 3/16 PS<br/>Typ P-Serie I<br/>1929 – 1930</b>                         | <b>Hanomag 3/16 PS<br/>Typ 53<br/>1930 – 1931</b>  | <b>Hanomag 4/20 PS<br/>Typ 63<br/>1930 – 1931</b>                                  |
|--|--|--|--|
| <b>Motor</b><br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Verdichtung<br>Vergaser<br>Ventile   | 4 (Reihe)<br>55 x 79 mm<br>751 (Steuer 745) ccm<br>16 PS bei 3500 U/min<br>1:5,2 | 4 (Reihe)<br>56,7 x 79 mm<br>797 (Steuer 788) ccm<br>16 PS bei 3500 U/min<br>1:5,2<br>1 Steigstromvergaser Solex<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>2<br>Thermosyphon, 8 Liter Wasser<br>Druckumlauf, 3,5 Liter Öl<br>Batterie<br>6 V 45 Ah<br>60 W<br>0,4 PS                                   | 4 (Reihe)<br>63 x 88 mm<br>1097 (Steuer 1089) ccm<br>20 PS bei 3000 U/min<br>1:5,2 |
| <b>Kurbelwellenlager</b><br><b>Kühlung</b><br><b>Schmierung</b><br><b>Zündung</b><br><b>Batterie</b><br><b>Lichtmaschine</b><br><b>Anlasser</b>  |  |  |  |
| <b>Kraftübertragung</b><br><br>Kupplung<br>Schaltung<br>Getriebe<br>Übersetzungen<br><br>Antriebs-Übersetzung  | Antrieb auf Hinterräder<br>(ohne Differential)                                   | Antrieb auf Hinterräder<br><br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte<br>3 Gang<br>I. 3,88<br>II. 1,81<br>III. 1,00<br>5,90<br><br>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Viertelfedern<br>Schneckenrad, links<br>Mechanisch (Seilzug), 4 Räder<br>Mechanisch (Seilzug), Hinterräder<br>Zentral | Antrieb auf Hinterräder  |
| <b>Fahrwerk</b><br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Schmierung  |  |  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b><br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br><br>Räder<br>Reifen<br>Fahrgestellgewicht<br>Wagengewicht<br>Zuläss. Belastung<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank | 75 km/h<br>7 Liter<br>20 Liter (im Motorraum)                                    | 2300 mm<br>1000/1000 mm<br>Zweisitzer-Cabriolet 3320 x 1260 x 1560 mm<br>Limousine 3320 x 1280 x 1605 mm<br><br>Scheiben<br>27 x 4,00" Niederdruck<br>420 kg<br>Cabriolet und Limousine 625 kg<br>1929: 250 kg. 1930: 270 kg<br>75 km/h<br>7 Liter<br>20 Liter (im Motorraum)  | 80 km/h<br>7,5 Liter<br>20 Liter (im Motorraum)                                    |
| <b>Preise</b>  | Cabriolet 2 (+ 1 1/2) Sitze<br>RM 2800,-<br>Limousine 3 1/2 Sitze<br>RM 2800,-   | Cabriolet 2 (+ 1 1/2) Sitze<br>RM 2800,-<br>Limousine 3 1/2 Sitze<br>RM 2800,-<br>Cabriolet-Limousine<br>RM 2800,-   | Limousine 3 1/2 Sitze<br>RM 2800,-<br>Cabriolet-Limousine<br>RM 2800,-             |

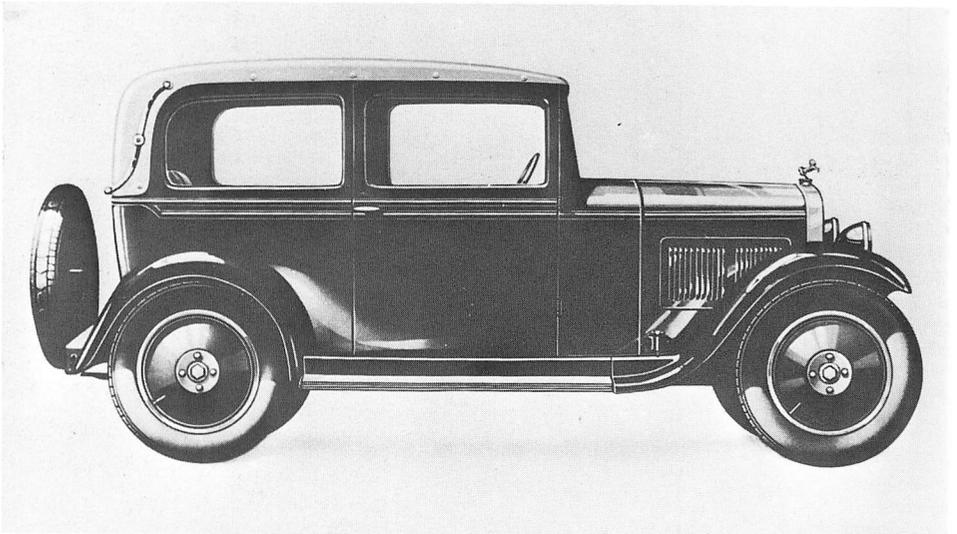


**Hanomag 3/16 PS Cabriolet**  
1929–1931



**Hanomag 3/16 und 4/20 PS Limousine**  
1930–1931

hellbeige lackiert und besaß dazu ein knallrotes Verdeck. Die Serienproduktion hatte Anfang 1929 begonnen. Ab Januar 1930 gab es den Hanomag 3/16 PS auch als Limousine mit, wie es hieß, 3½ Sitzplätzen. Mitte 1930 wurde der 750 ccm- durch einen 800 ccm-Motor (mit Leichtmetallkolben) ersetzt. Außerdem erhielt das kleine Auto jetzt doch noch ein Differential, und es wurde nun auch als Cabriolet-Limousine angeboten. Wiederum einige Monate später waren Limousine und Cabriolet-Limousine wahlweise mit 4/20 PS, 1,1 Liter-Motor lieferbar.

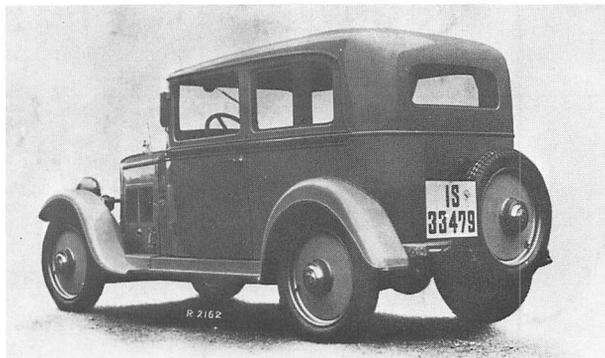


**Hanomag**  
800 ccm  
900 ccm  
1100 ccm  
Cabrio-Limousine  
1931

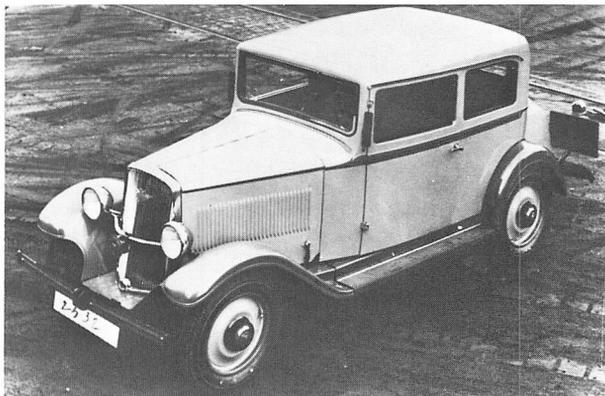
**Hanomag 3/17 PS, 3/18 PS, 4/23 PS (1931–1934)**  
**Hanomag Garant (1934–1938)**  
**Hanomag Kurier (1934–1938)**

Auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1931 stand der Hanomag als echter Vier-sitzer mit längerem Radstand, breiterer Spur, hydraulischen Bremsen und recht hübscher Karosserie. Er wurde mit dem 4/23 PS 1,1 Liter-Motor mit nur unwesentlichen Änderungen bis Mitte 1935 gebaut und gut verkauft, während der gleiche Wagen mit dem alten 800 ccm-Motor nur ein Jahr lang im Programm blieb. Bereits im Laufe von 1931 wurde die Limousine durch eine Ganzstahlausführung von Ambi-Budd ersetzt, zunächst ohne Kofferraum, aber mit Kofferbrücke. Ab 1932 erhielt die Ganzstahl-Limousine einen (von innen zugänglichen) Kofferraum sowie ein schräges Kühlergitter, während es die Cabrio-Limousine nicht mehr gab. Ende 1932 wurde nochmals ein billigeres Modell gestartet, der Typ 900, der sich aber auch wieder viel weniger gut verkaufte als der 4/23 PS und deshalb schließlich, wenigstens

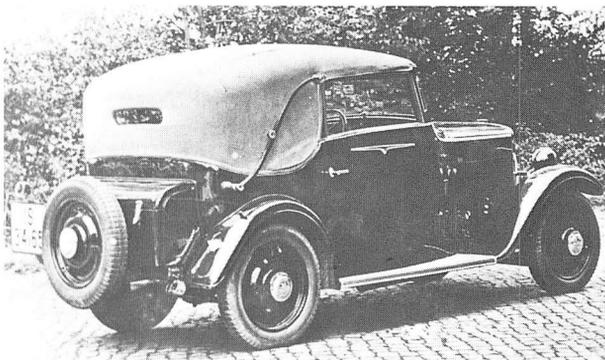
Hanomag 4/23 PS  
 Typ N 63  
 Limousine (mit Kofferbrücke)  
 1931–1932  
 Karosserie Ambi-Budd



Hanomag 4/23 PS  
 Typ 11  
 1932–1934  
 bzw.  
 Hanomag Garant  
 1934–1935  
 Limousine (mit Koffer)  
 Karosserie Ambi-Budd



Hanomag 4/23 PS  
 Typ 11  
 Cabriolet 2 Fenster  
 1932–1933  
 (Karosserie-Hersteller  
 dem Verfasser unbekannt)



teilweise, ebenfalls mit dem 4/23 PS-Motor ausgeliefert wurde. Den 4/23 PS gab es im Modelljahr 1933 serienmäßig auch als Cabriolet (Hersteller dem Verfasser unbekannt). Ab 1934 trug der 4/23 PS den Namen »Garant«. Ab Mitte 1935 wurde die Ganzstahl-Limousine durch eine in Holz-Stahl-Gemischtbauweise gefertigte Cabrio-Limousine von Karmann mit längerem Radstand und einzelgefederten Vorderrädern ersetzt. Ab Mitte 1936 besaß diese Cabrio-Limousine und eine neu hinzugekommene entsprechende Limousine (ebenfalls Karmann) ein Stromlinienheck. Angesichts der inzwischen vorhandenen moderneren Modellreihen war der ab 1934 angebotene Garant zum billigsten Wagen im Verkaufsprogramm von Hanomag geworden.

Mit gleichem Motor und Getriebe, von vornherein mit einzelgefederten Vorderrädern, aber mit gößerer und moderner gestalteter Ganzstahlkarosserie (Ambi-Budd »Jupiter«) wurde von 1934 bis 1938 der Hanomag Kurier gebaut, der sich aber nur mittelmäßig gut verkaufte. Einzige Modifikation dieses Modells waren ab 1937 das Stromlinienheck, die Lochscheibenräder und die 16"- statt 17"-Reifen.

**Hanomag 3/17 PS**  
Typ N 53 1931 – 1932

**Hanomag 3/18 PS**  
Typ 900 1932 – 1934

**Hanomag 4/23PS**  
Typ N 63 1931 – 1932

**Hanomag 4/23 PS**  
Typ 11 1932 – 1934  
**Hanomag Garant**  
Typ 11/4 1934 – 1935

4 (Reihe)  
56,7 x 79 mm  
797 (Steuer 788) ccm  
17 PS bei 3500 U/min  
1 : 5,45  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 FV  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon, 8 Liter Wasser  
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl  
Batterie  
6 V 45 oder 60 Ah  
60 W  
0,4 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
  
I. 3,88  
II. 1,81  
III. 1,00  
  
5,90  
  
U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
z. T.: Limousine Ganzstahl

4 (Reihe)  
57 x 88 mm  
898 (Steuer 892) ccm  
18 PS bei 3200 U/min  
1 : 6,2  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 FVS  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon, 9 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
Batterie  
6 V 60 oder 80 Ah  
75 W  
0,4 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
  
I. 3,88  
II. 1,81  
III. 1,00  
  
5,90  
  
U-Profil-Preßstahl-Rahmen

4 (Reihe)  
63 x 88 mm  
1097 (Steuer 1089) ccm  
23 PS bei 3500 U/min  
1 : 5,45  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 FVS  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon, 9 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
Batterie  
6 V 60 oder 80 Ah  
75 W  
0,4 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
  
I. 3,88  
II. 1,81  
III. 1,00  
  
5,90  
  
U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
z. T.: Limousine Ganzstahl

4 (Reihe)  
63 x 88 mm  
1097 (Steuer 1089) ccm  
23 PS bei 3500 U/min  
1 : 5,45  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 FVS  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon, 9 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
Batterie  
6 V 60 oder 80 Ah  
75 W  
0,4 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
Garant:  
auch 4 Gang  
I. 3,88 I. 4,55  
II. 1,81 II. 2,33  
III. 1,00 III. 1,48  
IV. 1,00  
5,90 5,90  
  
U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
Limousine Ganzstahl

starr, Halbfedern

starr, Halbfedern  
Schneckenrad, links  
Hydraulisch, 4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

2450 mm  
1200/1200 mm  
3610 x 1440 x 1625 mm  
Scheiben  
4,00–18  
9 Meter  
435 kg  
740 kg  
300 kg  
75 km/h  
7,5 Liter  
20 Liter (im Motorraum)

Limousine 2 Türen  
RM 2850,-  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 2900,-

2450 mm  
1200/1200 mm  
3610 x 1440 x 1625 mm  
Scheiben  
4,50–17  
9 Meter  
510 kg  
780 kg  
300 kg  
80 km/h  
8 Liter  
20 Liter (im Motorraum)

Limousine 2 Türen  
RM 2400,-  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 2500,-

2450 mm  
1200/1200 mm  
3610 x 1440 x 1625 mm  
Scheiben  
4,00–18  
9 Meter  
435 kg  
740 kg  
300 kg  
82 km/h  
8 Liter  
20 Liter (im Motorraum)

Limousine 2 Türen  
RM 2975,-  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 3025,-

2450 mm  
1200/1200 mm  
3610 x 1440 x 1625 mm  
Scheiben  
4,50–17  
9 Meter  
530 kg  
830 kg  
400 kg  
82 km/h  
8 Liter  
25 Liter (im Motorraum)

Limousine 2 Türen  
1932 – 1934: RM 2800,-  
1934: RM 2675,-  
1935: RM 2375,-  
Cabriolet 2 Fenster  
1933: RM 3300,-

**Hanomag Garant**  
Typ 11/35 1935 – 1936

**Hanomag Garant**  
Typ 11/36 1936 – 1938

**Hanomag Kurier**  
Typ 11 K 1934 – 1938

4 (Reihe)  
63 x 88 mm  
1097 (Steuer 1089) ccm  
23 PS bei 3500 U/min  
1 : 5,45 bis 1 : 6,8  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 BFVL  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Thermosyphon, 9 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
Batterie  
6 V 66 oder 77 Ah  
75 W  
0,4 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang

I. 4,55  
II. 2,33  
III. 1,48  
IV. 1,00  
5,90

U-Profil-Preßstahl-Rahmen

Querlenker oben  
1 Querfeder unten  
starr, Halbfedern  
Schneckenrad, links  
Hydraulisch, 4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

Kastenprofil-Niederrahmen  
Limousine Ganzstahl

**Motor**  
Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe

Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrstellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

2472,5 mm  
1250/1250 mm  
4040 x 1490 x 1615 mm  
Scheiben  
4,50–17  
9,5 Meter  
550 kg  
950 kg  
400 kg  
82 km/h  
9 Liter  
25 Liter (im Motorraum)

2472,5 mm  
1250/1250 mm  
4040 x 1490 x 1615 mm  
Scheiben  
4,50 oder 4,75–17  
9,5 Meter  
550 kg  
950 kg  
400 kg  
82 km/h  
9 Liter  
25 Liter (im Motorraum)

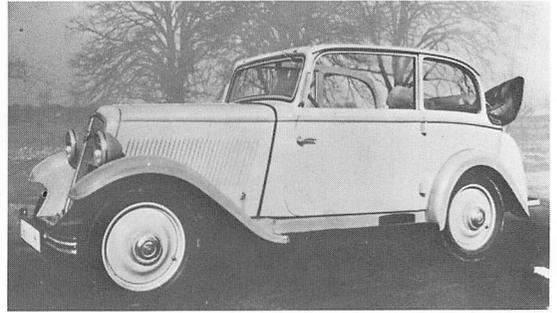
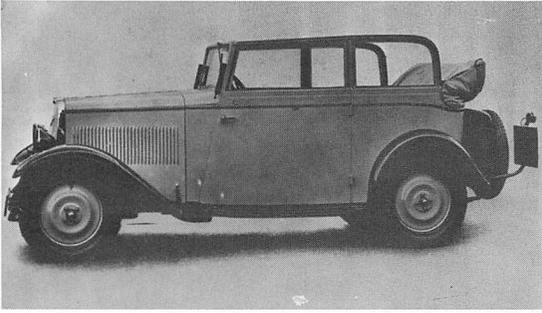
2725 mm  
1250/1250 mm  
4100 x 1520 x 1610 mm  
Scheiben. Ab 1937: Lochsch.  
4,50–17. Ab 1937: 5,25–16  
10 Meter  
700 kg  
1000 kg  
400 kg. Ab 1937: 450 kg  
82 km/h  
9 Liter  
34 Liter (im Motorraum)

Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 2600,–

Limousine 2 Türen  
RM 2550,–  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 2350,–

Limousine 2 Türen  
RM 2975,–

**Preise**



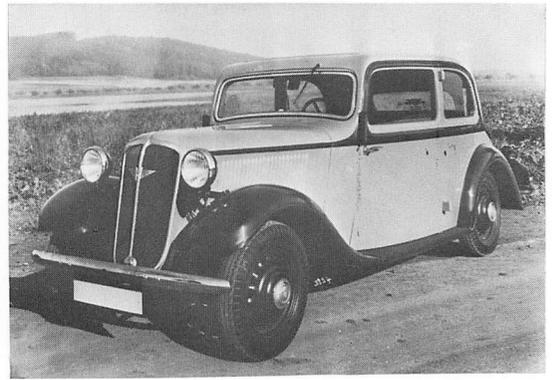
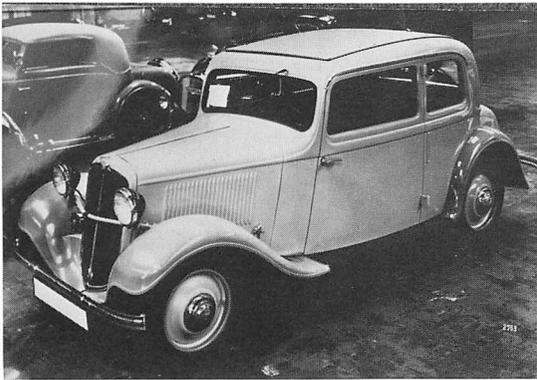
Oben links:  
Hanomag 3/18 PS (Typ 900) 1933  
Karosserie Karmann

Oben rechts:  
Hanomag Garant 1935-1936  
Karosserie Karmann

Links:  
Hanomag Garant 1936-1938  
Karosserie Karmann

Unten links:  
Hanomag Kurier 1934-1936  
Karosserie Ambi-Budd

Unten rechts:  
Hanomag Kurier 1937-1938  
Karosserie Ambi-Budd



**Hanomag 6/32 PS (1933-1934)**  
**Hanomag Rekord (1934-1938)**  
**Hanomag Rekord Diesel (1937-1940)**

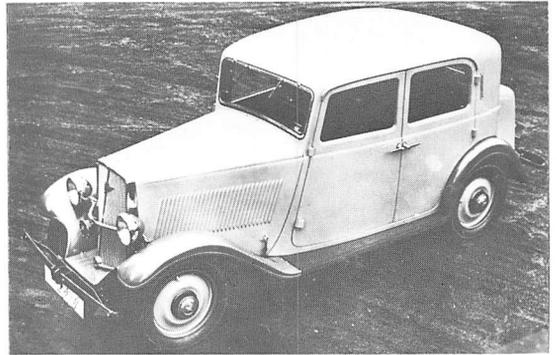
Die Hanomag, welche bis dahin nur Kleinwagen gebaut hatte, begann im Herbst 1933 ohne viel Aufhebens auch mit dem Verkauf eines 1,5 Liter Mittelklasseautomobils. Daß es so lautlos herausgebracht wurde, hatte freilich seinen Grund: Der Hanomag 6/32 PS war nur ein Vorläufer- oder Zwischentyp. Außer dem 1,5 Liter-Hängeventil-Motor war bemerkenswert, daß Hanomag zum ersten Mal auch eine Viertüren-Limousine anbot und dies sogar, was später nie mehr geschah, in einer Ausführung ohne Mittelpfosten.

Im Februar 1934 erschien dann der neue Wagen in seiner endgültigen Gestalt, der Hanomag Rekord mit jenem 1,5 Liter-Motor, achslos aufgehängten Vorderrädern und moderner, ge-

räumiger Ganzstahlkarosserie in der Jupiter-Form von Ambi-Budd. Dieser Wagen blieb bis 1938 das wichtigste Modell im Verkaufsprogramm von Hanomag. Geändert wurde er während dieser Zeit nur einmal, als er ab 1937 ein Stromlinienheck, Lochscheibenräder und ein paar PS mehr erhielt. Man schätzte die Robustheit und Solidität dieses Automobils, doch war es auch arg behäbig und lahm.

Die große Sensation der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1936 war bekanntlich der Personenwagen-Diesel. Indes soll nicht vergessen sein, daß dort außer dem Mercedes-Benz Typ 260 D auch der Hanomag Rekord Diesel vorgestellt wurde, und er konnte sich damals sogar rühmen, den kleinsten Dieselmotor der Welt zu besitzen. Im Gegensatz freilich zum Daimler'schen Diesel, dessen Produktion bereits anlief, war der von Hanomag noch nicht serienreif. (Der in Berlin gezeigte Prototyp hatte 74 mm Bohrung, 95 mm Hub, 1640 ccm Hubraum, 32 PS Leistung, und den Antrieb der Nockenwelle besorgte eine Triplex-Kette.) Erst 1937 wurden die ersten Motoren der endgültigen Ausführung gefertigt und 1938 begann die reguläre Serie, welche dann bis 1940 lief. Allein schon durch seinen relativ niedrigen Preis hätte der Hanomag Diesel, zumal im Sog des Erfolges von Mercedes, beste Aussichten auf dem Markt gehabt, was leider die Kriegseignisse zunichte machten. – Auf dem Pariser Salon 1936 war übrigens ein Hanomag Sturm mit entsprechendem Sechszylinder-Dieselmotor (2860 ccm, 50 PS) ausgestellt gewesen, der dann aber nie in Serie ging.

**Oben rechts: Hanomag 6/32 PS Limousine 4 Türen 1933–1934**

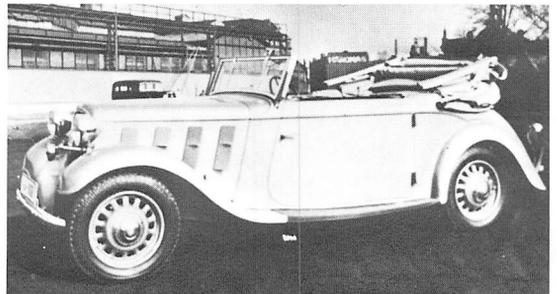
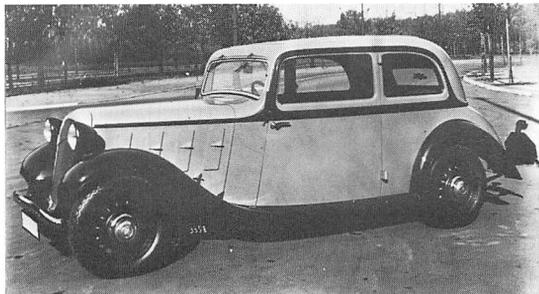
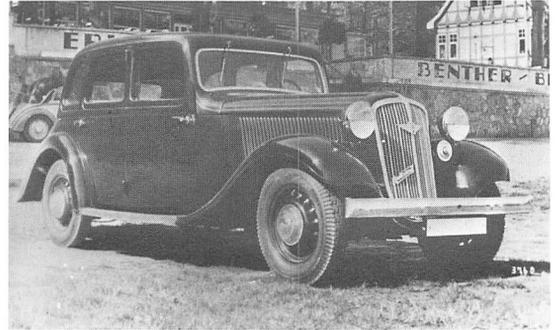
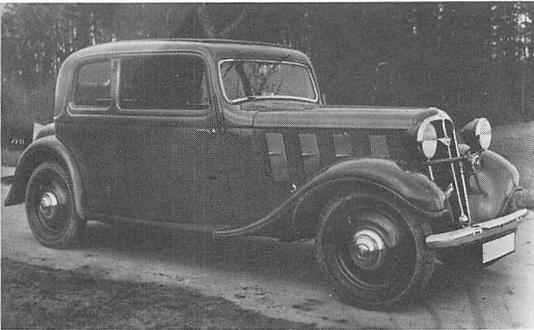


**Mitte links: Hanomag Rekord 1934–1936 Limousine 2 Türen (Karosserie Ambi-Budd)**

**Mitte rechts: Hanomag Rekord 1937–1938 Limousine 4 Türen (Karosserie Ambi-Budd)**

**Unten links: Hanomag Rekord 1937–1938 bzw. Hanomag Rekord Diesel 1937–1940 Limousine 2 Türen (Karosserie Ambi-Budd)**

**Unten rechts: Hanomag Rekord 1937–1938 Cabriolet 2 Fenster (Karosserie Ambi-Budd)**



|                         | <b>Hanomag 6/32 PS<br/>Typ 15<br/>1933 – 1934</b>                     | <b>Hanomag Rekord<br/>Typ 15 K<br/>1934 – 1936</b>             | <b>Hanomag Rekord<br/>Typ 15 K<br/>1937 – 1938</b>             |
|-------------------------|---|--|--|
| <b>Motor</b>            |   |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 71 x 95 mm  | 71 x 95 mm   | 71 x 95 mm   |
| Hubraum                 | 1504 (Steuer 1494) ccm  | 1504 (Steuer 1494) ccm   | 1504 (Steuer 1494) ccm   |
| Leistung                | 32 PS bei 3000 U/min  | 32 PS bei 3000 U/min   | 35 PS bei 3500 U/min   |
| Verdichtung             | 1:5,5   | 1:5,6  | 1:5,6 oder 6,2 (Gemisch)                                       |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFVL                                 | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFVL                          | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFVL                          |
| Ventile                 | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb Duplex-Rollenkette        | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb Duplex-Rollenkette | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb Duplex-Rollenkette |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 3  | 3  |
| Kühlung                 | Thermosyphon, 11 Liter Wasser   | Pumpe, 11 Liter Wasser   | Pumpe, 11 Liter Wasser   |
| Schmierung              | Druckumlauf, 4 Liter Öl   | Druckumlauf, 4 Liter Öl  | Druckumlauf, 4 Liter Öl  |
| Zündung                 | Batterie  | Batterie   | Batterie   |
| Batterie                | 6 V 75 Ah   | 6 V 75 Ah (im Motorraum)                                       | 6 V 75 Ah (im Motorraum)                                       |
| Lichtmaschine           | 90 W  | 90 W   | 90 W   |
| Anlasser                | 0,6 PS  | 0,6 PS   | 0,6 PS   |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |  |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                 | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung          | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung          |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 4 Gang  | 4 Gang   | 4 Gang   |
| Synchronisierung        | III – IV  | III – IV   | III – IV   |
| Übersetzungen           | I. 4,38<br>II. 2,50<br>III. 1,64<br>IV. 1,00                          | I. 4,38<br>II. 2,50<br>III. 1,64<br>IV. 1,00                   | I. 4,38<br>II. 2,50<br>III. 1,64<br>IV. 1,00                   |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,55  | 4,55, auch 5,10  | 4,55   |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |  |  |
|                         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>mit Kreuztraverse<br>Limousine Ganzstahl | Kastenprofil-Niederrahmen<br>Limousine Ganzstahl               | Kastenprofil-Niederrahmen<br>Limousine Ganzstahl               |
| Vorderradaufhängung     | starr, Halbfedern   | Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>starr, Halbfedern      | Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>starr, Halbfedern      |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern  |
| Lenkung                 | Schneckenrad, links   | Schneckenrad, links  | Schneckenrad, links  |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder  | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder  |
| Schmierung              | Zentral   | Zentral  | Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |  |
| Radstand                | 2610 mm   | 2825 mm  | 2825 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1210/1250 mm  | 1250/1250 mm   | 1250/1250 mm   |
| Gesamtmaße              | 3800 x 1490 x 1625 mm   | 4250 x 1520 x 1610 mm  | 4250 x 1520 x 1610 mm  |
| Räder                   | Scheiben  | Scheiben   | Lochscheiben   |
| Reifen                  | 4,75 – 17   | 4,75 – 17  | 1937: 4,75 oder 5,25 – 17<br>1938: 5,50 – 16                   |
| Wendekreis              | 11 Meter  | 11,5 Meter   | 11,5 Meter   |
| Fahrgestellgewicht      |   | 750 kg   | 750 kg   |
| Wagengewicht            | 1040 kg   | Limousine 1050 kg<br>Cabriolet 1090 kg                         | Limousine 1050 kg<br>Cabriolet 1090 kg                         |
| Zuläss. Belastung       |   | 400 kg   | 400 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 98 km/h   | 98 km/h  | 98 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 11 Liter  | 11,5 Liter   | 11,5 Liter   |
| Kraftstofftank          | 32 Liter (im Motorraum)   | 32 Liter (im Motorraum)  | 32 Liter (im Motorraum)<br>1938: 54 Liter (im Heck)            |
| <b>Preise</b>           |   |  |  |
| Fahrgestell             |   | RM 2735,-  | RM 2735,-  |
| Limousine 2 Türen       | RM 3300,-   | RM 3475,-  | RM 3475,-  |
| Limousine 4 Türen       | RM 3500,- (pfostenlos)  | RM 3875,- (6 Fenster)  | RM 3875,- (6 Fenster)  |
| Cabriolet 2 Fenster     | RM 4035,-   | RM 4350,-  | RM 4350,-  |
| Cabriolet 4 Fenster     | -   | RM 4800,-  | RM 4800,-  |
| Cabriolet 2 (2) Sitze   | RM 4135,-   | RM 4750,-  | -  |
| Sportwagen 2 (2) Sitze  | -   | RM 4500,- (nur 1934)   | -  |
| Kübelsitzwagen          | -   | RM 4200,- (ab 1936)  | RM 4200,-  |

**Hanomag Rekord Diesel**  
**Typ D 19 A 1937 – 1938**  
**Hanomag Diesel**  
**Typ 19 K 1939–1940**

**Hanomag Sturm**  
**Typ 22 K**  
**1934 – 1936**

**Hanomag Sturm**  
**Typ 23 K**  
**1936 – 1939**

**Hanomag Sturm**  
**Typ 23 KI**  
**1936 – 1939**

Vorkammer-Dieselmotor  
 4 (Reihe)  
 80 x 95 mm  
 1910 (Steuer 1897) ccm  
 35 PS bei 3500 U/min  
 1:20  
 Bosch Einspritzpumpe

Hängend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 5  
 Pumpe, 12 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 4,5 Liter Öl  
 Selbstzündung  
 12 V 100 Ah  
 130 W  
 1,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang  
 III – IV  
 I. 4,38  
 II. 2,50  
 III. 1,64  
 IV. 1,00  
 4,55

Kastenprofil-Niederrahmen  
 Limousine Ganzstahl

Querlenker oben  
 1 Querfeder unten  
 starr, Halbfedern  
 Schneckenrad, links  
 Hydraulisch, 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

2825 mm  
 1250/1250 mm  
 4250 x 1520 x 1610 mm  
 Lochscheiben  
 1937: 4,75 oder 5,25 – 17  
 Ab 1938: 5,50 – 16  
 11,5 Meter  
 950 kg  
 Limousine 1250 kg  
 Cabriolet 1290 kg  
 350 kg  
 90 km/h  
 8,5 Liter Diesel  
 54 Liter (im Heck)

RM 3735,-  
 RM 4475,-  
 RM 4875,- (6 Fenster)  
 RM 5350,-  
 -  
 -  
 -  
 -

4,12  
 Kastenprofil-Niederrahmen  
 Limousine Ganzstahl

3050 mm  
 1350/1350 mm  
 4450 x 1620 x 1620 mm  
 Scheiben  
 5,00 – 17  
 12 Meter  
 850 kg  
 Limousine 1250 kg  
 Cabriolet 1320 kg  
 450 kg  
 110 km/h  
 14 Liter  
 54 Liter (im Heck)

RM 4350,-  
 RM 4875,- (6 Fenster)  
 RM 5100,-  
 RM 5800,-  
 -  
 RM 5200,-  
 -

6 (Reihe)  
 71 x 95 mm  
 2252 (Steuer 2238) ccm  
 50 PS bzw. (ab 1937) 55 PS bei 3500 U/min  
 1:5,7 oder 6,2 (Gemisch)  
 1 Steigstromvergaser  
 Solex 35 BFVL  
 Hängend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb Duplex-Rollenkette  
 4  
 Pumpe, 12 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 5 Liter Öl  
 Batterie  
 6 V 75 Ah (im Motorraum)  
 90 W  
 0,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang  
 III – IV  
 I. 3,97  
 II. 2,26  
 III. 1,51  
 IV. 1,00  
 4,33

Kastenprofil-Niederrahmen

2 Querfedern  
 starr, Halbfedern  
 Schneckenrad, links  
 Hydraulisch, 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3050 mm  
 1350/1350 mm  
 4700 x 1620 x 1620 mm  
 Lochscheiben  
 5,25 oder 5,50 – 18  
 12 Meter  
 900 kg  
 Cabriolet 1350 kg  
 450 kg  
 110 km/h. 55 PS: 114 km/h  
 14,5 Liter  
 54 Liter (im Heck)

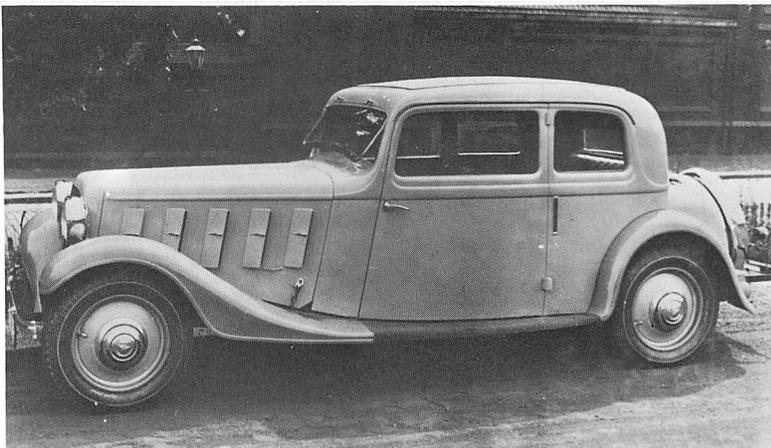
RM 3650,-  
 -  
 -  
 RM 5300,- (nur 1936/37)  
 RM 6500,- bzw. RM 7250,-  
 -  
 RM 5200,- (nur 1936/37)  
 -

4,33  
 Kastenprofil-Niederrahmen  
 Limousine Ganzstahl

3150 mm  
 1350/1350 mm  
 4580 x 1620 x 1630 mm  
 Scheiben. Ab 1937: Lochsch.  
 5,25 oder 5,50 – 18  
 12,5 Meter  
 950 kg  
 Limousine 1400 kg  
 450 kg  
 110 km/h. 55 PS: 114 km/h  
 14,5 Liter  
 54 Liter (im Heck)

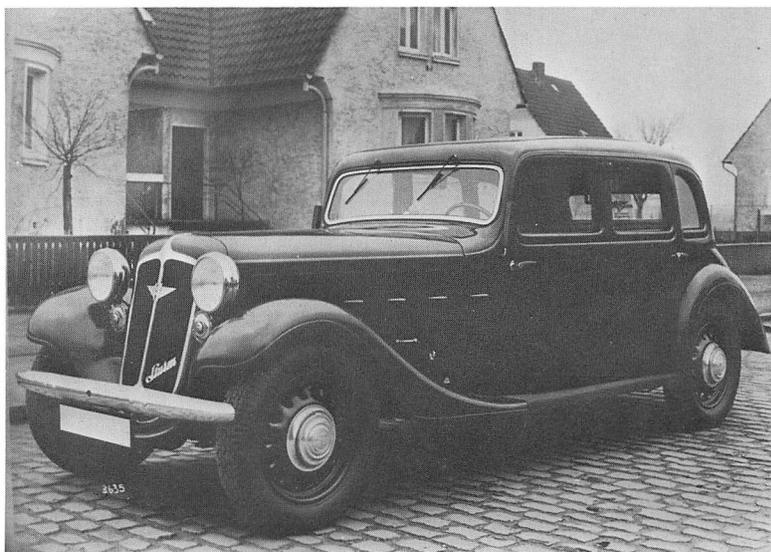
RM 3650,-  
 -  
 RM 4950,- (6 Fenster)  
 -  
 -  
 -  
 -

Hanomag Sturm  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
1934–1936



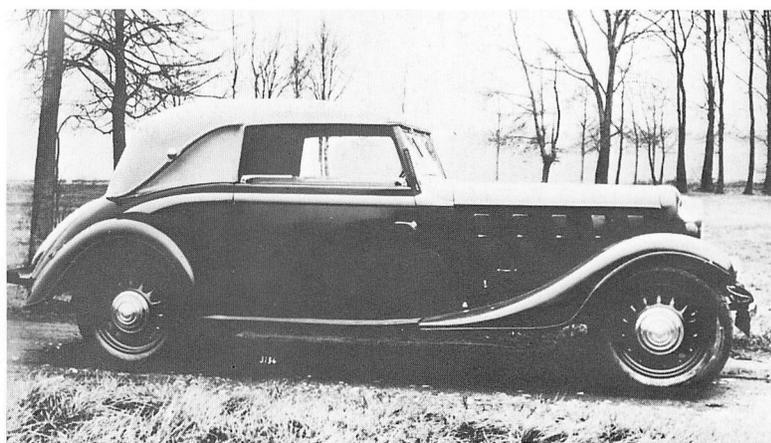
## Hanomag Sturm (1934–1939)

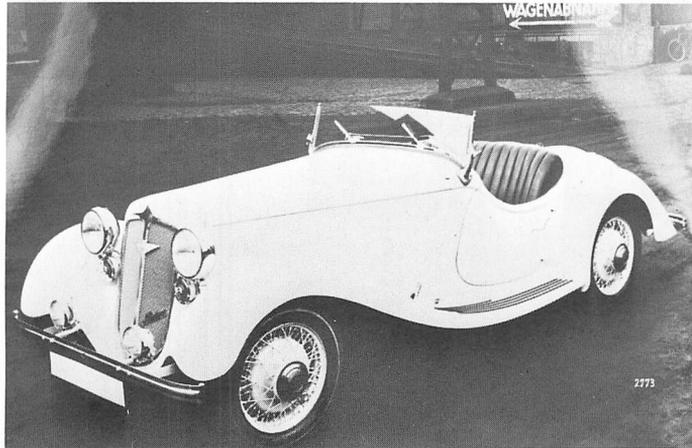
Der größte Wagen, den Hanomag je baute, war der Hanomag Sturm mit Sechszylinder 2,25 Liter-Motor. Er besaß die gleichen Zylindermaße wie der 1,5 Liter-Vierzylinder des Hanomag Rekord. Diese großen Autos verkauften sich verhältnismäßig gut. Die Karosserien der Limousinen (die gleichen übrigens, die auch Adler verwendete) stammten von Ambi-Budd. Außerdem gab es eine ganze Kollektion von Cabriolets, die hauptsächlich von Hebmüller, von Gläser und ebenfalls von Ambi-Budd kamen. Für die Cabriolets wurde das Fahrgestell mit dem kürzeren Radstand verwendet. Lediglich 1939 baute Gläser 50 Stück seines bildschönen Sport-Cabriolets auf dem längeren Fahrgestell.



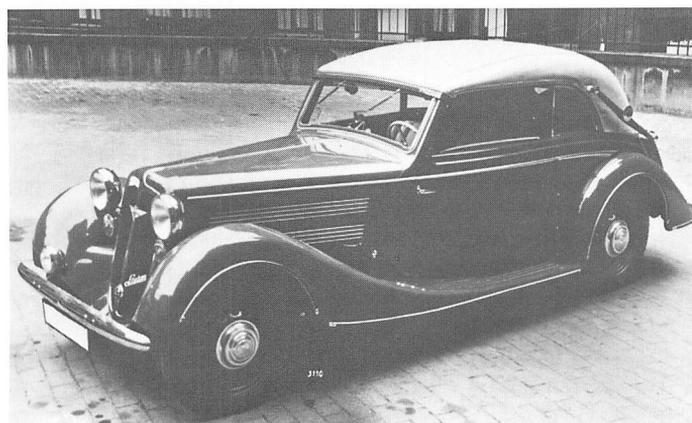
Hanomag Sturm  
Limousine 6 Fenster  
Karosserie Ambi-Budd  
1936–1939

Hanomag Sturm  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Ambi-Budd  
1936–1937

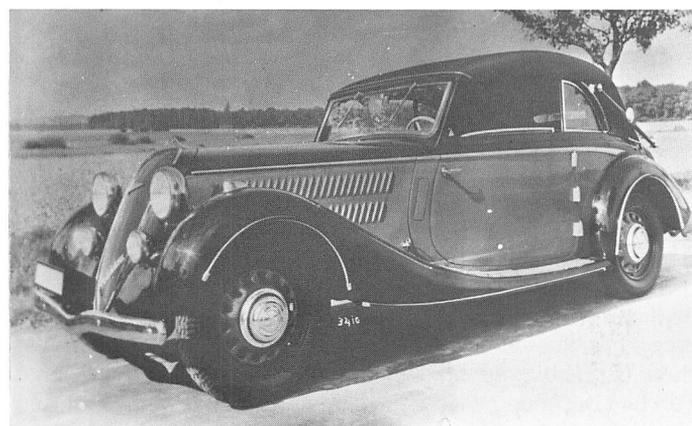




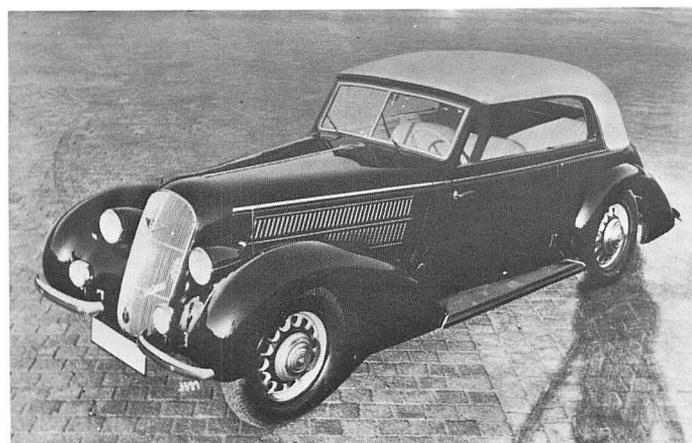
**Hanomag Sturm  
Sport-Zweisitzer  
Karosserie Hebmüller  
1936–1937**



**Hanomag Sturm  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Gläser  
1936**

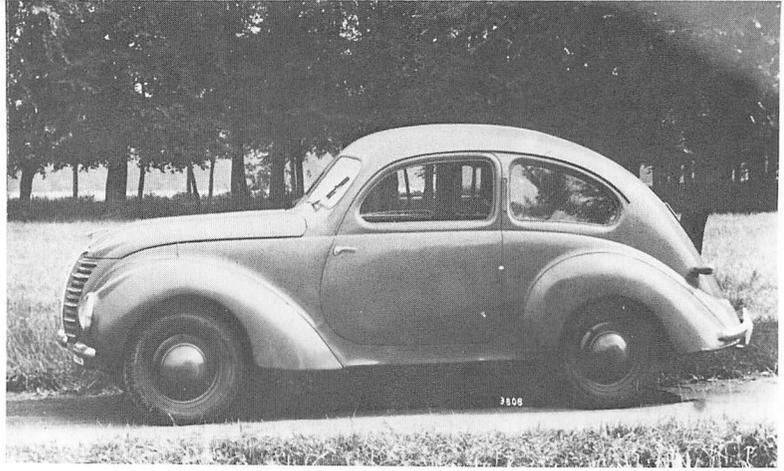


**Hanomag Sturm  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Hebmüller  
1938–1939**



**Hanomag Sturm  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Gläser  
1938–1939**

Hanomag 1,3 Liter  
Limousine 2 Türen  
1938–1941



### Hanomag 1,3 Liter (1938–1941)

Im Januar 1939 stellte Hanomag einen völlig neuen 1,3 Liter-Wagen vor, mit dessen Entwurf im Frühjahr 1935 und mit dessen Produktion in den letzten Monaten des Jahres 1938 begonnen worden war. Besonderheiten: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie in Stromform mit durchlaufender Dachrippe sowie Schwingmetall-Gummifederung der Vorderräder. Die äußere Gestalt des Wagens entsprach der damaligen Mode, aber elegant und wohlproportioniert konnte man sie gewiß nicht nennen. Die Karosserie bot zwar verhältnismäßig viel Platz und vor allem reichliche Sitzhöhe, aber leider eine viel zu wenig gute Sicht. Der Motor zeigte den damals noch seltenen Vorzug der Autobahnfestigkeit, doch ansonsten nur mäßiges Temperament. Wie jeder Hanomag, so war auch dieser grundsolid gebaut, aber auch entsprechend schwer und teuer. Der Verkauf des Hanomag 1,3 Liter ließ sich gut an, zumal die Produktion bereits lief, als der Wagen vorgestellt wurde. Aber schon wenige Monate später kam der Krieg und damit die Einschränkung und schließlich das Ende der Produktion auch dieses Wagens.

### Hanomag Partner (Prototyp 1951)

Hanomag hatte sich nach 1945 weit mehr als früher auf den Bau von Lastwagen verlegt und war damit auf dem Markt gut angekommen. Dennoch bestand keineswegs die Absicht, der Herstellung von Personenwagen nun für immer zu entsagen. Auf einem großen Stand der Frankfurter Automobil-Ausstellung 1951 präsentierte Hanomag etwa ein halbes Dutzend Exemplare eines vollständig neuen Automobils, des Hanomag Partner. Er war ein rundlich-pummeliges Coupé mit drei Sitzen nebeneinander und zwei Kinder-Klappsitzen dahinter. Zum Antrieb diente ein Dreizylinder-Zweitaktmotor, konstruiert von Müller-Andernach, und die beim 1,3 Liter bestens bewährte, aber auch ziemlich teure Gummifederung war hier nicht nur vorn, sondern auch für die Hinterräder vorgesehen. Aber die Ausstellung machte deutlich, daß das Publikum an den Besonderheiten des Hanomag-Partner wenig Gefallen fand. So verzichtete man auf seine Serienproduktion und alle etwa 20 Wagen, die vorhanden waren, wurden verschrottet. Nicht ein einziger blieb erhalten. Es sollte ein für allemal keine Hanomag Personenwagen mehr geben.



Hanomag Partner  
Prototyp 1951

**Hanomag 1,3 Liter  
Typ 13  
1938 – 1941**

**Hanomag Partner  
Prototyp 1951**

**Motor**

|                   |  |
|-------------------|--|
| Zylinderzahl      | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub     | 71 x 82 mm   |
| Hubraum           | 1298 ccm (effektiv)  |
| Leistung          | 32 PS bei 3600 U/min   |
| Verdichtung       | 1:6  |
| Vergaser          | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFRH                        |
| Ventile           | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder |
| Kurbelwellenlager | 3  |
| Kühlung           | Pumpe, 9 Liter Wasser  |
| Schmierung        | Druckumlauf, 4 Liter Öl                                      |
| Batterie          | 12 V 50 Ah (im Motorraum)                                    |
| Lichtmaschine     | 90 W   |
| Anlasser          | 0,8 PS   |

|  |
|--|
| Zweitaktmotor<br>mit Umkehrspülung und Flachkolben |
| 3 (Reihe)  |
| 65 x 70 mm   |
| 697 ccm (effektiv)                                 |
| 28 PS bei 4000 U/min                               |
| 1:73   |
| 1 Solex  |
| Ohne   |
| 4  |
| Thermosyphon (Wasser)                              |
| Zweitakt-Gemisch                                   |
| 12 V   |

**Kraftübertragung**

|                      |  |
|----------------------|--|
| Kupplung             | Einscheibentrockenkupplung                   |
| Schaltung            | Schalthebel Wagenmitte                       |
| Getriebe             | 4 Gang                                       |
| Synchronisierung     | Ohne   |
| Übersetzungen        | I. 4,55<br>II. 2,33<br>III. 1,48<br>IV. 1,00 |
| Antriebs-Übersetzung | 4,57. Auf Wunsch Bergachse 5,17              |

|  |
|--|
| Fronttriebblock                            |
| Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse |
| Einscheibentrockenkupplung                 |
| Schalthebel unter Lenkrad                  |
| 3 Gang                                     |
| I – III                                    |

**Fahrwerk**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Vorderradaufhängung | Selbsttragende Ganzstahlkarosserie<br>mit glatter Wagenunterseite<br>Doppel-Querlenker |
| Hinterradaufhängung | Schwingmetall-Gummidrehfederkörper<br>starr, Halbfedern                                |
| Lenkung             | Schnecke ZF-Roß  |
| Fußbremse           | Hydraulisch, 4 Räder   |
| Handbremse          | Mechanisch, Hinterräder  |
| Schmierung          | Zentral  |

|                                    |
|------------------------------------|
| Selbsttragende Ganzstahlkarosserie |
| Doppel-Querlenker                  |
| Schwingmetall-Gummidrehfederkörper |
| Längslenker                        |
| Schwingmetall-Gummidrehfederkörper |
| Hydraulisch, 4 Räder               |
| Mechanisch, Hinterräder            |

**Allgemeine Daten**

|                       |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Radstand              | 2500 mm               | 2165 mm               |
| Spur vorn/hinten      | 1300/1300 mm          | 1350/1300 mm          |
| Gesamtmaße            | 4230 x 1600 x 1680 mm | 4000 x 1700 x 1480 mm |
| Räder                 | Scheiben              | Scheiben              |
| Reifen                | 5,25–16               | 5,60–13               |
| Wendekreis            | 10 Meter              | 10 Meter              |
| Wagengewicht          | 970 kg                | 730 kg                |
| Zuläss. Gesamtgewicht | 1400 kg               | 1080 kg               |
| Höchstgeschwindigkeit | 115 km/h              | 100 km/h              |
| Verbrauch/100 km      | 9,5 Liter             | 7 Liter               |
| Kraftstofftank        | 42 Liter (im Heck)    | 34 Liter              |

**Preis**

Limousine 2 Türen RM 3175,-



# **Hansa-Lloyd (bis 1930)**

## **Hansa (1921–1938)**

### **Goliath (1931–1934)**

#### **Borgward (ab 1939)**

Im oldenburgischen Städtchen Varel haben sich schon um die Jahrhundertwende der spätere Geheimrat Dr. Robert Allmers sowie der ihm befreundete Ingenieur und spätere Geheimrat Dr.-Ing.h.c. August Sporkhorst dem Automobilbau verschrieben. Stückweise fertigten sie zunächst kleine Zweisitzerwagen mit französischen Motoren an. Ende 1905 entsteht die Hansa Automobilgesellschaft, die bald auch größere Vierzylinder-Modelle herausbringt. 1914 erfolgte die Umwandlung in die Hansa Automobilwerke AG., die ihren Sitz nach Bremen verlegt, um hier durch Fusion mit der finanzschwachen Namag die Produktion auf eine breitere Basis zu stellen.

Die Norddeutsche Automobil- und Motoren-Aktiengesellschaft, kurz Namag genannt, war eine 1906 gegründete und schon 1909 zum ersten Mal sanierte Tochterfirma des Norddeutschen Lloyd. Fast nur mit Verlust baute sie in ihrem Werk Bremen-Hastedt Elektro- und Benzin-Automobile, die als Markenzeichen den Namen Lloyd trugen. Beschäftigt wurden etwa 300 Arbeiter.

Aus dem Zusammenschluß der Namag mit den Hansa Automobilwerken ging 1914 die Hansa Lloyd Werke AG. hervor, die während des ersten Weltkrieges zu den wichtigsten Lastwagen-Lieferanten des deutschen Heeres zählte. Bis zu 5000 Mann arbeiteten damals bei Hansa-Lloyd.

1921 wurde das Werk in Varel wieder als selbständiger Betrieb abgezweigt und von August Sporkhorst mit etwa 2000 Beschäftigten unter der früheren Bezeichnung Hansa Automobilwerke AG. weitergeführt. Man baute dort ausschließlich Personenwagen. Die Hansa-Lloyd-Werke in Bremen widmeten sich mit 1000 Beschäftigten unter Leitung von Geheimrat Allmers hauptsächlich der Herstellung von Nutzfahrzeugen, bauten daneben aber auch einen großen Personenwagen. Da die Entwicklung beider Automobilfirmen (Hauptaktionär der Hansa-Automobilwerke war bis 1926 Jacob Schapiro!) wenig glücklich verlief, schlossen sie sich 1929 erneut zusammen, was aber den finanziellen Zusammenbruch nicht mehr aufhielt. Die Banken versagten weitere Kredite und fanden schließlich auch einen Käufer für das marode Unternehmen, nämlich die Goliath-Werke Borgward & Co.GmbH.

1919 war der damals 29jährige Ingenieur Borgward als Teilhaber in die kleine Firma »Bremer Reifenindustrie« eingetreten. 1920 stellte er den Betrieb auf die Herstellung von Autokühlern und Kotflügeln um, die er an die Hansa-Lloyd-Werke lieferte. Sein Unternehmen nannte er nun »Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co.«. Die Zeitumstände oder vielleicht auch purer Zufall verhalfen Carl. F. W. Borgward zur Produktion kompletter Fahrzeuge. Es bestand in der Wirtschaft und auch bei der Reichspost dringender Bedarf nach einem kleinen, billigen Transportmittel. Borgward erkannte dies und brachte 1924 den dreirädrigen »Blitzkarren« zum Preis von 950 Mark heraus. Dessen Verkauf übertraf bei weitem die Erwartungen und erlaubte bald eine stattliche Produktion. Das gab Mut zu weiteren Entwicklungen, die 1926 zum Goliath-Lieferwagen führten. Auch dieser wurde glänzend verkauft, was 1928 die Gründung der »Goliath-Werke Borgward & Co. GmbH.« veranlaßte, die sich in Bremen-Hastedt, genau den Hansa-Lloyd-Werken gegenüber, niederließ. Während sich die Goliath-Lieferwagen immer stärker durchsetzten, gerieten die Hansa-Lloyd-Werke mehr und mehr in Schulden, bis schließlich ihre Aktien zum Verkauf standen, die Borgward 1929 kurz entschlossen erwarb.

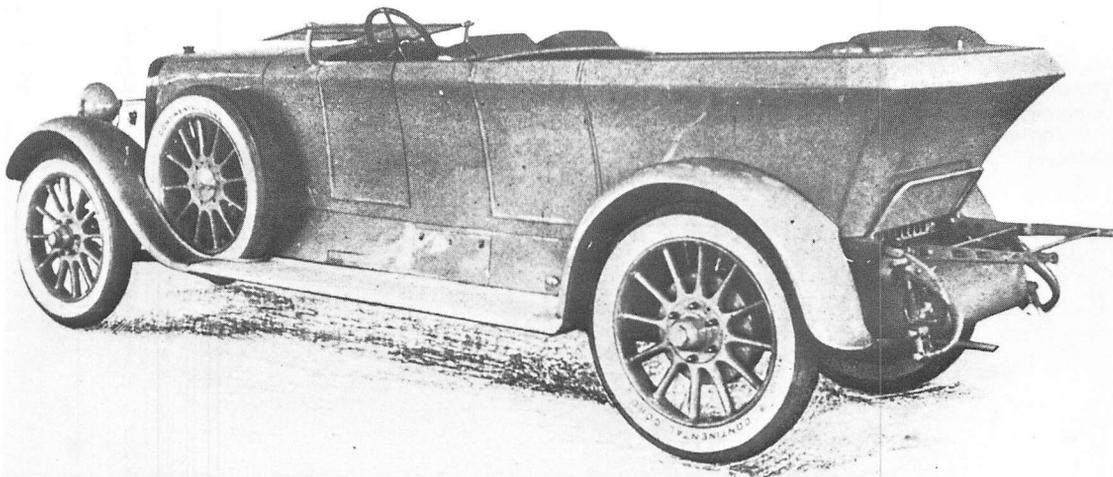
Die Goliath-Werke verschmolz Borgward Ende 1931 mit den ehemaligen Hansa-Lloyd-Werken. Die neue Firma trug den umständlichen Namen »Hansa-Lloyd- und Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg«. Der Bau großer Personenwagen wurde eingestellt, während sich die Goliath-Lieferwagen und die 1 1/2 Tonner Hansa-Lloyd-Lastwagen gut verkauften. Einen Wiederbeginn der Personenwagenproduktion bedeutete der dreirädrige Goliath Pionier, dem die Vierrad-Kleinwagen Hansa 400 und 500 sowie schließlich die erfolgreichen Typen Hansa 1100 und 1700 folgten. Da die Fabrikanlagen in Hastedt für die wachsende Produktion nicht mehr genügten, wurde im Herbst 1938 das völlig neu erbaute Werk Bremen-Sebaldsbrück in Betrieb genommen. Mit dessen Einweihung erhielt das jetzt über 5000 Mann zählende Unternehmen, inzwischen Borgwards alleiniges Eigentum, die Firmenbezeichnung »Carl F. W. Borgward Automobil- und Motoren-Werke GmbH.«.

Im Krieg wurden hauptsächlich Militärfahrzeuge hergestellt, bis die Zerstörung von 1944 einen Schlußstrich unter das Lebenswerk Borgwards zu setzen schien. Doch nach raschem Wiederaufbau konnte erneut eine erfolgreiche Automobilproduktion aufgezogen werden. Dennoch geriet Borgward infolge der nunmehr zu knapp gewordenen Kapitalausstattung im Herbst 1960 in Zahlungsschwierigkeiten, die bald den endgültigen Zusammenbruch des Privatkonzerns herbeiführten. Carl F. W. Borgward, zeitlebens mehr Konstrukteur als Geschäftsmann gewesen, ist 73 Jahre alt im Juli 1963 gestorben.

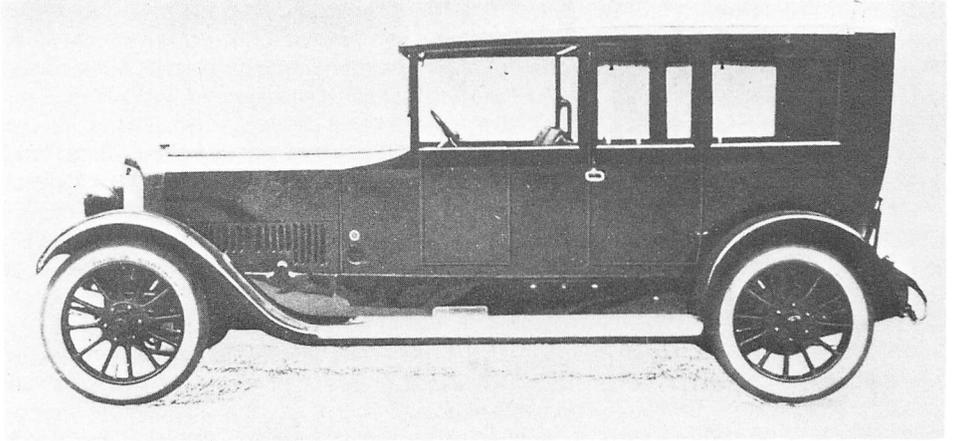
## Produktion

|                       |             |                 |
|-----------------------|-------------|-----------------|
| Hansa Typ A 6 und A 8 | 1927 – 1931 | max. ca. 1 000  |
| Hansa Konsul          | 1931 – 1932 | max. ca. 600    |
| Hansa Matador         | 1930 – 1931 | max. ca. 100    |
| Goliath Pionier       | 1931 – 1934 | max. ca. 4 000  |
| Hansa 400 und 500     | 1933 – 1934 | max. ca. 500    |
| Hansa 1100            | 1934 – 1939 | max. ca. 20 000 |
| Hansa 1700            | 1934 – 1939 | max. ca. 6 000  |
| Hansa 2000            | 1938 – 1939 | max. ca. 2 000  |
| Borgward 2300         | 1939 – 1942 | max. ca. 1 000  |
| Hansa 3500            | 1937 – 1939 | max. ca. 200    |

Hansa-Lloyd 18/60 PS »Treff-Aß« Tourenwagen 1923



Hansa-Lloyd  
18/60 PS  
»Treff-Aß«  
Limousine  
1923



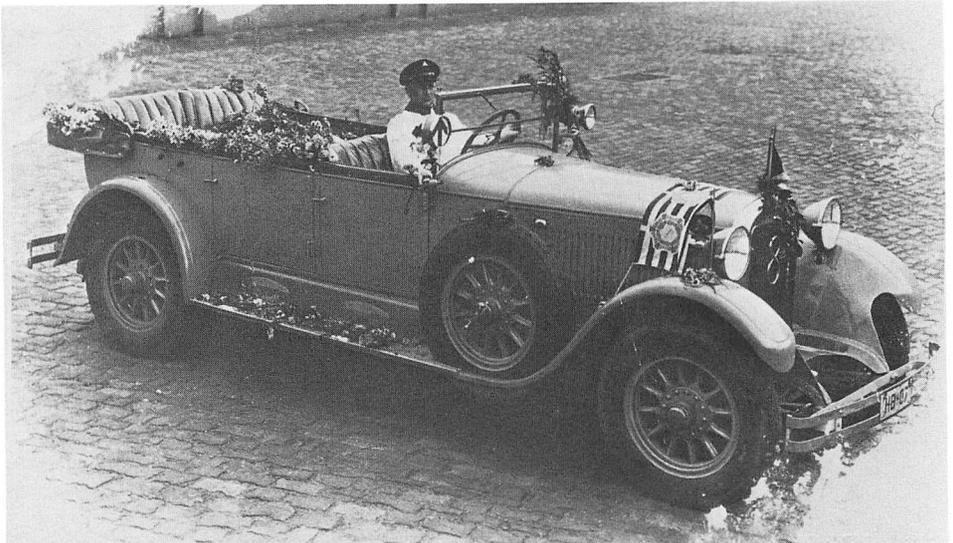
### **Hansa-Lloyd »Treff-Aß« (1920–1925)**

Haupttätigkeit der Hansa-Lloyd-Werke in den zwanziger Jahren war die Herstellung von Benzin- und Elektro-Lastwagen. Daneben wurde in geringer Zahl ein schwerer Personewagen gebaut. Das war zunächst der »Treff-Aß«, ein großer Vierzylinder, angeboten als Sport-Phaeton (Karosserie Seegers, Leipzig), als offener oder geschlossener Siebensitzer (Karosserie Rembrandt, Bremen) oder als Limousine mit abnehmbarem Oberteil (Karosserie Gläser, Dresden).

### **Hansa-Lloyd »Trumpf-Aß« (1926–1930)**

Hansa-Lloyd zeigte im Herbst 1923 einen Prototyp des Achtzylinders »Trumpf-Aß« mit zunächst 16/80 PS OHC-Königswellenmotor, Alu-Block, Vierradbremse, Linkslenkung und Mittelschaltung. Er wurde als erster deutscher Achtzylinder gepriesen, ging aber noch nicht in Produktion und fehlte auch auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Dezember 1924. Erst 1926 begann die Herstellung des sehr imposanten Wagens, dem nunmehr zweiten deutschen Achtzylinder nach Horch. Die Stückzahl blieb gering. Nach der Übernahme von Hansa-Lloyd durch Borgward wurden 1931 die noch unverkauften Wagen als Hansa »Imperator« feilgeboten.

Hansa-Lloyd  
20/100 PS  
Achtzylinder  
»Trumpf-Aß«  
Tourenwagen  
(Karosserie  
Karmann)  
1928



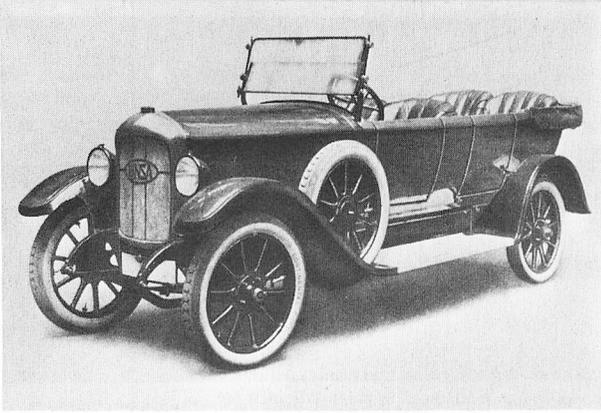
|  | <b>Hansa-Lloyd »Treff-Aß«<br/>18/60 PS Typ H<br/>1920 – 1922</b>  | <b>Hansa-Lloyd »Treff-Aß«<br/>18/60 PS Typ H<br/>1923 – 1925</b>                | <b>Hansa-Lloyd »Trumpf-Aß«<br/>18/100 PS Achtzylinder<br/>1926 – 1927</b>   |
|--|---|---|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile  | 4 (Reihe)<br>100 x 130 mm<br>4100 ccm<br>54 PS bei 2200 U/min   | 4 (Reihe)<br>105 x 130 mm<br>4500 ccm<br>65 PS bei 2400 U/min                   | 8 (Reihe)<br>80 x 115 mm<br>4640 ccm<br>100 PS bei 3000 U/min   |
| Getriebe<br>Schaltung<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen | Seitlich stehend<br><br>4 Gang<br>Schalthebel Wagenmitte<br>Offene Wagen 4,20. Geschlossene Wagen 4,68<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern (Underslung)<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder |   | Hängend<br>Obenliegende Nockenwelle<br>Antrieb durch Königswelle<br>3 Gang<br>Schalthebel Wagenmitte<br>4,72<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern (Underslung)<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder |
| Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit  | 3700 mm<br>1400 mm<br>5200 x 1700 x 1600 mm<br>935 x 135 Hochdruck<br><br>Limousine 1700 kg<br>92 km/h  | 3800 mm<br>1415<br><br>935 x 135 Hochdruck<br><br>Limousine 1700 kg<br>100 km/h | 3550 mm<br>1450 mm<br><br>895 x 135 Hochdruck oder<br>34 x 7,3 Niederdruck<br>Pullman-Limousine 2200 kg<br>110 km/h   |

|  | <b>Hansa-Lloyd »Trumpf-Aß«<br/>20/100 PS Achtzylinder<br/>1927 – 1928</b> | <b>Hansa-Lloyd »Trumpf-Aß«<br/>20/100 PS Achtzylinder<br/>1928 – 1929</b> | <b>Hansa-Lloyd »Trumpf-Aß«<br/>20/100 PS Achtzylinder<br/>1929 – 1930</b> |
|--|---|---|---|
|--|---|---|---|

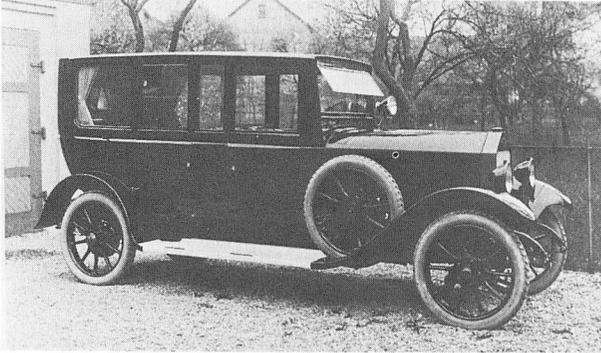
|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen | 8 (Reihe)<br>85 x 115 mm<br>5220 ccm<br>100 PS bei 3000 U/min<br>Hängend, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle |  | 3 Gang + Maybach-Schnellgang  |
| Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit   | 3 Gang<br>Schalthebel Wagenmitte<br>4,72<br><br>3550 mm<br>1450/1450 mm<br>895 x 135 Hochdruck oder<br>34 x 7,3 Niederdruck   | 3 Gang<br>Schalthebel Wagenmitte<br>4,72<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern (Underslung)<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3640 mm<br>1492/1496 mm<br>4950 x 1900 x 1600 mm<br>33 x 6,75 Niederdruck<br><br>Pullman-Limousine 2500 kg<br>120 km/h | Schalthebel Wagenmitte<br>4,72<br><br>3750 mm<br>1492/1496 mm<br>5750 x 1900 x 1600 mm<br>33 x 6,75 Niederdruck |

| <b>Preise</b> |                     |  |             |
|---------------|---------------------|--|-------------|
|               | Fahrgestell         |  | RM 17 500,- |
|               | Tourenwagen 7 Sitze |  | RM 22 500,- |
|               | Pullman-Limousine   |  | RM 35 500,- |
|               | Cabriolet 7 Sitze   |  | RM 27 500,- |





**8/26 PS Hansa Typ P  
Tourenwagen  
1921–1924**



**8/36 Hansa Typ P  
Tourenwagen mit  
abnehmbarem Limousinendach  
(Karosserie Wendler)  
1924–1928**

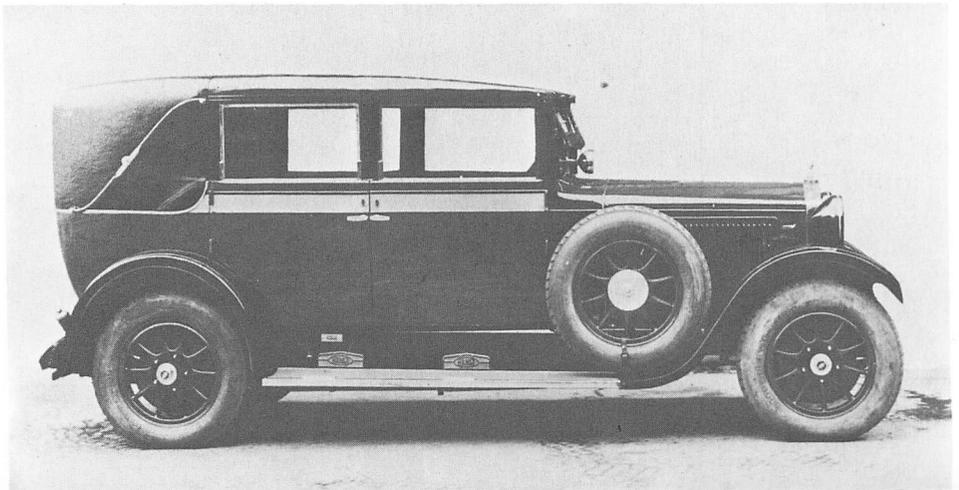
### **Hansa Typ P (1921–1928)**

Nachdem sich die Hansa Automobilwerke (Varel) 1921 wieder von Hansa-Lloyd (Bremen) getrennt hatten, bauten sie bis Ende 1922 den aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg stammenden 10/32 PS-Wagen und dann bis 1928 den Typ P mit 8 Steuer-PS. Dieser bot konstruktiv keine Besonderheiten, galt aber als solid und dauerhaft.

### **Hansa Typ A 6 und Typ A 8 (1927–1931)**

Ende 1927 präsentierten die Hansa Automobilwerke überraschend die neuen Typen A 6 und A 8. Eigenfabrikat war dabei lediglich das Fahrgestell, das mit amerikanischen Continental-Motoren und einer Serie ansprechender Karosserien von Karmann konfektioniert wurde. Dies ermöglichte relativ günstige Preise, brachte dem Werk aber dennoch nicht die erhoffte Geschäftsbelegung.

**16/70 PS Hansa Achtzylinder Typ A 8 Viertüren-Cabriolet 1927–1930**

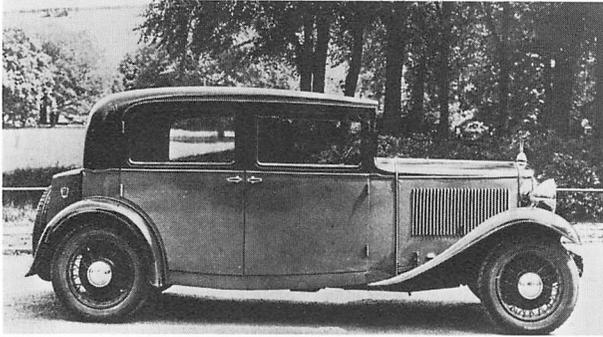


|                       | <b>8/26 PS Hansa Typ P<br/>1921 – 1924</b>                                    | <b>8/36 PS Hansa Typ P<br/>1924 – 1928</b>                                    | <b>13/60 PS Hansa Typ A 6<br/>mit Continental (USA)-Motor<br/>1927–1928</b>   |
|-----------------------|---|---|---|
| Zylinderzahl          | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub         | 77,8 x 110 mm   | 77,8 x 110 mm   | 82,55 x 101,6 mm  |
| Hubraum               | 2090 ccm  | 2090 ccm  | 3262 ccm  |
| Leistung              | 30 PS bei 2700 U/min  | 36 PS bei 3000 U/min  | 60 PS bei 3000 U/min  |
| Ventile               | Seitlich stehend  | Seitlich stehend  | Seitlich stehend  |
| Getriebe              | 4 Gang  | 4 Gang  | 4 Gang  |
| Schaltung             | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  |
| Antriebs-Übersetzung  |   | 5,27  |   |
| Vorderradaufhängung   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   |
| Hinterradaufhängung   | starr, Halbfedern, 1 Querfeder  | starr, Halbfedern, 1 Querfeder  | starr, Halbfedern   |
| Fußbremse             | Mechanisch, Kardanwelle   | Mechanisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder  |
| Handbremse            | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder   |
| Radstand              | 2980 mm   | 3180 mm   | 3340 mm   |
| Spur vorn/hinten      | 1275 mm   | 1265 mm   | 1420  |
| Gesamtmaße            | 4000 x 1450 x 2000 mm   | 4500 x 1500 x 2000 mm   | 4530 x 1700 x 1900 mm   |
| Reifen                | 765 x 105 Hochdruck   | 765 x 120 Hochdruck oder<br>30 x 5,77 Niederdruck                             | 32 x 6,00 Niederdruck   |
| Wagengewicht          |   | Offen 1450 kg<br>Limousine 1600 kg  | Pullmann-Limousine 1700 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit | 75 bis 80 km/h  | 85 bis 90 km/h  | 100 km/h  |
| <b>Preise</b>         |   |   |   |
| Limousine 4 Türen     |   |   | RM 11 800,-   |
| Cabriolet 2 Türen     |   |   | RM 13 600,-   |
|                       | <b>16/70 PS Hansa Typ A 8<br/>mit Continental (USA)-Motor<br/>1927 – 1930</b> | <b>13/65 PS Hansa Typ A 6<br/>mit Continental (USA)-Motor<br/>1928 – 1930</b> | <b>17/85 PS Hansa Typ A 8<br/>mit Continental (USA)-Motor<br/>1928 – 1931</b> |
| Zylinderzahl          | 8 (Reihe)   | 6 (Reihe)   | 8 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub         | 72,8 x 120 mm   | 85,5 x 102 mm   | 76 x 120 mm   |
| Hubraum               | 3996 ccm  | 3489 ccm  | 4324 ccm  |
| Leistung              | 70 PS bei 3000 U/min  | 65 PS bei 3000 U/min  | 85 PS bei 3200 U/min  |
| Ventile               | Seitlich stehend  | Seitlich stehend  | Seitlich stehend  |
| Getriebe              | 4 Gang  | 4 Gang  | 4 Gang  |
| Schaltung             | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  |
| Antriebs-Übersetzung  |   | verschieden   | verschieden   |
| Vorderradaufhängung   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   |
| Hinterradaufhängung   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   |
| Fußbremse             | Hydraulisch, 4 Räder  | Hydraulisch, 4 Räder  | Hydraulisch, 4 Räder  |
| Handbremse            | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder   |
| Radstand              | 3450 mm   | 3340 mm   | 3450 mm   |
| Spur vorn/hinten      | 1420 mm   | 1420 mm   | 1420 mm   |
| Gesamtmaße            | 4640 x 1700 x 1900 mm   | 4530 x 1700 x 1900 mm   | 4640 x 1700 x 1900 mm   |
| Reifen                | 32 x 6,00 Niederdruck   | 32 x 6,20 Niederdruck   | 32 x 6,20 Niederdruck   |
| Wagengewicht          | Pullman-Limousine 1800 kg   | Pullman-Limousine 1750 kg   | Pullman-Limousine 1850 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit | 110 km/h  | 105 km/h  | 120 km/h  |
| <b>Preise</b>         |   |   |   |
| Tourenwagen 7 Sitze   |   | RM 10 750,-   | RM 13 300,-   |
| Limousine 7 Sitze     | RM 14 800,-   | RM 11 950,-   | RM 14 800,-   |
| Cabriolet 2 Türen     |   | RM 13 750,-   |   |
| Cabriolet 2/3 Sitze   | RM 16 000,-   |   |   |
| Cabriolet 4 Türen     | RM 16 600,-   |   | RM 16 600,-   |

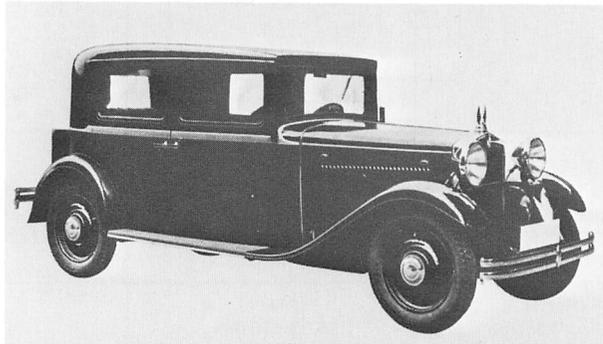


## Hansa Konsul, Matador, Luxus, Senator (1930–1933)

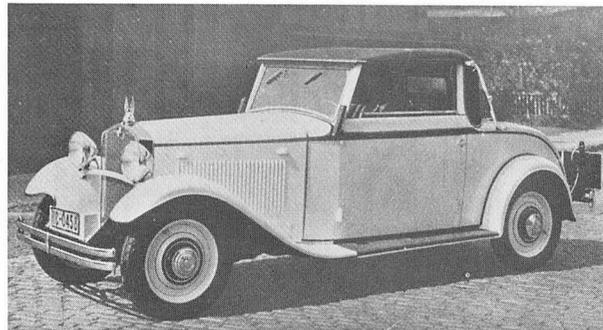
Um die Personenwagen-Produktion der Hansa-Lloyd-Werke in Gang zu halten, was mit den alten Typen nicht möglich war, brachte Borgward eine Serie neuer Mittelklassewagen auf den Markt, die aber nur wenig Erfolg hatten und möglicherweise den Anstoß zur Entwicklung einer von Grund auf neuen Typenreihe gaben.



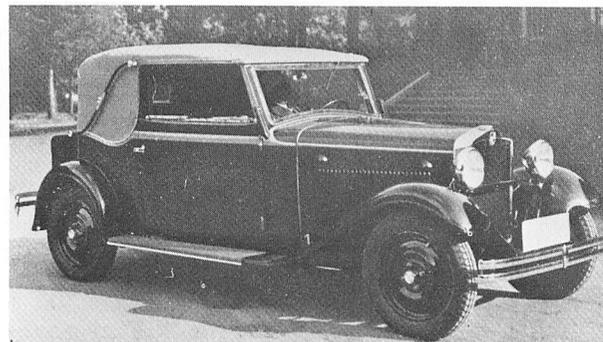
Hansa Matador  
Limousine 4 Türen  
1930–1931



Hansa Konsul  
Limousine 4 Türen  
1931–1932



Hansa Konsul  
Cabriolet 2 Sitze  
1931–1932



Hansa-Konsul  
Cabriolet 2 Fenster  
1931–1932

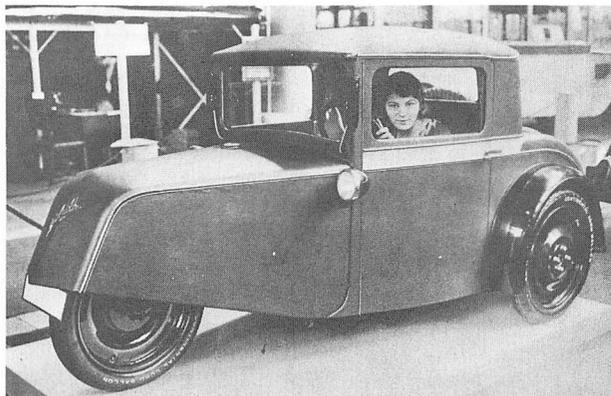
|   | <b>8/40 PS Hansa »Konsul«<br/>1931 – 1932</b>  | <b>10/50 PS Hansa »Konsul«<br/>1931</b>  | <b>13/50 PS Hansa »Konsul«<br/>1931 – 1932</b>   |
|---|--|--|--|
| Motor<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br><br><b>Preise</b><br>Limousine 4 Türen<br>Cabriolet 2 Fenster<br>Cabriolet 2/2 Sitze | Hansa-Lloyd<br>4 (Reihe)<br>75,9 x 118 mm<br>2098 ccm<br>40 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang ZF<br>Schalthebel Wagenmitte<br>5,10<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>2950 mm<br>1380 mm<br><br>5,25–18 Ballon<br>Limousine 1290 kg<br>80 km/h<br><br>RM 4440,-<br>RM 5440,-<br>RM 5440,-                 | Continental (USA)<br>6 (Reihe)<br>69,5 x 114 mm<br>2577 ccm<br>50 PS bei 3600 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang ZF-Aphon<br>Schalthebel Wagenmitte<br>5,22<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3150 mm<br>1380 mm<br><br>5,25–18 Ballon<br>Limousine 1300 kg<br>90 km/h<br><br>RM 4980,-<br>RM 5980,-<br>RM 5980,- | Hansa-Lloyd<br>4 (Reihe)<br>94 x 118 mm<br>3252 ccm<br>50 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang ZF<br>Schalthebel Wagenmitte<br>3,90<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3150 mm<br>1380 mm<br><br>5,25–18 Ballon<br>Limousine 1300 kg<br>90 km/h<br><br>RM 4440,-<br>RM 5440,-<br>RM 5440,- |
|   | <b>10/50 PS Hansa »Matador«<br/>1930 – 1931</b>  | <b>10/50 PS Hansa »Luxus«<br/>1931</b>   | <b>13/65 PS Hansa »Senator«<br/>1932 – 1933</b>  |
| Motor<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br><br><b>Preise</b><br>Limousine 4 Türen<br>Cabriolet 2 Fenster                        | Continental (USA)<br>6 (Reihe)<br>69,5 x 114 mm<br>2577 ccm<br>50 PS bei 3600 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang ZF-Aphon<br>Schalthebel Wagenmitte<br>5,22<br>starr, Halbfedern<br>Pendelachse, 1 Querfeder<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3150 mm<br>1420/1460 mm<br><br>5,50–18 Superballon<br>Limousine 1450 kg<br>90 km/h<br><br>RM 6200,-<br>RM 7200,- | Continental (USA)<br>6 (Reihe)<br>69,5 x 114 mm<br>2577 ccm<br>50 PS bei 3500 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang ZF-Aphon<br>Schalthebel Wagenmitte<br>5,22<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3275 mm<br>1420/1420 mm<br><br>5,50–18 Superballon<br>Limousine 1450 kg<br>90 km/h<br><br>RM 6980,-<br>RM 8280,-    | Hansa-Lloyd<br>6 (Reihe)<br>3300 ccm<br>65 PS<br>Seitlich stehend<br>4 Gang ZF-Aphon<br>Schalthebel Wagenmitte<br>5,22<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>3275 mm<br>1420/1420 mm<br><br>5,50–18 Superballon<br>Limousine 1450 kg<br>100 km/h<br><br>RM 6980,-<br>RM 8280,-                           |

## Goliath Pionier (1931–1934)

Die Depression der Krisenjahre auf der einen, der durchschlagende Erfolg seiner Goliath Dreirad-Lieferwagen auf der anderen Seite veranlaßten Borgward, nun entsprechend einen kleinen Dreirad-Personenwagen zur Berliner Automobil-Ausstellung 1931 herauszubringen, den steuer- und fñhlerscheinfreien Goliath Pionier mit 200 ccm Heckmotor. Ähnliche Vorhaben realisierten damals mehrere Firmen, doch

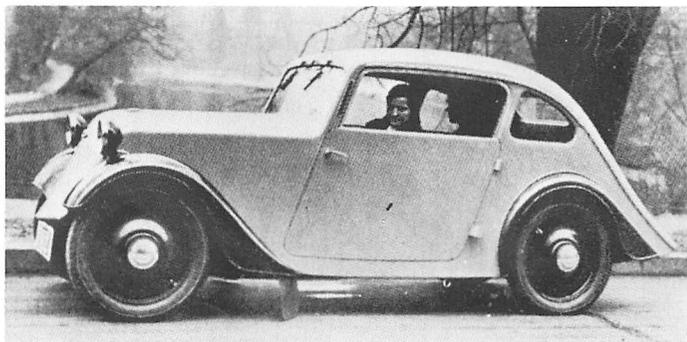
der Goliath Pionier war sowohl in der Form als auch technisch am besten von allen gelungen und hatte demzufolge auch weitaus den meisten Erfolg. Die Holzkarosserie des Zweisitzers war mit genarbtem Kunstleder bezogen. Sie sah und sieht bei den wenigen heute noch existierenden Exemplaren sehr gefällig aus. Für das letzte Modelljahr 1934 hatte der geschlossene Zweisitzer noch ein Stromlinienheck erhalten, doch wurden davon nur mehr ein paar hundert der insgesamt etwa 4000 Stück gebaut, denn da war die Nachfrage bereits verebbt, weil sich die Wirtschaft wieder im Aufschwung befand und die Kraftfahrzeugsteuer inzwischen weggefallen war.

Goliath Pionier 1931–1933



## Hansa 400 und 500 (1933–1934)

Auch die Goliath Vierrad-Lieferwagen hatten sich gut eingefñhrt, und aus ihnen entwickelte Borgward nun ebenfalls einen kleinen Personenwagen, den ab September 1933 gebauten Hansa mit zunächst 400, dann 500 ccm-Heckmotor. Konzept und Form dieses Modells gefielen, doch sein Zweitaktmotor hatte für diesen Zweck zu wenig Leistung, zu wenig Laufkultur und einen viel zu hohen Verbrauch. Die Hansa 400 und 500, ebenfalls mit kunstlederbespannter Holzkarosserie, blieben Raritäten ohne Seltenheitswert.

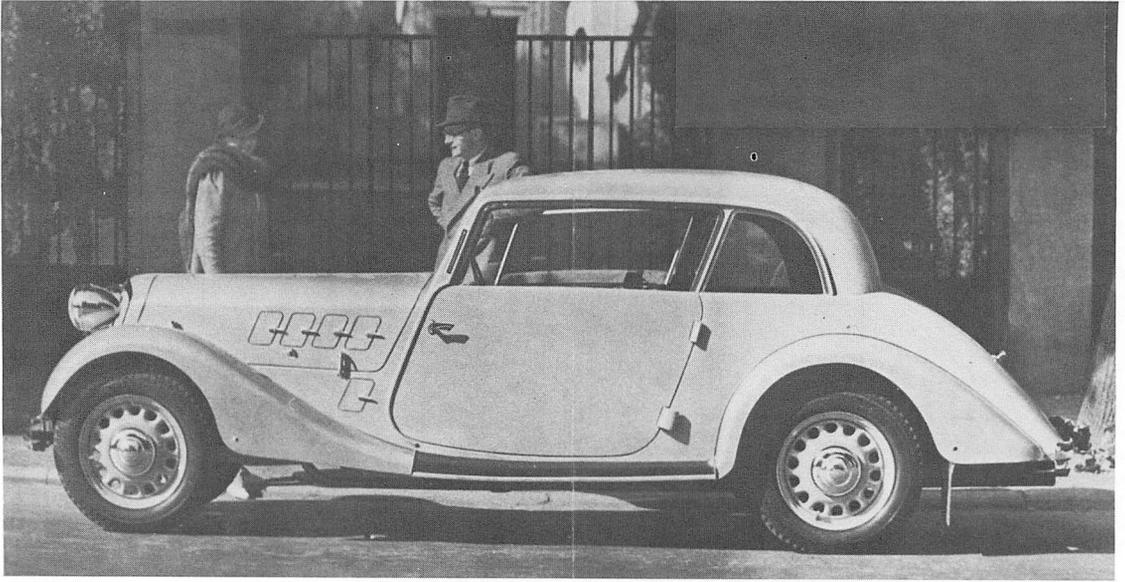


## Hansa 1100 und 1700 (1934–1939)

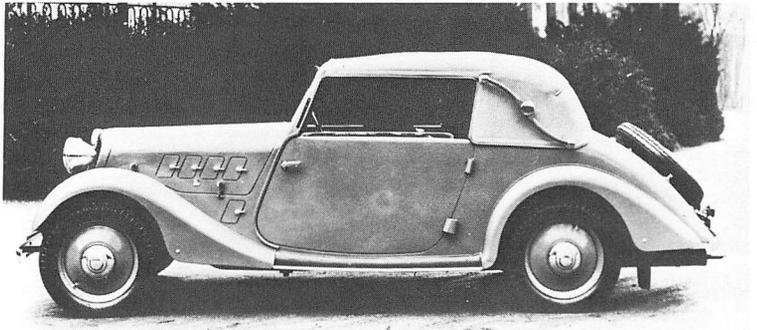
Zur Berliner Automobil-Ausstellung im März 1934 brachte Borgward die völlig neuen Zwillinge Hansa 1100 und 1700 heraus, die sowohl wegen ihrer ebenso fortschrittlichen wie überzeugenden Technik als auch wegen ihrer ausgesprochen schönen Linienführung viel Aufsehen erregten. Zur Herstellung ihrer Ganzstahlkarosserien hatte das Werk eine eigene Karosseriefertigung eingerichtet. Im Juli 1934 begann die Lieferung des Hansa 1100, dem bald der Hansa 1700 folgte. Beide Wagen waren relativ teuer, fanden aber dennoch guten Absatz und erwiesen sich als sehr solid und zuverlässig. Für den Hansa 1700 Sportwagen, der 1937 dazukam, wurde alternativ zum Serienmotor ein Zweivergaser-Sportmotor (Verdichtung 1:7, Leistung 46 PS bei 4000 U/min, Spitze angeblich 125 km/h) entwickelt, aber, wenn überhaupt, nur in wenigen Exemplaren geliefert. Die Produktion des Hansa 1100 lief bis 1940, war aber seit Kriegsbeginn nur mehr unbedeutend. Der Hansa 1700 wurde auf dem deutschen Markt bis Ende 1937 verkauft, in geringer Zahl aber, wohl für den Export, noch bis 1939 weitergebaut.

|                          | <b>Goliath Pionier<br/>1931 – 1934</b> |                      | <b>Hansa 400<br/>1933 – 1934</b> | <b>Hansa 500<br/>1934</b> |
|--------------------------|--|----------------------|----------------------------------|---------------------------|
| <b>Motor</b>             | Goliath E 200 P                        | Goliath E 250 P      | Goliath Z 400                    | Goliath Z 500             |
| Zylinderzahl             | 1 (Zweitakt)                           | 1 (Zweitakt)         | 2 (Zweitakt)                     | 2 (Zweitakt)              |
| Bohrung x Hub            | 61 x 68 mm                             | 68 x 68 mm           | 61 x 68 mm                       | 68 x 68 mm                |
| Hubraum                  | 198 ccm                                | 247 ccm              | 396 ccm                          | 494 ccm                   |
| Leistung                 | 5,5 PS b. 3200 U/min                   | 6,7 PS b. 3200 U/min | 12 PS b. 3600 U/min              | 14 PS b. 3600 U/min       |
| Verdichtung              | 1:5,2                                  | 1:5,2                | 1:5,6                            | 1:5,6                     |
| Vergaser                 | 1 Zenith                               |                      | 1 Flachstromvergaser Solex       |                           |
| Ventile                  | Ohne                                   |                      | Ohne                             |                           |
| Kurbelwellenlager        | 2                                      |                      | 3                                |                           |
| Kühlung                  | Luft-Gebläse                           |                      | Luft-Gebläse                     |                           |
| Schmierung               | Zweitakt-Gemisch                       |                      | Zweitakt-Gemisch                 |                           |
| Batterie                 | 6 V 45 Ah                              |                      | 6 V 60 Ah                        |                           |
| Anlasser                 | Dynastart                              |                      | Dynastart                        |                           |
| <b>Kraftübertragung</b>  | Hecktrieblock                          |                      | Hecktrieblock                    |                           |
| Kupplung                 | Einscheibentrockenkupplung             |                      | Einscheibentrockenkupplung       |                           |
| Schaltung                | Schalthebel Wagenmitte                 |                      | Schalthebel Wagenmitte           |                           |
| Getriebe                 | 3 Gang                                 |                      | 3 Gang                           |                           |
| Synchronisierung         | Ohne                                   |                      | Ohne                             |                           |
| Übersetzungen            | I. 3,06<br>II. 1,75<br>III. 1,00       |                      | I. 3,06<br>II. 1,75<br>III. 1,00 |                           |
| Antriebs-Übersetzung     | 8,57                                   |                      | 7,16                             |                           |
| <b>Fahrwerk</b>          | U-Profil-Preßstahl-Rahmenträger        |                      | Zentralkastenrahmen gegabelt     |                           |
| Vorderradaufhängung      | 1 Rad, Schwinghebel, Auslegerfeder     |                      | 2 Querfedern                     |                           |
| Hinterradaufhängung      | je 2 Viertelfedern quer                |                      | je 2 Viertelfedern quer          |                           |
| Lenkung                  | Schnecke                               |                      | Zahnstange                       |                           |
| Fußbremse                | Mechanisch, Hinterräder                |                      | Mechanisch, 4 Räder              |                           |
| Handbremse               | Mechanisch, Vorderrad                  |                      | Mechanisch, 4 Räder              |                           |
| Schmierung               | Nippel                                 |                      | Nippel                           |                           |
| <b>Allgemeine Daten</b>  |  |                      |                                  |                           |
| Radstand                 | 1900 mm                                |                      | 2400 mm                          |                           |
| Spur vorn/hinten         | vorn 1 Rad, hinten 1280 mm             |                      | 1150/1150 mm                     |                           |
| Gesamtmaße               | 3100 x 1500 x 1400 mm                  |                      | 3750 x 1360 x 1500 mm            |                           |
| Räder                    | Scheiben                               |                      | Scheiben                         |                           |
| Reifen                   | 3,50 oder 4,00–19 Superballon          |                      | 3,50 oder 4,00–19 Superballon    |                           |
| Wendekreis-Ø             |  |                      | 12 Meter                         |                           |
| Wagengewicht             | 350 kg                                 |                      | 620 kg                           |                           |
| Zuläss. Gesamtgewicht    | 500 kg                                 |                      | 840 kg                           |                           |
| Höchstgeschwindigkeit    | 50 km/h                                |                      | 65 km/h                          | 70 km/h                   |
| Verbrauch/100 km         | 5 Liter Gemisch                        |                      | 8 Liter Gemisch                  | 8,5 Liter Gemisch         |
| Kraftstofftank           | 8 Liter (vorn im Wagen)                |                      | 20 Liter (vorn im Wagen)         |                           |
| <b>Preise</b>            |  |                      |                                  |                           |
| Limousine 2 Sitze        | RM 1460,-                              | RM 1510,-            | –                                | –                         |
| Zweisitzer offen         | RM 1360,-                              | RM 1410,-            | –                                | –                         |
| Limousine 2 Türen        | –                                      | –                    | RM 1650,-                        | RM 1680,-                 |
| Cabrio-Limousine 2 Türen | –                                      | –                    | –                                | RM 1720,-                 |

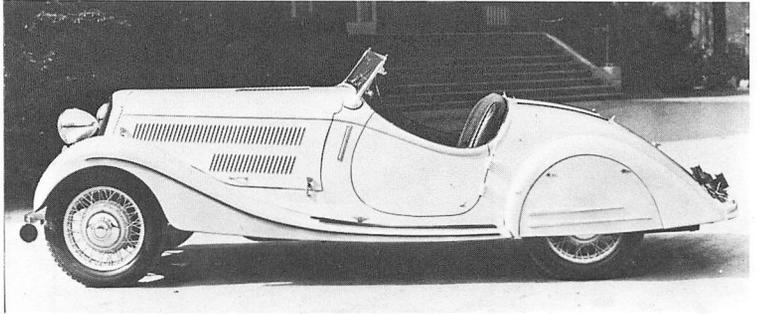




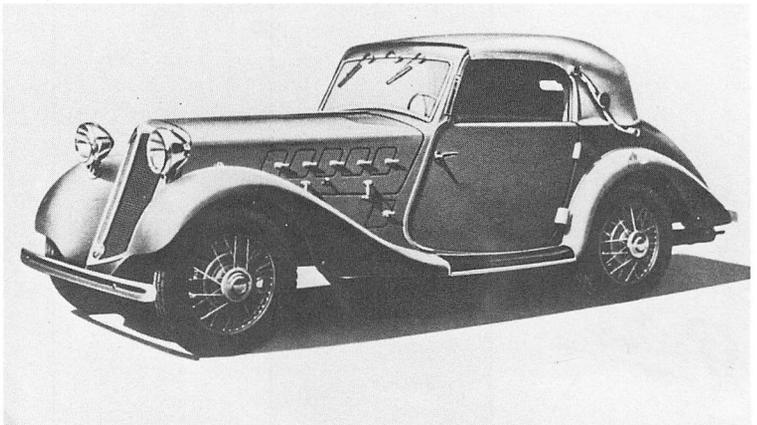
**Hansa 1100**  
**Limousine 2 Türen**  
 1934–1937



**Hansa 1100**  
**Cabriolet 2 Fenster**  
 1934–1937



**Hansa 1700**  
**Sportwagen 2 Sitze**  
 Karosserie Hebmüller  
 1936–1937

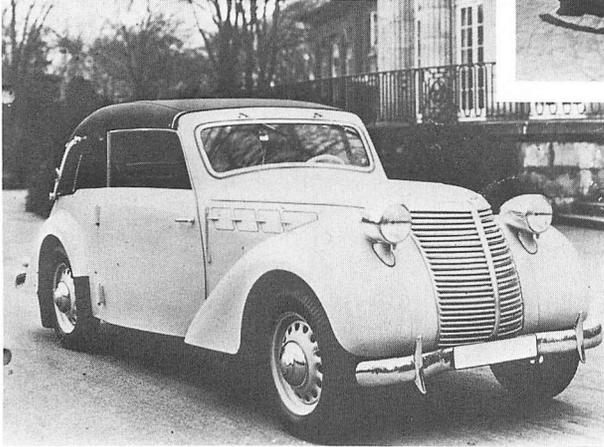
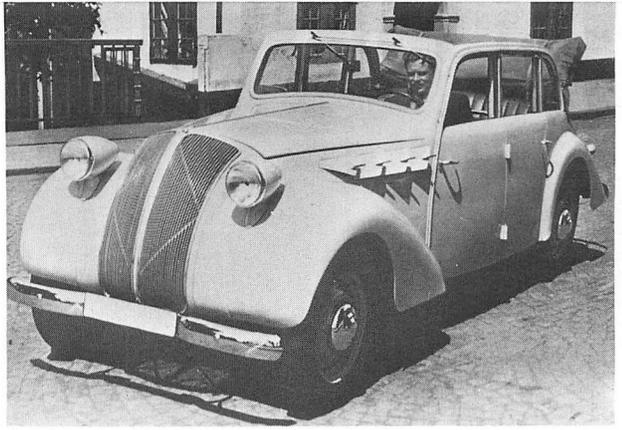


**Hansa 1700**  
**Sport-Cabriolet 2 Sitze**  
 1935–1937

**Hansa 1100**  
1934 – 1939

**Hansa 1700**  
1934 – 1939

|                          |  |  |           |           |           |           |
|--------------------------|--|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Motor</b>             | Hansa H 1100                             | Hansa H 1700   |           |           |           |           |
| Zylinderzahl             | 4 (Reihe)                                | 6 (Reihe)  |           |           |           |           |
| Bohrung x Hub            | 65 x 82 mm                               | 65 x 82 mm   |           |           |           |           |
| Hubraum                  | 1088 ccm                                 | 1634 ccm   |           |           |           |           |
| Leistung                 | 27,5 PS bei 3600 U/min                   | 40 PS bei 3800 U/min   |           |           |           |           |
| Verdichtung              | 1:5,8                                    | 1:5,8  |           |           |           |           |
| Vergaser                 | 1 Flachstromvergaser Solex 26 BFLH       | 1 Flachstromvergaser Solex 30 BFLH   |           |           |           |           |
| Ventile                  | Hängend                                  | Hängend  |           |           |           |           |
|                          | Seitliche Nockenwelle                    | Seitliche Nockenwelle  |           |           |           |           |
|                          | Antrieb durch Stirnräder                 | Antrieb durch Stirnräder   |           |           |           |           |
| Kurbelwellenlager        | 3  | 4  |           |           |           |           |
| Kühlung                  | Pumpe, 8,2 Liter Wasser                  | Pumpe, 9,5 Liter Wasser  |           |           |           |           |
| Schmierung               | Druckumlauf, 4 Liter Öl                  | Druckumlauf, 6 Liter Öl  |           |           |           |           |
| Batterie                 | 6 V 60 Ah                                | 6 V 70 Ah  |           |           |           |           |
| Lichtmaschine            | 90 W                                     | 90 W   |           |           |           |           |
| Anlasser                 | 0,6 PS                                   | 0,6 PS   |           |           |           |           |
| <b>Kraftübertragung</b>  | Antrieb auf Hinterräder                  | Antrieb auf Hinterräder  |           |           |           |           |
| Kupplung                 | Einscheibentrockenkupplung               | Einscheibentrockenkupplung   |           |           |           |           |
| Schaltung                | Schalthebel Wagenmitte                   | Schalthebel Wagenmitte   |           |           |           |           |
| Getriebe                 | 4 Gang                                   | 4 Gang   |           |           |           |           |
| Synchronisierung         | Ohne                                     | Ohne   |           |           |           |           |
| Übersetzungen            | I. 3,79                                  | I. 3,79  |           |           |           |           |
|                          | II. 2,37                                 | II. 2,37   |           |           |           |           |
|                          | III. 1,54                                | III. 1,54  |           |           |           |           |
|                          | IV. 1,00                                 | IV. 1,00   |           |           |           |           |
| Antriebs-Übersetzung     | 5,28                                     | 4,62 oder auch 5,28  |           |           |           |           |
| <b>Fahrwerk</b>          | Zentralkastenrahmen, vorn gegabelt       | Zentralkastenrahmen, vorn gegabelt   |           |           |           |           |
| Vorderradaufhängung      | 2 Querfedern                             | 2 Querfedern   |           |           |           |           |
| Hinterradaufhängung      | Pendel-Schwingachse, 1 Querfeder oben    | Pendel-Schwingachse, 1 Querfeder oben  |           |           |           |           |
| Lenkung                  | Schraube                                 | Schraube   |           |           |           |           |
| Fußbremse                | Hydraulisch, 4 Räder, Trommel-Ø 240 mm   | Hydraulisch, 4 Räder, Trommel-Ø 240 mm   |           |           |           |           |
| Handbremse               | Mechanisch, Hinterräder                  | Mechanisch, Hinterräder  |           |           |           |           |
| Schmierung               | Nippel                                   | Nippel   |           |           |           |           |
| <b>Allgemeine Daten</b>  |  |  |           |           |           |           |
| Radstand                 | 2700 mm                                  | 2870, Sport-Modelle 2700 mm  |           |           |           |           |
| Spur vorn/hinten         | 1280/1320 mm                             | 1280/1320 mm   |           |           |           |           |
| Gesamtmaße               | 4100 x 1525 x 1470 mm                    | 4270 (Sport-Modelle 4100) x 1525 x 1470 mm   |           |           |           |           |
| Räder                    | Scheiben oder Lochscheiben               | Scheiben oder Lochscheiben   |           |           |           |           |
| Felgen                   | 2,75 D x 17 bzw. (ab 1937) 3,25 D x 16   | Sport-Modelle auf Wunsch Drahtspeichen<br>2,75 D x 17 bzw. (ab 1936) 3,00 D x 17<br>bzw. (ab 1937) 3,25 D x 16 |           |           |           |           |
| Reifen                   | 4,50–17 bzw. (ab 1937) 5,00 oder 5,25–16 | 4,50–17 bzw. (ab 1936) 4,75–17<br>bzw. (ab 1937) 5,00 oder 5,25–16   |           |           |           |           |
| Wendekreis               | 13 Meter                                 | 14 Meter, Sport-Modelle 13 Meter   |           |           |           |           |
| Fahrgestellgewicht       | 520 kg                                   | 560 kg, Sport-Modelle 535 kg   |           |           |           |           |
| Wagengewicht             | Limousine und Cabriolet 1020 kg          | Limousine und Cabriolet 1080 kg<br>Sport-Cabriolet 1050 kg   |           |           |           |           |
| Zuläss. Gesamtgewicht    | Limousine 1340, Cabriolet 1325 kg        | Limousine und Cabriolet 1430 kg<br>Sport-Cabriolet 1360 kg   |           |           |           |           |
| Höchstgeschwindigkeit    | 90 km/h                                  | 100 km/h, Sport-Modelle 103 km/h   |           |           |           |           |
| Verbrauch/100 km         | 9,5 Liter                                | 11,5 Liter   |           |           |           |           |
| Kraftstofftank           | 38 Liter (im Motorraum)                  | 38 Liter (im Motorraum)  |           |           |           |           |
| <b>Preise</b>            | <b>1934</b> <b>1935</b> <b>1936/37</b>   | <b>1934</b> <b>1935</b> <b>1936/37</b>   |           |           |           |           |
| Limousine 2 Türen        | RM 2750,-                                | RM 2850,-  | RM 2950,- | RM 3250,- | RM 3350,- | RM 3450,- |
| Cabrio-Limousine 2 Türen | RM 2850,-                                | RM 2850,-  | RM 2950,- | RM 3350,- | RM 3350,- | RM 3450,- |
| Cabriolet 4 Sitze        | RM 3150,-                                | RM 3250,-  | RM 3350,- | RM 3650,- | RM 3750,- | RM 3850,- |
| Sport-Cabriolet 2 Sitze  | -  | -  | RM 3950,- | -         | RM 4200,- | RM 4450,- |
| Sportwagen 2 Sitze       | -  | -  | -         | -         | -         | RM 4980,- |



**Bild oben:**  
Hansa 2000 (1938)  
Borgward 2000 (1939)  
Cabrio-Limousine 4 Türen

**Bild links:**  
Borgward 2300  
Cabriolet 4 Fenster  
1939

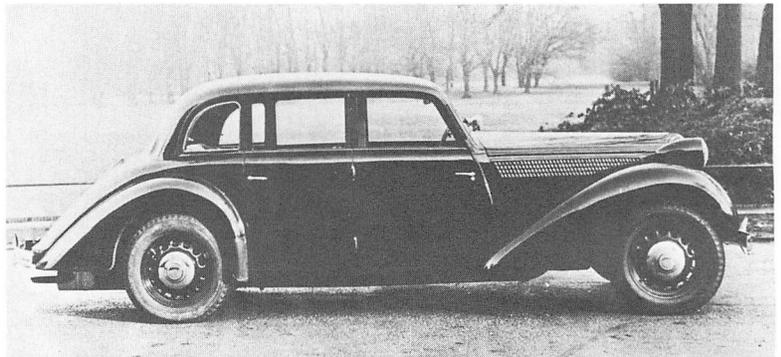
## **Hansa 2000 (1938) Borgward 2000 und 2300 (1939–1942)**

Im Februar 1937 wird der wiederum sehr ansprechende Hansa 2000 mit Sechszylinder-Motor vorgestellt. Seine Produktion beginnt etwa ein Jahr später. 1939 wird die Marke Hansa durch den Namen Borgward ersetzt. Anfang Oktober 1939 tritt der Borgward 2300 an die Stelle des Zweiliter-Modells. Der Borgward 2300 ist der einzige Personenwagen-Typ, welcher nach dem Schell-Plan im Bauprogramm der Borgward-Werke verbleiben soll. Die Produktion ging 1942 zu Ende.

## **Hansa 3500 (1937–1939)**

Auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1936 stand der Hansa »Privat«, Prototyp des von 1937 bis 1939 in kleiner Auflage gebauten Hansa 3500. Während aber der Prototyp eine neue Vorderradaufhängung mit Doppel-Querlenkern und schräg angeordneter Doppelschraubenfeder besaß, kehrte Borgward beim Produktionsmodell doch wieder zur damals bewährten Doppel-Querfeder zurück. Der Namen des Prototyps verrät dem Kenner, daß Borgward den großen 3,5 Liter-Wagen ursprünglich nur für sich selbst, also für seinen »privaten« Gebrauch entwickelte. 15 Jahre später verhielt sich's mit dem Borgward Hansa 2400 ähnlich.

**Hansa 3500  
Limousine 4 Türen  
1937–1939**



|                                    | <b>Hansa 2000<br/>1938<br/>Borgward 2000<br/>1939</b>  | <b>Borgward 2300<br/>1939 – 1942</b>  | <b>Hansa 3500<br/>1937 – 1939</b>  |
|------------------------------------|--|---|--|
| <b>Motor</b>                       | Hansa 6 M 2 P<br>6 (Reihe)<br>70 x 85 mm<br>1962 ccm<br>48 PS bei 3800 U/min<br>1:6<br>2 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFRH | Borgward 6 M 2,3 P<br>6 (Reihe)<br>72 x 92 mm<br>2247 ccm<br>55 PS bei 3800 U/min<br>1:6<br>2 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFRH | Hansa H 3500<br>6 (Reihe)<br>82 x 110 mm<br>3485 ccm<br>90 PS bei 3600 U/min<br>1:6<br>1 Doppel-Fallstromvergaser<br>Solex 40 JFF bzw. (ab 1938)<br>2 Flachstromvergaser<br>Solex 35 BFH |
| <b>Ventile</b>                     | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>4  | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>4   | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>4  |
| <b>Kurbelwellenlager</b>           | 4  | 4   | 4  |
| <b>Kühlung</b>                     | Pumpe, 10 Liter Wasser   | Pumpe, 10 Liter Wasser  | Pumpe, 16 Liter Wasser   |
| <b>Schmierung</b>                  | Druckumlauf, 8 Liter Öl  | Druckumlauf, 6,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 9 Liter Öl  |
| <b>Batterie</b>                    | 6 V 75 Ah (im Motorraum)   | 6 V 90 Ah (im Motorraum)  | 6 V 75 Ah (im Motorraum)   |
| <b>Lichtmaschine</b>               | 90 W   | 90 W  | 90 W   |
| <b>Anlasser</b>                    | 0,8 PS   | 0,8 PS  | 1,2 PS   |
| <b>Kraftübertragung</b>            | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung  |
| <b>Kupplung</b>                    | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte   |
| <b>Schaltung</b>                   | 4 Gang   | 4 Gang  | 4 Gang ZF  |
| <b>Getriebe</b>                    | II – IV  | II – IV   | II – IV  |
| <b>Synchronisierung</b>            | I. 3,48  | I. 3,48   | I. 3,66  |
| <b>Übersetzungen</b>               | II. 2,22   | II. 2,22  | II. 2,08   |
|                                    | III. 1,48  | III. 1,48   | III. 1,48  |
|                                    | IV. 1,00   | IV. 1,00  | IV. 1,00   |
| <b>Antriebs-Übersetzung</b>        | 4,11   | 4,11  | 3,80   |
| <b>Fahrwerk</b>                    | Zentralkastenrahmen, vorn und hinten gegabelt  |   |  |
| <b>Vorderradaufhängung</b>         | 2 Querfedern   |   |  |
| <b>Hinterradaufhängung</b>         | Pendel-Schwingachse, 1 Querfeder oben  |   |  |
| <b>Lenkung</b>                     | Schraube   |   |  |
| <b>Fußbremse</b>                   | Hydraulisch, 4 Räder   |   |  |
| <b>Handbremse</b>                  | Mechanisch, Hinterräder  |   |  |
| <b>Schmierung</b>                  | Zentral  |   |  |
| <b>Allgemeine Daten</b>            |  |   |  |
| <b>Radstand</b>                    | 2880 mm  | 2880 mm   | 3115 mm  |
| <b>Spur vorn/hinten</b>            | 1300/1340 mm   | 1300/1340 mm  | 1400/1440 mm   |
| <b>Gesamtmaße</b>                  | 4500 x 1600 x 1540 mm  | 4500 x 1600 x 1540 mm   | 4800 x 1720 x 1570 mm  |
| <b>Räder</b>                       | Scheiben oder Lochscheiben   | Lochscheiben  | Lochscheiben   |
| <b>Felgen</b>                      | 3,25 oder 3,50 D x 16  | 3,50 D x 16   | 4,00 E x 16  |
| <b>Reifen</b>                      | 5,50 – 16  | 5,50 – 16   | 6,00 – 16  |
| <b>Wendekreis</b>                  | 12 Meter   | 12 Meter  | 12,8 Meter   |
| <b>Fahrgestellgewicht</b>          | 700 kg   | 700 kg  | 1000 kg  |
| <b>Wagengewicht</b>                | 1260 kg  | 1260 kg   | 1640 kg  |
| <b>Zuläss. Gesamtgewicht</b>       | 1600 kg  | 1600 kg   | 2065 kg  |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b>       | 115 km/h   | 120 km/h  | 125 km/h   |
| <b>Beschleunigung 0 – 100 km/h</b> | 32 sec   | 32 sec  |  |
| <b>Verbrauch/100 km</b>            | 12,5 Liter   | 12,5 Liter  | 17 Liter   |
| <b>Kraftstofftank</b>              | 47 Liter (im Heck)   | 47 Liter (im Heck)  | 70 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>                      |  |   |  |
| <b>Limousine 4 Türen</b>           | RM 4250,-  | RM 4350,-   | RM 5950,-  |
| <b>Cabrio-Limousine 4 Türen</b>    | RM 4350,-  | RM 4450,-   | RM 5950,-  |
| <b>Cabriolet 2 Türen</b>           | RM 5150,-  | RM 5250,-   |  |

# Horch

August Horch (1868–1951) zählt zu den ältesten Pionieren des Automobilbaus. Der Sohn eines Schmiedemeisters in Winningen an der Mosel schaffte es, obwohl er nur die Volksschule besucht und anschließend das väterliche Handwerk erlernt hatte, Ingenieur zu werden. 1895 bis 1899 finden wir August Horch als Betriebsleiter bei Carl Benz. Ende 1899 gründete er in Köln einen eigenen Betrieb. Die ersten Horch-Wagen, die 1900 fertiggestellt wurden, fanden viel Beachtung. Beeindruckt von der modernen Bauweise französischer Automobile hatte Horch, was bis dahin noch keine deutsche Firma gemacht hatte, den Motor nach vorn verlegt und das Fahrgestell von der Karosserie getrennt. 1902 übersiedelte Horch mit seiner zum Industriebetrieb gewachsenen Firma nach Reichenbach im Vogtland und schließlich 1904 nach Zwickau, wobei die Motorwagen-Werke A. Horch & Cie. in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurden. Die inzwischen entwickelten Vierzylinder-Modelle bewährten und verkauften sich gut. 1906 siegte ein Horch-Wagen in der Herkomer-Fahrt, dem wichtigsten motorsportlichen Ereignis jener Zeit, womit der Weltruf der jungen Marke begründet wurde. August Horch selbst freilich geriet angesichts der hohen Kosten seiner konstruktiven und sportlichen Betätigung in Konflikte mit dem Aufsichtsrat der Firma, bis er sie im Sommer 1909 verließ. Wenige Wochen später eröffnete Horch, wiederum in Zwickau, die Audi-Automobilwerke, welche sich ebenfalls durch die Qualität ihrer Erzeugnisse sowie durch Sportserfolge einen guten Namen machten. Aber 1920 gab Horch auch bei Audi die Geschäftsführung ab, um sich fortan bei Ministerien und Verbänden in Berlin zu betätigen. 1922 wurde er Ehrendoktor der Technischen Hochschule in Braunschweig. Später gewann er als Aufsichtsratsmitglied der Auto Union AG. wieder Verbindung zu seinen beiden früheren Fabriken.

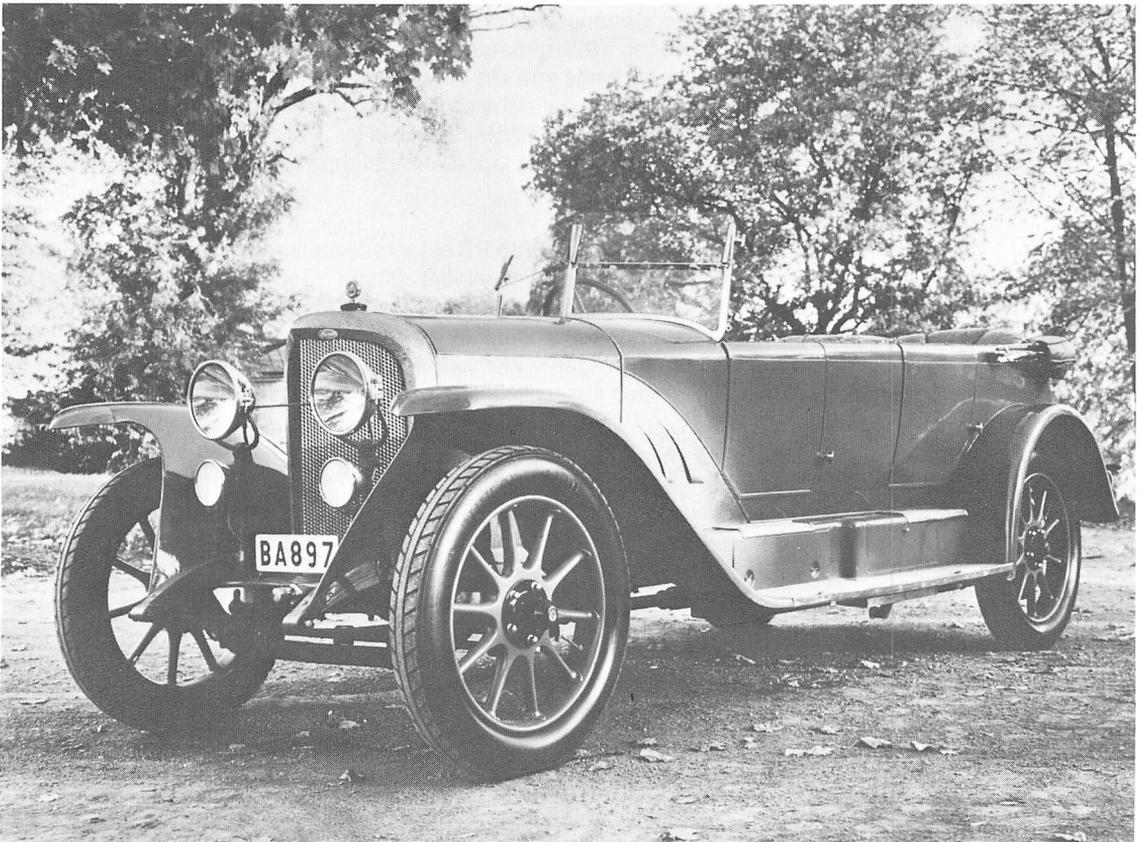
Nachdem August Horch die Firma seines Namens verlassen hatte, zehrte diese noch jahrelang von den Konstruktionen ihres Gründers, bis 1920 die Horch-Werke AG. von der Argus-Motoren-Gesellschaft (Berlin-Reinickendorf) übernommen wurde. Deren Hauptgesellschafter und Geschäftsführer Dr. Moritz Straus lenkte nun bis 1932 als Aufsichtsratsvorsitzender die Geschicke der Marke Horch. Er ließ in Berlin ein gemeinsames Konstruktionsbüro für Argus und Horch einrichten, wo Oberingenieur Arnold Zoller einen neuen Wagen entwarf, der 1922 als Horch 10/35 PS auf den Markt kam. Von 1923 bis 1929 leitet Baurat Paul Daimler (1869–1945) das Konstruktionsbüro beider Firmen. 1925 stellten die Horch-Werke auf Bandfertigung um, so daß nun 1500 Arbeiter eine Tagesleistung von 8 bis 10 Wagen erbringen. 1929 stellen 2500 Arbeiter 14 bis 16 Wagen täglich her. 1931 freilich sinkt die Belegschaft wieder auf 1500 Beschäftigte ab. 1930 war die Konstruktionsabteilung für Automobile nach Zwickau zurückverlegt worden. Nachdem Argus mit dem Flugmotorenbau jetzt wieder genug zu tun hatte, während das Automobilgeschäft infolge der Wirtschaftskrise beträchtliche Verluste einbrachte, überließ Dr. Moritz Straus die Horch-Werke der Auto Union AG. In diesem neuen Konzern wurden 1931/32 die vier sächsischen Automobilfabriken Audi, DKW, Horch und Wanderer zusammengeschlossen. Als Generaldirektor amtierte bis 1945 Dr. Richard Bruhn (1886–1964), der 1930 von der Sächsischen Staatsbank als Finanzvorstand bei DKW eingesetzt worden war. Zum Technischen Vorstand der Auto Union AG. berief man zunächst J. S. Rasmussen, dem 1935 der seitherige Horch-Direktor und spätere Dr.-Ing. e. h. William Werner folgte. 1945 bedeutete das Ende der Marke Horch. Die Auto Union AG. wurde entschädigungslos enteignet. Die einstigen Fabrikationsstätten von Horch und von Audi bilden heute den VEB (»Volkseigenen« Betrieb) Sachsenring-Automobilwerke, die den Zweitakt-Kleinwagen Trabant herstellen.

Horch-Wagen galten stets als nobel und vornehm. Sie waren zwar schwer und behäbig, jedoch wurde ihre Qualität geschätzt, ihre solide Bauweise, ihre Zuverlässigkeit und Ausdauer, und dies alles zu einem nicht übertrieben hohen Preis. Über 30 000 Horch Achtzylinder wurden gebaut, wovon die Hälfte auf die kleineren V8-Typen entfiel. Den Krieg haben schätzungsweise 1000 Horch-Wagen überlebt, nämlich etwa 700 in Westdeutschland und vielleicht 300 in der damaligen Sowjetzone und im Ausland. Die Masse des einst vorhandenen gewesenen Bestandes war bei den Wehrmachtstäben verschlissen worden. Die Horchs, die

## Produktion

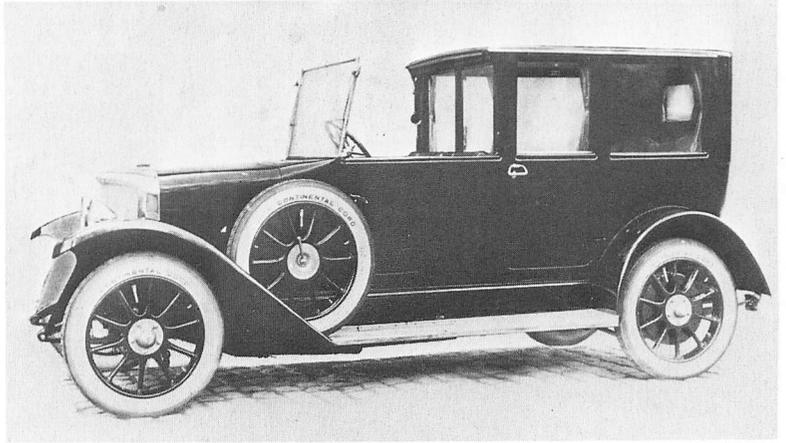
|                                    |             |               |
|------------------------------------|-------------|---------------|
| Horch 10/50 PS                     | 1924 – 1927 | 2330          |
| Horch 8                            | 1926 – 1931 | max. ca. 8000 |
| Horch 8                            | 1931 – 1934 | max. ca. 4000 |
| Horch 12                           | 1931 – 1934 | ca. 80        |
| Horch 830, 830 B, 830 BK           | 1933 – 1936 | ca. 3500      |
| Horch 830 BL                       | 1935 – 1940 | ca. 6200      |
| Horch 830 R (Wehrmacht-Kübelwagen) | 1934 – 1938 | ca. 4200      |
| Horch 930 V                        | 1937 – 1940 | ca. 2000      |
| Horch 930 V Roadster               | 1938 – 1939 | ca. 30        |
| Horch 850, 851, 951, 951 A         | 1935 – 1940 | ca. 1200      |
| Horch 850-Sport, 853, 853 A        | 1935 – 1940 | ca. 1000      |
| Horch 855 Roadster                 | 1938 – 1939 | ca. 10        |

übrigblieben, wurden in den Jahren nach 1945 von prominenten Leuten und anderen, die sich für solche hielten, so lange gefahren und dann achtlos beiseite gestellt, bis es wieder neue Autos gab. Heute existieren in betriebsfähigem Zustand auf der ganzen Welt – sehr viele davon in Amerika – wohl noch an die 200 Automobile, welche den Namen Horch tragen. Sammler klassischer Personenwagen zahlen dafür, sofern es sich nicht gerade um eine der leichter erhältlichen 830 BL Pullman-Limousinen handelt, mehr als den einstigen Neupreis.



10/35 PS Horch Tourenwagen Baujahr 1923  
Karosserie: Voll & Ruhrbeck (Berlin)  
Besitzer: Bengt Stange, Täby (Schweden)

Horch 10/35 PS  
Stadt-Coupé 1923/24



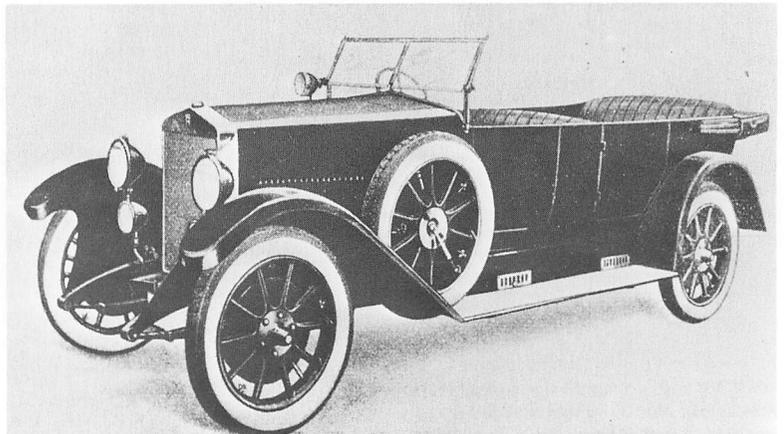
### Horch 10/35 und 10/50 PS (1922–1927)

Von 1919 an führten die Horch-Werke ihr weitgespanntes Vorkriegsprogramm weiter, nicht weniger als 8 Personenwagentypen vom kleinen 6/18 PS (1,6 Liter Hubraum) bis zum monströsen 33/80 PS (8,5 Liter Hubraum), dazu noch etliche Liefer- und Lastwagen. Dieses Riesenaufgebot überalterter Automobile bestand bis 1922.

Im April 1921 übernahmen die Horch-Werke die Konstruktion eines völlig neuen 10/35 PS-Wagens, den der Schweizer Oberingenieur Arnold Zoller bei der Argus-Motoren-Gesellschaft entworfen hatte. Dieser ab 1922 gebaute Einheitstyp zeichnete sich zwar durch fortschrittliche Merkmale aus, doch fehlte ihm die notwendige Reife und Zuverlässigkeit. Den Motor gab es übrigens in drei Versionen, nämlich in der serienmäßigen Machart als Seitenventil-Vierzylinder, ferner mit den gleichen Abmessungen als Vierzylinder- und als Sechszylinder-Königswellenmotor. Von den beiden letzteren Ausführungen wurden jedoch nur wenige Exemplare angefertigt.

Nun unterzog Baurat Paul Daimler den 10/35 PS einer radikalen Kur, wobei er sich hinsichtlich des Motors auf den Königswellen-Vierzylinder stützte. Der Horch 10/50 PS, der im Herbst 1924 erschien, besaß normale Hinterfedern statt der vertrackten Konstruktion des Vormodells, die nichts einbrachte. Außerdem kennzeichneten ihn Linkslenkung, Mittelschaltung und – als ersten deutschen Wagen – Vierradbremsten. Der Horch 10/50 PS gewann einen guten Ruf. Werkseitig wurden ausschließlich Sechssitzer-Karosserien aus eigener Fertigung angeboten.

Horch 10/50 PS  
Tourenwagen 6 Sitze  
1924–1927

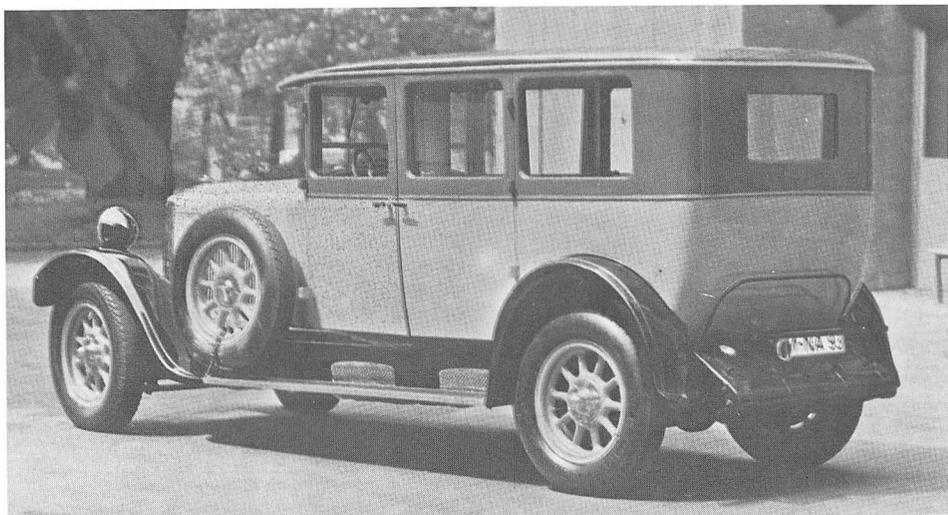


|                         | <b>Horch 10/35 PS<br/>Typ 10 M 20<br/>1922 – 1924</b> | <b>Horch 10/50 PS<br/>Typ 10 M 25<br/>1924 – 1926</b> |
|-------------------------|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 80 x 130 mm   | 80 x 130 mm   |
| Hubraum                 | 2612 ccm  | 2612 ccm  |
| Leistung                | 35 PS bei 2000 U/min                                  | 50 PS bei 2800 U/min                                  |
| Verdichtung             |   | 1 : 5,4   |
| Vergasers               | 1 Pallas  | 1 Flachstromvergasers                                 |
| ventile                 | Seitlich stehend                                      | Zenith 36   |
|                         | Seitliche Nockenwelle                                 | Hängend   |
|                         | Antrieb durch Stirnräder                              | Obenliegende Nockenwelle                              |
|                         |   | Antrieb durch Königswelle                             |
|                         |   | mit KegeLRädern                                       |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 3   |
| Kühlung                 | Pumpe (Wasser)  | Pumpe (Wasser)  |
| Schmierung              | Druckumlauf   | Druckumlauf   |
| Zündung                 | Magnetzünder  | Magnetzünder  |
| Batterie                | 12 V  | 12 V (unter Fahrersitz)                               |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder                               | Antrieb auf Hinterräder                               |
| Schaltung               | Mehrscheibenkupplung im Ölbad                         | Mehrscheibenkupplung im Ölbad                         |
|                         | Schalthebel innen rechts                              | Schalthebel innen rechts                              |
|                         |   | bzw. (1926) Wagenmitte                                |
| Getriebe                | 4 Gang  | 4 Gang  |
| Übersetzungen           | I. 4,50   | I. 4,25   |
|                         | II. 2,75  | II. 2,58  |
|                         | III. 1,70   | III. 1,62   |
|                         | IV. 1,00  | IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,67  | 4,78  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |   |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                             | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                             |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern                                     | starr, Halbfedern                                     |
|                         | 1922: starr, beiderseits je zwei gegenein-            | starr, Unterslung-Halbfedern                          |
|                         | andergestellte Viertelfedern                          |   |
|                         | Ab 1923: starr, Halbfedern (über Achse)               |   |
| Lenkung                 | Schnecke, rechts                                      | Schnecke, rechts bzw. (ab 1926) links                 |
| Fußbremse               | Mechanisch, Hinterräder                               | Mechanisch, 4 Räder                                   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder                               | Mechanisch, Hinterräder                               |
| Schmierung              | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |
| Radstand                | 3220 mm   | 3300 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1380 mm   | 1420 mm   |
| Gesamtmaße              | 4550 x 1600 x 2250 mm                                 | 4500 x 1730 x 2000 mm                                 |
| Räder                   | Stahlspeichen   | Stahl- oder Drahtspeichen                             |
| Reifen                  | 820 x 120 mm  | 820 x 135 mm oder 33 x 6,20 Niederdruck               |
| Fahrgestellgewicht      | 1050 kg   | 1250 kg   |
| Vagengewicht            | Tourenwagen 1300 kg                                   | Tourenwagen 1870 kg                                   |
|                         |   | Pullman-Limousine 2100 kg                             |
|                         |   | Cabriolet 2150 kg                                     |
| zuläss. Belastung       | 600 kg  | 450 kg  |
| Nöchstgeschwindigkeit   | 80 km/h   | 95 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 15 Liter  | 15 Liter  |
| Kraftstofftank          | im Heck   | im Heck   |
| <b>Preise</b>           |   |   |
|                         |   | Tourenwagen 6 Sitze RM 12 875,-                       |
|                         |   | Limousine 6 Sitze mit                                 |
|                         |   | abnehmbarem Dach RM 15 250,-                          |
|                         |   | Pullman-Limousine 6 Sitze RM 15 750,-                 |
|                         |   | Coupé-Cabriolet 6 Sitze RM 16 750,-                   |

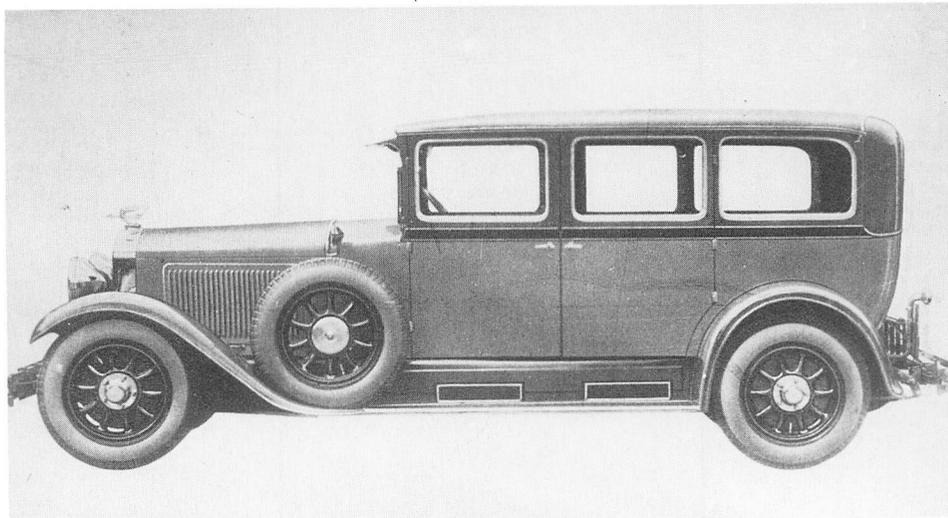
## Horch 8 (1926–1930)

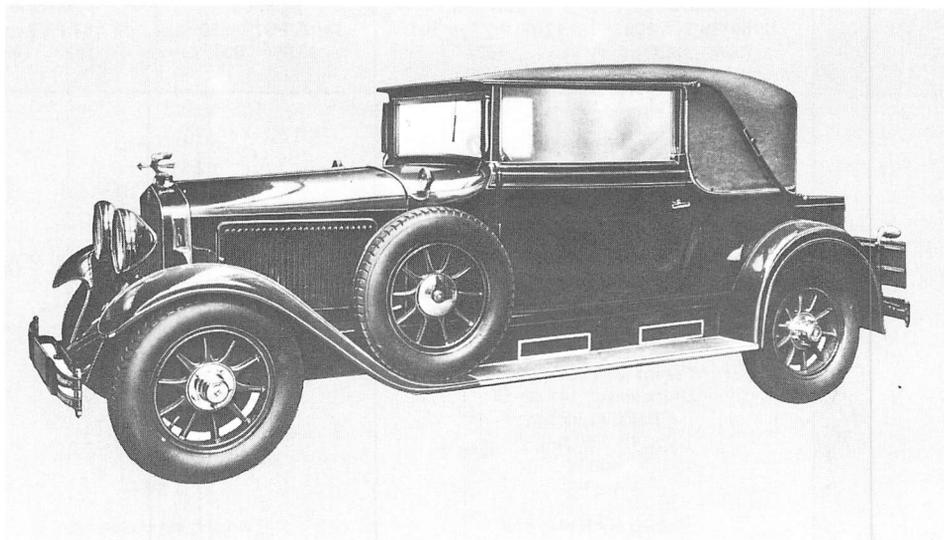
Mit der Modernisierung und dem damit erreichten Verkaufserfolg des Horch 10/50 PS gewann Baurat Paul Daimler jene paar Jahre Zeit, die er brauchte, um ein Klasse-Automobil nach seinen Vorstellungen zu bauen. Das wurde der Horch »8«, Deutschlands erster serienmäßiger Achtzylinder, der im Oktober 1926 als Sensation der Berliner Automobil-Ausstellung vorgestellt wurde. Er besaß einen glattflächig gestalteten Reihen-Achtzylinder-Motor mit zwei durch Königswelle angetriebenen Nockenwellen im Kopf. Das Fahrgestell war, von der Bosch-Dewandre-Saugluftbremse abgesehen, ohne technische Besonderheit, aber äußerst sorgfältig gebaut. Auch die eckige Flachdach-Limousine und die anderen Karosserien entsprachen dem damaligen Stil, boten aber verarbeitungs- und ausstattungsmäßig beste Qualität. Der ganz große Erfolg des Horch »8« stellte sich mit dem Typ 350 ein, der im Mai 1928 mit größerem Motor und vor allem mit einer Serie neuer, von Professor Hadank gestalteter Karosserien erschien. Diese zeichneten sich durch eine ungemein elegante, aber dennoch gediegene und harmonische Linienführung aus, die den Horch »8« zum schönsten deutschen Serienwagen seiner Zeit machten und gleichzeitig zum ersten deutschen, der sowohl im Preis und in der Leistung als auch in seiner äußeren Erscheinung zum Buick und anderen großen Amerikanerwagen endlich eine gleichwertige Alternative bot. Übrigens hatte Professor Hadank auch die berühmte Kühlerfigur des Typs 350, den geflügelten Pfeil, entworfen.

Horch 8  
12/60 PS Typ 303  
Limousine 4 Türen  
1926–1927  
(Besitzer:  
Deutsches Museum  
München)

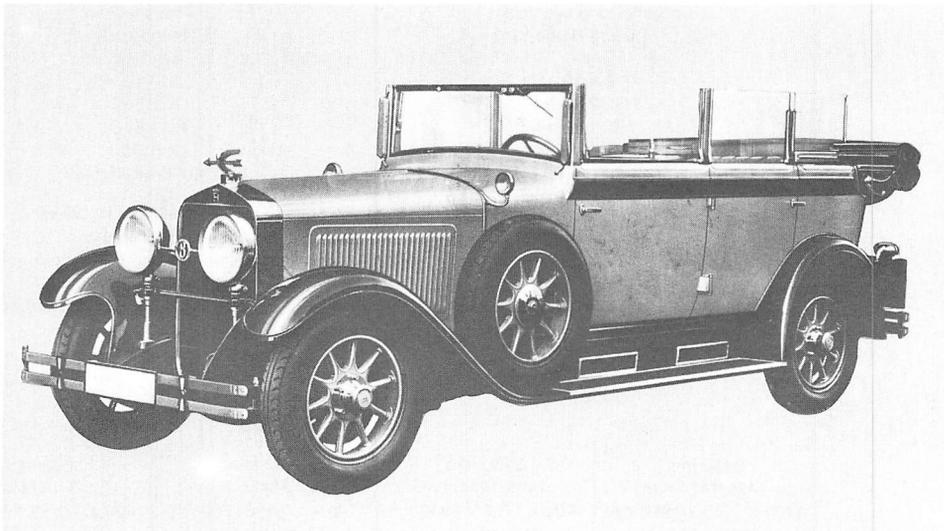


Horch 8  
16/80 PS Typ 350  
Pullman-Limousine  
1928

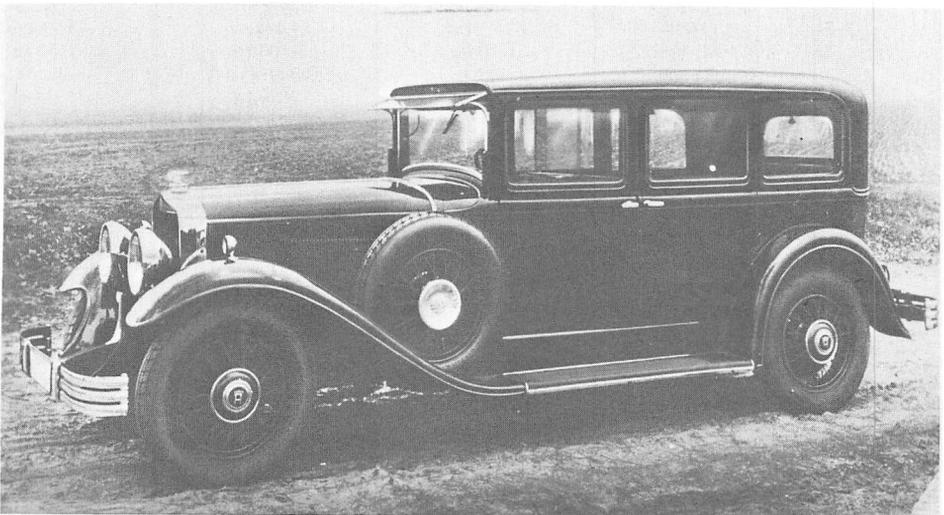




Horch 8  
16/80 PS Typ 350  
Sport-Cabriolet  
1927-1928



Horch 8  
16/80 PS Typ 350  
Pullman-Cabriolet  
1927-1928



Horch 8  
16/80 PS Typ 375  
Pullman-Limousine  
1929-1930



|                             | <b>Horch 8</b><br><b>12/60 PS Typ 303</b><br><b>1926 – 1927</b>   | <b>Horch 8</b><br><b>12/60 PS Typ 304</b><br><b>1927</b> | <b>Horch 8</b><br><b>13/65 PS Typ 305</b><br><b>1927 – 1928</b>   | <b>Horch 8</b><br><b>13/65 PS Typ 306</b><br><b>1927 – 1928</b> |
|-----------------------------|---|--|---|---|
| <b>Motor</b>                |   |  |   |   |
| Zylinderzahl                | 8 (Reihe)   |  | 8 (Reihe)   |   |
| Bohrung x Hub               | 65 x 118 mm   |  | 67,5 x 118 mm   |   |
| Hubraum                     | 3132 (Steuer 3110) ccm  |  | 3378 (Steuer 3355) ccm  |   |
| Leistung                    | 60 PS bei 3200 U/min  |  | 65 PS bei 3200 U/min  |   |
| Verdichtung                 | 5,4:1   |  | 5,4:1   |   |
| Vergaser                    | 1 Flachstromvergaser Solex 40 MOV                                 |  | 1 Flachstromvergaser Solex 40 MOV                                 |   |
| Ventile                     | Hängend   |  | Hängend   |   |
|                             | 2 obenliegende Nockenwellen                                       |  | 2 obenliegende Nockenwellen                                       |   |
|                             | Antrieb durch Königswelle mit Kegelrädern                         |  | Antrieb durch Königswelle mit Kegelrädern                         |   |
| Kurbelwellenlager           | 5   |  | 5   |   |
| Kühlung                     | Pumpe, 27 Liter Wasser  |  | Pumpe, 30 Liter Wasser  |   |
| Schmierung                  | Druckumlauf, 14 Liter Öl  |  | Druckumlauf, 14 Liter Öl  |   |
| Zündung                     | Batteriezündung   |  | Batteriezündung   |   |
| Batterie                    | 12 V 60 Ah  |  | 12 V 60 Ah  |   |
| Lichtmaschine               | 100 W   |  | 100 W   |   |
| Anlasser                    | 1,2 PS  |  | 1,2 PS  |   |
| <b>Kraftübertragung</b>     | Antrieb auf Hinterräder   |  | Antrieb auf Hinterräder   |   |
| Kupplung                    | Mehrscheibentrockenkupplung                                       |  | Mehrscheibentrockenkupplung                                       |   |
| Schaltung                   | Schalthebel Wagenmitte  |  | Schalthebel Wagenmitte  |   |
| Getriebe                    | 4 Gang Horch  |  | 4 Gang Horch  |   |
| Synchronisierung            | Ohne  |  | Ohne  |   |
| Übersetzungen               | I. 4,12   |  | I. 4,12   |   |
|                             | II. 2,56  |  | II. 2,56  |   |
|                             | III. 1,62   |  | III. 1,62   |   |
|                             | IV. 1,00  |  | IV. 1,00  |   |
| Antriebs-Übersetzung        | 5,55, auf Wunsch 5,00   |  | 5,11 auf Wunsch 5,55  |   |
| <b>Fahrwerk</b>             | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   |  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   |   |
| Vorderradaufhängung         | starr, Halbfedern   |  | starr, Halbfedern   |   |
| Hinterradaufhängung         | starr, Unterslung-Halbfedern                                      |  | starr, Unterslung-Halbfedern                                      |   |
| Lenkung                     | Schraube links  |  | Schraube links  |   |
| Fußbremse                   | Mechanisch mit Saugluftunterstützung<br>(Bosch-Dewandre), 4 Räder |  | Mechanisch mit Saugluftunterstützung<br>(Bosch-Dewandre), 4 Räder |   |
|                             | Trommel-Ø 401 mm  |  | Trommel-Ø 401 mm  |   |
| Handbremse                  | Mechanisch, Hinterräder   |  | Mechanisch, Hinterräder   |   |
| Schmierung                  | Nippel  |  | Nippel  |   |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |   |  |   |   |
| Radstand                    | 3450 mm   | 3160 mm  | 3450 mm   | 3160 mm   |
| Spur vorn/hinten            | 1425/1414 mm  | 1425/1414 mm   | 1425/1414 mm  | 1425/1414 mm  |
| Gesamtmaße                  | 4700 x 1765 x 1900 mm   | 4400 x 1765 x 1900 mm                                    | 4700 x 1765 x 1900 mm   | 4400 x 1765 x 1900 mm   |
| Räder                       | Stahlspeichen   | Stahlspeichen  | Stahlspeichen   | Stahlspeichen   |
| Reifen                      | 32 x 6,50/20  | 32 x 6,50/20   | 32 x 6,50/20  | 32 x 6,50/20  |
| Wendekreis                  | 14,5 Meter  | 13,5 Meter   | 14,5 Meter  | 13,5 Meter  |
| Fahrgestellgewicht          | 1400 kg   | 1350 kg  | 1400 kg   | 1350 kg   |
| Wagengewicht                | Tourenwagen   | Cabriolet  | Tourenwagen   | Cabriolet   |
|                             | 1890 kg   | 1800 kg  | 1890 kg   | 1800 kg   |
|                             | Pullman-Limousine   |  | Pullman-Limousine   |   |
|                             | 1950 kg   |  | 1950 kg   |   |
| Zuläss. Belastung           | 650 kg  | 650 kg   | 650 kg  | 650 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit       | 100 km/h  | 100 km/h   | 100 km/h  | 100 km/h  |
| Verbrauch/100 km            | 17 Liter  | 17 Liter   | 17 Liter  | 17 Liter  |
| Kraftstofftank              | 100 Liter (im Heck)   | 100 Liter (im Heck)                                      | 100 Liter (im Heck)   | 100 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>               |   |  |   |   |
| Fahrgestell                 | RM 10 400,-   | RM 10 400,-  | RM 10 400,-   | RM 10 400,-   |
| Tourenwagen 6 Sitze         | RM 11 900,-   | -  | RM 11 900,-   | -   |
| Pullman-Limousine           | RM 12 900,-   | -  | RM 12 900,-   | -   |
| Pullman-Cabriolet           | RM 17 000,-   | -  | RM 17 000,-   | -   |
| Weymann-Limousine 4 Sitze   | -   | -  | -   | RM 11 900,-   |
| Roadster-Cabriolet 2 Sitze  | -   | RM 11 900,-  | -   | RM 11 900,-   |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | -   | RM 15 900,-  | -   | RM 15 900,-   |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Türen   | -   | -  | -   | -   |

**Horch 8**  
**16/80 PS Typ 350**  
**1928 – 1930**

**Horch 8**  
**16/80 PS Typ 375**  
**1929 – 1930**

**Horch 8**  
**16/80 PS Typ 400**  
**1930 – 1931**

**Horch 8**  
**16/80 PS Typ 405**  
**1930 – 1931**

8 (Reihe)  
 73 x 118 mm  
 3950 (Steuer 3924) ccm  
 80 PS bei 3200 U/min  
 5,4:1

1 Flachstromvergaser Solex 40 MOV bzw. (Typ 375 und 405) 1 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOV  
 Hängend

2 obenliegende Nockenwellen  
 Antrieb durch Königswelle mit Kegelrädern

5  
 Pumpe, 27 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 14 Liter Öl  
 Batteriezündung

12 V 75 Ah bzw. (Typ 350) 12 V 60 Ah  
 100 W bzw. (Typ 400 und 405) 90 W  
 1.2 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Mehrscheibentrockenkupplung bzw. (Typ 400) Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte

4 Gang Horch  
 Ohne  
 I. 4,12  
 II. 2,56  
 III. 1,62  
 IV. 1,00

5,11, auf Wunsch 5,33 oder 5,55

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Unterslung-Halbfedern  
 Schraube bzw. (Typ 375) Schnecke ZF-Gemmer  
 Mechanisch mit Saugluftunterstützung  
 (Bosch-Dewandre), 4 Räder  
 Trommel-Ø 401 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3 Gang Horch  
 Ohne  
 I. 3,11  
 II. 1,70  
 III. 1,00

4,90

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Unterslung-Halbfedern  
 Schnecke ZF-Roß  
 Mechanisch, 4 Räder  
 Trommel-Ø 401mm

Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

4 Gang Horch  
 Ohne  
 I. 4,12  
 II. 2,56  
 III. 1,62  
 IV. 1,00

4,90

3160 mm  
 1425/1414 mm  
 4720 x 1765 x 1900 mm  
 verschieden  
 32 x 6,50/20  
 13,5 Meter  
 1350 kg  
 Cabriolet  
 1920 kg

3450 mm  
 1425/1414 mm  
 5000 x 1765 x 1900 mm  
 verschieden  
 32 x 6,50/20  
 14,5 Meter  
 1400 kg  
 Pullman-Limousine  
 2100 kg

3450 mm  
 1462/1490 mm  
 5250 x 1800 x 1820 mm  
 verschieden  
 32 x 6,50/20  
 14,5 Meter  
 1500 kg  
 Pullman-Limousine  
 2200 kg

3160 mm  
 1434/1477 mm  
 4720 x 1750 x 1760 mm  
 Scheiben  
 6,00–19  
 13,5 Meter  
 1350 kg  
 Cabriolet  
 1760 kg  
 Limousine  
 1850 kg  
 620 kg  
 100 km/h  
 19 Liter  
 75 Liter (im Heck)

3450 mm  
 1434/1477 mm  
 5010 x 1750 x 1760 mm  
 Scheiben  
 6,50–19  
 14,5 Meter  
 1400 kg  
 Pullman-Limousine  
 2000 kg  
 650 kg  
 100 km/h  
 19 Liter  
 75 Liter (im Heck)

620 kg  
 100 km/h  
 19 Liter  
 90 Liter (im Heck)

650 kg  
 100 km/h  
 19 Liter  
 90 Liter (im Heck)

600 kg  
 100 km/h  
 19 Liter  
 90 Liter (im Heck)

Limousine 4 Sitze  
 RM 8750,-  
 Cabriolet 2 Fenster  
 RM 9840,-

Pullman-Limousine  
 RM 10800,-

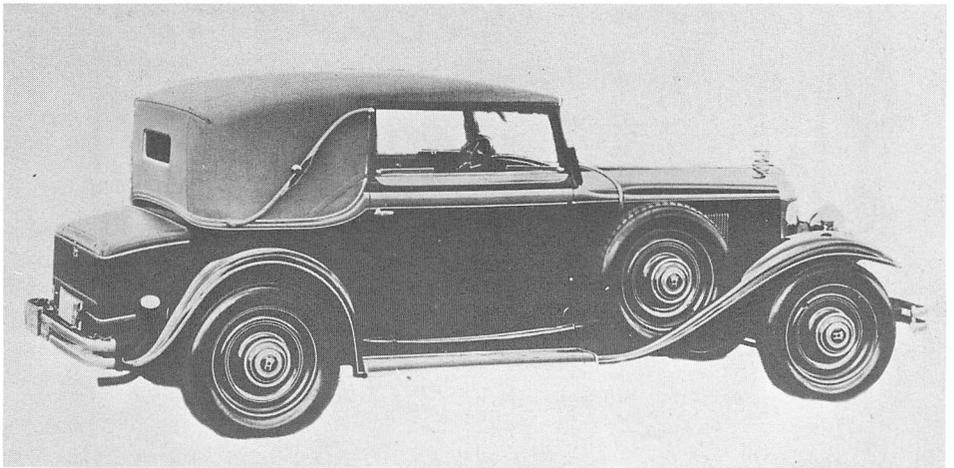
—  
 —  
 —  
 —  
 —  
 RM 14 800,-  
 —

RM 12 800,-  
 RM 13 800,-

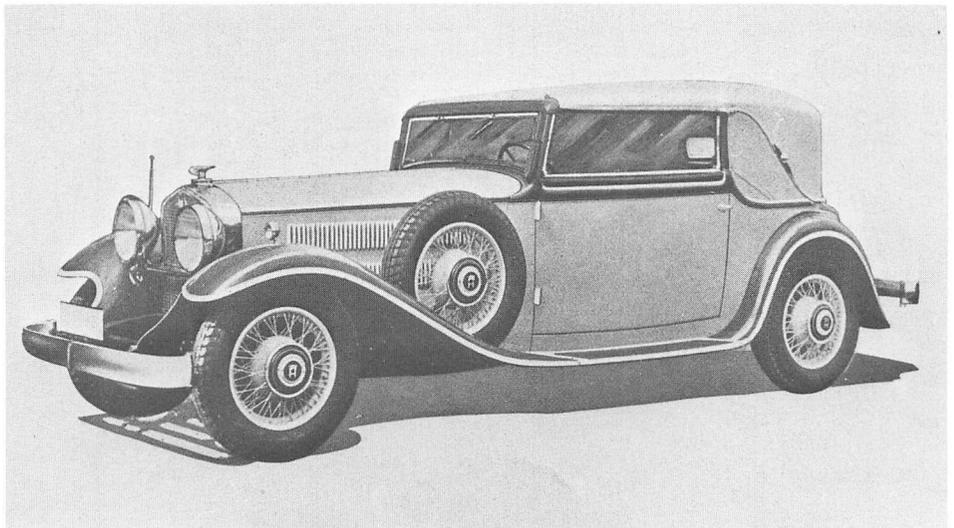
RM 14 250,-  
 RM 14 750,-  
 RM 19 250,-  
 —  
 —  
 RM 15 750,-  
 RM 17 750,-

## Horch 8 (1930–1935)

Paul Daimlers Nachfolger Fritz Fiedler, der 1929 von Stoewer kam und 1932 zu BMW ging, machte den Achtzylinder kurzhubiger, verdoppelte die Zahl der Kurbelwellenlager von 5 auf 10, begnügte sich aber dafür mit nur einer Nockenwelle, zumal der seitherige Ventiltrieb unnötig teuer und überdies anfällig war. Damals erfolgte auch – ganz allgemein im Automobilbau – der Übergang auf Fahrgestelle mit Nieder- oder Tiefrahmen. Und schließlich zwang die wirtschaftliche Depression zu einer noch preisgünstigeren Ausführung des Horch »8«. Im Mai 1930 begann die 400er-Modellreihe, gekennzeichnet durch den Niederrahmen. Die Typen 400 und 405 behielten noch den Zweinockenwellenmotor, der erst ab 1931 durch den Fiedlerschen Achtzylinder ersetzt werden konnte. Diesen gab es in drei Versionen mit 4, 4,5 und 5 Liter Hubraum, wozu vorübergehend, der Notzeit angepaßt eine auf 3 Liter reduzierte Ausgabe kam. Mit diesem Sparmodell wurde der Horch »8« zwar nicht billiger beim Kauf, aber etwas weniger kostspielig in Bezug auf Steuer und Verbrauch. Insgesamt gab es in den Jahren von 1930 bis 1935 eine Menge verschiedener Horch-Modelle, indes blieb solche Vielfalt durchaus rationell, denn es handelte sich dabei lediglich um Kombinationen weniger, untereinander nah verwandter Motoren mit einem einheitlichen, nur durch dreierlei Radstände abgewandelten Fahrgestell sowie einer Serie durchgehend verwendeter Karosserien von be-



Horch 8 Typ 400 (4 Liter) Sport-Cabriolet 1931

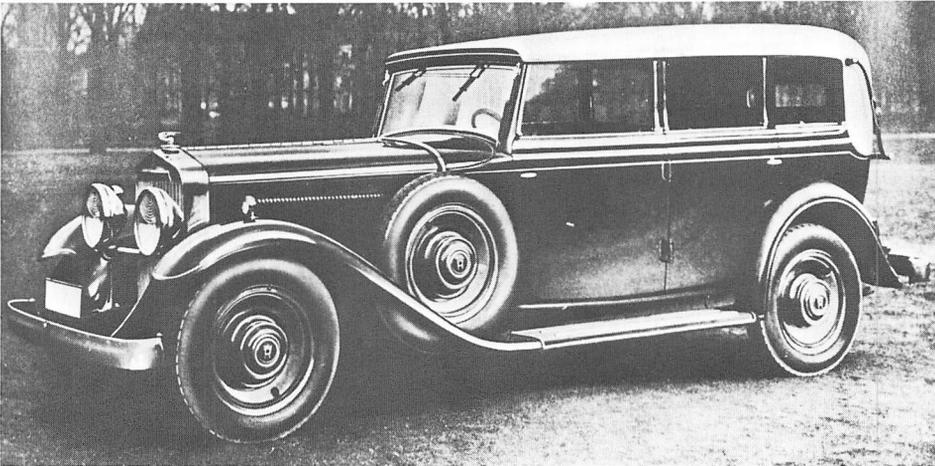


Horch 8 Typ 470 (4,5 Liter) Sport-Cabriolet 1931–1932

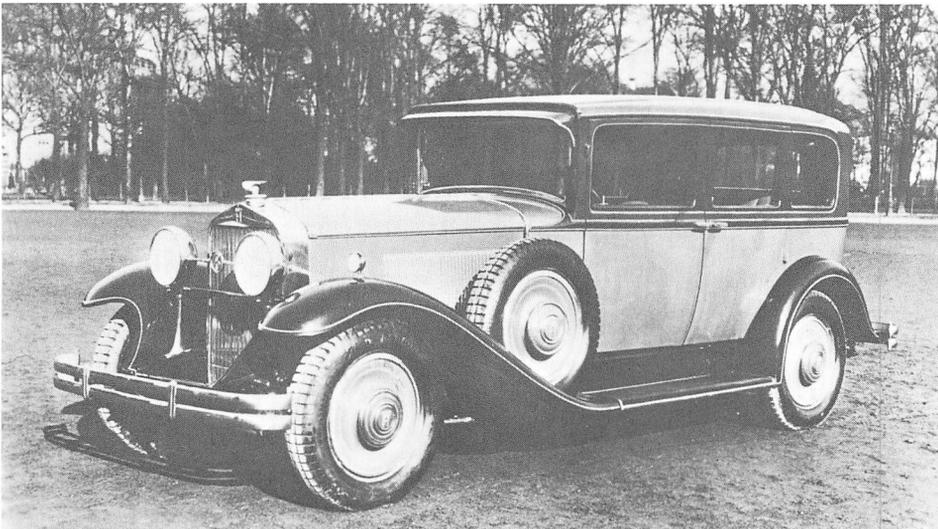
merkwürdig eleganter Machart, wobei die Limousinen im eigenen Werk, die Cabriolets bei Gläser (Dresden), Deutsch (Köln) und anderen Firmen hergestellt wurden. Schon vom Typ 375 an war übrigens der geflügelte Pfeil, den manche Leute für zu aggressiv und gefährlich gehalten hatten, durch eine geflügelte Weltkugel ersetzt worden.

## Horch 12 (1931–1934)

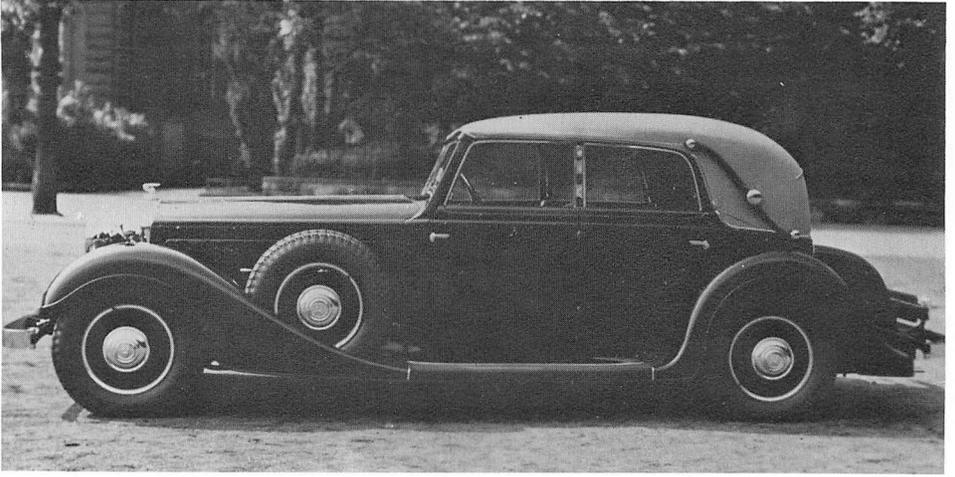
Fast gespenstisch mutet es einen an, daß Horch zum Pariser Salon 1931 einen Zwölfzylinder-Typ herausbrachte, ein Monstrum, welches kaum recht zu den krisenhaften Zeitaläufen paßte. Man war dabei offenbar von dem Ehrgeiz beseelt, dem Großen Mercedes Typ 770 und dem Maybach Zeppelin Zwölfzylinder ein im technischen Aufwand ebenbürtiges Fahrzeug der Spitzenklasse zu einem beträchtlich niedrigeren Preis entgegenzustellen. Aber der Horch »12« bereitete weder seinen Schöpfern noch seinen Besitzern viel Freude, weshalb er es auch nur auf insgesamt 81 Stück brachte, deren letztes im Februar 1935 das Werk verließ. Wie rar die Zwölfer glücklicherweise geblieben waren, fiel damals kaum auf, weil die äußerlich gleichen Modelle als Typ 500 B und 780 B mit dem 5 Liter Achtzylinder-Motor weit zahlreicher auf die Straße kamen. Für Leute mit geringerer Sachkunde waren dies lauter Zwölfzylinder-Horch.



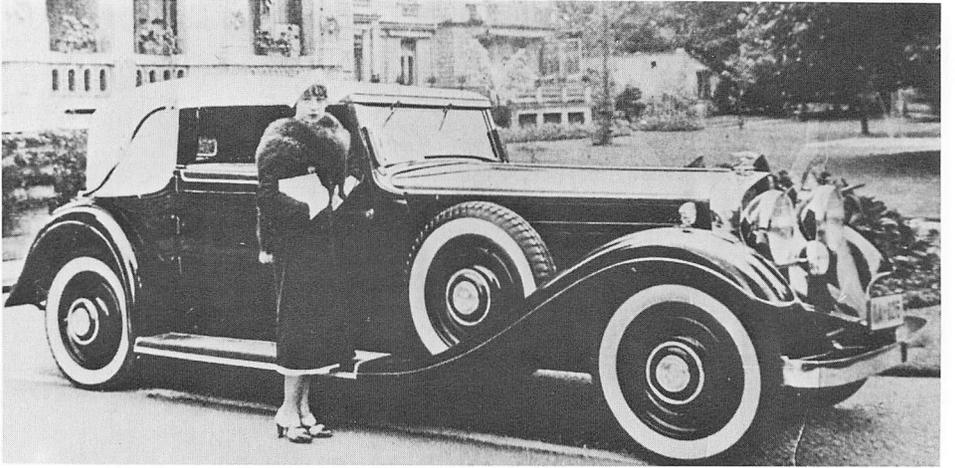
Horch 8 Typ 500 (5 Liter) Pullman-Cabriolet 1930–1932



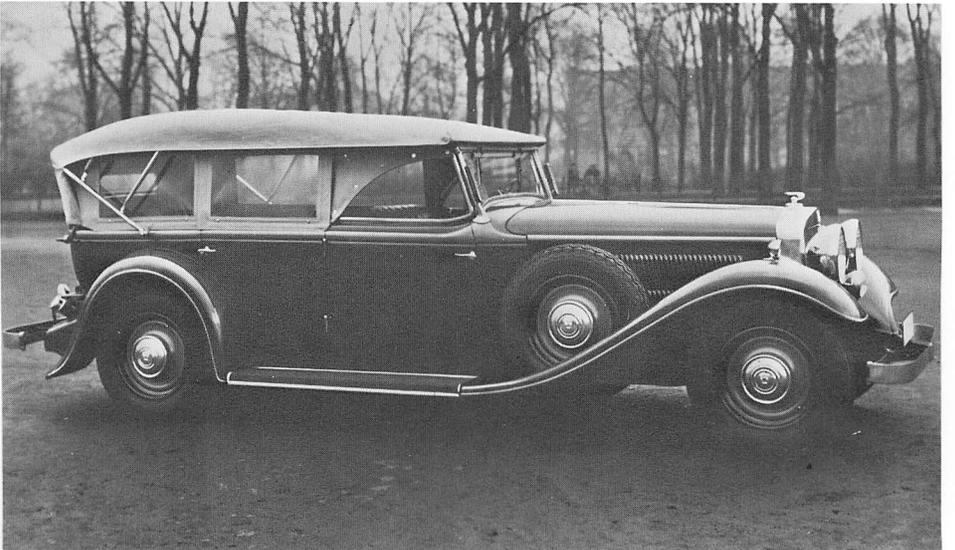
Horch 8 Typ 400 (4 Liter) Limousine 4 Sitze 1931–1933



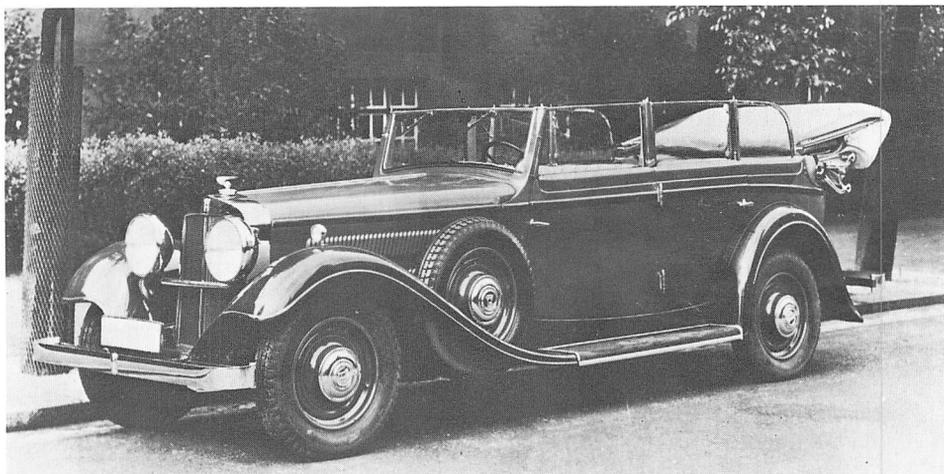
Horch 8 Typ 780 (5 Liter) Viertüren-Cabriolet 1932–1934



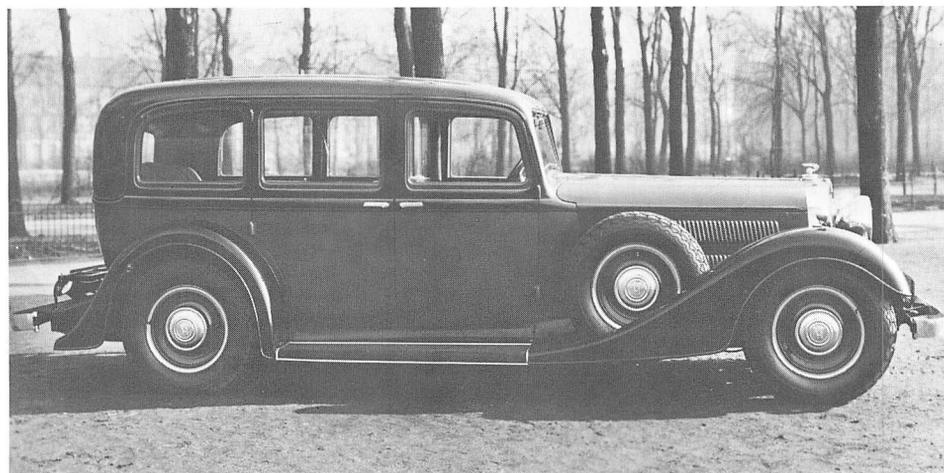
Horch 8 Typ 750 (4,5 Liter) Cabriolet 1932–1934



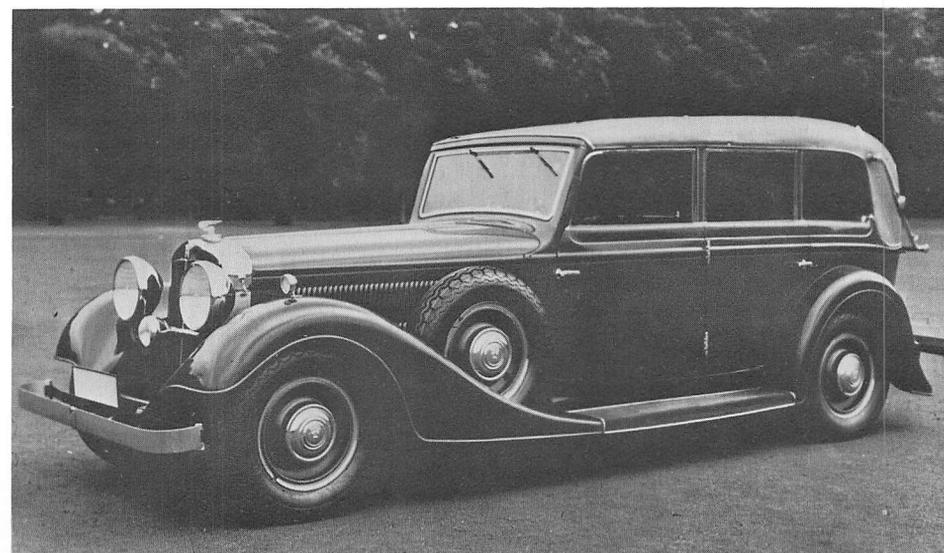
Horch 8 Typ 750 B (4,5 Liter) Tourenwagen 6 Sitze 1934–1935



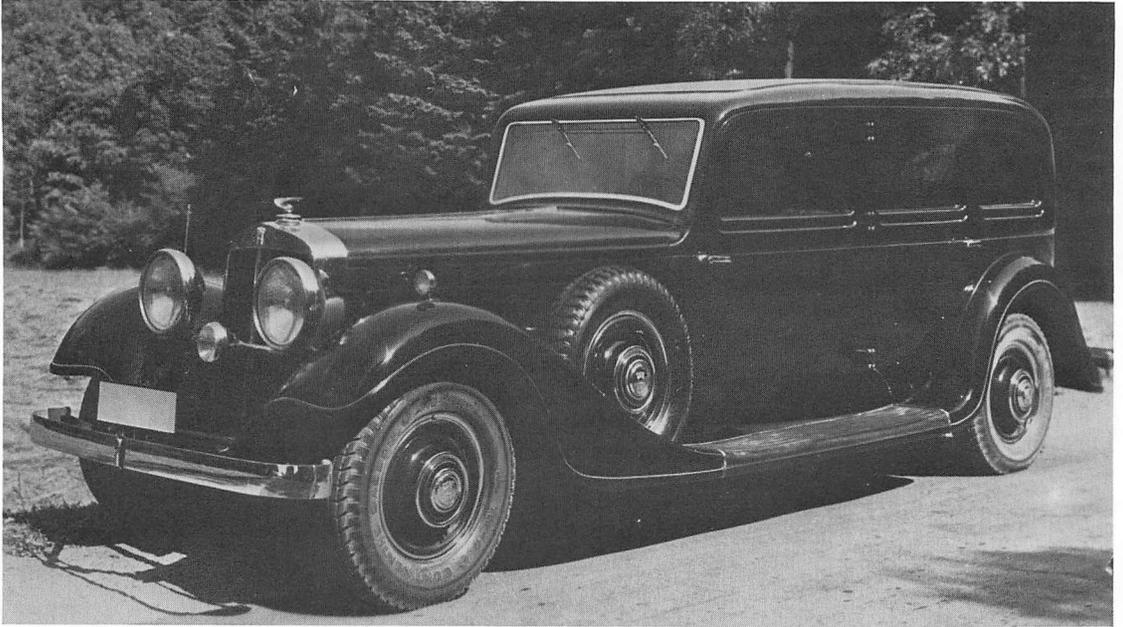
Horch 8 Typ 750 (4,5 Liter) Pullman-Cabriolet 1932-1934



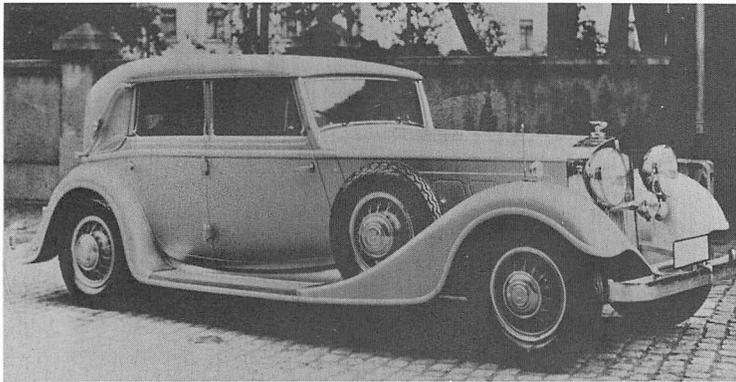
Horch 8 Typ 750 B (4,5 Liter) Pullman-Limousine 1934-1935



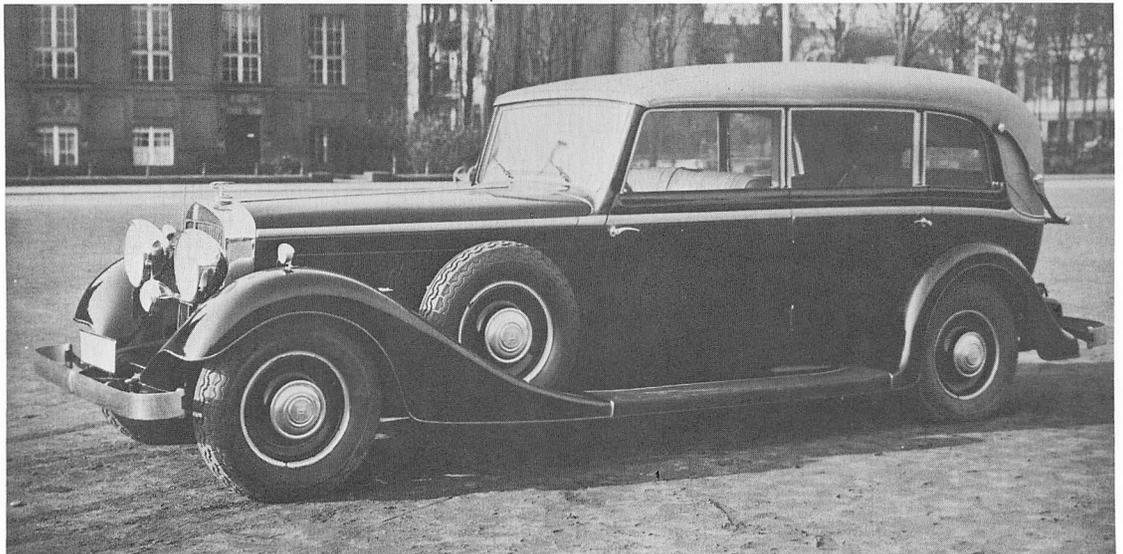
Horch 8 Typ 750 B (4,5 Liter) Pullman-Cabriolet 1934-1935



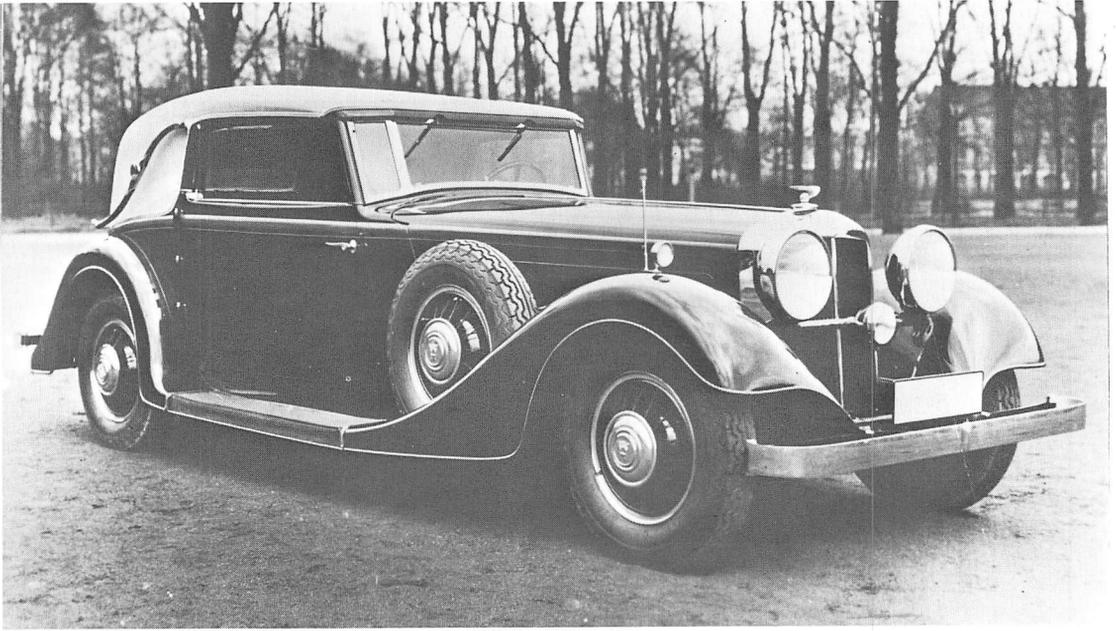
**Horch 8 Typ 500 B (5 Liter) Pullman-Limousine 1932–1934. In äußerlich nahezu gleicher Ausführung: Horch 12 Typ 600 (6 Liter) Pullman-Limousine 1932–1933.**



**Horch 8 Typ 780 (5 Liter) Viertüren-Cabriolet 1932–1934. In äußerlich nahezu gleicher Ausführung: Horch 12 Typ 670 (6 Liter) Viertüren-Cabriolet 1932–1934.**

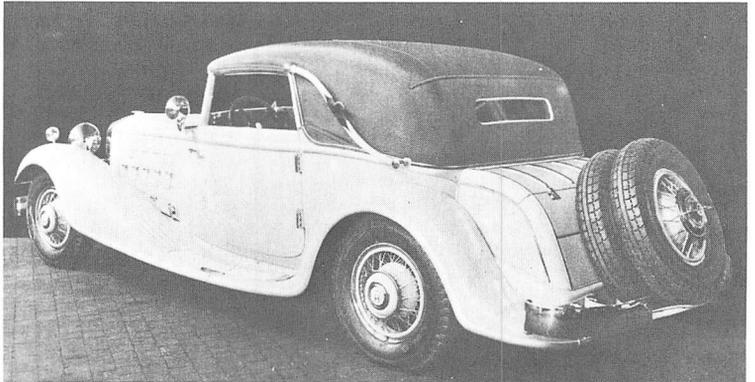


**Horch 8 Typ 500 B (5 Liter) Pullman-Cabriolet 1932–1934. In äußerlich nahezu gleicher Ausführung: Horch 12 Typ 600 (6 Liter) Pullman-Cabriolet 1932–1933.**

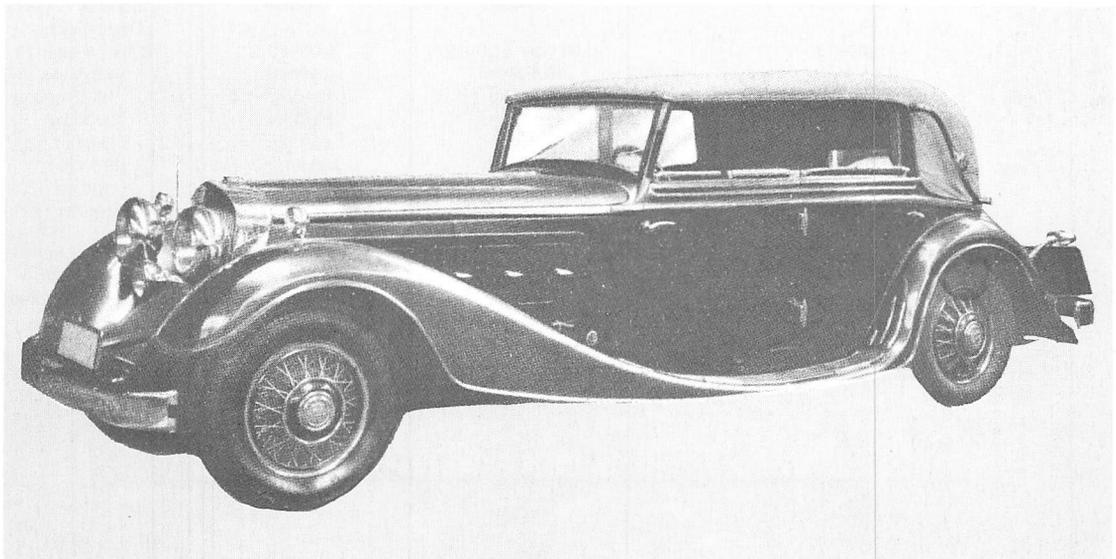


Horch Typ 780 bzw. 780 B (5 Liter) Cabriolet 1932–1935. Gleiche Karosserie mit dreigeteilter Frontscheibe wie Zwölfzylinder-Cabriolet, jedoch andere Vorderkotflügel und Trittbretter, seitlich angebrachte Reserveräder.

Horch 12 Typ 670 (6 Liter) Cabriolet 1931–1934. (Zweiteilige Kotflügel-Garnitur, kleinerer Trittbrettelbelag, Reserveräder am Heck)



Horch 12 Typ 600 (6 Liter) Viertüren-Cabriolet. Sonderkarosserie von Gläser (Dresden) auf dem längeren Zwölfzylinder-Fahrgestell für den Genfer Salon 1932.



**Horch 8**  
**3 Liter Typ 430**  
**1931 – 1932**

**Horch 8**  
**4 Liter Typ 410**  
**1931 – 1933**

**Horch 8**  
**4 Liter Typ 440**  
**1931 – 1932**

**Horch 8**  
**4 Liter Typ 710**  
**1932 – 1933**

8 (Reihe)  
 71 x 95 mm | 72,5 x 95 mm  
 3009 (Steuer 2988) ccm | 3137 (Steuer 3115) ccm  
 65 PS bei 3400 U/min  
 5,2 : 1  
 1 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOV

Hängend  
 1 obenliegende Nockenwelle  
 Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  
 10

Pumpe, 24 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 10 Liter Öl  
 12 V 75 Ah  
 130 W  
 1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Ein- oder Mehrscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte

3 Gang Horch  
 Ohne  
 I. 3,11  
 II. 1,70  
 III. 1,00

5,45

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Unterslung-Halbfedern  
 Schnecke ZF-Roß  
 Mechanisch, 4 Räder, Trommel-Ø 356 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3160 mm  
 1434/1477 mm  
 4720 x 1750 x 1760 mm  
 Scheiben

6,00–18  
 13,5 Meter  
 1280 kg  
 1850 kg  
 530 kg  
 100 km/h  
 18 Liter  
 80 Liter (im Heck)

Limousine 4 Sitze  
 RM 8975,-  
 Cabriolet 2 Fenster  
 RM 9840,-

8 (Reihe)  
 82 x 95 mm  
 4014 (Steuer 3985) ccm  
 80 PS bei 3400 U/min  
 5,2 : 1  
 Typ 410 und 440: 1 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOV  
 Typ 710: 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFFP

Hängend  
 1 obenliegende Nockenwelle  
 Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  
 10

Pumpe, 24 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 10 Liter Öl  
 12 V 75 Ah  
 130 W  
 1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte

3 Gang Horch  
 Ohne  
 I. 3,11  
 II. 1,70  
 III. 1,00

4,50, auf Wunsch 4,90

4 Gang Horch  
 II – III  
 I. 4,12  
 II. 2,56  
 III. 1,62  
 IV. 1,00

4,90

4 Gang ZF-Aphon  
 II – IV

|           |           |
|-----------|-----------|
| I. 4,12   | I. 2,78   |
| II. 2,48  | II. 1,66  |
| III. 1,49 | III. 1,00 |
| IV. 1,00  | IV. 0,67  |
| 4,90      | 5,45      |

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Unterslung-Halbfedern  
 Schnecke ZF-Roß  
 Mechanisch, 4 Räder, Trommel-Ø 356 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3160 mm  
 1434/1477 mm  
 4720 x 1750 x 1760 mm  
 Scheiben

6,00 oder 6,50–19  
 13,5 Meter  
 1280 kg  
 1850 kg  
 530 kg  
 105 km/h  
 19 Liter  
 80 Liter (im Heck)

Limousine 4 Sitze  
 RM 8975,-  
 Cabriolet 2 Fenster  
 RM 9840,-  
 Cabriolet 4 Türen  
 RM 11750,-

3450 mm  
 1434/1477 mm  
 5000 x 1750 x 1760 mm  
 Scheiben

6,00–20  
 14,5 Meter  
 1340 kg  
 1920 kg  
 650 kg  
 100 km/h  
 19 Liter  
 80 Liter (im Heck)

Pullman-Limousine  
 RM 10950,-

3450 mm  
 1434/1477 mm  
 5100 x 1820 x 1650 mm  
 Scheiben oder  
 Drahtspeichen

6,50–18 oder 19  
 14,5 Meter  
 1340 kg  
 2000 kg  
 560 kg  
 110 km/h  
 19 Liter  
 100 Liter (im Heck)

Cabriolet 2 Fenster  
 RM 12500,-  
 Cabriolet 4 Türen  
 RM 14500,-

**Horch 8**  
4,5 Liter Typ 420  
1931 – 1932

**Horch 8**  
4,5 Liter Typ 450  
1931 – 1932

**Horch 8**  
4,5 Liter Typ 470  
1931 – 1932

**Horch 8**  
Typ 720 (1932 – 1933)  
Typ 750 (1932 – 1933)  
Typ 750 B (1934 – 1935)

8 (Reihe)  
87 x 95 mm  
4517 (Steuer 4486) ccm  
90 PS bei 3400 U/min  
5,2:1

Typen 420, 450 und 470: 1 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOV  
Typen 720, 750 und 750 B: 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFFP  
Hängend

1 obenliegende Nockenwelle  
Antrieb durch Königswelle und Kegeelräder  
10

Pumpe, 24 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl  
12 V 75 Ah  
130 W  
1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

3 Gang Horch  
Ohne  
I. 3,11  
II. 1,70  
III. 1,00  
4.60

4 Gang Horch  
II – III  
I. 4,12  
II. 2,56  
III. 1,62  
IV. 1,00  
4,90, auf Wunsch 5,45

4 Gang ZF-Aphon  
II – IV  
I. 4,12  
II. 2,48  
III. 1,49  
IV. 1,00  
4,9. a. W. 4,6  
5,45

4 Gang ZF-Aphon  
II – IV  
I. 4,12  
II. 2,48  
III. 1,49  
IV. 1,00  
4,90  
I. 2,78  
II. 1,66  
III. 1,00  
IV. 0,67  
5,45

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Schnecke, ZF-Roß

Mechanisch bzw. (Typ 750 B) hydraulisch, 4 Räder, Trommel-Ø 356 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3160 mm  
1434/1477 mm  
4720 x 1750 x 1760 mm  
Scheiben  
6,00 oder 6,50–19  
13,5 Meter  
1280 kg  
1850 kg  
530 kg  
115 km/h  
20 Liter  
80 Liter (im Heck)  
  
Limousine 4 Sitze  
RM 9975,-  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 10840,-  
Cabriolet 4 Türen  
RM 12750,-

3450 mm  
1434/1477 mm  
5000 x 1750 x 1760 mm  
Scheiben  
6,50–19  
14,5 Meter  
1340 kg  
1920 kg  
650 kg  
115 km/h  
20 Liter  
80 Liter (im Heck)  
  
Pullman-Limousine  
RM 12500,-  
Cabriolet 4 Türen  
RM 13750,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 14500,-

3450 mm  
1434/1477 mm  
5000 x 1750 x 1650 mm  
Scheiben oder  
Drahtspeichen  
6,50–19  
14,5 Meter  
1340 kg  
2000 kg  
560 kg  
115 km/h  
20 Liter  
80 Liter (im Heck)  
  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 13800,-

3450 mm  
1434/1477 mm  
5100 x 1820 x 1720 mm  
Scheiben oder  
Drahtspeichen  
6,50–19 oder 7,00–17  
14,5 Meter  
1380 kg  
2100 kg  
600 kg  
120 km/h  
20 Liter  
100 Liter (im Heck)  
  
**720**  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 13500,-  
Cabriolet 4 Türen  
RM 15500,-  
**750 B**  
Tourenwagen 6 Sitze  
RM 11100,-  
Pullman-Limousine  
RM 13500,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 16500,-

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrstellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss.Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

**Preise**

**Horch 8**  
**5 Liter Typ 480**  
**1931 – 1932**

**Horch 8**  
**5 Liter Typ 500 und 500 A**  
**1930 – 1932**

**Horch 8**  
**Typ 780 (1932 – 1934)**  
**Typ 780 B (1934 – 1935)**

**Horch 8**  
**5 Liter Typ 500 B**  
**1932 – 1934**

8 (Reihe)  
 87 x 104 mm  
 4944 (Steuer 4911) ccm  
 100 PS bei 3400 U/min  
 5,2:1  
 1 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOV | 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFFP  
 Hängend  
 1 obenliegende Nockenwelle  
 Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  
 10  
 Pumpe, 28 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 10 Liter Öl  
 12 V 75 Ah  
 130 W  
 1,4 PS  
 Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang ZF-Aphon  
 II – IV  
 Ohne Schnellgang: I. 4,12, II. 2,48, III. 1,49, IV. 1,00  
 Mit Schnellgang: I. 2,78, II. 1,48, III. 1,00, IV. 0,67  
 Ohne Schnellgang: 4,90, 4,80 oder 4,60  
 Mit Schnellgang: 5,45, 5,35 oder 5,10

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern

starr, Unterslung-Halbfedern

Schnecke ZF-Gemmer oder ZF-Roß

Mechanisch, 4 Räder  
 Trommel-Ø 356 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral  
 3450 mm  
 1434/1477 mm  
 5000 x 1750 x 1650 mm  
 Scheiben oder Drahtspeichen  
 6,50–19  
 14,5 Meter  
 1380 kg  
 Cabriolet 1950 kg  
 660 kg  
 120 km/h  
 22 Liter  
 80 Liter (im Heck)

Mechanisch mit Saugluft-  
 unterstützung, 4 Räder  
 Trommel-Ø 401 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral  
 3450 mm  
 1434/1477 mm  
 5150 x 1800 x 1760 mm  
 Scheiben oder Drahtspeichen  
 6,50–20  
 14,5 Meter  
 1650 kg  
 Limousine 2250 kg  
 750 kg  
 120 km/h  
 23 Liter  
 100 Liter (im Heck)

Hydraulisch mit Saugluft-  
 unterstützung, 4 Räder  
 Trommel-Ø 401 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral  
 3450 mm  
 1470/1500 mm  
 5100 x 1820 x 1650 mm  
 Drahtspeichen  
 7,00–17  
 14,5 Meter  
 1500 kg  
 Cabriolet 2100 kg  
 650 kg  
 125 km/h  
 23 Liter  
 100 Liter (im Heck)

Hydraulisch mit Saugluft-  
 unterstützung, 4 Räder  
 Trommel-Ø 401 mm  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral  
 3750 mm  
 1470/1500 mm  
 5550 x 1820 x 1720 mm  
 Scheiben oder Drahtspeichen  
 7,00–17  
 16,5 Meter  
 1700 kg  
 Limousine 2250 kg  
 700 kg  
 120 km/h  
 24 Liter  
 100 Liter (im Heck)

Cabriolet 4 Türen  
 RM 16 800,-

Pullman-Limousine  
 RM 14 800,-  
 Pullman-Cabriolet  
 RM 18 750,-

Cabriolet 2 Fenster  
 RM 16 500,-  
 Cabriolet 4 Türen  
 RM 19 000,-

Pullman-Limousine  
 RM 16 500,-  
 Tourenwagen 6 Sitze  
 RM 16 500,-  
 Pullman-Cabriolet  
 RM 19 500,-

**Horch 12**  
**6 Liter Typ 670**  
**1931 – 1934**

**Horch 12**  
**6 Liter Typ 600**  
**1932 – 1933**

V 12 (75°-V-Form)  
80 x 100 mm  
6021 (Steuer 5990) ccm  
120 PS bei 3200 U/min  
5,2:1  
1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFFP oder Stromberg D-3  
Stehend  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Dreifach-Rollenkette  
7  
Pumpe, 34 Liter Wasser  
Druckumlauf, 12 Liter Öl  
12 V 75 Ah  
130 W  
1,4 PS  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibetrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang ZF-Aphon  
II – IV  
Mit Schnellgang: I. 2,78, II. 1,48, III. 1,00 IV. 0,67

5,35 | 5,10

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Unterslung-Halbfedern  
Schnecke ZF-Gemmer oder ZF-Roß  
Hydraulisch mit Saugluft-  
unterstützung, 4 Räder  
Trommel-Ø 401 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3450 mm  
1470/1500 mm  
5400 x 1820 x 1650 mm  
Drahtspeichen  
7,00–17  
14,5 Meter  
1700 kg  
Cabriolet 2300 kg  
650 kg  
140 km/h  
26 Liter  
100 Liter (im Heck)

Cabriolet 2 Fenster  
RM 23 500,-  
Cabriolet 4 Türen  
RM 24 500,-

3750 mm  
1470/1500 mm  
5550 x 1820 x 1720 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50–17  
16,5 Meter  
1900 kg  
Limousine 2500 kg  
700 km  
130 km/h  
28 Liter  
100 Liter (im Heck)

Pullman-Limousine  
RM 24 500,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 26 000,-

#### **Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### **Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung

Antriebs-Übersetzung

#### **Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

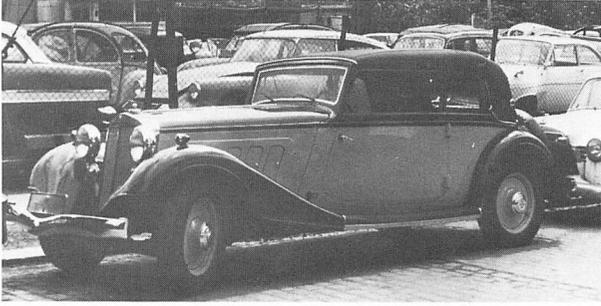
#### **Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

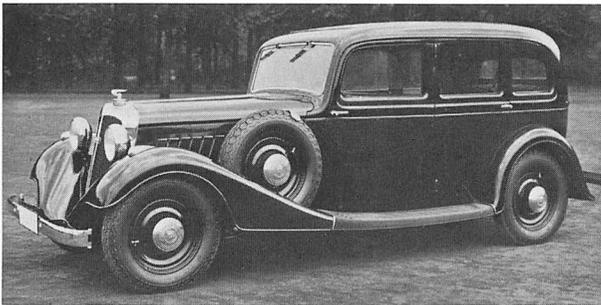
#### **Preise**

## Horch 830, 830 B, 930 V (1933–1940)

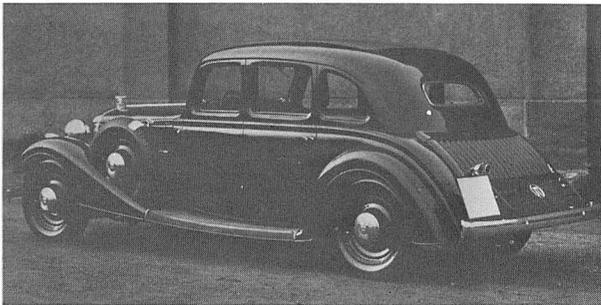
Da es keine Dauerlösung sein konnte, in den ziemlich schweren Horch »8« den auf 3 Liter reduzierten Reihenmotor einzubauen, wie es Anfang der dreißiger Jahre eine Zeitlang geschah, entwickelte man einen »kleinen« Horch. So wurde Anfang 1933 der Horch Typ 830 vorgestellt, ein Wagen mit wesentlich bescheideneren Abmessungen und einem völlig neuen 3 Liter V8-Motor. Er wurde vom Publikum günstig aufgenommen, und die Folgetypen, deren Hubraum bald auf 3,25 dann 3,5 und schließlich ab September 1938 auf 3,8 Liter wuchs, gewannen zahlenmäßig im Laufe der Jahre viel größere Bedeutung als die mächtigen 5 Liter-Wagen. Auch der kleine Horch, anfangs noch ein Starrachser, erhielt bald einzeln aufge-



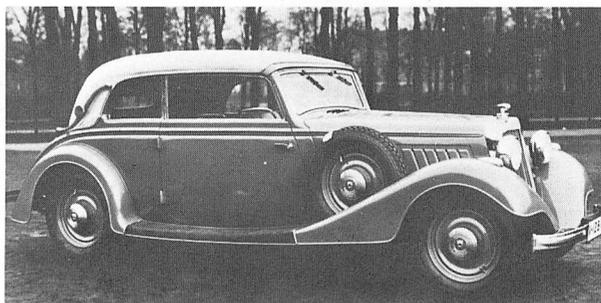
Horch 830 Cabriolet 1933  
Karosserie Gläser  
Besitzer:  
Auto-Museum Hillers, Tremsbüttel



Horch 830 (3 Liter)  
Pullman-Limousine  
1933–1934

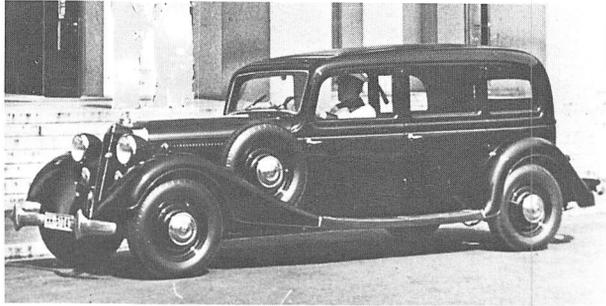


Horch 830 (3 Liter) 1934  
Horch 830 B (3,25 Liter) 1935  
Horch 830 BK (3,5 Liter) 1936  
Limousine 4 Türen

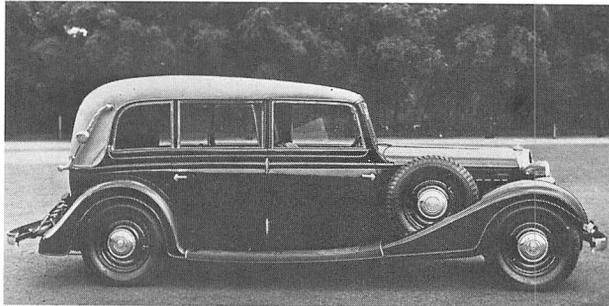


Horch 830 (3 Liter) 1934  
Horch 830 B (3,25 Liter) 1935  
Horch 830 BK (3,5 Liter) 1936  
Cabriolet 4 Fenster

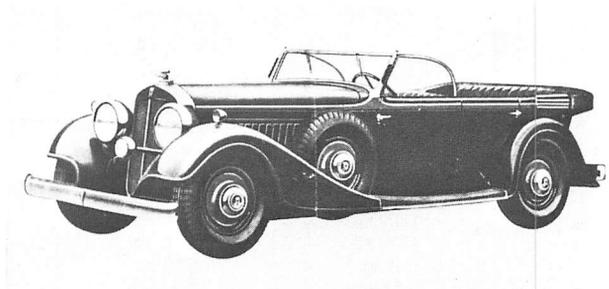
hängte Vorderräder und ab 1935 eine ziemlich teure Doppelgelenkachse. Ein Qualitätsbeweis für den Horch Typ 830 war die Tatsache, daß er als offener Gelände-Kübelwagen bei der Wehrmacht in hohem Ansehen stand, wobei er allerdings für diesen Zweck ausschließlich mit starren Vorder- und Hinterachsen geliefert wurde. Letzte und eleganteste Ausführung dieser Modellreihe war der Typ 930 V, der Anfang 1937 erschien. Daneben wurde der längere Typ 830 BL weitergebaut. Er sollte 1940 durch einen 930 L abgelöst werden. Ebenfalls für eine spätere Serie vorgesehen war der auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1939 gezeigte Prototyp einer Stromlinien-Limousine 930 S, deren Karosserieform ganz offensichtlich aus der gleichen Küche stammte wie die des späteren DKW F 9, der ja schon 1940 hätte in Serie gehen sollen.



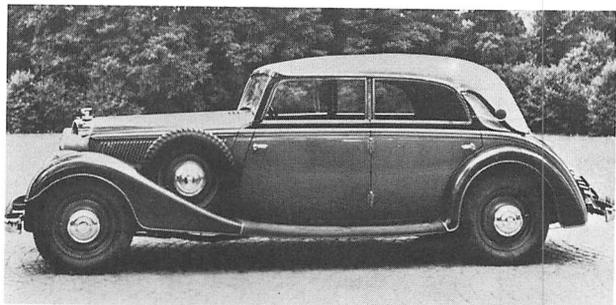
**Horch 830 BL (3,5 oder 3,8 Liter)  
Pullman-Limousine  
1935–1940**



**Horch 830 BL (3,5 und 3,8 Liter)  
Pullman-Cabriolet  
1935–1940**



**Horch 830 BL (3,5 und 3,8 Liter)  
Tourenwagen 6 Sitze  
1936–1938**



**Horch 830 BL (3,5 und 3,8 Liter)  
Cabriolet 4 Türen  
1935–1940**

**Horch 830**  
1933 – 1934

**Horch 830 B**  
1935

**Horch 830 Bk**  
1936

**Horch 830 BL**  
1935 – 1936

V8 (66°-V-Form)  
75 x 85 mm  
3004 (Steuer 2984) ccm  
70 PS bei 3400 U/min  
5,6:1

V8 (66°-V-Form)  
78 x 85 mm  
3250 (Steuer 3227) ccm  
70 PS bei 3200 U/min  
5,8:1

V8 (66°-V-Form)  
78 x 92 mm  
3517 (Steuer 3492) ccm  
75 PS bei 3600 U/min  
6,0:1

1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFFP

Stehend  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Dreifach-Rollenkette  
3

Pumpe, 21 Liter Wasser  
Druckumlauf, 7 Liter Öl  
12 V 60 Ah  
90 W  
1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang ZF-Aphon  
II – IV

I. 3,46  
II. 1,88  
III. 1,00  
IV. 0,71

I. 3,46  
II. 1,88  
III. 1,00  
IV. 0,71

|           |           |
|-----------|-----------|
| I. 3,46   | I. 4,10   |
| II. 1,65  | II. 2,83  |
| III. 1,00 | III. 1,48 |
| IV. 0,71  | IV. 1,00  |

|           |           |
|-----------|-----------|
| I. 3,46   | I. 4,85   |
| II. 1,65  | II. 2,33  |
| III. 1,00 | III. 1,41 |
| IV. 0,71  | IV. 1,00  |

5,45, auf Wunsch 5,87

5,45 auf Wunsch 5,87

|      |      |
|------|------|
| 5,45 | 3,75 |
|------|------|

|      |      |
|------|------|
| 5,87 | 3,75 |
|------|------|

|  |
|--|
| Kastenrahmen<br>starr<br>Halbfedern<br>starr<br>Underslung-Halbfedern<br>Schnecke ZF-Roß<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 356 mm<br>Mech., Hinterräder<br>Zentral |
|--|

|   |
|---|
| Kastenrahmen<br>Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>starr<br>Underslung-Halbfedern<br>Schnecke ZF-Roß<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 356 mm<br>Mech., Hinterräder<br>Zentral |
|---|

|  |
|--|
| Kastenrahmen<br>Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>starr<br>Underslung-Halbfedern<br>Schnecke ZF-Roß<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 356 mm<br>Mech., Hinterräder<br>Zentral |
|--|

|  |
|--|
| Kastenrahmen<br>Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>starr<br>Underslung-Halbfedern<br>Schnecke ZF-Roß<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 356 mm<br>Mech., Hinterräder<br>Zentral |
|--|

|  |
|--|
| Kastenrahmen<br>Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>Doppelgelenkachse<br>Underslung-Halbfedern<br>Schnecke ZF-Roß<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 350 mm<br>Mech., Hinterräder<br>Zentral |
|--|

|   |
|---|
| 3200 mm<br>1440/1470 mm<br>4750 x 1780 x 1600 mm<br>Scheiben<br>5,50 – 18<br>12 Meter<br>1200 kg<br>1650 kg<br>550 kg<br>115 km/h<br>17 Liter<br>65 Liter (im Heck) |
|---|

|   |
|---|
| 3200 mm<br>1440/1470 mm<br>4750 x 1780 x 1650 mm<br>Scheiben<br>6,00 – 18<br>12 Meter<br>1200 kg<br>1730 kg<br>550 kg<br>110 km/h<br>18 Liter<br>65 Liter (im Heck) |
|---|

|   |
|---|
| 3200 mm<br>1440/1470 mm<br>4750 x 1780 x 1600 mm<br>Scheiben<br>6,00 – 18<br>12 Meter<br>1200 kg<br>1650 kg<br>550 kg<br>115 km/h<br>17 Liter<br>65 Liter (im Heck) |
|---|

|   |
|---|
| 3200 mm<br>1440/1470 mm<br>4750 x 1680 x 1600 mm<br>Scheiben<br>6,00 – 18<br>12 Meter<br>1200 kg<br>1840 kg<br>550 kg<br>120 km/h<br>17 Liter<br>65 Liter (im Heck) |
|---|

|   |
|---|
| 3350 mm<br>1440/1500 mm<br>5050 x 1780 x 1650 mm<br>Scheiben<br>6,50 – 17<br>13,5 Meter<br>1300 kg<br>1950 kg<br>550 kg<br>115 km/h<br>18 Liter<br>75 Liter (im Heck) |
|---|

|  |
|--|
| Limousine 4 Sitze<br>RM 7500,-<br>mit Stromlinienheck<br>RM 8250,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>RM 8900,-<br>mit Stromlinienheck<br>RM 9300,- |
|--|

|  |
|--|
| Pullman-Limousine<br>RM 8900,-<br>Tourenwagen 6 Sitze<br>RM 8950,- |
|--|

|  |
|--|
| Limousine 4 Sitze<br>RM 7750,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>RM 9300,- |
|--|

|  |
|--|
| Limousine 4 Sitze<br>RM 7750,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>RM 9300,- |
|--|

|  |
|--|
| Pullman-Limousine<br>RM 9750,-<br>Cabriolet 4 Türen<br>RM 10300,-<br>Pullman-Cabriolet<br>RM 12750,- |
|--|

**Horch 930 V**  
1937 – 1938

**Horch 830 BL**  
1937 – 1938

**Horch 930 V**  
1938 – 1940

**Horch 830 BL**  
1938 – 1940

V8 (66 -V-Form)  
78 x 92 mm  
3517 (Steuer 3492) ccm  
82 PS bei 3500 U/min  
6.3:1

V8 (66 -V-Form).  
78 x 100 mm  
3823 (Steuer 3796) ccm  
92 PS bei 3600 U/min  
6.1:1

2 Flachstromvergaser Solex 30 BFHC 1  
Stehend

Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Dreifach-Rollenkette  
3

Pumpe, 21 Liter Wasser  
Druckumlauf, 7 Liter Öl

12 V 66 Ah  
130 W  
1.4 PS

12 V 62.5 Ah  
130 W  
1.8 PS

Antrieb auf Hinterachse  
Einscheibentrockenkupplung

Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang ZF-Aphon  
II – IV

|           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| I. 4.85   | II. 3.46  | I. 4.85   |
| II. 2.33  | II. 1.65  | II. 2.33  |
| III. 1.41 | III. 1.00 | III. 1.41 |
| IV. 1.00  | IV. 0.71  | IV. 1.00  |
| 3.90      | 5.87      | 3.75      |

2 Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang ZF AK 4 S mit Ferngang  
I – IV

|                |                |
|----------------|----------------|
| I. 3.89        | I. 3.89        |
| II. 2.165      | II. 2.165      |
| III. 1.49      | III. 1.49      |
| IV. 1.00       | IV. 1.00       |
| Ferngang 0.714 | Ferngang 0.714 |
| 4.10           | 4.10           |

Kastenrahmen  
Querlenker oben  
1 Querfeder unten  
Doppelgelenkchasse  
Unterslung-Halbfedern  
Schnecke ZF-Roß  
Hydraulisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 350 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Druckumlauf  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

**Preise**

3100 mm  
1440/1470 mm  
4920 x 1790 x 1625 mm  
Scheiben  
6.50 – 17  
11.5 Meter  
1300 kg  
1900 kg  
450 kg  
125 km/h  
19 Liter  
70 Liter (im Heck)

3350 mm  
1440/1500 mm  
5050 x 1780 x 1650 mm  
Scheiben  
6.50 oder 7.00 – 17  
13.5 Meter  
1400 kg  
2030 kg  
500 kg  
120 km/h  
20 Liter  
75 Liter (im Heck)

3100 mm  
1440/1470 mm  
4920 x 1790 x 1625 mm  
Scheiben  
6.50 – 17  
11.5 Meter  
1350 kg  
1960 kg  
450 kg  
130 km/h  
19 Liter  
70 Liter (im Heck)

3350 mm  
1440/1500 mm  
5050 x 1780 x 1650 mm  
Scheiben  
6.50 oder 7.00 – 17  
13.5 Meter  
1450 kg  
2100 kg  
500 kg  
125 km/h  
20 Liter  
75 Liter (im Heck)

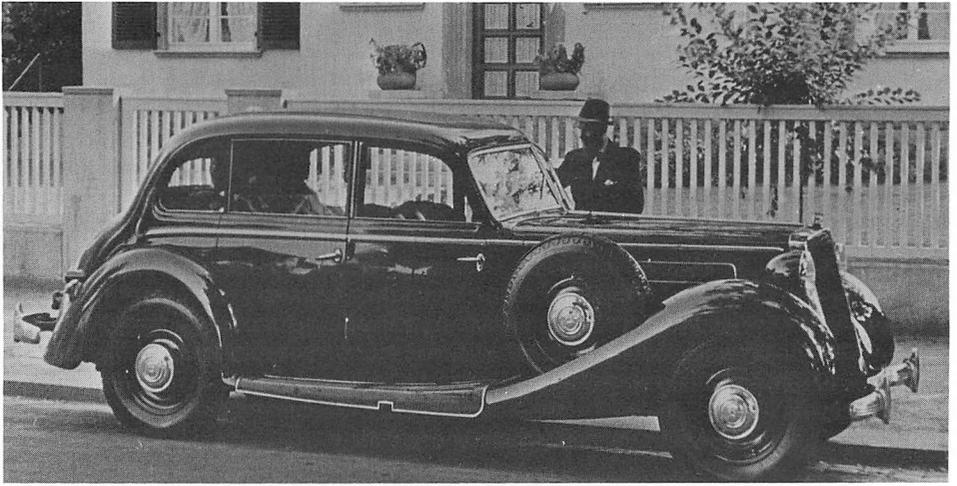
Limousine 4 Sitze  
RM 8500.–  
Cabriolet 4 Fenster  
RM 9700.–  
Roadster-Cabriolet  
RM 13750.–

Pullman-Limousine  
RM 9900.–  
Cabriolet 4 Türen  
RM 10700.–  
Tourenwagen 6 Sitze  
RM 10750.–  
Pullman-Cabriolet  
RM 12900.–

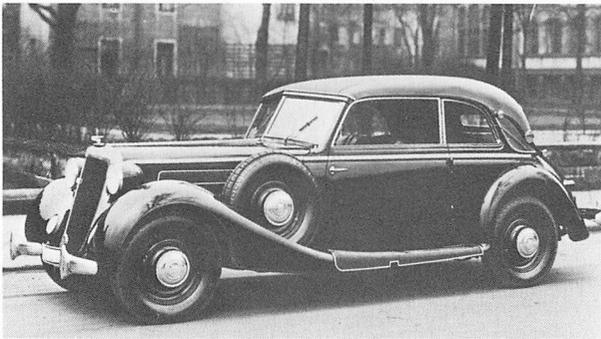
Limousine 4 Sitze  
RM 8850.–  
Cabriolet 4 Fenster  
RM 10100.–  
Roadster-Cabriolet  
RM 14000.–

Pullman-Limousine  
RM 10150.–  
Cabriolet 4 Türen  
RM 11050.–  
Tourenwagen 6 Sitze  
RM 11000.–  
Pullman-Cabriolet  
RM 14000.–

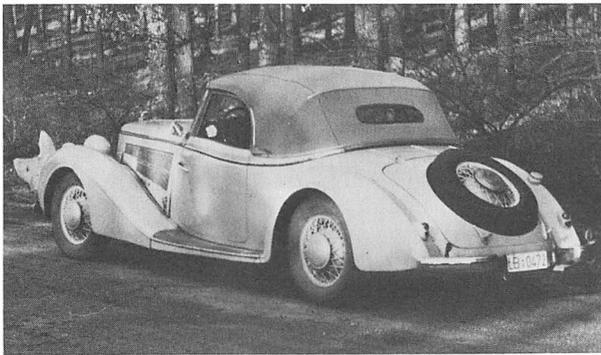




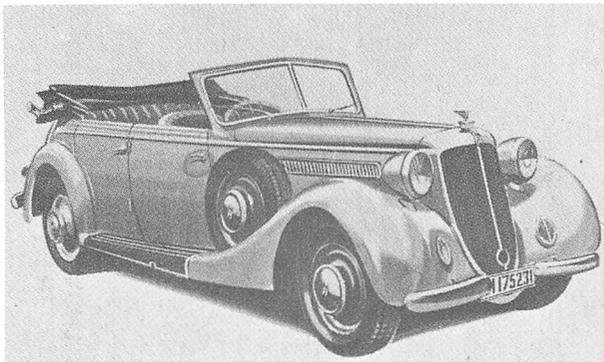
**Horch 930 V (3,8 Liter)  
Limousine 4 Türen  
1937–1940**



**Horch 930 V (3,8 Liter)  
Cabriolet 4 Fenster  
1937–1940**



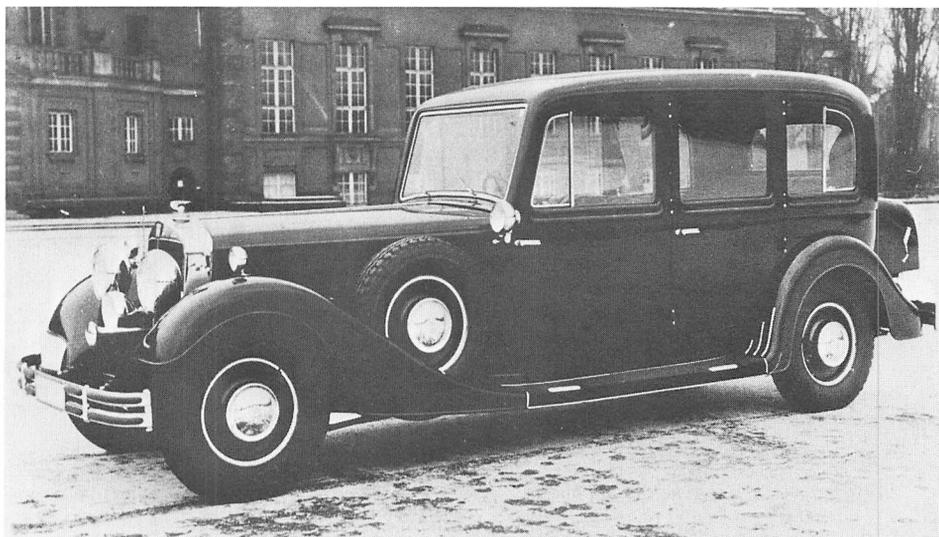
**Horch 930 V (3,8 Liter)  
Roadster-Cabriolet  
1938–1939  
(Besitzer:  
Dr. G. Pampel, Ludwigsburg)**



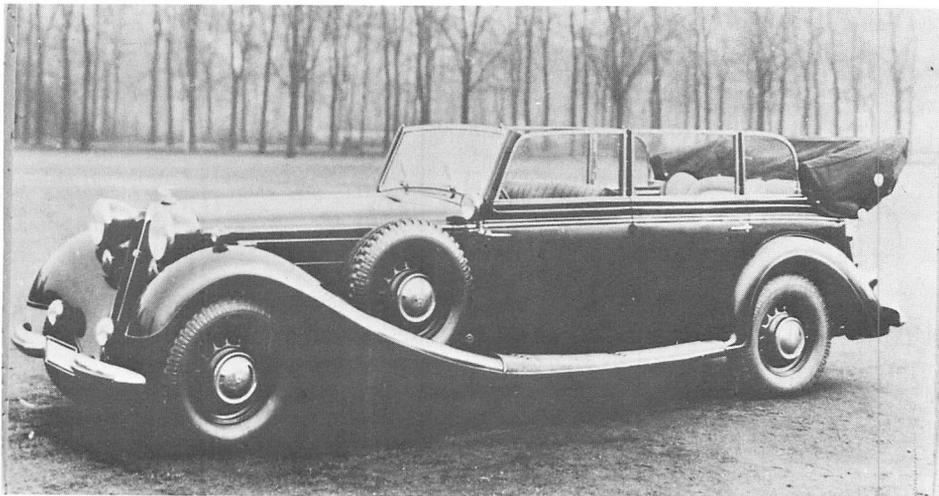
**Horch 930 V (3,8 Liter)  
Tourenwagen 4 Türen  
1939–1940  
Besitzer:  
Tony Oliver, Brentford (England)**

## Horch 5 Liter (1935–1940)

Von 1935 an, als die Hubraumsteuer weggefallen war, beschränkte sich Horch bei den großen Reihen-Achtzylindern auf den 5 Liter-Motor, zunächst mit 100, dann mit 120 PS ausgewiesen. Berühmteste und meistbewunderte Ausführungen waren das Sport-Cabriolet (Typ 850-Sport, 853 und 853 A) sowie der nur in wenigen Exemplaren gebaute Roadster (Typ 855). Zum faszinierenden Aussehen dieser Wagen und auch zum beträchtlichen Aufwand an Motor- und Fahrgestelltechnik standen das mäßige Temperament und die bei höherer Geschwindigkeit besorgniserregende Straßenlage in einem erstaunlichen Mißverhältnis. Das Cabriolet und der Roadster eigneten sich am besten als Boulevard- oder Promenaden-Automobile, was einem Großteil ihrer Besitzer genügt haben mag. Immerhin wurden sie damals von den Stars des Films und des Sports sehr bevorzugt, wie sich übrigens auch die Horch 5 Liter Pullmann-Sechssitzer als Direktions- und Repräsentationswagen in der Wirtschaft, aber ebenso bei hohen Wehrmacht-Offizieren und im diplomatischen Dienst auffallend großen Zuspruchs erfreuten. Ein Horch 5 Liter wurde oft gerade von jenen prominenten, einflußreichen oder wohlhabenden Leuten gern gefahren, die aus irgendeinem Grund keinen Mercedes-Stern auf dem Kühler haben durften oder wollten.



Horch 5 Liter Typ 851 Pullman-Limousine in Sonderausführung 1935–1937



Horch 5 Liter Typ 951 A Pullman-Cabriolet (Karosserie Gläser) 1938–1940

**Horch 850-Sport**  
1935 – 1936

**Horch 853**  
1937

**Horch 853 A**  
1938 – 1939

**Horch 855**  
1938 – 1939

8 (Reihe)  
87 x 104 mm  
4944 (Steuer 4911) ccm  
100 PS bei 3400 U/min  
5,8:1

8 (Reihe)  
87 x 104 mm  
4944 (Steuer 4911) ccm  
120 PS bei 3600 U/min  
6,1:1

1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 35 JFF  
Hängend  
1 obenliegende Nockenwelle  
Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  
10  
Pumpe, 24 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl

12 V 75 Ah  
130 W  
1,4 PS

12 V 75 Ah  
200 W  
1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang ZF-Aphon  
II – IV  
I. 4,10, II. 2,20, III. 1,48, IV. 1,00  
oder mit Schnellgang  
I. 2,74, II. 1,49, III. 1,00, IV. 0,67  
Ohne Schnellgang: 3,60 oder 3,90  
Mit Schnellgang: 4,90

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
2 Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang ZF AK 4 S mit Ferngang  
I – IV  
I. 3,77, II. 2,10, III. 1,36, IV. 1,00  
Ferngang 0,714  
  
3,90 oder 4,17

Kastenrahmen  
2 Querfedern  
Doppelgelenkachse, Underslung-Halbfedern  
Schnecke ZF-Roß  
Hydraulisch mit Saugluftunterstützung  
4 Räder, Trommel-Ø 400 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3450 mm  
1510/1516 mm  
5350 x 1830 x 1580 mm  
Drahtspeichen  
7,00–17  
14,5 Meter  
1900 kg  
2600 kg  
350 kg

3300 mm  
1510/1516 mm  
5230 x 1810 x 1560 mm  
Drahtspeichen  
6,50–17  
13,5 Meter  
  
2400 kg  
350 kg

3450 mm  
1510/1516 mm  
5350 x 1810 x 1560 mm  
Drahtspeichen  
7,00–17  
14,5 Meter  
1900 kg  
2450 kg  
350 kg

130 km/h  
22 Liter  
95 Liter (im Heck)

135 km/h  
22 Liter  
95 Liter (im Heck)

135 km/h  
22 Liter  
95 Liter (im Heck)

140 km/h  
22 Liter  
95 Liter (im Heck)

140 km/h  
22 Liter  
95 Liter (im Heck)

Sport-Cabriolet  
RM 13900,-

Sport-Cabriolet  
RM 14900,-

Sport-Cabriolet  
RM 15250,-

Sport-Roadster  
RM 22000,-

Sport-Roadster  
RM 22000,-

**Horch 850**  
1935 – 1937

**Horch 851**  
1937 – 1938

**Horch 951**  
1937

**Horch 951 A**  
1938 – 1940

8 (Reihe)  
87 x 104 mm  
4944 (Steuer 4911) ccm  
100 PS bei 3400 U/min  
5,8:1

8 (Reihe)  
87 x 104 mm  
4944 (Steuer 4911) ccm  
120 PS bei 3600 U/min  
6,1:1

1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 35 JFF  
Hängend

1 obenliegende Nockenwelle  
Antrieb durch Königswelle und Kegelräder

10  
Pumpe, 24 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl

12 V 75 Ah  
130 W bzw. (Typ 951 A) 200 W  
1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibetrockenkupplung

Schalthebel Mitte  
4 Gang ZF-Aphon  
II – IV

I. 4,10, II. 2,20, III. 1,48, IV. 1,00  
oder mit Schnellgang

I. 2,74, II. 1,49, III. 1,00, IV. 0,67  
Ohne Schnellgang: 3,60 oder 3,90  
Mit Schnellgang: 5,30 oder 4,90

Kastenrahmen  
2 Querfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Schnecke ZF-Roß  
Hydraulisch mit Saugluftunterstützung  
4 Räder, Trommel-Ø 400 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3750 mm  
1470/1500 mm  
5550 x 1820 x 1770 mm  
Scheiben  
7,00 oder 7,50–17  
16,5 Meter  
1800 kg  
2650 kg  
500 kg  
125 km/h  
22 Liter  
95 Liter (im Heck)

Pullman-Limousine  
RM 14 900,-  
Sonderausführung  
RM 17 500,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 17 500,-  
Sonderausführung  
RM 20 500,-

Pullman-Limousine  
RM 13 950,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 16 650,-

Kastenrahmen  
2 Querfedern  
Doppelgelenkachse, Underslung-Halbfedern  
Schnecke ZF-Roß  
Hydraulisch mit Saugluftunterstützung  
4 Räder, Trommel-Ø 400 mm  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3750 mm  
1510/1516 mm  
5640 x 1840 x 1740 mm  
Lochscheiben oder Drahtspeichen  
7,50–17  
16,5 Meter  
1900 kg  
2810 kg  
450 kg  
130 km/h  
23 Liter  
95 Liter (im Heck)

Pullman-Limousine  
RM 17 500,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 20 500,-

Pullman-Limousine  
RM 17 850,-  
Pullman-Cabriolet  
RM 20 850,-  
Cabriolet 4 Türen  
RM 20 850,-  
Sechssitzer offen  
RM 23 550,-

### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

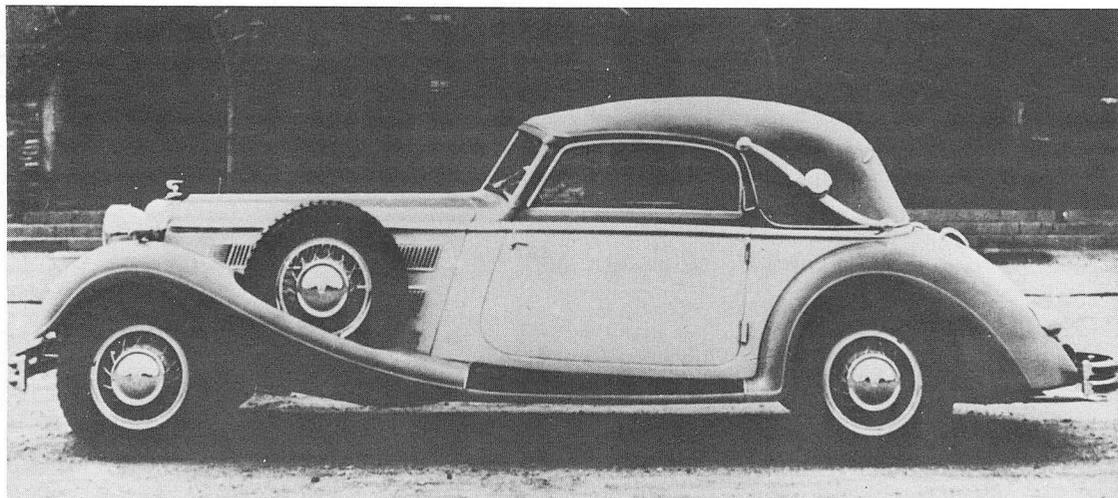
### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

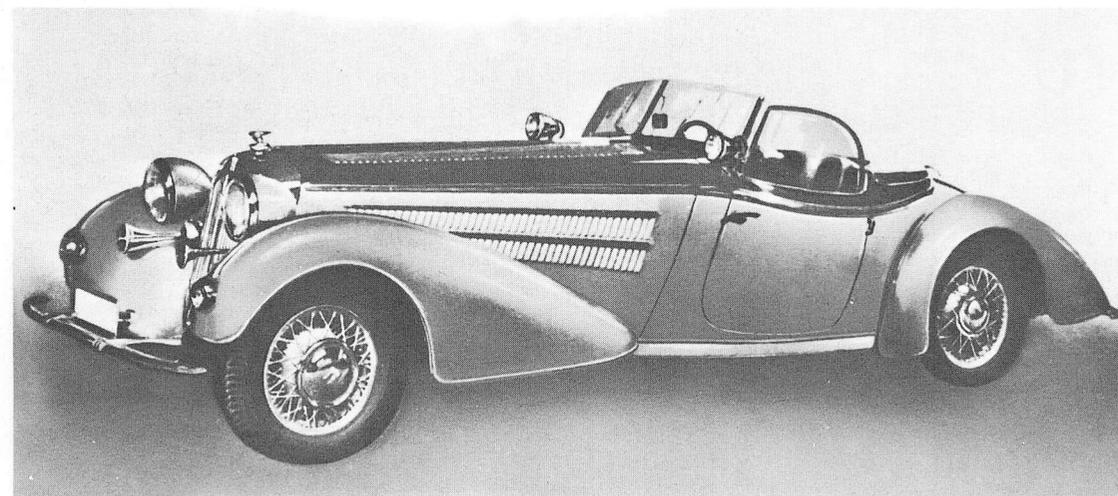
### Preise



Horch 850-Sport (100 PS) Cabriolet 1935-1936

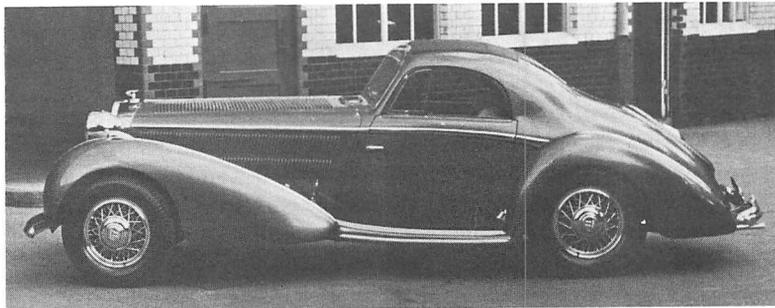


Horch 853 und 853 A (120 PS) Cabriolet 1937-1939

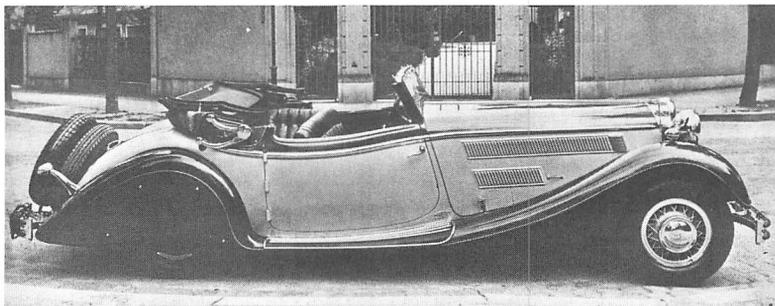


Horch 855 (120 PS) Roadster 1938-1939  
Karosserie Erdmann & Rossi

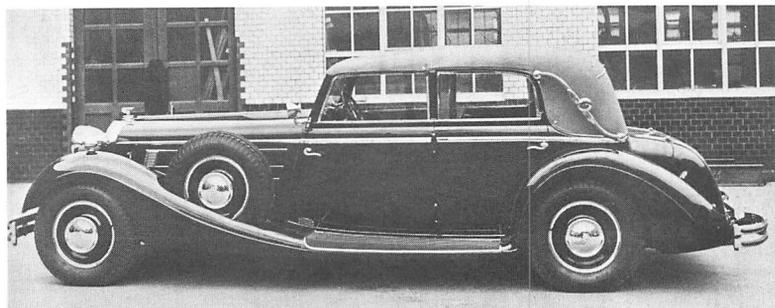
**Horch 5 Liter Typ 853 Stromlinien-Coupé 1937, Privatwagen von Bernd Rosemeyer. Sonderkarosserie Erdmann & Rossi.**



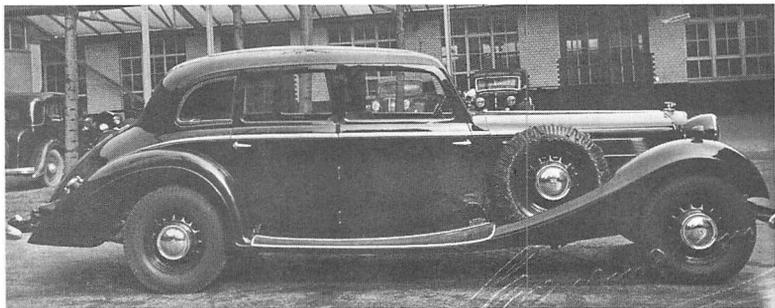
**Horch 5 Liter Typ 853 Sport-Cabriolet 1937. Sonderkarosserie Erdmann & Rossi.**



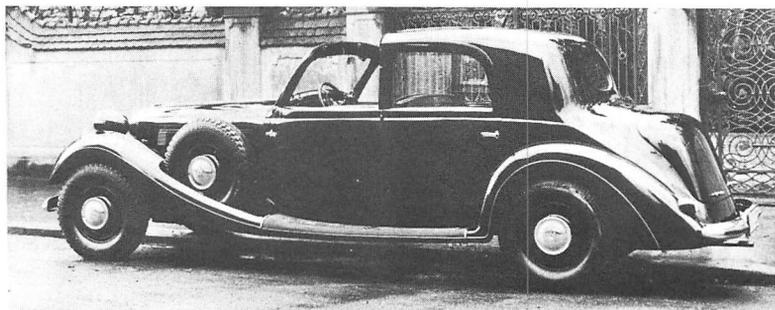
**Horch 5 Liter Typ 853 Sedan-Cabriolet 4 Türen 1937. Sonderkarosserie Erdmann & Rossi.**



**Horch 5 Liter Typ 951 Limousine 4 Türen 1937 Sonderkarosserie Erdmann & Rossi.**



**Horch 5 Liter Typ 951 Coupé de Ville 1937, geliefert an Schuler Pressenfabrik (Göppingen). Sonderkarosserie Wendler.**



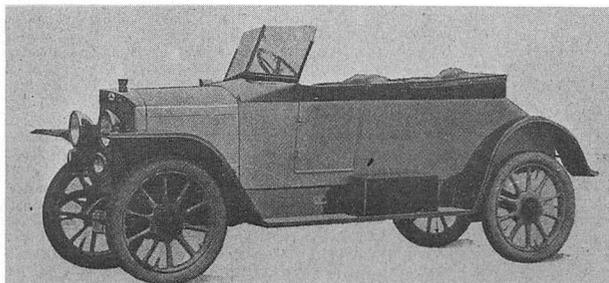
# Ley (bis 1928)

Rudolf Ley gründete 1856 eine Maschinenfabrik in Arnstadt/Thüringen, welche 1905 mit dem Kleinwagen »Loreley« den Automobilbau aufnahm. Bis zum ersten Weltkrieg entstanden unter diesem recht populär gewordenen Markenzeichen mehrere Vier- und Sechszylindertypen. Auch während des Kriegs lief bei Ley der Automobilbau weiter. Nach 1918 begnügte man sich zunächst mit der Herstellung einiger modernisierter Vorkriegstypen, die aber jetzt nur mehr »Ley« hießen. Die Inflation zehrte jedoch erheblich an der Substanz des verhältnismäßig kleinen Familienbetriebs (etwa 750 Angestellte und Arbeiter), so daß Ende 1925 Geschäftsaufsicht beantragt werden mußte. Weder ein Aktienschnitt im Jahre 1926 noch zwei neue Sechszylinder-Modelle für 1928 (der kleinere Typ N 8 übrigens mit gleicher Ganzstahlkarosserie von Ambi-Budd wie Adler Standard 6 und der NSU Sechszylinder) bewirkten keine Erholung mehr. 1928 wurde die Produktion der Personenwagen, ein paar Jahre später auch die der Nutzfahrzeuge eingestellt.

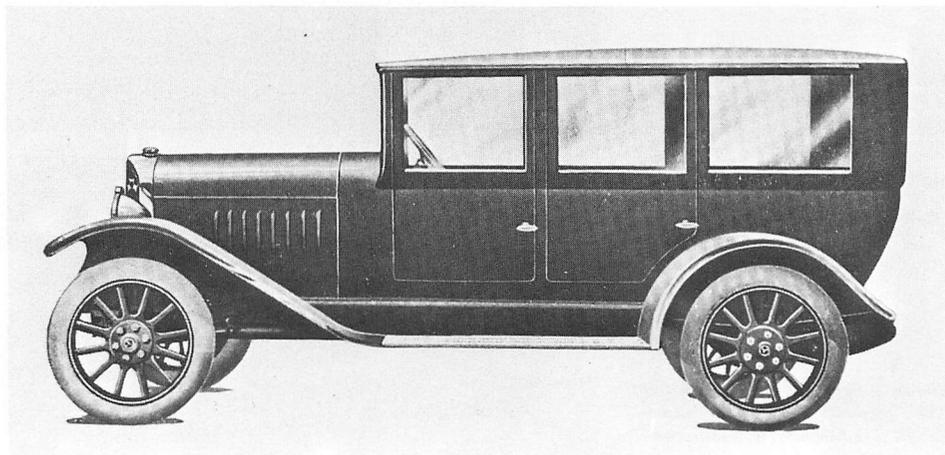
## Produktion

|          |             |                    |
|----------|-------------|--------------------|
| Ley T 6  | 1920 – 1925 | höchstens ca. 1000 |
| Ley U 12 | 1921 – 1927 | höchstens ca. 1000 |
| Ley M 8  | 1924 – 1927 | höchstens ca. 200  |
| Ley N 8  | 1928        | höchstens ca. 40   |
| Ley V 12 | 1928        | höchstens ca. 10   |

**Ley 6/16 PS Typ T 6**  
Dreisitzer offen  
1920–1922



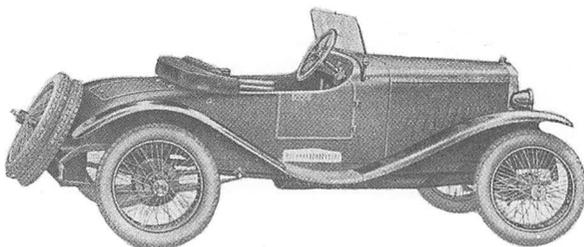
**Ley 12/45 PS Typ U 12 C**  
Limousine 4 Türen  
1924–1927



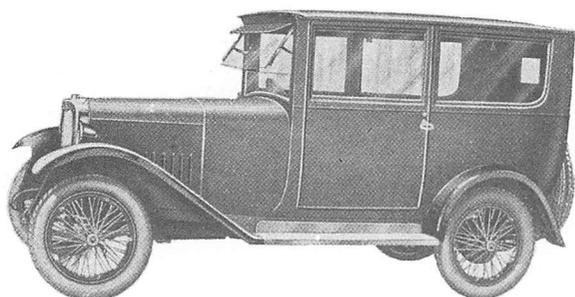
|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
|   | <b>Ley 6/16 PS<br/>Typ T 6<br/>1920 – 1922</b>   | <b>Ley 6/20 PS<br/>Typ T 6 E<br/>1922 – 1925</b>   |   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit            | 4 (Reihe)<br>70 x 100 mm<br>1540 ccm<br>16 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br>2670 mm<br>1100 mm<br>Tourenwagen 1000 kg<br>65 km/h       | 4 (Reihe)<br>70 x 100 mm<br>1540 ccm<br>20 PS bei 2200 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br>2670 mm<br>1100 mm<br>Tourenwagen 1000 kg<br>70 km/h    |   |
|   | <b>Ley 12/32 PS<br/>Typ U 12<br/>1921 – 1923</b>   | <b>Ley 12/36 PS<br/>Typ U 12 B<br/>1923 – 1924</b>   | <b>Ley 12/45 PS<br/>Typ U 12 C<br/>1924 – 1927</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit            | 4 (Reihe)<br>87 x 130 mm<br>3091 ccm<br>32 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3175 mm<br>1300 mm<br>Tourenwagen 1520 kg<br>80 km/h       | 4 (Reihe)<br>87 x 130 mm<br>3091 ccm<br>36 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3175 mm<br>1300 mm<br>Tourenwagen 1520 kg<br>85 km/h | 4 (Reihe)<br>87 x 130 mm<br>3091 ccm<br>45 PS bei 2200 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3175 mm<br>1350 mm<br>Tourenwagen 1520 kg<br>Limousine 1620 kg<br>90 km/h |
|   | <b>Ley 8/36 PS<br/>Typ M 8<br/>1924 – 1927</b>   | <b>Ley 8/38 PS<br/>Typ N 8<br/>1928</b>  | <b>Ley 12/50 PS<br/>Typ V 12<br/>1928</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Lenkung<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit | 4 (Reihe)<br>80 x 100 mm<br>2010 ccm<br>36 PS bei 2400 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Innen rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>Rechts<br>2959 mm<br>1300 mm<br>Tourenwagen 1300 kg<br>80 km/h | 6 (Reihe)<br>65 x 100 mm<br>1991 ccm<br>38 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang<br>Mitte<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Links<br>2870 mm<br>1350 mm<br>Limousine 1260 kg<br>80 km/h     | 6 (Reihe)<br>75 x 120 mm<br>3180 ccm<br>50 PS bei 2800 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang<br>Mitte<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>Links<br>3200 mm<br>1450 mm<br>Tourenwagen 1350 kg<br>90 km/h                    |
| <b>Preise</b>   | Tourenwagen RM 8000.–<br>Limousine RM 9400.–   |  |   |

# Mannesmann (1923–1929)

Zum Konzern der Industriellenfamilie Mannesmann gehörten auch zwei Automobilfabriken, nämlich die Lastwagenfabrik Mannesmann-Mulag in Aachen sowie die Mannesmann Motoren-Werke mbH., später Mannesmann Automobilwerk KG. in Remscheid. Das Werk in Rem-

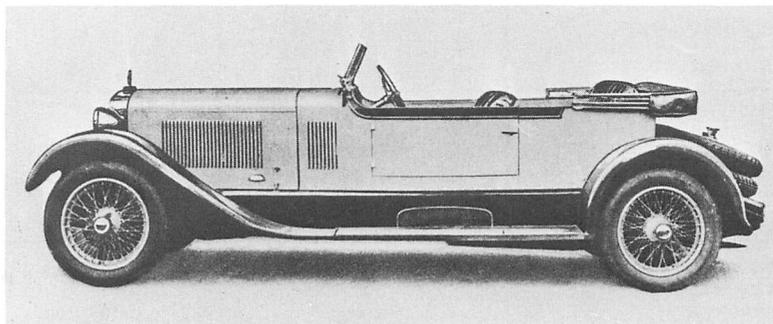


**Mannesmann 5/20 PS  
Sport-Zweisitzer  
1923–1927**

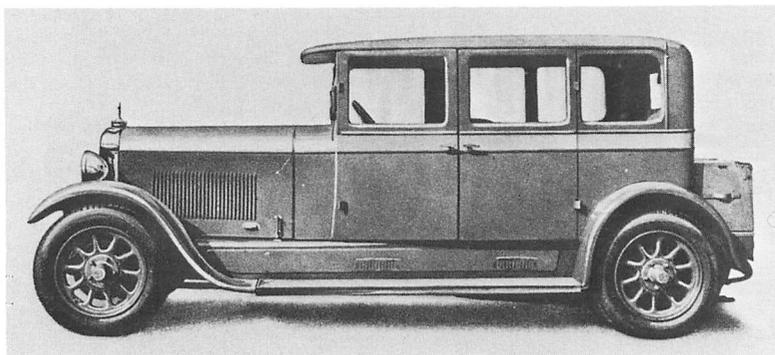


**Mannesmann 5/20 PS  
Limousine 2 Türen  
1923–1927**

**Mannesmann 8 Zylinder  
11/70 PS Modell 70 Sport  
Sport-Phaeton 4 Sitze  
1929**



**Mannesmann 8 Zylinder  
10/55 PS Modell 60  
Limousine 4 Türen  
1928–1929**

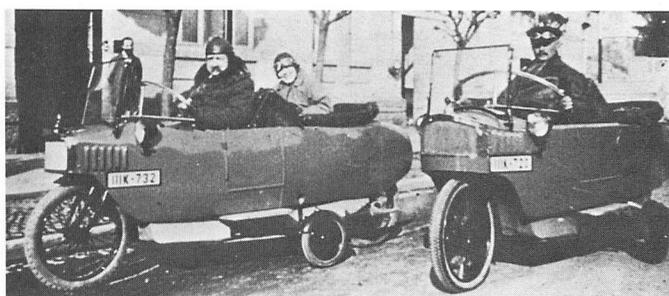


scheid, 1919 gegründet, baute ab 1923 kleine Vierzylinder- und ab Ende 1927 große Achtzylinder-Personenwagen. Die Produktion blieb jedoch gering. Von den Vierzylindern mögen schätzungsweise an die 2000, von den Achtzylindern an die 200 Wagen hergestellt worden sein. Die Aufbauten für die Achtzylinder lieferte hauptsächlich Karmann. Die Mannesmann-Mulag AG. wurde 1929 von Büssing übernommen. Das Mannesmann Automobilwerk in Remscheid stellte im August 1929 die Zahlungen ein. Eine Auffanggesellschaft baute bis 1930 aus vorhandenen Teilen noch einige Wagen zusammen.

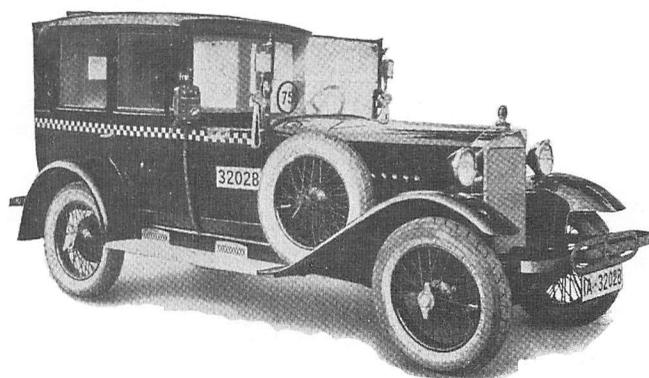
|  | <b>Mannesmann 4/16 PS<br/>Typ W I<br/>1923 – 1924</b>  | <b>Mannesmann 5/20 PS<br/>Typ W II<br/>1923 – 1927</b>   | <b>Mannesmann 5/25 PS<br/>Typ M<br/>1927 – 1928</b>  |
|--|--|--|--|
| Motor<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Räder<br>Reifen | Mannesmann<br>4 (Reihe)<br><br>16 PS<br>Seitlich stehend<br>3 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, Hinterräder<br><br>Drahtspeichen  | Mannesmann<br>4 (Reihe)<br>67,2 x 92 mm<br>1305 ccm<br>20 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, Hinterräder<br>2560 mm<br>1200 mm<br>3600 x 1450 x 1700 mm<br>Drahtspeichen<br>710 x 90 Hochdruck  | Mannesmann<br>4 (Reihe)<br>67,2 x 92 mm<br>1305 ccm<br>25 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2560 mm<br>1200 mm<br>3600 x 1450 x 1750 mm<br>Draht- oder Stahlspeichen<br>710 x 90 Hochdruck oder<br>730 x 130 Niederdruck<br>Limousine 950 kg<br>80 km/h |
| Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit  |  | Tourenwagen 860 kg<br>75 km/h  |  |
| <b>Preise</b>  |  |  | Tourenwagen RM 4700,-<br>Limousine RM 5900,-   |
|  | <b>Mannesmann 8 Zylinder<br/>Typ 8 M (Modell 60)<br/>1928 – 1929</b>   | <b>Mannesmann 8 Zylinder<br/>Typ 8 Ma (Modell 70 Sport)<br/>1929</b>   | <b>Mannesmann 8 Zylinder<br/>Typ 8 Mb (Modell 100)<br/>1929</b>  |
| Motor<br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Räder<br>Reifen | Mannesmann<br>8 (Reihe)<br>63 x 94 mm<br>2343 ccm<br>55 PS bei 3400 U/min<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>Mitte<br>Links<br>Mechanisch mit Saugluft-<br>Servohilfe, 4 Räder<br>3350 mm<br>1420 mm<br>4500 x 1740 x 1850 mm<br>Stahlspeichen<br>30 x 5,77 Niederdruck | Mannesmann<br>8 (Reihe)<br>64 x 94 mm<br>2418 ccm<br>70 PS bei 3900 U/min<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang + Schnellgang<br>Mitte<br>Links<br>Mechanisch mit Saugluft-<br>Servohilfe, 4 Räder<br>3350 mm<br>1420 mm<br>4500 x 1740 x 1850 mm<br>Stahl- oder Drahtspeichen<br>30 x 5,25 Niederdruck | Rasmussen (Rickenbacker)<br>8 (Reihe)<br>82 x 122 mm<br>5210 ccm<br>100 PS bei 3000 U/min<br>Seitlich stehend<br>3 Gang + Schnellgang<br>Mitte<br>Links<br>Mechanisch mit Saugluft-<br>Servohilfe, 4 Räder<br>3500 mm<br>1420 mm<br>4500 x 1780 x 1850 mm<br>Stahlspeichen<br>32 x 6,00 Niederdruck                |
| Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit  | Limousine 1500 kg<br>100 km/h  | Sport-Phaeton 1300 kg<br>120 km/h  | Pullman-Limousine 1750 kg<br>110 km/h  |
| <b>Preise</b>  | Limousine 4 Türen<br>RM 10950,-  | Sport-Phaeton<br>RM 12500,-  | Pullman-Limousine<br>RM 14900,-  |

# Mauser (1923–1927)

Die Mauser-Werke AG., eine 1873 gegründete und zu weltweiter Geltung gelangte Waffenfabrik in Oberndorf am Neckar, baute nach dem ersten Weltkrieg eine Zeitlang auch Kraftfahrzeuge. Durch seine geradezu abenteuerliche Originalität zeichnete sich dabei das Mauser Einspur-Auto aus, das anlässlich der Berliner Automobil-Ausstellung 1921 erstmalig vorgeführt wurde. Die Serienproduktion des Tandem-Zweisitzers begann im Laufe des Jahres 1923, dauerte aber nicht sehr lang, weil bei weitem nicht jedermann ohne weiteres befähigt war, das Einspur-Auto sicher genug zu fahren. Nur bis 1925 lief wohl die reguläre Produktion, einige weitere Fahrzeuge mögen bis 1927 gebaut worden sein, als eine Firma Winkler in Oberndorf das Einspur-Auto übernahm und bis 1929 noch einige weitere Exemplare herstellte. – Die Mauser-Werke lieferten aber auch einen normalen 1,6 Liter-Kleinwagen, der jedoch ebenfalls im Jahre 1927 aufgegeben wurde. – Vom Einspur-Auto und vom 1,6 Liter-Wagen wurden allenfalls je höchstens 1000 Stück fertiggestellt. Von den über 2000 Leuten, die damals bei Mauser arbeiteten, war sicherlich nur der kleinere Teil im Kraftfahrzeugbau beschäftigt.

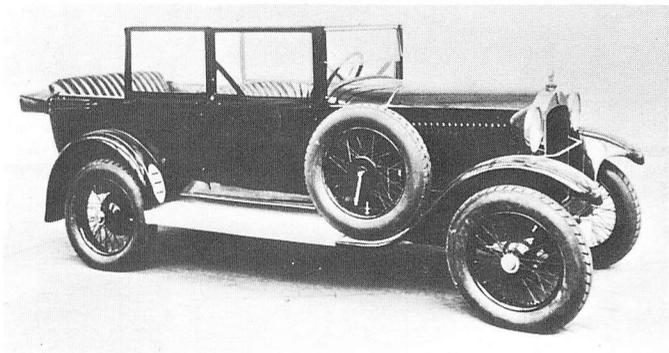


Ein Mauser Einspur-Auto kann man in fast jedem größeren Automobil-Museum besichtigen. Diese kuriosen Fahrzeuge blieben verhältnismäßig häufig erhalten, weil sie nicht viel gefahren wurden und sich auch nicht für andere Zwecke umfunktionieren ließen. Das oben abgebildete Einspur-Auto steht im Heimatmuseum Oberndorf am Neckar.



Mauser 6/24 PS Typ M 6  
Kleinraftdroschke 1925/26

Mauser 6/24 PS Typ M 7  
Tourenwagen 1926/27



|                         | <b>Mauser Einspur-Auto<br/>2/6 PS<br/>1923 – 1925</b> | <b>Mauser 6/24 PS<br/>Typ M 6<br/>1923 – 1926</b> | <b>Mauser 6/24 PS<br/>Typ M 7<br/>1926 – 1927</b> |
|-------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |   |
| Zylinderzahl            | 1   | 4 (Reihe)   |   |
| Zylinderbohrung x Hub   | 84 oder 85 x 90 mm                                    | 68 x 108 mm                                       |   |
| Zylinderinhalt          | 498 oder 510 ccm                                      | 1568 ccm  |   |
| Leistung                | 6 PS  | 24 PS bei 2400 U/min                              |   |
| Verdichtung             |   | 1:6,15  |   |
| Vergasung               | 1 Pallas SP 1   | 1 Steigstromvergasung Pallas SA 1                 |   |
| Ventile                 | Seitlich stehend                                      | Hängend   |   |
| Wellenlager             |   | Seitliche Nockenwelle                             |   |
| Ölschmierung            |   | Antrieb durch Stirnräder                          |   |
| Zündung                 | 2   | 3   |   |
| Zündkerze               | Thermosyphon (Wasser)                                 | Thermosyphon (Wasser)                             |   |
| Zündmaschine            | Druckumlauf   | Druckumlauf                                       |   |
| Zündventil              | Magnetzündler   | Magnetzündler                                     |   |
| Zündspannung            |   | 12 V  |   |
| Zündzeitpunkt           |   | 80 W  |   |
| Zündleistung            |   | 0,6 PS  |   |
| <b>Triebübertragung</b> |   |   |   |
| Motorübertragung        | Motor unter Rücksitz                                  | Antrieb auf Hinterräder                           |   |
| Kupplung                | Antrieb über Kette                                    |   |   |
| Verdichtung             | auf Hinterrad   |   |   |
| Verdichtung             | Lamellenkupplung                                      | Einscheibentrockenkupplung                        |   |
| Verdichtung             | Schalthebel innen rechts                              | Schaltung Wagenmitte                              |   |
| Verdichtung             | 3 Gang  | 3 Gang  |   |
| Verdichtung             | I. 2,34   | I. 3,70   |   |
| Verdichtung             | II. 1,53  | II. 1,70  |   |
| Verdichtung             | III. 1,00   | III. 1,00   |   |
| Verdichtung             | 5,50 oder 6,75  | 4,20  |   |
| <b>Rahmen</b>           |   |   |   |
| Rahmen                  | Preßstahl-Rahmen                                      | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                         |   |
| Rahmen                  | Gabel   | starr, 1 Querfeder                                |   |
| Rahmen                  | 1 Schraubenfeder                                      |   |   |
| Rahmen                  | Gabel   | starr, Ausleger-Halbfeder                         |   |
| Rahmen                  | 1 Schraubenfeder                                      |   |   |
| Rahmen                  | Motorradlenkung                                       | Schnecke, links                                   |   |
| Rahmen                  | Mechanisch, Hinterrad                                 | Mechanisch, Kardanwelle                           | Mechanisch, 4 Räder                               |
| Rahmen                  | Mechanisch, Hinterrad                                 | Mechanisch, Hinterräder                           | Mechanisch, Kardanwelle                           |
| Rahmen                  |   |   | Stauferbüchsen                                    |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |   |
| Radstand                | 2230 mm   | 2650 mm   | 2800 mm   |
| Radstand                | Einspur   | 1200 mm   | 1300 mm   |
| Radstand                | 3000 x 1200 x 1100 mm                                 |   | 3775 x 1560 x 1700 mm                             |
| Radstand                | (Höhe ohne Verdeck)                                   |   |   |
| Radstand                | Laufräder: Drahtspeichen                              | Drahtspeichen                                     | Draht- oder Stahlspeichen                         |
| Radstand                | Stützräder: Scheiben                                  |   |   |
| Radstand                | Laufräder: 710 x 90                                   | 730 x 130 Niederdruck                             | 730 x 130 Niederdruck                             |
| Radstand                | Stützräder: Wig 15"                                   |   |   |
| Radstand                | Min. 2 Meter  |   |   |
| Radstand                |   | 580 kg  | 630 kg  |
| Radstand                | 300 kg  | Tourenwagen 900 kg                                | Tourenwagen 950 kg                                |
| Radstand                |   | Limousine 1050 kg                                 | Limousine 1100 kg                                 |
| Radstand                | 200 kg  | 4 Personen  | 4 Personen  |
| Radstand                | 60 km/h   | 80 km/h   | 80 km/h   |
| Radstand                | 4 Liter   | 9 Liter   | 9,5 Liter   |
| Radstand                | Hinten über Motor                                     | im Motorraum                                      | im Motorraum                                      |

# Maybach (ab 1922)

Für den legendären Klang des Namens Maybach sorgten in den zwanziger und dreißiger Jahren die Motoren der Zeppelin-Luftschiffe und vor allem die mächtigen Repräsentations-Automobile, die dieses Markenzeichen trugen. Die Maybach-Motorenbau GmbH. in Friedrichshafen am Bodensee geht auf das Jahr 1909 zurück, als Graf Zeppelin eine Fabrik für Luftschiffmotoren gründete und mit deren technischer Leitung Karl Maybach betraute, der eine entsprechende Konstruktion soeben ausgearbeitet hatte. Karl Maybach (1879–1960) war der Sohn von Wilhelm Maybach und seit 1924 wie dieser Ehrendoktor der Technischen Hochschule Stuttgart. Für die überragende Bedeutung Karl Maybachs als Motorenkonstrukteur mag sprechen, daß er während des Weltkriegs 1914/18 den ersten Höhenflugmotor und 1923 den ersten schnellaufenden Dieselmotor für größere Leistungen entwickelte. Der Zwang, nach dem ersten Weltkrieg auf zunächst nicht absehbare Zeit den Flugmotorenbau aufzugeben, veranlaßte Karl Maybach, die Herstellung von Luxusautomobilen aufzunehmen.

| <b>Produktion</b>                 |                             |                |
|-----------------------------------|-----------------------------|----------------|
| Maybach W 3                       | 1922 – 1928                 | max. 700 Wagen |
| Maybach W 5                       | 1927 – 1929                 | max. 310 Wagen |
| Maybach W 6                       | 1931 – 1935                 | max. 100 Wagen |
| Maybach DSH                       | 1934 – 1937                 | max. 50 Wagen  |
| <br>                              |                             |                |
| Maybach 12                        | 1929 – 1930                 | max. 125 Wagen |
| Maybach Zeppelin                  | 1930 – 1937                 | max. 190 Wagen |
| Maybach Zeppelin                  | 1938 – 1940                 | max. 25 Wagen  |
| <br>                              |                             |                |
| Maybach SW 35                     | 1935 – 1936                 | ca. 50 Wagen   |
| Maybach SW 38                     | 1936 – 1939                 | ca. 520 Wagen  |
| Maybach SW 42                     | 1939 – 1941                 | ca. 45 Wagen   |
| <br>                              |                             |                |
| <b>Bedeutung der Typenzeichen</b> |                             |                |
| W 3                               | Wagen Typ 3                 |                |
| SG                                | Schnellgang                 |                |
| DSG                               | Doppelschnellgang           |                |
| DS 7                              | Doppel-Sechs 7 Liter        |                |
| DS 8                              | Doppel-Sechs 8 Liter        |                |
| DSH (auch: DSh)                   | Doppel-Sechs-half           |                |
| SW 38                             | Schwingachs-Wagen 3,8 Liter |                |

Nach 1945 wurde bei Maybach noch jahrelang erwogen, auch wieder Automobile zu bauen. Leider ist es dazu nicht mehr gekommen. Der Maybach Motorenbau in Friedrichshafen ist seit 1960 mit Daimler-Benz verbunden und gehört heute zur gemeinsam mit der MAN betriebenen MTU (Motoren- und Turbinen-Union GmbH.) mit Werken in Friedrichshafen und München.

## **Maybach 22/70 PS Typ W 3 (1922–1928)** **Maybach 27/120 PS Typ W 5 (1926–1929)**

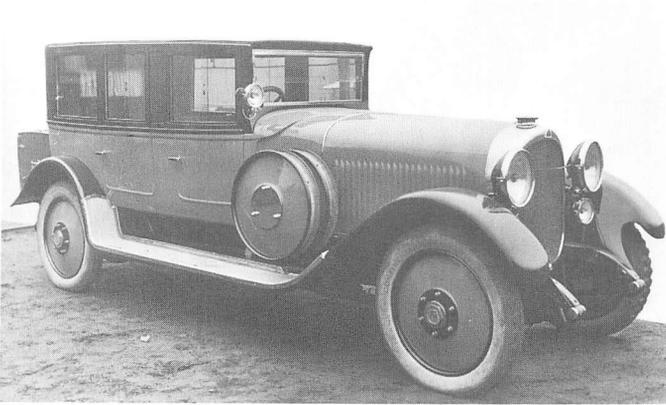
Karl Maybach konstruierte und baute einen 22/70 PS Sechszylinder-Einbaumotor, der für Boote und als Antrieb für schwere Reiseautomobile anderer Marken gedacht war. So wurden etwa 150 Wagen der damals angesehenen holländischen Firma Spyker mit Maybach-Motoren ausgerüstet. Da diese sich dort hervorragend bewährten, aber weitere Abnehmer nicht zu finden waren, lag es nahe, selbst komplette Automobile mit diesem Motor zu liefern.

Als erster Maybach erschien der Typ W 3, der zum wichtigsten Schaustück der Berliner Automobil-Ausstellung 1921 wurde und ab 1922 zur Lieferung kam. Wie es sich für einen Lu-

xuswagen der höchsten Preisklasse gehört, zeichneten ihn außergewöhnliche Qualität in Material und Verarbeitung aus. Er besaß mechanische Vierradbremsten mit Bremsausgleich und andere für jene Zeit sehr fortschrittliche Merkmale. Vor allem war er ein »Wagen ohne Schaltung«. Im Hinblick auf den elastischen 5,7 Liter-Motor hatte man auf das übliche Getriebe verzichtet. In Bewegung gesetzt wurde der Wagen mit seinem überdimensionierten Elektro-Anlasser, woraufhin man bloß durch Niedertreten des Gashebels auf den normalen Motorantrieb überging. Nur für steile Berge und für Rückwärtsfahrt war ein zweistufiges Planetengetriebe vorhanden.

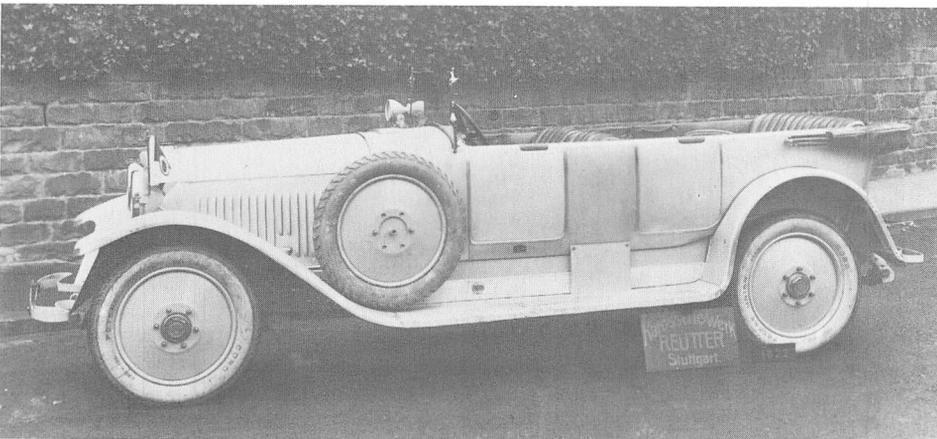
Aber ganz glücklich scheint man mit dem Maybach ohne Schaltung doch nicht gewesen zu sein. Ab Herbst 1926 gab es wahlweise für das gleiche Fahrgestell einen 27/120 PS 7 Liter Sechszylinder-Motor mit horizontalen, also liegend angeordneten Ventilen und senkrecht stehenden Schwinghebeln. Wiederum war dies ein Bootsmotor, bei dem man das Wendegerie durch ein Planetengetriebe ersetzt hatte. Der Typ hieß W 5. Im Frühjahr 1928 erhielt er als Typ W 5 SG ein zusätzliches Schnellganggetriebe mit Klauenschaltung, die von Hand, aber ebenfalls ohne Kupplung zu betätigen war. Effektiv hatte der Fahrer nun doch wieder 4 Vorwärtsgänge zur Verfügung.

Solange die Firma Maybach Automobile baute, beschränkte sie sich auf die Herstellung des Fahrgestells mit Motor, während der Aufbau vom Werk oder vom jeweiligen Käufer bei einer der damals sehr zahlreichen Karosseriefabriken bestellt wurde. Die Karosserien der großen Maybach W 3 und W 5 stammten hauptsächlich von Auer und von Neuss, aber auch von Papper, Kellner, Reutter, Gläser, wohl auch bereits von Spohn sowie Einzelausführungen von vielen anderen Firmen. Bemerkenswert, aber vermutlich zu teuer waren die Leichtmetallkarosserien, welche die Luftschiffbau Zeppelin GmbH. anbot.

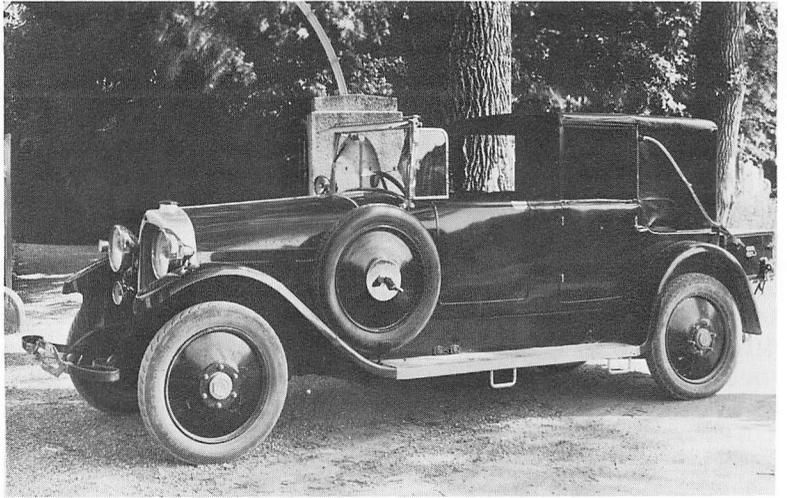


**22/70 PS Maybach Typ W 3 als Phaeton-Limousine mit abnehmbarem Limousinen-Dachaufsatz. Aufbau der Waggonfabrik Gebr. Gestell. Baujahr 1924/25.**

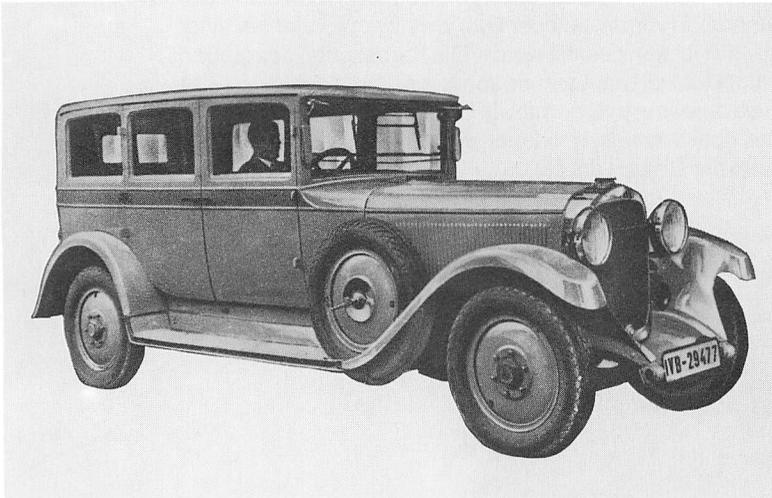
**22/70 PS Maybach Typ W 3 als Sport-Phaeton. Aufbau des Karosseriewerks Reutter. Baujahr 1924.**



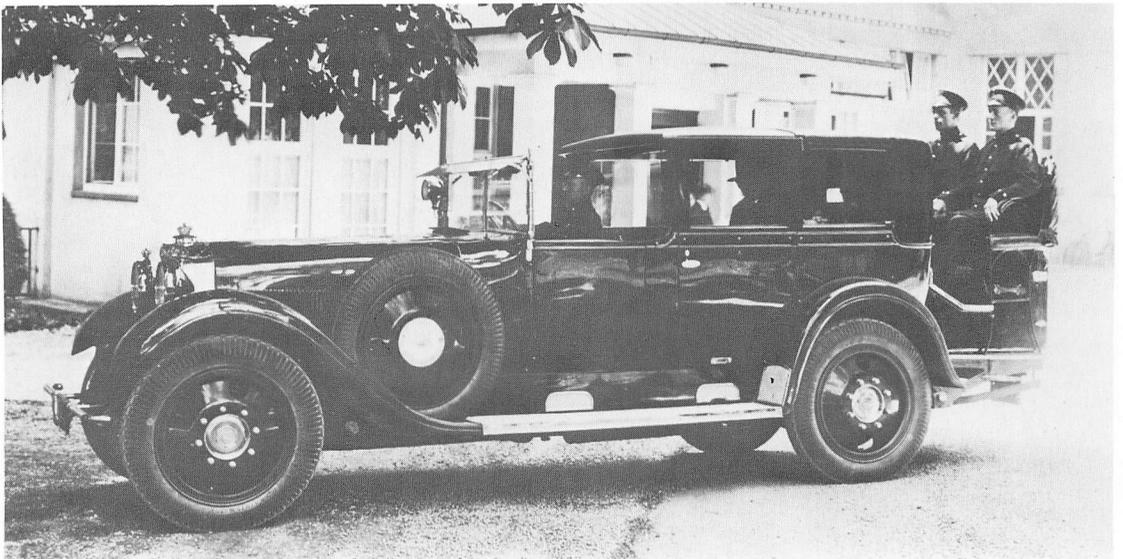
22/70 PS Maybach Typ W3 Landau-  
let. Aufbau Alexis Kellner. Baujahr  
etwa 1925.



27/120 PS Maybach Typ W 5 SG Li-  
mousine 1929.



27/120 PS Maybach Typ W 5 SG  
Landaulet 1929. Sonderanfertigung  
für Kaiser Haile Selassie von Äthio-  
pien. Eine Besonderheit ist vor al-  
lem die hinter dem Wagen erhöht  
angebrachte Sitzbank für zwei  
Leibwächter.



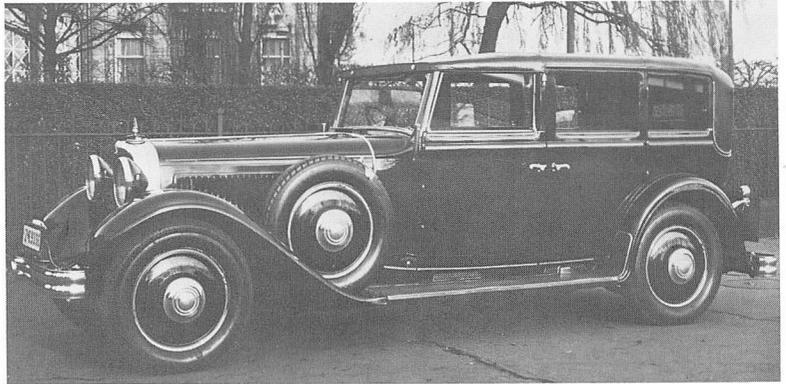
|                         | <b>Maybach 22/70 PS</b><br><b>Typ W 3</b><br><b>1922 – 1928</b> | <b>Maybach 27/120 PS</b><br><b>Typ W 5</b><br><b>1926 – 1928</b> | <b>Maybach 27/120 PS</b><br><b>Typ W 5 SG</b><br><b>1928 – 1929</b> |
|-------------------------|---|--|---|
| <b>Motor</b>            |   |  |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 95 x 135 mm   | 94 x 168 mm  | 94 x 168 mm   |
| Hubraum                 | 5740 ccm  | 6995 ccm   | 6995 ccm  |
| Leistung                | 70 PS bei 2200 U/min  | 120 PS bei 2800 U/min  | 120 PS bei 2800 U/min   |
| Drehmoment              |   | 42,5 mkg   | 42,5 mkg  |
| Verdichtung             | 1 : 4,8   | 1 : 5,1  | 1 : 5,7   |
| Vergaser                | 1 Doppelvergaser Maybach  | 1 Doppelvergaser Maybach   | 1 Doppelvergaser Maybach  |
| Ventile                 | Seitlich stehend  | Gegenüber liegend  | Gegenüber liegend   |
|                         | Seitliche Nockenwelle   | 2 seitliche Nockenwellen   | 2 seitliche Nockenwellen  |
|                         | Antrieb durch Stirnräder  | Antrieb durch Stirnräder   | Antrieb durch Stirnräder  |
| Kurbelwellenlager       | 4   | 4  | 4   |
| Kühlung                 | Pumpe (Wasser)  | Pumpe (Wasser)   | Pumpe (Wasser)  |
| Schmierung              | Druckumlauf, 15 Liter Öl  | Druckumlauf, 15 Liter Öl   | Druckumlauf, 15 Liter Öl  |
| Zündung                 | Doppelzündung   | Doppelzündung  | Doppelzündung   |
|                         | (Magnet- und Batteriezündung)                                   | (Magnet- und Batteriezündung)                                    | (Magnet- und Batteriezündung)                                       |
|                         | 2 Zündkerzen je Zylinder  | (2 Zündkerzen je Zylinder)                                       | (2 Zündkerzen je Zylinder)  |
| Batterie                | 2 x 12 V 120 Ah   | 2 x 12 V 140 Ah  | 2 x 12 V 140 Ah   |
|                         | (unter Fußboden)  | (unter Fußboden)   | (unter Fußboden)  |
| Lichtmaschine           |   | 225 W  | 225 W   |
| Anlasser                | 3 PS  | 3 PS   | 3 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |  |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder   | Antrieb auf Hinterräder  | Antrieb auf Hinterräder   |
|                         | Je 1 trockene Reibkupplung                                      | Je 1 trockene Reibkupplung                                       | Je 1 trockene Reibkupplung  |
|                         | für Berg-, direkten und   | für Berg-, direkten und  | für Berg-, direkten und   |
|                         | Rückwärtsgang   | Rückwärtsgang  | Rückwärtsgang   |
| Schaltung               | Kein Kupplungspedal   | Kein Kupplungspedal  | Kein Kupplungspedal   |
|                         | Mit Gasfußhebel   | Mit Gasfußhebel  | Mit Gasfußhebel   |
| Getriebe                | 2 Gang-Planetengetriebe   | 2 Gang-Planetengetriebe  | 2 Gang-Planetengetriebe   |
|                         |   |  | + Maybach-Schnellgang   |
| Übersetzungen           | I. 2,44   | I. 2,44  | I. 2,44   |
|                         | II. 1,00  | II. 1,00   | II. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,46  | 4,46   | Schnellgang 0,63<br>4,46  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |  |   |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                                       | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   |
|                         | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Underslung-Halbfedern                                    | starr, Underslung-Halbfedern                                     | starr, Underslung-Halbfedern  |
| Lenkung                 | Schraubenspindel, rechts  | Schraubenspindel, rechts   | Schraubenspindel, rechts  |
| Fußbremse               | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                                   | Hydraulisch/Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                        | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                                       |
| Handbremse              | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                                   | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                                    | Mechanisch (Seilzug), 4 Räder                                       |
| Schmierung              | Stauferbüchsen  | Nippel   | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |   |
| Radstand                | 3660 mm   | 3660 mm  | 3660 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1480/1480 mm  | 1480/1480 mm   | 1480/1480 mm  |
| Gesamtmaße              | 5000 x 1760 x 1950 mm   | 5000 x 1760 x 1950 mm  | 5000 x 1760 x 1950 mm   |
| Räder                   | Scheiben  | Scheiben   | Scheiben  |
| Reifen                  | 895 x 135 oder 150  | 33 x 6,75 Niederdruck  | 33 x 6,75 Niederdruck   |
|                         | 1927: 33 x 5 Hochdruck  |  |   |
|                         | 1928: 33 x 6,75 Niederdruck                                     |  |   |
| Fahrgestellgewicht      | 1650 kg   | 1750 kg  | 1750 kg   |
| Wagengewicht            | Offen 2200 bis 2300 kg  | Offen 2300 bis 2400 kg   | Offen 2300 bis 2400 kg  |
|                         | Geschlossen 2400 bis 2600 kg                                    | Geschlossen 2500 bis 2700 kg                                     | Geschlossen 2500 bis 2700 kg  |
| Zuläss. Belastung       | ca. 600 kg  | ca. 600 kg   | ca. 600 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 105 km/h  | 115 km/h   | 130 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 21 Liter  | 22 Liter   | 22 Liter  |
| Kraftstofftank          | 120 Liter (im Heck)   | 120 Liter (im Heck)  | 120 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>           |   |  |   |
| Fahrgestell             | RM 22 600,-   | RM 24 700,-  | RM 24 700,-   |
| Pullman-Limousine       | RM 31 500,-   | RM 33 600,-  | RM 33 600,-   |
| Pullman-Cabriolet       | RM 33 400,-   | RM 35 500,-  | RM 35 500,-   |
| Sport-Cabriolet         | RM 33 400,-   | RM 35 500,-  | RM 35 500,-   |
| Cabriolet 4 Türen       | RM 33 400,-   | RM 35 500,-  | RM 35 500,-   |

## **Maybach 12 (1929–1930)** **Maybach Zeppelin (1930–1940)**

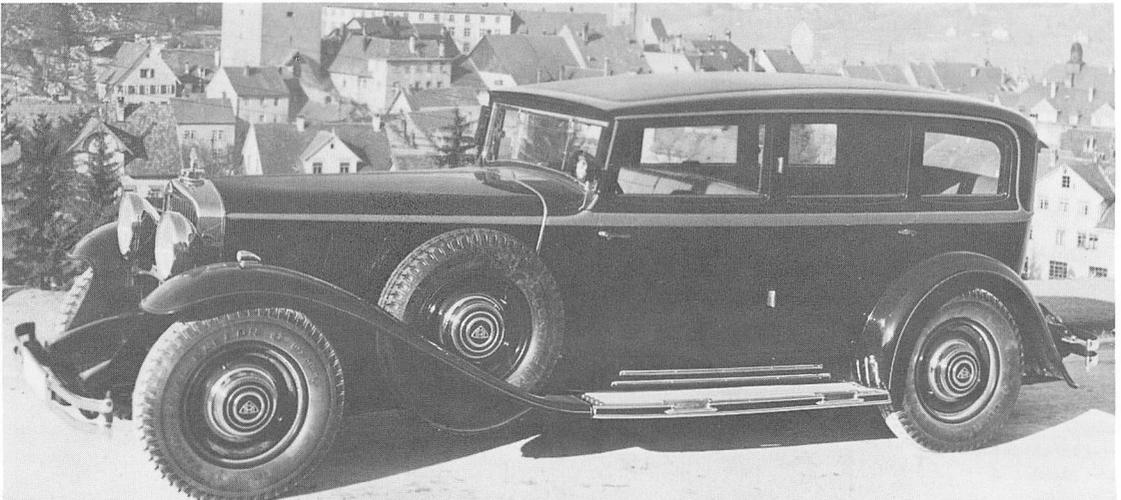
Durch das ungemein populäre Luftschiff LZ 127 »Graf Zeppelin« waren die Maybach Zwölfzylinder-Motoren zu einem Begriff geworden. So lag es nahe, eine entsprechende Konstruktion auch für den großen Wagen zu schaffen. 1929 erschien der Maybach 12. Er besaß den ersten V12-Motor in einem Automobil. Sein Trockengewicht betrug nur 510 kg. Das Kurbelgehäuse war nämlich ein Leichtmetall-Gußblock mit trockenen Gußeisen-Laufbüchsen, ebenso bestanden die Zylinderkopfhäuben, die Ölwanne und die Kolben aus Leichtmetall. Der für damalige Begriffe kurzhubige Motor hatte eine maximale Kolbengeschwindigkeit von nur 10 m/sec. Statt des bisherigen Planetengetriebes wurde jedoch ein reguläres Dreiganggetriebe mit Mittelschalthebel sowie zusätzlich wieder der halbautomatische Schnellgang eingebaut.

Doch der ursprüngliche Maybach 12 blieb ein Übergangsmodell, dem bereits ein Jahr später der weltberühmt gewordene Typ »Zeppelin« folgte. Drei wichtige Errungenschaften brachte er mit, nämlich wesentlich eleganter gezeichnete Karosserien, die Saugluft-Servobetätigung der mechanischen Bremsen nach dem System Bosch-Dewandre sowie ein Fünfganggetriebe (»Doppelschnellgang«) mit unterdruckbetätigter Vorwählschaltung. Mit zwei kleinen Hebeln auf der Lenkradnabe wurde der nächste Gang vorgewählt, aber erst bei Bedarf, und zwar ohne Betätigung des Kupplungspedals, durch Gaswegnehmen eingeschaltet. Dieses Doppelschnellganggetriebe (Maybach DSG) mit nur drei schrägverzahnten, ständig im Ein-

**Maybach 12 Pullman-Cabriolet (Karosserie Papler) 1929/30.**



**Maybach Zeppelin Pullman-Limousine (Karosserie Spohn) 1932/33.**



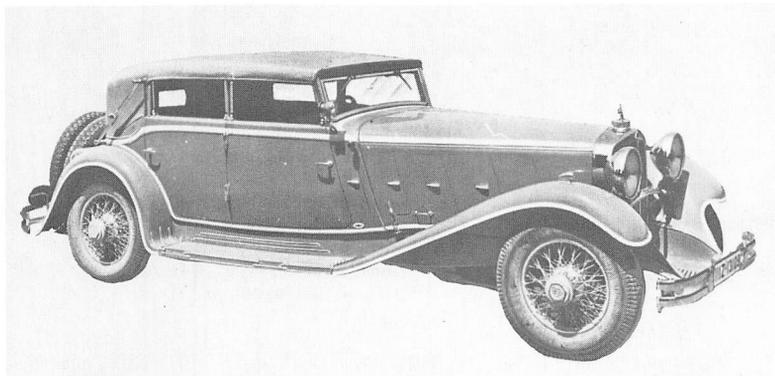
griff befindlichen Radpaaren war nach der Bauart und Schaltweise des bisher verwendeten zweistufigen Schnellganggetriebes entwickelt worden.

Der erste Maybach Zwölfzylinder-Motor leistete 150 PS bei 7 Liter Inhalt. Ihm folgte wahlweise und später ausschließlich der 8 Liter mit 200 PS Leistung. Weil 1938 ein neuer Großer Mercedes Typ 770 erschien, wurde auch der Maybach Zeppelin 8 Liter modernisiert. Vor allem erhielt er ein 7 Gang-Getriebe, natürlich wieder mit der Vorwählschaltung auf dem Lenkrad. Gebaut wurden davon aber nur noch wenige Wagen, nämlich etwa 1 Stück pro Monat.

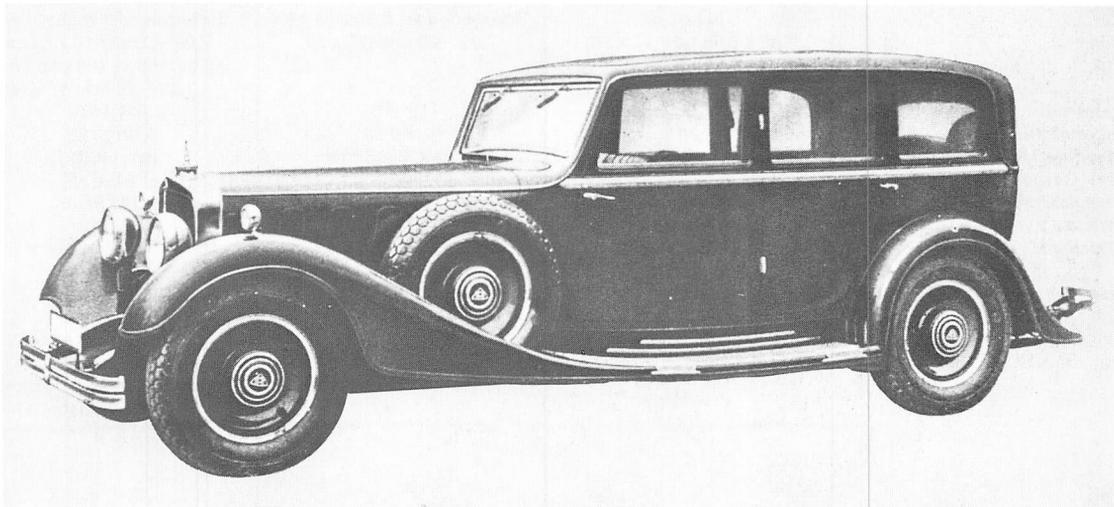
### **Maybach W 6 (1931–1935)**

### **Maybach DSH (1934–1937)**

An sich war der Zwölfzylinder-Zeppelin dazu gedacht, die seitherigen Maybach-Modelle zu ersetzen. Doch die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse jener Zeit ließen es ratsam erscheinen, ab Herbst 1931 die ansonsten völlig gleichen Wagen zu einem beträchtlich niedrigeren Preis auch wieder mit Sechszylinder-Motor zu liefern. Zunächst griff man auf den bereits im W 5 verwendeten 120 PS 7 Liter-Motor zurück, und später wurde ein neuer, modern konstruierter 130 PS 5,2 Liter-Motor mit hängenden Ventilen angeboten. In ihrem Prestigewert standen diese Maybachs keineswegs hinter dem Zeppelin zurück, zumal sie nur besonders interessierte Leute an der Schriftleiste vor dem Kühler zu unterscheiden wußten. Doch die Mehrheit unter den wenigen, die sich überhaupt einen großen Maybach leisten wollten und konnten, bevorzugten dennoch den Zwölfzylinder.



Maybach Zeppelin Sport-Cabriolet  
(Karosserie Spohn) 1931/32.



Maybach Typ W 6 DSG Pullman-  
Limousine 1934/35.

**Maybach 12**  
**Typ DS**  
**1929 – 1930**

**Maybach Zeppelin 7 Liter**  
**Typ DS 7**  
**1930 – 1934**

**Motor**

Zylinderzahl  
 Bohrung x Hub  
 Hubraum  
 Leistung  
 Verdichtung  
 Vergaser  
 Ventile

V 12 (60°-V-Form)

86 x 100 mm

6962 (Steuer 6922) ccm

150 PS bei 2800 U/min

1:5,67

2 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MOV

Hängend

Zentrale Nockenwelle

Antrieb durch Novotext-Stirnrad

8

Auswechselbare Laubbüchsen

Pumpe, 43 Liter Wasser

Druckumlauf, 12 Liter Öl

Batterie

2 x 12 V 105 Ah

12 V 130 W

12 V 2,5 PS

Kurbelwellenlager

Kühlung  
 Schmierung  
 Zündung  
 Batterie  
 Lichtmaschine  
 Anlasser

12 V 2 PS

**Kraftübertragung**

Kupplung  
 Schaltung

Antrieb auf Hinterräder

Einscheibentrockenkupplung

Schalthebel Wagenmitte

Schnellgang-Hebel auf Lenkrad

3 Gang + Maybach-Schnellgang

I. 4,45

II. 2,97

III. 1,58

Schnellgang 1,00

Getriebe  
 Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

3,21 oder 3,58

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
 Hinterradaufhängung  
 Lenkung  
 Fußbremse

U-Profil-Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern

starr, Unterslung-Halbfedern

Schraubenspindel, links oder rechts

Mechanisch (Seilzug), 4 Räder

mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)

Mechanisch (Seilzug), 4 Räder

Nippel

Handbremse  
 Schmierung

Mechanisch (Seilzug), 4 Räder

Mechanisch (Seilzug), 4 Räder  
 Nippel

**Allgemeine Daten**

Radstand  
 Spur vorn/hinten  
 Gesamtmaße  
 Räder  
 Reifen

3660 mm

1490/1490 mm

5100 x 1820 x 1800 mm

Scheiben

32 x 6,75 oder 17 x 50

3660 mm

1520/1520 mm

5370 x 1845 x 1800 mm

Scheiben- oder Drahtspeichen

7,00 – 20 oder 17 x 50

3735 mm

1520/1520 mm

5500 x 1845 x 1800 mm

Scheiben oder Drahtspeichen

7,00–20 oder 17 x 50 bzw.

für besonders schwere Wagen

7,50 – 20 oder 19 x 50

Wendekreis  
 Fahrgestellgewicht  
 Wagengewicht  
 Zuläss. Gesamtgewicht  
 Höchstgeschwindigkeit  
 Verbrauch/100 km  
 Kraftstofftank

1890 kg

Pullman Limousine 2800 kg

145 km/h

27 Liter

135 Liter (im Heck)

1940 kg

max. 2800 kg

145 km/h

27 Liter

135 Liter (im Heck)

14 Meter

2110 kg

max. 2800 kg

3790 kg

145 km/h

27 Liter

135 Liter (im Heck)

**Preise**

Fahrgestell

RM 23 000,-

Pullman-Limousine

RM 30 000,-

Transformations-Cabriolet

RM 32 000,-

**Maybach Zeppelin 8 Liter  
Typ DS 8**

1930 – 1934

1930 – 1937

**Maybach Zeppelin 8 Liter  
Typ DS 8**

1938 – 1940

V 12 (60°-V-Form)  
92 x 100 mm  
7978 (Steuer 7922) ccm  
200 PS bei 3200 U/min  
1 : 6,3  
2 Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOVS  
Hängend  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Novotext-Stirnrad  
8  
Auswechselbare Laubbüchsen  
Pumpe, 43 Liter Wasser  
Druckumlauf, 12 Liter Öl  
Batterie  
2 x 12 V 105 Ah  
12 V 130 W  
12 V 2,5 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Zweis Scheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte (für Fahrrichtung) und  
Vorwählhebel auf Lenkrad (für Gänge)

5 Gang Maybach DSG

I. 4,50  
II. 3,00  
III. 2,00  
IV. 1,50  
V. 1,00  
3,21 oder 3,58

7 Gang Maybach SRG

I. 4,42 V. 1,30  
II. 3,39 VI. 1,00  
III. 2,61 VII. 0,77  
IV. 1,69

3,21 oder 3,58

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Unterslung-Halbfedern  
Schraubenspindel, links oder rechts  
Mechanisch (Seilzug), 4 Räder  
mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)  
Mechanisch (Seilzug), 4 Räder  
Nippel

3660 mm  
1520/1520 mm  
5370 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50–20 extra

3735 mm  
1520/1520 mm  
5500 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50–20 extra

3735 mm  
1520/1520 mm  
5500 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben  
210 – 20

1940 kg  
max. 2800 kg

14 Meter  
2110 kg  
max. 2800 kg  
3790 kg

14 Meter  
2110 kg  
max. 3000 kg  
3790 kg

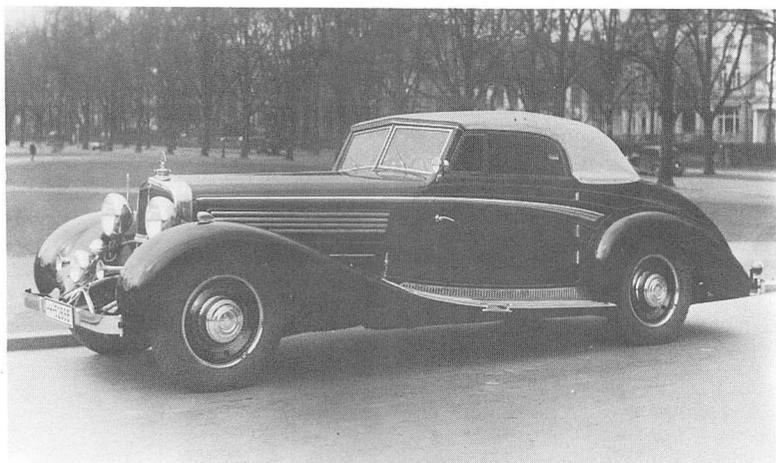
160 km/h  
28 Liter  
135 Liter (im Heck)

160 km/h  
28 Liter  
135 Liter (im Heck)

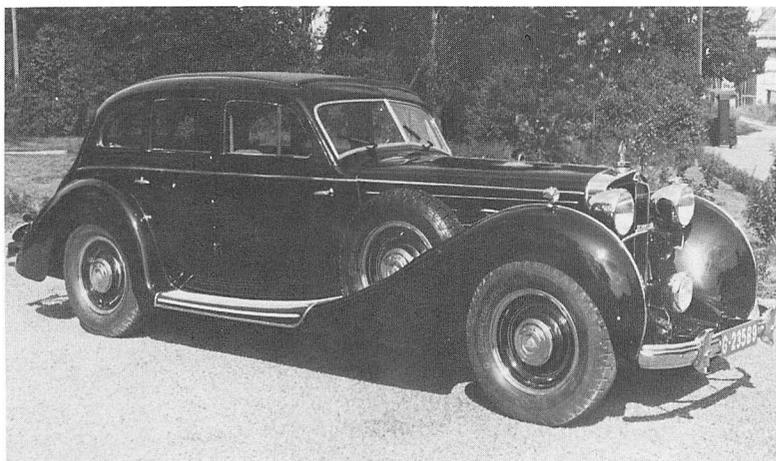
160 km/h  
28 Liter  
135 Liter (im Heck)

Fahrgestell  
RM 29 500,— bzw.  
1936/37 RM 27 000,—  
Pullman-Limousine  
RM 36 500,— bzw.  
1936/37 RM 34 000,—  
Transformations-Cabriolet  
RM 38 500,— bzw.  
1936/37 RM 36 000,—

Fahrgestell  
RM 27 000,—  
Pullman-Limousine  
RM 34 000,—  
Transformations-Cabriolet  
RM 36 000,—



**Maybach Zeppelin 8 Liter  
Sport-Cabriolet (Karosserie Spohn) 1938**



**Maybach Zeppelin 8 Liter  
Limousine 1938**



**Maybach Zeppelin 8 Liter  
Spezial-Sport-Cabriolet 1938**

#### **Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager

Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### **Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung

Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### **Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

#### **Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrstellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### **Preise**

Fahrgestell  
Pullman-Limousine

**Maybach Typ W 6**  
1931 – 1934

**Maybach Typ W 6 DSG**  
1934 – 1935

**Maybach Typ DSH**  
1934 – 1937

6 (Reihe)  
94 x 168 mm  
6995 ccm  
120 PS bei 2800 U/min  
1:5,7  
1 Doppel-Steigstromvergaser  
Maybach  
Gegenüber liegend  
2 seitliche Nockenwellen  
Antrieb durch Stirnräder  
4  
  
Pumpe, 26 Liter Wasser  
Druckumlauf, 15 Liter Öl  
Batterie  
2 x 12 V 105 Ah  
12 V 130 W  
12 V 2,5 PS

6 (Reihe)  
100 x 110 mm  
5184 ccm  
130 PS bei 3200 U/min  
1:6,3  
2 Doppel-Steigstromvergaser  
Solex 40 MMOVS  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
8  
Auswechselbare Laufbüchsen  
Pumpe, 26 Liter Wasser  
Druckumlauf, 12 Liter Öl  
Batterie  
2 x 12 V 105 Ah  
12 V 130 W  
12 V 2,5 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Zweischeibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
Schnellgang-Hebel auf Lenkrad  
3 Gang + Maybach-Schnellgang  
I. 4,45  
II. 2,97  
III. 1,58  
Schnellgang 1,00

Antrieb auf Hinterräder  
Zweischeibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte (für Fahrtrichtung) und  
Vorwählhebel auf Lenkrad (für Gänge)  
5 Gang Maybach DSG  
I. 4,50  
II. 3,00  
III. 2,00  
IV. 1,50  
V. 1,00

3,21

3,21

3,21

3,58

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Unterslung-Halbfedern  
Schraubenspindel, links oder rechts  
Mechanisch (Seilzug), 4 Räder  
mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)  
Mechanisch (Seilzug), 4 Räder  
Nippel

3660 mm  
1520/1520 mm  
5370 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50 – 20 extra

1835 kg  
max. 2800 kg

130 km/h  
22 Liter  
135 Liter (im Heck)

3735 mm  
1520/1520 mm  
5500 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50–20 extra

14 Meter  
1880 kg  
max. 2800 kg  
3450 kg

130 km/h  
22 Liter  
135 Liter (im Heck)

RM 15 000,-  
RM 22 000,-

3735 mm  
1520/1520 mm  
5500 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50–20 extra

14 Meter  
1880 kg  
max. 2800 kg  
3450 kg

130 km/h  
22 Liter  
135 Liter (im Heck)

RM 16 800,-  
RM 23 800,-

3735 mm  
1520/1520 mm  
5500 x 1845 x 1800 mm  
Scheiben oder Drahtspeichen  
7,00 oder 7,50–20 extra

14 Meter  
2000 kg  
max. 2900 kg  
3680 kg

135 km/h  
20 Liter  
135 Liter (im Heck)

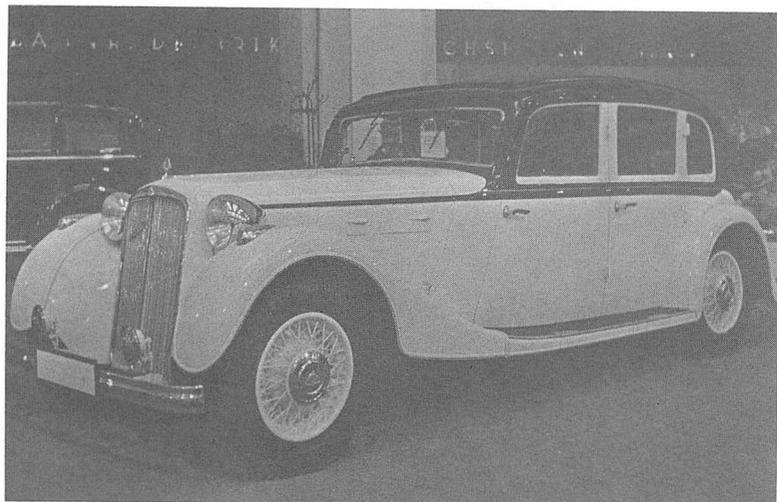
**1934/35**      **1936/37**  
RM 19 500,-    RM 17 300,-  
RM 26 500,-    RM 24 300,-

## Maybach SW 35, SW 38, SW 42 (1935–1941)

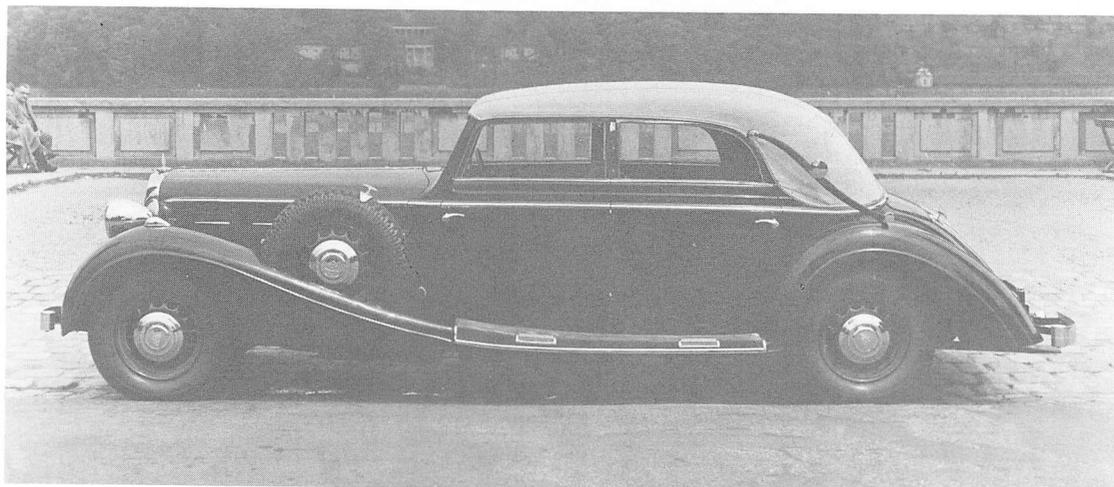
Die Zeit der gigantischen Luxus-Automobile, zu denen die großen Maybachs gehörten, war vorbei. Andererseits wuchs unter den relativ günstigen Wirtschaftsbedingungen der späteren dreißiger Jahre die Nachfrage nach leistungsfähigen, qualitativ hochwertigen Wagen der 3 1/2 bis 4 Liter-Klasse. An Autos dieser Größenordnung gab es damals in Deutschland den Ford V8 (5000 RM!), den Opel Admiral (6500 RM), einen Audi, einen Stoewer, einen Adler, zuletzt noch einen BMW, sowie den 3,8 Liter Horch V8 und den 3,4 Liter Mercedes, die beiden letzteren ab etwa 9000 RM. Dazu kam dann seit 1935 der, wie er oft genannt wurde, »kleine« Maybach. Er war allerdings weder klein noch billig (Preis rund 20 000 RM), er war wiederum ein Wagen für sehr hohe Ansprüche, aber doch handlicher, praktischer und insgesamt zeitgemäßer als der überaus exclusive Typ Zeppelin. Aus dem SW 35 wurde bald der SW 38 und kurz vor Kriegsausbruch der SW 42, indem man den Motor zunächst von 3,5 auf 3,8 und dann auf 4,2 Liter vergrößerte. Das geschah aber keineswegs, wie vielleicht jemand vermuten könnte, der die damaligen Verhältnisse nicht kennt, um mehr Leistung zu gewinnen, sondern vielmehr, um die vorhandenen 140 PS zu gewährleisten, obwohl sich die Benzinqualität vor dem Krieg mehr und mehr verschlechterte.

Die Karosserien für die Maybach SW-Typen lieferte weit überwiegend und in der Form teils sehr gut, zum Teil aber auch gar nicht gut gelungen die Firma Spohn. Aber auch andere Firmen kamen zum Zuge, so vor allem Gläser sowie Erdmann & Rossi.

Maybach SW 35 Limousine (Karosserie Spohn) auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1935.

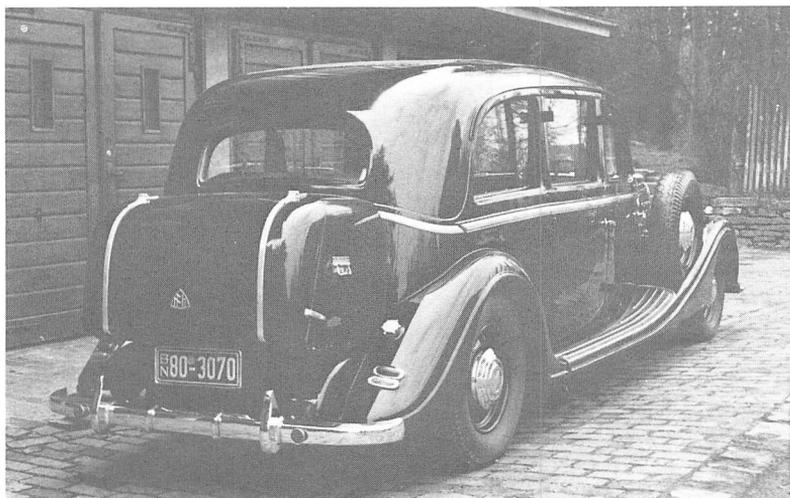


Maybach SW 38 Cabriolet 4 Türen (Karosserie Gläser) 1936–1939.



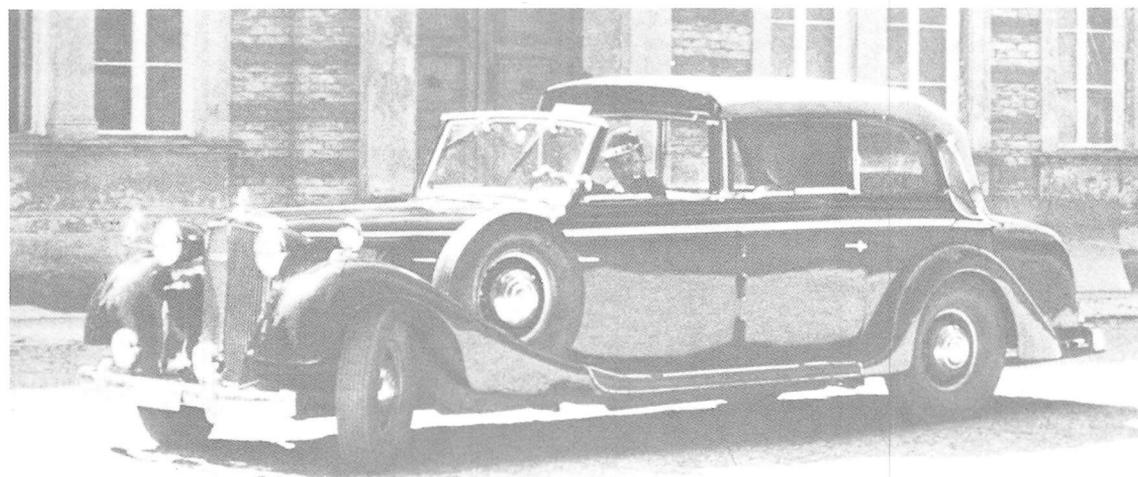


Maybach SW 38 Sport-Cabriolet  
2 (2) Sitze (Karosserie Spohn)  
1937–1939.



Maybach SW 38 Pullman-Limousine  
(Karosserie Spohn) 1936 bis  
1939. Besitzer: Fritz Züchner, See-  
sen/Harz.

Maybach SW 42 Transformations-  
Cabriolet (Karosserie Spohn)  
1939–1941. Besitzer: Auto-Museum  
Schloß Langenburg.



**Maybach SW 35  
1935**

**Maybach SW 35  
1935 – 1936**

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile

Maybach HL 35

6 (Reihe)

90 x 90 mm

3435 ccm

140 PS bei 4500 U/min

1 : 7,1

2 Steigstrom-Doppelvergaser Solex 35 MMOVS

Schräg hängend

Nockenwelle oben im Zylinderkopf

Antrieb durch Stirnräder

8

Auswechselbare Laufbüchsen

Pumpe, 14 Liter Wasser

Druckumlauf, 10 Liter Öl

Batterie

12 V 62,5 Ah

130 W

1,4 PS

Kurbelwellenlager

Kühlung

Schmierung

Zündung

Batterie

Lichtmaschine

Anlasser

**Kraftübertragung**

Kupplung

Schaltung

Getriebe

Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Antrieb auf Hinterräder  
Getriebe mit Hinterachse verblockt  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte (für Fahrtrichtung)  
Vorwählhebel auf Lenkrad (für Gänge)

5 Gang Maybach DSG

I. 6,2

II. 2,54

III. 1,72

IV. 1,00

V. 0,68

4,60

Antrieb auf Hinterräder  
Getriebe mit Motor verblockt  
Zweischeibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte (für Fahrtrichtung)  
Vorwählhebel auf Lenkrad (für Gänge)

5 Gang Maybach DSG

I. 6,2

II. 2,54

III. 1,72

IV. 1,00

V. 0,68

4,60

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Handbremse

Schmierung

Tiefbett-Kastenrahmen

Doppel-Querlenker

1 Querfeder, Schraubenfedern

Pendelachse

1 Querfeder oben, Schraubenfedern

Schnecke ZF-Roß, links oder rechts

Mechanisch mit Saugluft-Bremshilfe, 4 Räder

Mechanisch, 4 Räder

Zentral

**Allgemeine Daten**

Radstand

Spur vorn/hinten

Gesamtmaße

Räder

Reifen

Wendekreis

Fahrgestellgewicht

Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit

Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

3080 mm

1440/1480 mm

4500 x 1850 x 1650

Scheiben oder

Drahtspeichen

6,50–17 extra

11,5 Meter

1250 kg

1800 kg

140 km/h

19 Liter

80 Liter (im Heck)

3480 mm

1440/1480 mm

4900 x 1850 x 1650

Scheiben oder

Drahtspeichen

6,50–17 extra

12,6 Meter

1300 kg

1900 kg

140 km/h

19 Liter

80 Liter (im Heck)

3380 mm

1440/1480 mm

4600 x 1850 x 1650

Scheiben, Draht-

oder Stahlspeichen

6,50–17 extra

12,2 Meter

1280 kg

1850 kg

2850 kg

140 km/h

19 Liter

85 Liter (im Heck)

3680 mm

1440/1480 mm

5000 x 1850 x 1650

Scheiben, Draht-

oder Stahlspeichen

6,50–17 extra

13,3 Meter

1330 kg

1950 kg

2850 kg

140 km/h

19 Liter

85 Liter (im Heck)

**Preise**

Fahrgestell

Limousine 4 Türen

Pullman-Limousine

Tourenwagen 6 Sitze

Cabriolet 4 Türen

Sport-Cabriolet 2 Sitze

Sport-Cabriolet 4 Sitze

Transformations-Cabriolet

RM 16200,-

RM 16200,-

RM 13800,-

RM 13800,-

RM 20400,-

**Maybach SW 38**  
1936 – 1939

**Maybach SW 42**  
1939 – 1941

Maybach HL 38  
6 (Reihe)  
90 x 100 mm  
3817 (Steuer 3791) ccm  
140 PS bei 4500 U/min  
1:7,2

Maybach HL 42  
6 (Reihe)  
90 x 110 mm  
4197 (Steuer 4170) ccm  
140 PS bei 4000 U/min  
1:6,2

**2 Steigstrom-Doppelvergaser Solex 35 MMOVS**

Schräg hängend  
Nockenwelle oben im Zylinderkopf  
Antrieb durch Stirnräder  
8

Auswechselbare Laufbüchsen

Pumpe, 14 Liter Wasser

Druckumlauf, 10 Liter Öl

Batterie  
12 V 62,5 Ah

130 W

1,4 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Getriebe mit Motor verblockt  
Zweischeibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte (für Fahrtrichtung)  
Vorwählhebel auf Lenkrad (für Gänge)

5 Gang Maybach DSG 35

I. 5,72

II. 3,26

III. 2,26

IV. 1,44

V. 1,00

3,60

Tiefbett-Kastenrahmen  
Doppel-Querlenker  
1 Querfeder, Schraubenfedern  
Pendelachse  
1 Querfeder oben, Schraubenfedern  
Schnecke ZF-Roß, links oder rechts  
Mechanisch mit Saugluft-Bremshilfe, 4 Räder  
Mechanisch, 4 Räder  
Zentral

3380 mm  
1440/1480 mm  
4600 x 1850 x 1650 mm  
Stahlspeichen

6,50 oder 7,00–17 extra  
12,8 Meter  
1350 kg  
2000 bis 2300 kg  
2700 kg  
140 km/h  
20 Liter  
85 Liter (im Heck)

|                |                |
|----------------|----------------|
| <b>1936/37</b> | <b>1938/39</b> |
| RM 13 800,-    | RM 13 800,-    |
| RM 18 100,-    | RM 17 600,-    |
| -              | -              |
| -              | -              |
| RM 18 400,-    | RM 18 900,-    |
| RM 21 185,-    | RM 21 250,-    |
| -              | -              |
| -              | -              |

3680 mm  
1440/1480 mm  
5090 x 1850 x 1650 mm  
Stahlspeichen

6,50 oder 7,00-17 extra  
13,9 Meter  
1400 kg  
2100 bis 2400 kg  
2700 kg  
140 km/h  
20 Liter  
85 Liter (im Heck)

|                |                |
|----------------|----------------|
| <b>1936/37</b> | <b>1938/39</b> |
| RM 13 800,-    | RM 13 800,-    |
| -              | -              |
| RM 20 400,-    | RM 18 300,-    |
| -              | RM 18 100,-    |
| -              | RM 19 250,-    |
| -              | -              |
| -              | RM 21 250,-    |
| RM 23 700,-    | RM 21 600,-    |

3380 mm  
1440/1480 mm  
4600 x 1850 x 1650 mm  
Stahlspeichen

7,00 oder 7,50–17 extra  
12,8 Meter  
1350 kg  
2000 bis 2300 kg  
2700 kg  
140 km/h  
20 Liter  
85 Liter (im Heck)

|             |
|-------------|
| RM 13 800,- |
| RM 17 600,- |
| -           |
| -           |
| RM 18 900,- |
| RM 21 250,- |
| -           |

3680 mm  
1440/1480 mm  
5090 x 1850 x 1650 mm  
Stahlspeichen

7,00 oder 7,50–17 extra  
13,9 Meter  
1400 kg  
2100 bis 2400 kg  
2700 kg  
140 km/h  
20 Liter  
85 Liter (im Heck)

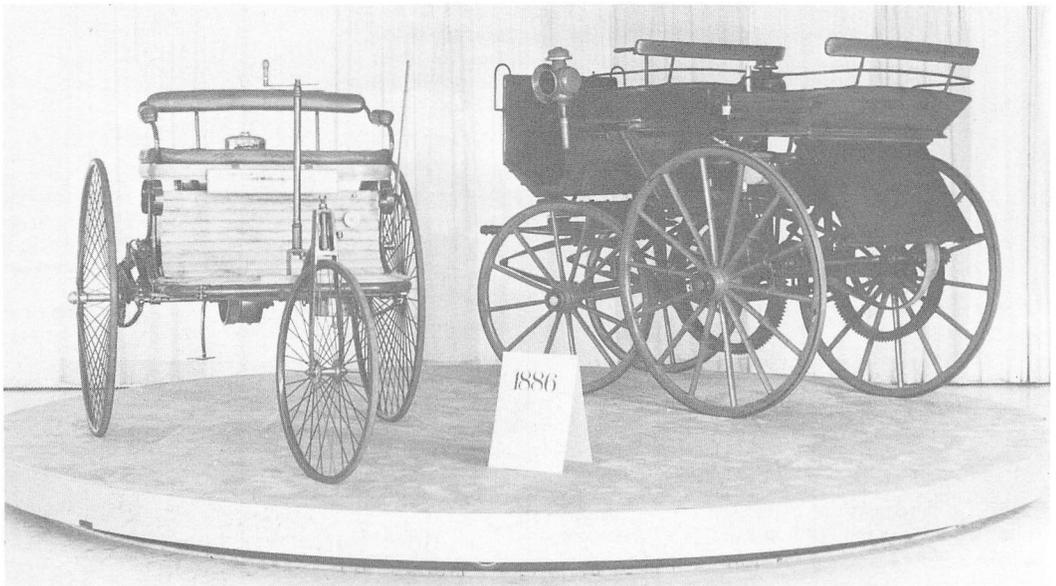
|             |
|-------------|
| RM 13 800,- |
| -           |
| RM 18 300,- |
| RM 18 100,- |
| RM 19 250,- |
| -           |
| RM 21 250,- |
| RM 21 600,- |

# Mercedes (bis 1926)

## Mercedes-Benz (ab 1926)

Gottlieb Daimler (1834–1900) und Karl Benz (1844–1929) haben, ohne sich gegenseitig zu kennen oder von den Vorhaben des anderen zu wissen, 1886 jeder sein erstes Automobil gebaut. Daimler in Cannstatt bei Stuttgart setzte – unter entscheidender Mitwirkung von Wilhelm Maybach – seinen schnellaufenden Verbrennungsmotor mit Glührohrzündung in einen normalen Kutschwagen ein, während Karl Benz in Mannheim unter Verwendung eines in seiner bereits bestehenden Motorenfabrik gebauten Einzylinders mit Hochspannungszündung ein völlig neuartiges Dreiradfahrzeug entwickelte. Vor allem Benz, aber auch Daimler gelangten verhältnismäßig rasch zur serienweisen Fabrikation ihrer Motorwagen, wobei sich allerdings Benz ebenfalls bald mit motorisierten Kutschen zufrieden gab, weil dies zunächst technisch einfacher war und weil sich solche Fahrzeuge in der Anfangszeit der Motorisierung leichter verkaufen ließen. Erst nach der Jahrhundertwende gewann das Automobil nach dem Vorbild des von Wilhelm Maybach für die Firma Daimler konstruierten Mercedes-Wagens seine in der Grundform noch heutige gültige Gestalt. In der Folgezeit haben sich die beiden ältesten Automobilfabriken der Welt, die Daimler-Motoren-Gesellschaft mit Werken in Untertürkheim, Sindelfingen und Berlin-Marienfelde sowie die Firma Benz & Cie. mit Werken in Mannheim und Gaggenau, glänzend entwickelt. Sie genossen beide einen ausgezeichneten Markenruf, und sie wurden, allein schon ihrer Tradition wegen, in der gesamten Automobilwelt als führend respektiert.

Die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg freilich stellten beide Unternehmen vor schwierige Probleme. Baurat Paul Daimler (1869–1945), Sohn des Firmengründers und von 1907 bis 1922 Chefkonstrukteur der Daimler-Motoren-Gesellschaft, hatte zwar mit den ersten Kompressor-Automobilen viel zum Weltruhm seiner Firma beigetragen, ihr damit aber noch keineswegs zu einem einträglichen Verkaufsprogramm verholfen. Benz andererseits geriet

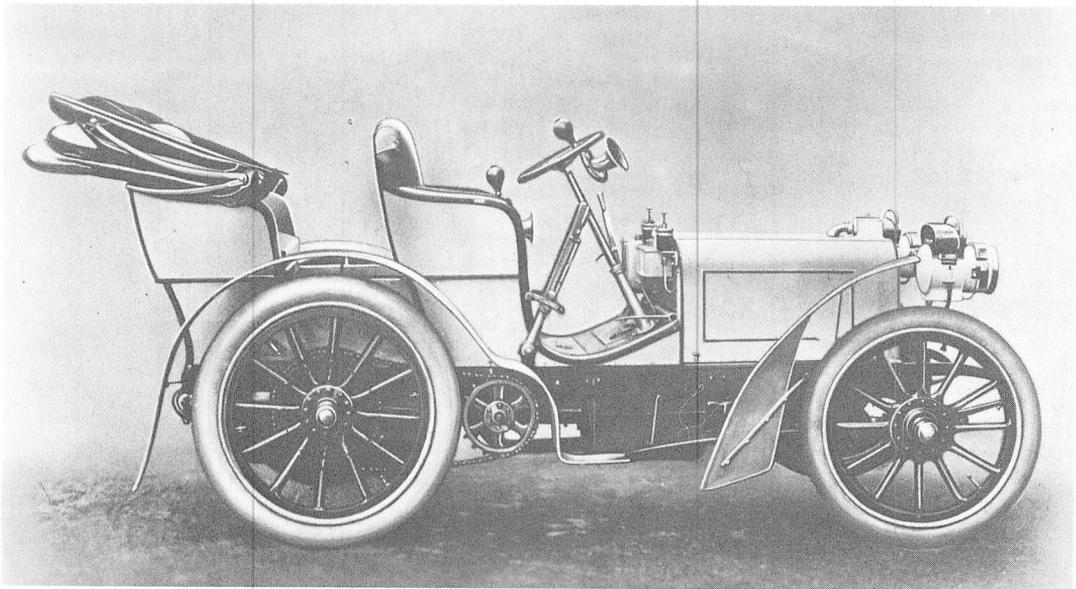


Das Bild aus dem Museum der Daimler-Benz AG. zeigt rechts den von Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach gebauten Motorwagen aus dem Jahre 1886. Es war eine völlig normale Kutsche mit nachträglich eingebautem Motor. Links steht ein Nachbau des ebenfalls 1886 fertiggestellten Patent-Motorwagens von Karl Benz. Das Original dieses Fahrzeugs befindet sich im Deutschen Museum (München).

durch die Spekulationen des Großaktionärs Schapiro zunehmend in existenzbedrohende Verstrickungen. 1926 schlossen sich beide Firmen zur Daimler-Benz AG. zusammen, und zwar gerade zur rechten Zeit, denn es erscheint durchaus zweifelhaft, ob sie getrennt die schwierigen Jahre der Wirtschaftskrise hätten durchstehen können. Unter dem Namen »Mercedes-Benz« wurde von nun an ein reich gegliedertes Personen- und Lastwagenprogramm angeboten, welches den Firmenverband bald zur umsatzmäßig zweitgrößten Automobilfabrik Deutschlands (nach Opel) werden ließ.

Die Fusion, deren Vorgeschichte auf Seite 50 dieses Buches steht, hatte Wilhelm Kissel (1885–1942) zustande gebracht. Der gebürtige Pfälzer kam 1904 zu Benz, wo er sich rasch emporarbeitete. Schon 23jährig wurde er Abteilungsleiter, 1924 wurde er in den Vorstand berufen, wo er energisch den Zusammenschluß mit Daimler vorbereitete, und seit der Fusion im Jahre 1926 bis zu seinem Tod war Kissel Generaldirektor des Konzerns. 1935 ernannte ihn die Technische Hochschule Darmstadt zum Dr.-Ing. e. h. Neben Carl Benz, Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach zählt Wilhelm Kissel als vierter zu den denkwürdigen Gründerpersönlichkeiten der Daimler-Benz AG., was merkwürdigerweise in der offiziellen Historie des Unternehmens bislang kaum gebührend zum Ausdruck kommt.

Zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses beschäftigte der neue Konzern etwa 14000 Mitarbeiter. Ihre Zahl sank bis 1932 auf 8850 ab, hatte sich aber bis Ende 1933 bereits wieder verdoppelt und lag 1935 bei 25000. Das Aktienkapital betrug nach der Fusion 36,36 Mill. RM, wovon Jacob Schapiro 18,3 Mill. (bis 1929), Camillo Castiglioni 3,4 Mill. RM (ebenfalls bis 1929) und die Deutsche Bank 10 Mill. RM hielten. Bis 1939 hatte sich der Anteil der Deutschen Bank auf etwa 40 % erhöht. Deren Vorstandspräsident Dr. Emil von Stauß, der Wilhelm Kissels Fusionsbestrebungen entscheidend unterstützt hatte, war Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler-Benz AG. bis zu seinem Tod im Jahr 1943. Kritisch für den Konzern gestalteten sich die Jahre 1931 und 1932, die einen Verlust von 13,4 Mill. RM gebracht hatten. Danach aber ging es rapid aufwärts. 1936 beispielsweise wurde aus 300 Mill. RM Umsatz ein Reingewinn von 6 Mill. RM erwirtschaftet. Von da an war und blieb das Unternehmen so gesund, daß selbst die schweren Zerstörungen des zweiten Weltkriegs seine Existenz nicht mehr in Frage stellen konnten.



Nicht nur, daß mit dem 35 PS Daimler-Wagen von 1901 die Markenbezeichnung »Mercedes« eingeführt wurde, macht ihn besonders interessant, sondern vor allem, daß ihm zum ersten Mal eine Form gegeben wurde (Anordnung des Motors und Gestaltung des Aufbaus), wie sie auch heute noch dem üblichen Begriff eines Automobils entspricht.

# Personenwagen-Produktion von 1926 bis 1943 (1. Teil)

| Typ                      | Werksbezeichnung |               | 1926           | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 |
|--------------------------|------------------|---------------|----------------|------|------|------|------|
|                          | Wagen-<br>typ    | Motor-<br>typ |                |      |      |      |      |
| 10/35 PS (Benz)          |                  |               | xxx }<br>xxx } | 592  |      |      |      |
| 16/50 PS (Benz)          |                  |               |                |      |      |      |      |
| 400 (15/70/100 PS)       |                  |               | 210            | 305  | 234  | 5    |      |
| 630 (24/100/140 PS)      |                  |               | 12             | 44   | 299  | 22   |      |
| K (24/110/160 PS)        |                  |               | 20             | 74   | 78   | 88   | 5    |
| 5/25 PS                  | W 01             | M 01          | 8              |      | 28   |      |      |
| 8/38 PS                  |                  |               | 1425           | 4788 | 3922 | 369  |      |
| Stuttgart 200            | W 02             | M 02          |                |      |      | 1631 | 2966 |
| Stuttgart 260            | W 11             | M 11          |                |      | 16   | 3640 | 1487 |
| Stuttgart 260 lang       | W 11 L           | M 11          |                |      |      |      |      |
| Stuttgart 260 Kübelwagen | W 11 IV          | M 11          |                |      |      |      |      |
| 300                      | W 03             | M 03          | 205            | 812  |      |      |      |
| 300 und 320              | W 04             | M 04          |                | 1281 | 1204 | 202  |      |
| 350                      | W 05             | M 09          |                |      |      | 468  | 267  |
| G 1 (Gelände-Kfz)        | W 103            | M 03          | 5              | 1    | 1    |      |      |
| G 3 (Gelände-Kfz)        | WG 09 I          | M 09 I        |                |      | 89   |      |      |
| G 3 a (Gelände-Kfz)      | WG 09 II         | M 09 II       |                |      |      | 1634 | 370  |
| Mannheim 350             | W 10             | M 10          |                |      |      | 17   | 48   |
| Mannheim 370             | W 10             | M 10 II       |                |      |      | 68   | 555  |
| Mannheim 370 K           | WK 10            | M 10 II       |                |      |      |      | 30   |
| Mannheim 370 S           | WS 10            | MS 10         |                |      |      |      | 12   |
| S (26/120/180 PS)        |                  |               | 20             | 8    |      |      |      |
| S (26/170/225 PS)        | W 06             | M 06          |                |      | 18   | 115  | 5    |
| SS (27/140/200 PS)       |                  |               |                | 3    | 1    |      |      |
| SS (27/160/200 PS)       |                  |               |                |      | 12   | 14   | 5    |
| SS (27/170/225 PS)       | W 06             | M 06          |                |      | 4    | 60   | 32   |
| SS (27/180/250 PS)       | WS 06            | M 06 S        |                |      |      | 3    | 1    |
| SSK (27/170/225 PS)      | W 06 III         | M 06          |                |      | 3    | 18   | 4    |
| SSK (27/180/250 PS)      | WS 06            | MS 06         |                |      | 1    | 6    | 2    |
| SSKL (27/240/300 PS)     | W 06 RS          | M 06 RS       |                |      |      | 2    | 1    |
| Nürnberg 460             | W 08             | M 08          |                |      | 347  | 1652 | 666  |
| Nürnberg 500             | W 08             | M 08 II       |                |      |      |      |      |
| 770 (30/150/200 PS)      | W 07 (K)         | M 07 (K)      |                |      |      |      | 4    |
| 770 (30/145/230 PS)      | W 150 II         | M 150 II      |                |      |      |      |      |
| 170                      | W 15             | M 15          |                |      |      |      |      |
| 200                      | W 21             | M 21          |                |      |      |      |      |
| 200 lang                 | W 21             | M 21          |                |      |      |      |      |
| 290                      | W 18             | M 18          |                |      |      |      |      |
| 290 lang                 | W 18 II          | M 18 II       |                |      |      |      |      |
| 290 Kübelsitz I          | W 18 III         | M 18          |                |      |      |      |      |
| 290 Kübelsitz II         | W 135            | M 18 II       |                |      |      |      |      |
| Mannheim 380 S           | W 10             | M 19          |                |      |      |      |      |
| Mannheim 380 S           | W 19             | M 19 II       |                |      |      |      |      |
| 380                      | W 22             | M 22          |                |      |      |      |      |

| 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | Gesamt-<br>zahl |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------|
|      |      | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 754             |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 377             |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 267             |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 36              |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 10 504          |
| 1235 | 528  | 92   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 6452            |
| 1085 | 357  | 119  | 53   |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 6757            |
|      |      | 50   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 50              |
|      |      |      | 525  | 982  |      |      |      |      |      |      |      |      | 1507            |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 1018            |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 2687            |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 727             |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 7               |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 89              |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 2004            |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 65              |
| 253  | 187  | 181  | 39   | 6    |      |      |      |      |      |      |      |      | 1279            |
| 122  | 84   | 7    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 243             |
| 117  | 64   | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 195             |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 28              |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 138             |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 4               |
| 4    | 4    | 2    | 8    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      | 31              |
| 4    | 2    |      | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 4               |
|      |      | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 32              |
| 2    | 5    | 1    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 10              |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 12              |
| 152  | 32   | 44   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 2893            |
| 110  | 116  | 141  | 183  | 139  | 87   | 54   | 50   | 51   |      |      |      |      | 931             |
| 42   | 9    | 4    | 11   | 11   | 10   | 13   | 13   |      |      |      |      |      | 117             |
|      |      |      |      |      |      |      | 13   | 44   | 1    | 1    | 10   | 19   | 88              |
| 173  | 4438 | 3130 | 2508 | 3020 | 497  |      |      |      |      |      |      |      | 13775           |
|      | 2    | 2788 | 2364 | 3033 | 1091 |      |      |      |      |      |      |      | 9281            |
|      |      |      | 941  | 3801 | 1599 |      |      |      |      |      |      |      | 6341            |
|      |      | 1320 | 1340 | 613  | 293  |      |      |      |      |      |      |      | 3566            |
|      |      |      | 915  | 1583 | 1222 | 209  |      |      |      |      |      |      | 3929            |
|      |      |      | 28   | 62   |      |      |      |      |      |      |      |      | 90              |
|      |      |      |      |      | 519  | 110  |      |      |      |      |      |      | 629             |
|      | 38   | 56   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 94              |
|      | 18   | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 20              |
|      |      | 93   | 61   |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 154             |

## Personenwagen-Produktion 1926 bis 1943 (2. Teil)

| Typ                | Werksbezeichnung |               | 1926 | 1927 | 1928  | 1929 | 1930 |
|--------------------|------------------|---------------|------|------|-------|------|------|
|                    | Wagen-<br>typ    | Motor-<br>typ |      |      |       |      |      |
| 120 H (Versuch)    | W 17             | M 17          |      |      |       |      |      |
| 130 H              | W 23             | M 23          |      |      |       |      |      |
| 150 H              | W 130            | M 30          |      |      |       |      |      |
| 170 H              | W 28             | M 28 II       |      |      |       |      |      |
| Volkswagen V 60    |                  |               |      |      |       |      |      |
| 120 FX (Versuch)   | W 185            | M 185         |      |      |       |      |      |
| 130 V (Versuch)    | W 144            | M 144         |      |      |       |      |      |
| 150 V              | W 130 II         | M 30          |      |      |       |      |      |
| 150 BX (Versuch)   | W 164            | M 164         |      |      |       |      |      |
| 170 VX (Versuch)   | W 158            | M 158         |      |      |       |      |      |
| 190 VB (Versuch)   | W 145            | M 145         |      |      |       |      |      |
| 240                | W 132            | M 132         |      |      |       |      |      |
| 260 V (Versuch)    | W 146            | M 146         |      |      |       |      |      |
| 260 (Versuch)      | W 159            | M 159         |      |      |       |      |      |
| 400 V (Versuch)    | W 147            | M 147         |      |      |       |      |      |
| 400 VM (Versuch)   | W 160            | M 160         |      |      |       |      |      |
| 400 VMS (Versuch)  | W 151            | M 161         |      |      |       |      |      |
| 600 V (Versuch)    | W 148            | M 148         |      |      |       |      |      |
| 600 K (Versuch)    | W 157            | M 157         |      |      |       |      |      |
| 170 V              | W 136            | M 136         |      |      |       |      |      |
| 170 VG (4 x 4)     | W 133 III        | M 28 II       |      |      |       |      |      |
| 170 VL             | W 139            | M 136 MIL     |      |      |       |      |      |
| 170 VK Kübelsitzer | W 136 K          | M 136         |      |      |       |      |      |
| G 5 (Gelände-Kfz)  | W 152            | M 149 II      |      |      |       |      |      |
| 200 V (Sportwagen) | W 149 II         | M 149 II      |      |      |       |      |      |
| 230                | W 143            | M 143         |      |      |       |      |      |
| 230 SV Roadster    | W 153            | M 143 S       |      |      |       |      |      |
| 230                | W 153            | M 153         |      |      |       |      |      |
| 230 Sport          | W 153            | M 153 S       |      |      |       |      |      |
| 260 D              | W 138            | OM 138        |      |      |       |      |      |
| 175 DX (Versuch)   | W 141            | OM 141        |      |      |       |      |      |
| 190 D (Versuch)    | W 141 I          | OM 141 I      |      |      |       |      |      |
| 290 D (Versuch)    | W 166            | OM 166        |      |      |       |      |      |
| 290 D (Versuch)    | W 168            | OM 168        |      |      |       |      |      |
| 320                | W 142            | M 142 I       |      |      |       |      |      |
| 320 Kübelsitzer    | W 142 III        | M 142 I       |      |      |       |      |      |
| 340                | W 142 IV         | M 142 II      |      |      |       |      |      |
| 340 Kübelsitzer    | W 142 V          | M 142 II      |      |      |       |      |      |
| 500                | W 24             | M 24          |      |      |       |      |      |
| G 4 (Gelände-Kfz)  | W 31             | M 24          |      |      |       |      |      |
| G 4 (Gelände-Kfz)  | W 131            | M 124         |      |      |       |      |      |
| 500 K              | W 29             | M 24 I        |      |      |       |      |      |
| 540 K              | W 24             | M 24 II       |      |      |       |      |      |
| 540 K              | W 29             | M 24 II       |      |      |       |      |      |
| 540 K kurz         | W 129            | W 24 II       |      |      |       |      |      |
| 580 K              | W 129 II         | M 124         |      |      |       |      |      |
|                    |                  |               | 7908 | 6257 | 10014 | 6460 |      |

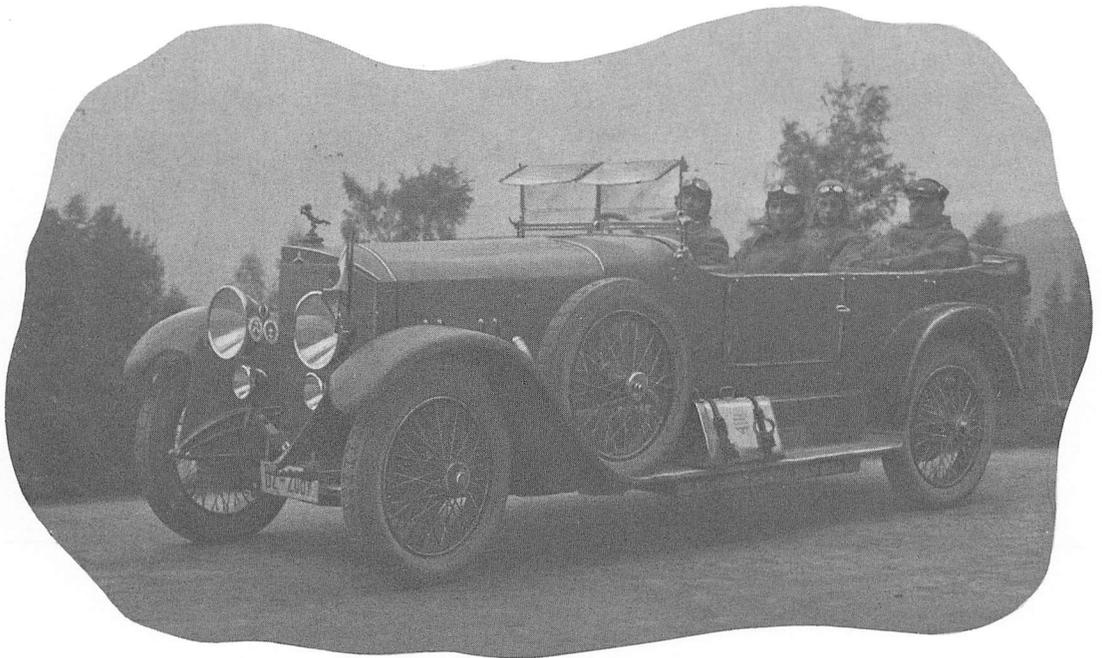
| 1931 | 1932 | 1933 | 1934  | 1935  | 1936  | 1937  | 1938  | 1939  | 1940  | 1941 | 1942 | 1943 | Gesamt-<br>zahl |
|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|-----------------|
| 12   |      |      |       |       |       |       |       |       |       |      |      |      | 12              |
|      |      |      | 2206  | 1781  | 311   |       |       |       |       |      |      |      | 4298            |
|      |      |      | 5     | 13    | 7     |       |       |       |       |      |      |      | 25              |
|      |      |      |       |       | 2010  | 50    | 250   | 189   |       |      |      |      | 2507            |
|      |      |      |       |       |       | 30    |       |       |       |      |      |      | 30              |
|      |      |      |       |       |       |       |       | 3     |       |      |      |      | 3               |
|      |      |      |       |       | 12    | 6     |       |       |       |      |      |      | 18              |
|      |      |      | 8     | 20    | 8     |       |       |       |       |      |      |      | 36              |
|      |      |      |       |       |       |       |       | 6     |       |      |      |      | 6               |
|      |      |      |       |       |       |       | 2     | 2     | 4     | 4    | 7    |      | 19              |
|      |      |      |       |       | 4     |       |       |       |       |      |      |      | 4               |
|      |      |      | 16    | 6     |       |       |       |       |       |      |      |      | 22              |
|      |      |      |       |       | 12    | 4     |       |       |       |      |      |      | 16              |
|      |      |      |       |       |       |       |       |       | 8     | 10   |      |      | 18              |
|      |      |      |       |       |       |       | 6     |       |       |      |      |      | 6               |
|      |      |      |       |       |       |       | 4     | 4     |       |      |      |      | 8               |
|      |      |      |       |       |       |       |       | 2     |       |      |      |      | 2               |
|      |      |      |       |       |       |       |       |       |       | 8    | 4    |      | 12              |
|      |      |      |       |       |       |       |       |       |       | 4    | 8    |      | 12              |
|      |      |      |       | 12    | 15674 | 18864 | 17575 | 16305 | 3650  | 1710 | 1174 |      | 74 964          |
|      |      |      |       | 62    |       |       |       |       |       |      |      |      | 62              |
|      |      |      |       |       | 42    |       |       |       |       |      |      |      | 42              |
|      |      |      |       |       |       |       | 413   | 1737  | 7560  | 6588 | 2777 |      | 19075           |
|      |      |      |       |       |       | 3     | 79    | 115   | 181   |      |      |      | 378             |
|      |      |      |       |       |       |       | 27    | 4     |       |      |      |      | 31              |
|      |      |      |       |       | 3465  | 7110  | 6389  | 2723  | 636   | 22   |      |      | 20336           |
|      |      |      |       |       |       |       | 33    |       |       |      |      |      | 33              |
|      |      |      |       |       |       |       | 40    | 2600  | 1188  | 295  | 53   | 34   | 4210            |
|      |      |      |       |       |       |       |       | 19    |       |      |      |      | 19              |
|      |      |      |       | 13    | 55    | 336   | 725   | 620   | 218   |      |      |      | 1967            |
|      |      |      |       | 4     |       |       |       |       |       |      |      |      | 4               |
|      |      |      |       | 6     |       |       |       |       |       |      |      |      | 6               |
|      |      |      |       |       |       |       |       | 18    |       |      |      |      | 18              |
|      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |      |      | 4    | 4               |
|      |      |      |       |       |       | 1073  | 1779  | 1384  | 68    | 18   | 4    |      | 4326            |
|      |      |      |       |       |       |       | 202   | 631   | 931   |      |      |      | 1764            |
|      |      |      |       |       |       | 14    | 34    | 44    | 400   | 242  | 151  |      | 885             |
|      |      |      |       |       |       |       | 30    | 12    |       |      |      |      | 42              |
|      |      |      | 48    | 30    |       |       |       |       |       |      |      |      | 78              |
|      |      |      | 6     | 4     | 1     | 4     | 12    | 30    |       |      |      |      | 57              |
|      |      |      | 3     | 4     |       | 2     | 2     | 2     |       |      |      |      | 13              |
|      |      |      | 105   | 190   | 59    |       |       |       |       |      |      |      | 354             |
|      |      |      |       | 3     |       |       |       |       |       |      |      |      | 3               |
|      |      |      |       |       | 97    | 145   | 95    | 69    |       |      |      |      | 406             |
|      |      |      |       |       | 4     | 12    | 14    | 8     |       |      |      |      | 38              |
|      |      |      |       |       |       |       |       | 10    | 2     |      |      |      | 12              |
| 3311 | 5886 | 8033 | 11375 | 15399 | 27059 | 28039 | 27737 | 26632 | 14747 | 8902 | 4188 | 57   |                 |

## Mercedes 16/45 PS (1910–1924)

Paul Daimler arbeitete zunächst eng mit Wilhelm Maybach zusammen, der den begabten jungen Konstrukteur sehr schätzte. Von 1902 bis 1905 übernahm Paul Daimler die Leitung der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt, wo er sich hauptsächlich mit der Entwicklung von Lastwagen beschäftigte und den ersten brauchbaren Vierrad-Antrieb schuf. 1905 wurde Paul Daimler in den Vorstand des Stammwerks in Stuttgart-Untertürkheim berufen, wo er 1907 nach dem Ausscheiden Wilhelm Maybachs mit der Leitung des Konstruktionsbüros und der Technischen Direktion betraut wurde. Paul Daimler strebte danach, Automobile von möglichst hoher Qualität und Leistung zu schaffen, die er bis in die Einzelheiten mit größter Sorgfalt gestaltete. In solchem Streben nach Perfektion erwarb er 1910 die Patente des Amerikaners Knight und brachte unverzüglich drei Mercedes-Modelle mit Knight-Schiebermotoren heraus. Deren wichtigster Vorzug war ihr für damalige Begriffe außergewöhnlich ruhiger Motorlauf. Außerdem gaben sie bei niedriger Drehzahl mehr Leistung ab als gleich große Ventilmotoren. Auf der anderen Seite verlangten sie eine höchst feinfühlig Bedienung. Zudem war der Bauaufwand teuer, und sie eigneten sich nur für Drehzahlen bis zu etwa 1600 U/min, was einer Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 80 km/h entsprach. Von den drei Mercedes-Knight-Modellen wurde nur der 16/45 PS, ein stattlicher Vierliter-Chauffeurwagen, nach dem ersten Weltkrieg weitergebaut. Zwar bewunderten ihn die Leute wegen seiner Kultiviertheit, doch allein schon seine Leistungsgrenzen beendeten die Brauchbarkeit dieser Motorbauart.

## Mercedes 28/95 PS (1913–1924)

Nach dem ersten Weltkrieg übernahmen die Daimler-Werke nur zwei Vorkriegsmodelle zum Weiterbau: den 16/45 PS Mercedes-Knight und den schweren 28/95 PS Tourenwagen mit 7,25 Liter Sechszylindermotor. Er war das erste in der ruhmreichen Reihe der ganz schweren Mercedes-Automobile, und der Wagen sieht heute noch imponierend und überzeugend aus. Um ihn zu fahren aber brauchte man viel Kraft und großes Können. So mühelos wie die heutigen großen Autos von Mercedes fuhr man ihn nicht. Da besteht ein Unterschied wie zwischen zwei Welten.



Mercedes 28/95 PS Tourenwagen 1924

**Mercedes 16/45 PS**  
1910 – 1924

**Mercedes 28/95 PS**  
1913 – 1924

**Motor**

Zylinderzahl 4 (Reihe)  
 Bohrung x Hub 100 x 130 mm  
 Hubraum 4055 ccm  
 Leistung 45 PS bei 1300 U/min  
 Verdichtung 5 : 1  
 Vergaser 1 Pallas bzw. (ab 1922) 1 Mercedes  
 Ventile Ventillos  
 Knight Hülsenschieber

Kurbelwellenlager 6  
 Kühlung Pumpe (Wasser)  
 Schmierung Druckumlauf  
 Zündung Magnetzünder  
 Batterie 12 V

6 (Reihe)  
 105 x 140 mm  
 7250 ccm  
 95 PS bei 1800 U/min

1 Pallas bzw. (ab 1922) 2 Mercedes  
 Hängend  
 Obenliegende Nockenwelle  
 Antrieb durch Königswelle und Kegelräder

**Kraftübertragung**

Kupplung Antrieb auf Hinterräder  
 Leder-Doppelkonuskupplung  
 Schaltung Außen oder innen rechts  
 Getriebe 4 Gang  
 Übersetzungen I. 4,26  
 II. 2,23  
 III. 1,43  
 IV. 1,00  
 Antriebs-Übersetzung 3,00

Antrieb auf Hinterräder  
 Leder- Doppelkonuskupplung  
 Außen oder innen rechts  
 4 Gang

IV. 1,00  
 3,80

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 Hinterradaufhängung starr, Halbfedern  
 Lenkung Schraubenspindel  
 Fußbremse Mechanisch, Kardanwelle

Handbremse Mechanisch, Hinterräder  
 Schmierung

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Halbfedern  
 Schraubenspindel  
 Mechanisch, Kardanwelle bzw.  
 (ab 1923) 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Automatische Kreislauf-Preß-Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand 3240 mm  
 Spur vorn/hinten 1350 mm  
 Gesamtmaße  
 Räder Holz- oder Drahtspeichen  
 Reifen 880 x 135  
 Fahrgestellgewicht 1200 kg  
 Waggengewicht 1800 kg  
 Höchstgeschwindigkeit 80 km/h  
 Verbrauch/100 km 26 Liter  
 Kraftstofftank im Heck

3370 mm  
 1350 mm

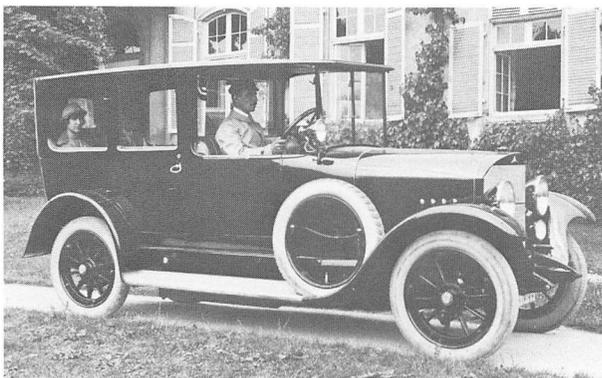
Holz- oder Drahtspeichen  
 935 x 135  
 1260 kg  
 1800 kg  
 120 km/h  
 26 Liter  
 im Heck

**Preis**

Tourenwagen RM 24 000,-

## **Mercedes 6/25/40 PS (1923–1925) Mercedes 10/40/65 PS (1923–1924)**

Im Flugmotorenbau des ersten Weltkriegs wurde die Aufladung gebräuchlich, um den mit zunehmender Flughöhe eintretenden Leistungsverlust auszugleichen. Paul Daimler begann im Herbst 1918 am 28/95 PS Mercedes, den Kompressor auch im Automobilbau zu verwenden. Als erste Neukonstruktion nach dem Krieg stellte er 1921 den 6/25/40 und den 10/40/65 PS Mercedes vor, zwei mittelgroße Wagen mit 1,6 und 2,6 Liter-Motoren, die dann aber erst 1923 in Serie gingen und nur kurze Zeit gebaut wurden, woraus man wohl schließen kann, daß sie sich entweder nicht bewährten oder daß sie viel zu teuer waren. Die Überladung des Motors mittels Kompressor brachte zwar die erhoffte kurzfristige Leistungssteigerung von 50 %, lohnte sich aber wohl nur bei Rennmotoren oder in ausgesprochenen Luxuswagen. Immerhin konnte Paul Daimler den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, die Kompressor-Ära bei Mercedes eingeleitet zu haben, welche dem Ruf der Marke erneut weltweite Geltung verschaffte.

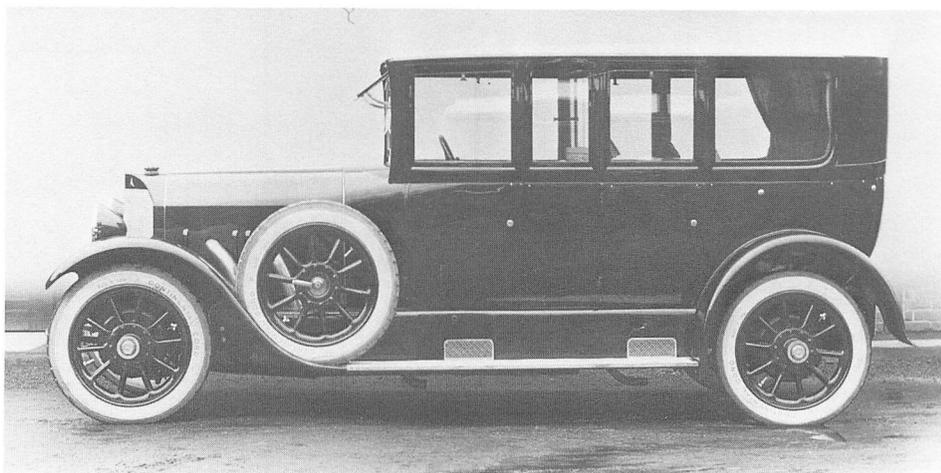
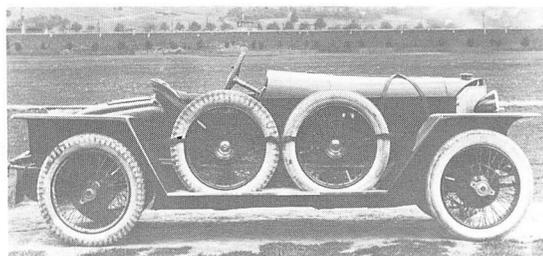
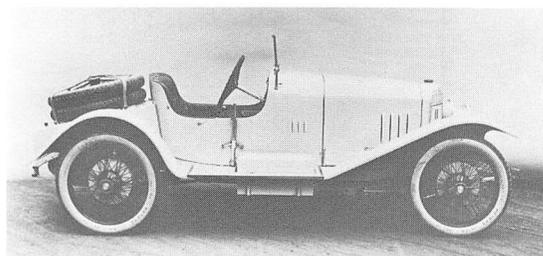


**Links:**  
Mercedes 6/25/40 PS  
Limousine 1923

**Mitte links:**  
Mercedes 6/25/40 PS  
Sportwagen 1923

**Mitte rechts:**  
Mercedes 10/40/65 PS  
Sportwagen 1923

**Unten:**  
Mercedes 10/40/65 PS  
Pullman-Limousine 1923



**Mercedes 6/25/40 PS**  
1923 – 1925

**Mercedes 10/40/65 PS**  
1923 – 1924

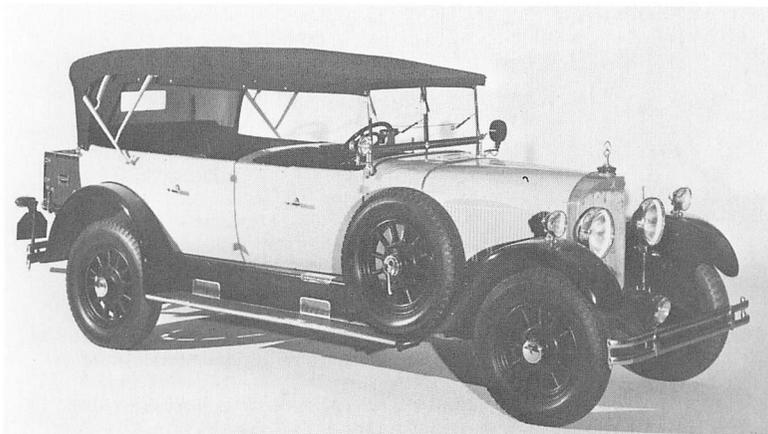
|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| <b>Motor</b>            |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 68 x 108 mm  | 80 x 130 mm  |
| Hubraum                 | 1568 ccm   | 2614 ccm   |
| Leistung                | 25 PS bei 2800 U/min bzw. (mit Kompressor) 40 PS bei 3200 U/min  | 40 PS bei 2400 U/min bzw. (mit Kompressor) 65 PS bei 2800 U/min  |
| Verdichtung             |  |  |
| Kompressor              | Roots-Gebläse, 2 Drehflügel<br>Antrieb durch Kurbelwelle über Kegelräder<br>Einschaltung durch Gaspedal über<br>Mehrscheiben-Spezialkupplung | Roots-Gebläse, 2 Drehflügel<br>Antrieb durch Kurbelwelle über Kegelräder<br>Einschaltung durch Gaspedal über<br>Mehrscheiben-Spezialkupplung |
| Vergaser                | 1 Mercedes Drosselvergaser mit Ringschwimmer   | 1 Mercedes Drosselvergaser mit Ringschwimmer   |
| Ventile                 | V-förmig hängend<br>2 obenliegende Nockenwellen<br>Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  | V-förmig hängend<br>2 obenliegende Nockenwellen<br>Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  |
| Kurbelwellenlager       | 3  |  |
| Kühlung                 | Wasser (Pumpe)   | Wasser (Pumpe)   |
| Schmierung              | Druckumlauf  | Druckumlauf  |
| Zündung                 | Magnetzünder   | Magnetzünder   |
| Batterie                | 12 V   | 12 V   |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Leder-Konuskupplung   | Antrieb auf Hinterräder<br>Leder-Doppelkonuskupplung   |
| Schaltung               | Schalthebel innen rechts   | Schalthebel innen rechts   |
| Getriebe                | 4 Gang   | 4 Gang   |
| Übersetzungen           |  | I. 4,125<br>II. 2,45<br>III. 1,50<br>IV. 1,00<br>4,00  |
| Antriebs-Übersetzung    |  |  |
| <b>Fahrwerk</b>         |  |  |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Ausleger-Halbfedern   | starr, Ausleger-Halbfedern<br>Sport-Ausführung: starr, Halbfedern  |
| Lenkung                 | Schraubenspindel   | Schraubenspindel   |
| Fußbremse               | Mechanisch, Kardanwelle  | Mechanisch, Kardanwelle  |
| Handbremse              |  | Sport-Ausführung: Mechanisch, 4 Räder  |
| Schmierung              | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder<br>Automatisch Kreislauf-Preß-Schmierung   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |
| Radstand                | 2790 mm  |  |
| Spur vorn/hinten        | 1150 mm  | 3050 mm  |
| Gesamtmaße              | Tourenwagen 4050 x 1550 x 1550 mm  | 1300 mm  |
| Räder                   | Drahtspeichen  |  |
| Reifen                  | 765 x 105  | Holz- oder Drahtspeichen   |
| Fahrgestellgewicht      | 800 kg   | 820 x 120 oder 820 x 135   |
| Wagengewicht            | Tourenwagen 1120 kg  | 1150 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | Tourenwagen 1460 kg  |  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 100 km/h   | 110 km/h   |
| Verbrauch/100 km        |  |  |
| Kraftstofftank          | 50 Liter (im Heck)   | 90 Liter (im Heck)<br>Sport-Ausführung: 45 Liter (im Heck)   |
| <b>Preis</b>            |  | Tourenwagen RM 19 500,-  |



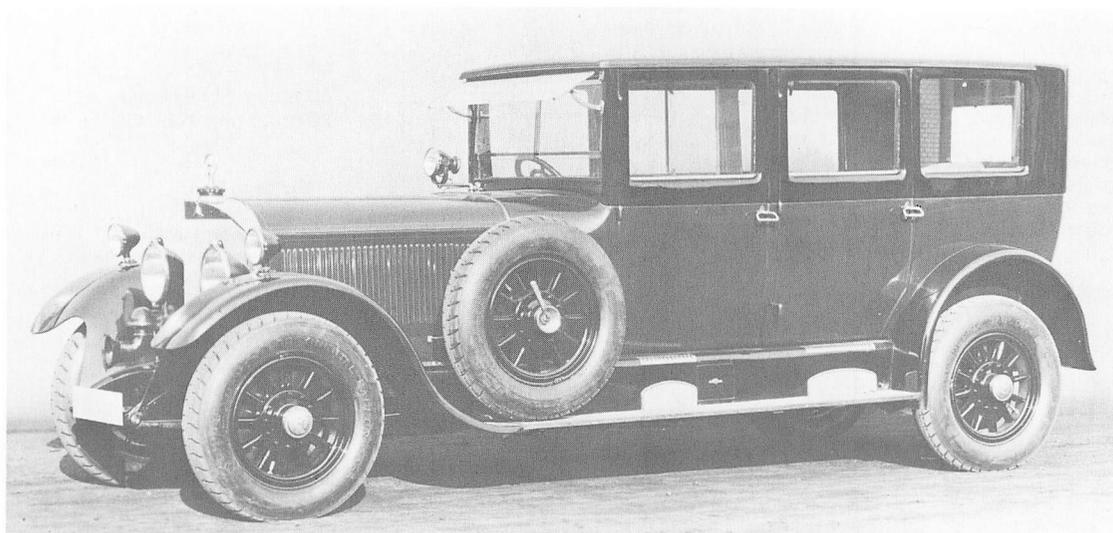
**Mercedes bzw. Mercedes-Benz 15/70/100 PS Typ 400 (1924–1929)**  
**Mercedes bzw. Mercedes-Benz 24/100/140 PS Typ 630 (1924–1929)**  
**Mercedes-Benz 24/110/160 PS Modell K (1926–1929)**

1922 verließ Paul Daimler im Zorn das von seinem Vater gegründete Unternehmen. Er hatte sich mit dem Aufsichtsrat zerstritten, der endlich ein gängiges Serienauto auf den Markt bringen wollte, während sich Paul Daimler lieber mit der Entwicklung eines neuen Achtzylinder-Wagens beschäftigte. Er ging, und zwar zu Horch, wo er dann tatsächlich den Achtzylinder baute, der bis zum zweiten Weltkrieg in der Oberklasse zum wichtigsten Konkurrenten von Mercedes-Benz werden sollte.

Als Nachfolger holte man Ferdinand Porsche (1875–1951) nach Stuttgart, der seit 1905 als Techn. Direktor von Austro-Daimler schon einmal Paul Daimlers Nachfolger war. Porsche ließ sich nun von der Idee des Kompressors, der man sich in Stuttgart verschrieben hatte, in höchstem Maße faszinieren. Auf Grund der bereits gemachten Erfahrungen sah er freilich auch ein, daß die Aufladung nur für Rennmotoren und große Luxuswagen sinnvoll erschien. So baute er wie sein Vorgänger siegreiche Rennwagen, brachte aber auch zwei sehr imposante Tourenwagen mit 4 und 6,3 Liter-Motor heraus, die bald als Spitzenmodelle der Weltproduktion Anerkennung fanden. Vom 6,3 Liter gab es einige Zeit später auch noch eine Ausgabe als Sportwagen Modell K.

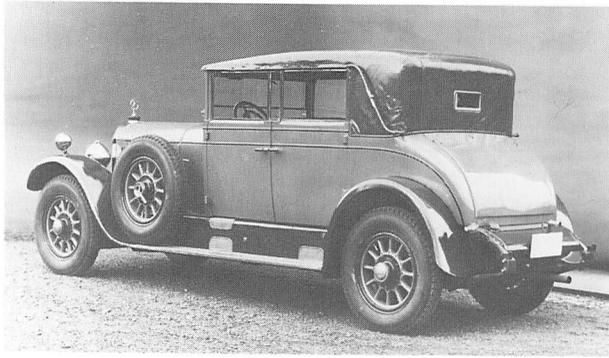


Mercedes 15/70/100 PS  
Tourenwagen 1924

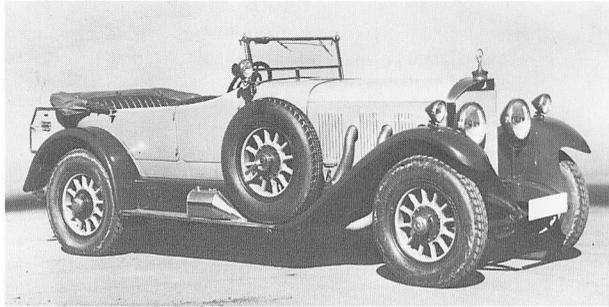


Mercedes 24/100/140 PS  
Pullman-Limousine 1924

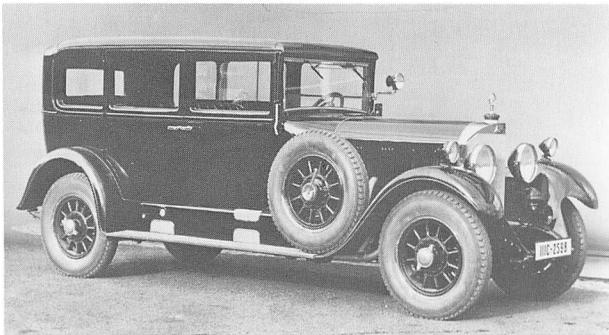
|                         | <b>Mercedes 15/70/100 PS</b><br>1924 – 1926<br><b>Mercedes-Benz Typ 400</b><br>1926 – 1929   | <b>Mercedes 24/100/140 PS</b><br>1924 – 1926<br><b>Mercedes-Benz Typ 630</b><br>1926 – 1929   | <b>Mercedes-Benz Modell K</b><br><b>24/110/160 PS</b><br>1926 – 1929           |
|-------------------------|--|---|--|
| <b>Motor</b>            |  |   |  |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 80 x 130 mm  | 94 x 150 mm   | 94 x 150 mm  |
| Hubraum                 | 3920 ccm   | 6240 ccm  | 6240 ccm   |
| Leistung                | 70 PS bzw. (mit Kompressor)<br>100 PS bei 3100 U/min   | 100 PS bzw. (mit Kompressor)<br>140 PS bei 3100 U/min   | 110 PS bzw. (mit Kompressor)<br>160 PS bei 3100 U/min<br>44 mkg bei 1400 U/min |
| Drehmoment              |  |   |  |
| Verdichtung             | 1 : 4,7<br>Zuschaltbares<br>Roots-Gebläse  | 1 : 4,7<br>Zuschaltbares<br>Roots-Gebläse   | 1 : 5,0<br>Zuschaltbares<br>Roots-Gebläse                                      |
| Vergaser                | 1 Mercedes Drosselvergaser mit Ringschwimmer   |   |  |
| Ventile                 | Hängend, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle und Kegelräder  |   |  |
| Kurbelwellenlager       | 4  |   |  |
| Kühlung                 | Pumpe (Wasser)   |   |  |
| Schmierung              | Druckumlauf  |   |  |
| Zündung                 | Magnetzünder   |   |  |
| Batterie                | 12 V 60 oder 75 Ah   |   |  |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |   |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibentrockenkupplung   |   |  |
| Schaltung               | Schalthebel innen rechts oder Mitte  |   |  |
| Getriebe                | 4 Gang   |   |  |
| Übersetzungen           | I. 3,82, II. 2,25, III. 1,44, IV. 1,00   |   |  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,88 oder 5,33   | 4,00 oder 4,36  | 3,28<br>(auch 3,00 oder 3,50)  |
| <b>Fahrwerk</b>         |  |   |  |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern   |   |  |
| Hinterradaufhängung     | starr, Ausleger-Halbfedern bzw. (ab 1927) Underslung-Halbfedern  |   |  |
| Lenkung                 | Schraubenspindel, rechts oder links  |   |  |
| Fußbremse               | Mechanisch, 4 Räder  | Mechanisch mit Saugluftunterstützung<br>(Bosch-Dewandre), 4 Räder   |  |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder  |   |  |
| Schmierung              | Automatische Kreislauf-Preß-Schmierung   |   |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |   |  |
| Radstand                | 3630 mm  | 3750 mm   | 3400 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1430/1430 mm   | 1430/1430 mm  | 1430/1430 mm   |
| Gesamtmaße              | 4960 x 1780 x 1950 mm  | 5085 x 1780 x 1950 mm   | 4735 x 1760 x 1850 mm  |
| Räder                   | Holz- oder Drahtspeichen   | Holz- oder Drahtspeichen  | Holz- oder Drahtspeichen   |
| Reifen                  | 895 x 135 mm oder<br>33 x 5 Hochdruck oder<br>33 x 6,75 Niederdruck  | 895 x 135 mm oder<br>33 x 5" Hochdruck oder<br>33 x 6,75 Niederdruck  | 33 x 5" Hochdruck oder<br>33 x 6,75 Niederdruck<br>oder 34 x 7,3" SS Ballon    |
| Wendekreis              | 12,5 Meter   | 12,7 Meter  | 12,5 Meter   |
| Fahrgestellgewicht      | 1450 kg  | 1550 kg   | 1500 kg  |
| Wagengewicht            | Tourenwagen 2200 kg<br>Limousine 2400 kg   | Tourenwagen 2300 kg<br>Limousine 2500 kg  | Tourenwagen 2000 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | Tourenwagen 3000 kg<br>Limousine 3200 kg   | Tourenwagen 3100 kg<br>Limousine 3300 kg  | Tourenwagen 2600 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | H'Achse 4,88: 118 km/h<br>H'Achse 5,33: 105 km/h   | H'Achse 4,00: 124 km/h<br>H'Achse 4,36: 120 km/h  | H'Achse 3,28: 145 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 24 Liter   | 25 Liter  | 25 Liter   |
| Kraftstofftank          | 110 Liter (im Heck)  | 110 Liter (im Heck)   | 110 oder 140 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>           | RM 18 800,-<br>Tourenwagen 4 Sitze<br>RM 19 000,-<br>Tourenwagen 6 Sitze<br>RM 21 500,- (ab 1925)<br>Cabriolet 4 Sitze 4 Türen<br>RM 22 750,-<br>Pullman-Limousine 6 Sitze<br>RM 23 000,-<br>Coupé-Limousine 6 Sitze<br>RM 23 000,-<br>Landaulet 6 Sitze | RM 23 800,-<br>RM 24 000,-<br>RM 26 500,- (ab 1925)<br>RM 27 750,-<br>RM 28 000,-<br>RM 28 000,-<br>Ab 1929 Typ 630 auch<br>mit K-Motor lieferbar:<br>Preis + RM 2000,- | RM 26 000,-  |



**Mercedes-Benz Typ 630  
Cabriolet 4 Türen 1926**

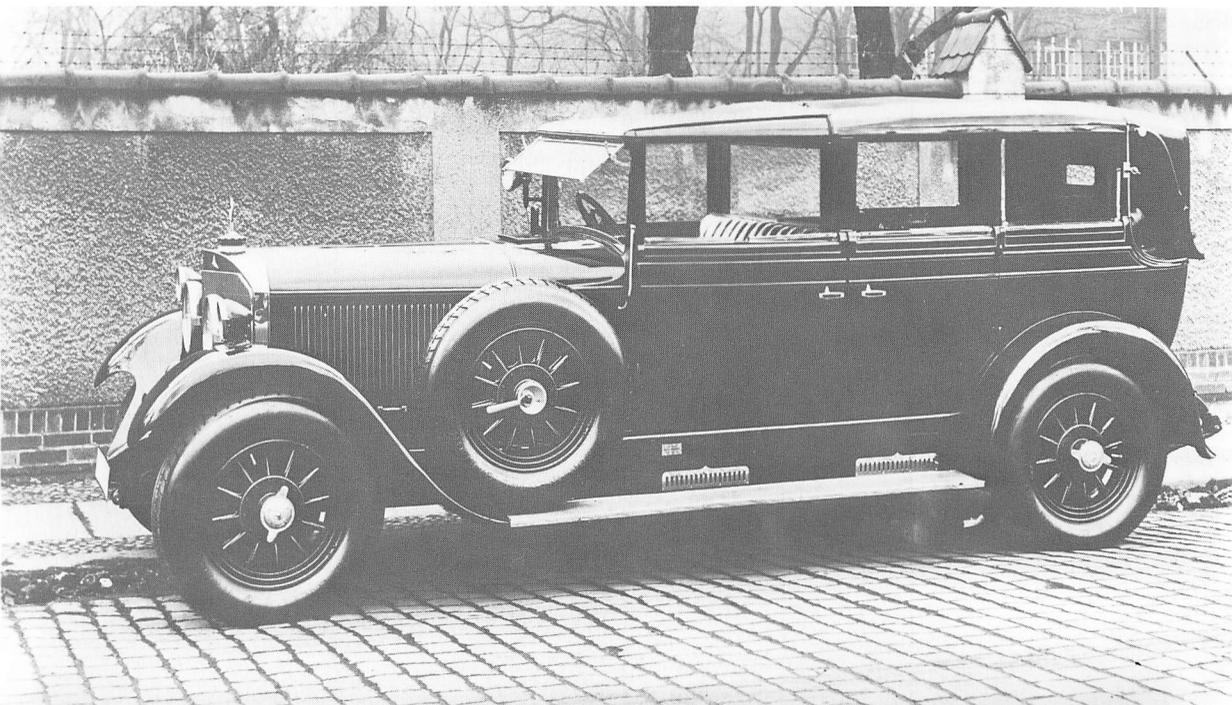


**Mercedes-Benz Modell K  
Touren-Sportwagen 1928**



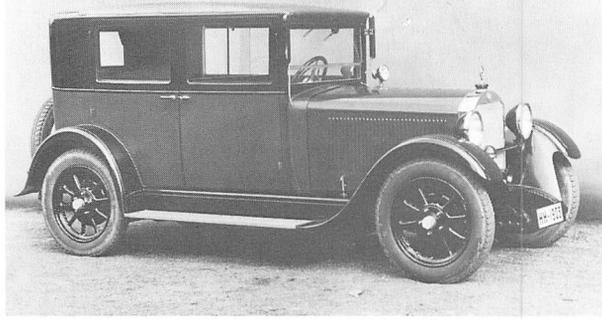
**Mercedes-Benz Typ 400  
Pullman-Limousine 1929**

**Mercedes-Benz Typ 630  
mit K-Motor  
Pullman-Cabriolet 1929  
(Karosserie Neuss)  
Sonderanfertigung für  
Reichspräsident  
von Hindenburg**



Mercedes-Benz 8/38 PS  
Limousine 4 Türen 1926–1929

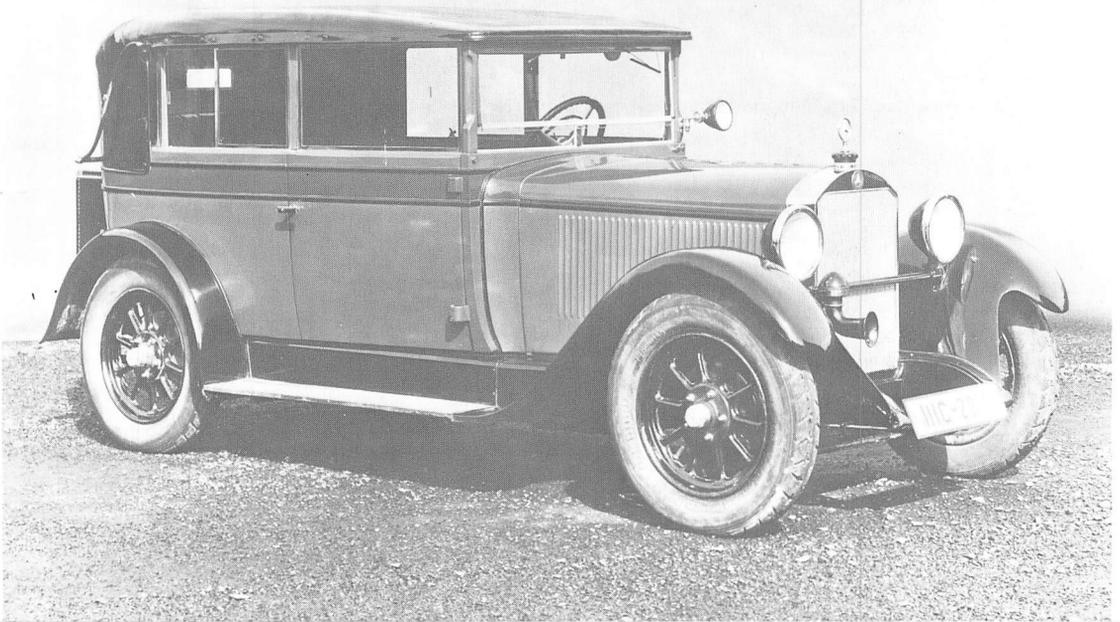
Bild unten:  
Mercedes-Benz 8/38 PS  
Cabriolet B 1927–1928

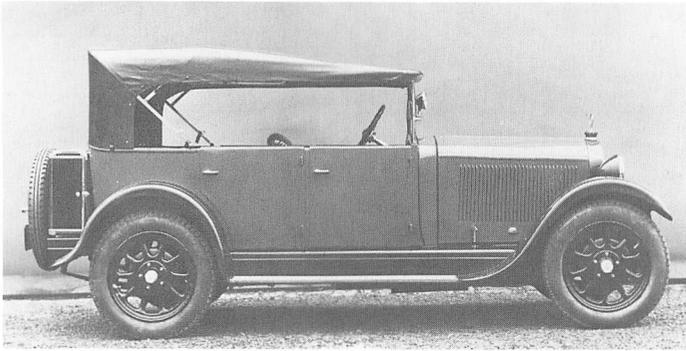


**Mercedes-Benz 8/38 PS (1926–1929)**  
**Mercedes-Benz Typ Stuttgart 200 (1929–1933)**  
**Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260 (1929–1934)**

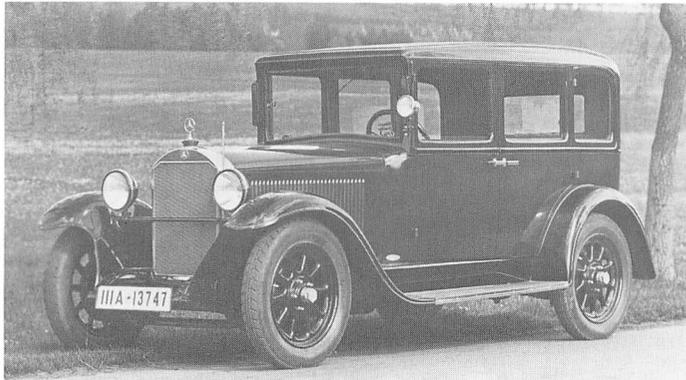
Es bedurfte offenbar sehr eindringlicher Vorstellungen der Werksleitung, um Ferdinand Porsche zu bewegen, nicht nur Renn- und Luxuswagen, sondern endlich auch normale Gebrauchsaufomobile zu konstruieren. Er nahm ein interessantes Programm in Angriff, bestehend aus einem 1,3 Liter-, einem 2 Liter- und einem 3 Liter-Wagen. Während der 1,3 Liter (Typ W 01) nicht in Serie ging, wurden die beiden größeren Modelle alsbald auf den Markt gebracht. Der 8/38 PS Zweiliter, der erste preisgünstige Mercedes der Mittelklasse, fand großen Anklang. Mit Seitenventilmotor und Dreiganggetriebe erregte er zwar in technischer Hinsicht kein Aufsehen, aber es bot Kaufanreiz genug, einen soliden Qualitätswagen mit angesehenem Markenzeichen zu einem erschwinglichen Preis erstehen zu können. Anfangsschwierigkeiten des Wagens sollen, wie berichtet wird, zum Streit mit Generaldirektor Kissel geführt und Porsche 1928 zum Verlassen der Daimler-Werke veranlaßt haben.

Porsches Nachfolge ergab sich von selbst, denn neben ihm stand seit der Fusion mit der Firma Benz deren langjähriger Chefkonstrukteur Hans Nibel (1880–1934). Er übernahm am 1. Januar 1929 die Alleinverantwortung für Konstruktion und Technik bei Daimler-Benz. Nibel modernisierte und kultivierte den 8/38 PS-Wagen, der nun Typ Stuttgart hieß und wahlweise einen 2,6 Liter-Motor erhielt. Diesen Typ, der jahrelang das Hauptgeschäft blieb, gab es schließlich in zahlreichen Varianten, so auch als Lieferwagen mit der Bezeichnung L 750 und L 1000.

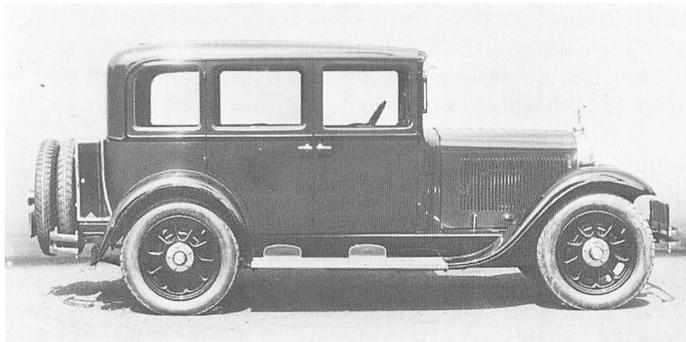




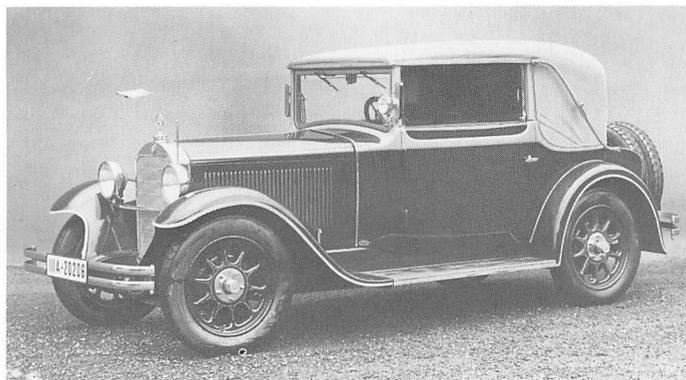
Mercedes-Benz 8/38 PS Tourenwagen 4 Türen 1926-1929



Mercedes-Benz Typ Stuttgart 200 Limousine 4 Türen 1929-1933



Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260 Luxus-Limousine 4 Türen 1929-1931



Mercedes-Benz Typ Stuttgart 200 Cabriolet C (Karosserie Reutter) 1929-1930

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen

Wendekreis  
Fahrstellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

**Preise**

**Mercedes-Benz 8/38 PS**  
1926 – 1929

**Mercedes-Benz 8/38 PS**  
**Typ Stuttgart 200 (W 02)**  
1929 – 1933

**Mercedes-Benz 10/50 PS**  
**Typ Stuttgart 260 (W 11)**  
1929 – 1934

Daimler-Benz M 6506  
(Reihe)  
65 x 100 mm  
1988 ccm  
38 PS bei 3400 U/min  
10,0 mkg bei 1400 U/min  
1:5,0  
1 Zenith 30 HKG Mod. TD

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
7

Pumpe, 15 Liter Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
12 V 40 Ah  
75 W  
0,6 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

3 Gang  
I. 3,40  
II. 2,00  
III. 1,00

6,62 oder 6,00

Daimler-Benz M 02  
6 (Reihe)  
65 x 100 mm  
1988 ccm  
38 PS bei 3200 U/min  
10,6 mkg bei 1400 U/min  
1:6,2  
1 Solex 30 MOHLT bzw.  
(ab 1931) 1 Solex 30 BFLH

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
7

Pumpe, 15 Liter Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
12 V 45 Ah  
75 W  
0,6 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

3 Gang oder 4 Gang  
I. 3,40  
II. 2,00  
III. 1,00  
(IV. 0,76)

6,62 oder 5,66 oder 6,10

Daimler-Benz M 11  
6 (Reihe)  
74 x 100 mm  
2581 (Steuer 2562) ccm  
50 PS bei 3400 U/min  
13,8 mkg bei 1200 U/min  
1:5,0. Ab 1930: 1:5,6  
1 Solex 35 MOHLT bzw.  
(ab 1931) 1 Solex 35 FHLS

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
7

Pumpe, 15 Liter Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
12 V 60 Ah  
76 W  
1,2 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

3 Gang oder 4 Gang  
I. 3,40  
II. 1,78  
III. 1,00  
(IV. 0,76)

5,30, auch 5,66 oder 4,63

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schraubenspindel, links  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

2810 mm  
1420/1420 mm  
4060 x 1680 x 1800 mm  
Stahlspeichen  
775 x 145 oder 30 x 5,77

12 Meter  
850 kg  
1150 bis 1250 kg

1850 kg  
75 km/h  
14 Liter  
45 Liter (im Motorraum)

2810 mm  
1430/1430 mm  
4075 (4395) x 1710 x 1800 mm  
Stahlspeichen  
5,25–20 oder  
5,25 x 30 Ballon

12 Meter  
850 kg  
1180 bis 1300 kg

1850 kg  
80 km/h  
14 Liter  
45 Liter (im Motorraum)

2810 mm  
1430/1430 mm  
4230 x 1710 x 1800 mm  
Stahlspeichen  
5,25–20

12 Meter  
900 kg  
1180 bis 1300 kg

1950 kg  
90 km/h  
17 Liter  
45 Liter (im Motorraum)

3080 mm  
1430/1430 mm  
4650 x 1710 x 1800 mm  
Stahlspeichen  
5,25–20

12,8 Meter

1250 kg  
2100 kg  
90 km/h  
17 Liter  
45 Liter (im Motorraum)

**1929**  
Tourenwagen RM 7800,-  
Lim.2 Türen RM 8600,-  
Lim.4 Türen RM 8900,-  
Cabriolet A RM 9500,-  
Cabriolet C RM 9800,-

**1929**  
Tourenwagen RM 6800,-  
Lim. 4 Türen RM 6880,-

**Standard-Ausführung 1929**  
Roadster RM 7320,-  
Tourenwagen RM 7420,-  
Lim. 4 Türen RM 7880,-

**Luxus-Ausführung 1929**  
Tourenwagen RM 7920,-  
Lim. 4 Türen RM 8650,-  
Cabriolet A RM 9250,-  
Cabriolet C RM 10320,-  
Cabriolet D RM 10600,-

**1931**  
Lim. 4 Türen RM 5980,-  
Cabriolet NC RM 7250,-

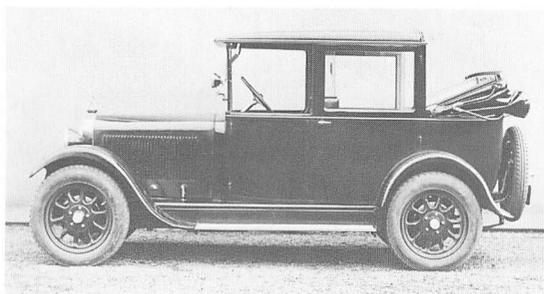
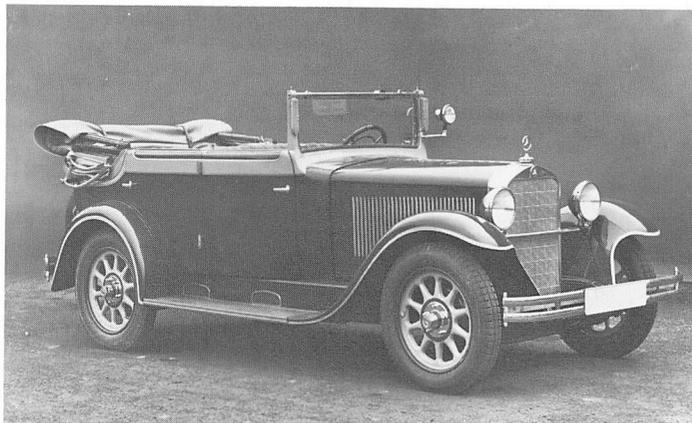
**1931**  
Lim. 4 Türen RM 7180,-  
Cabriolet C RM 8400,-

**1932/33**  
Lim. 4 Türen RM 5000,-  
Cabriolet NC RM 5500,-

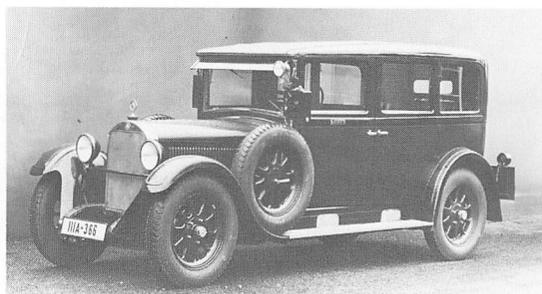
**1932/33**  
Lim. 4 Türen RM 6000,-  
Cabriolet C RM 8000,-

Langes Fahrgestell  
für Sechssitzer-Sonderaufbauten

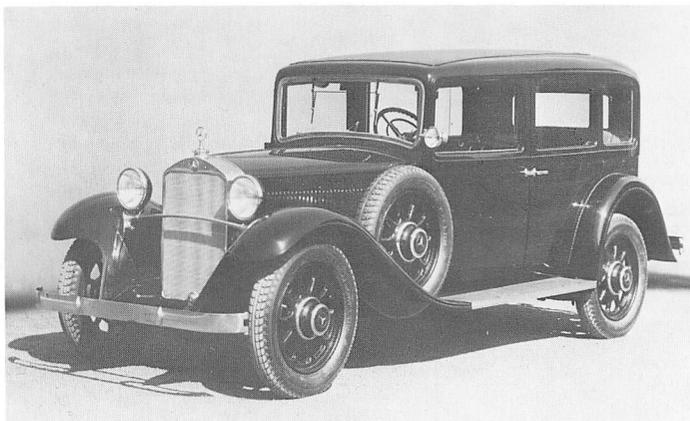
**Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260  
Cabriolet D 1929–1930**



**Oben links:  
Mercedes-Benz 8/38 PS  
Droschken-Landaulet 1927–1929**

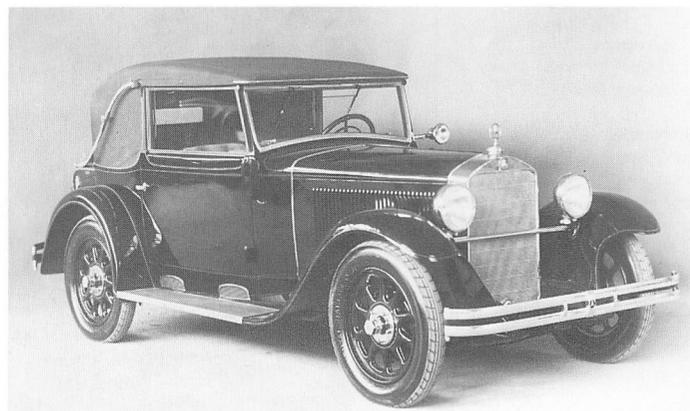


**Oben rechts:  
Mercedes-Benz 2,6 Liter  
Taxe mit Rollverdeck  
auf 3/4 to-Fahrgestell  
1930–1933**



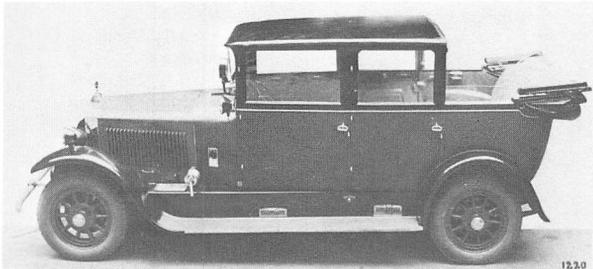
**Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260  
Limousine 4 Türen 1932–1934**

**Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260  
Cabriolet C 1932–1934**

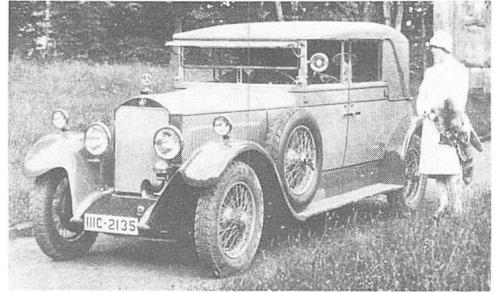


## Mercedes-Benz Typ 300, 320, 350 (1926–1930) Mercedes-Benz Typ Mannheim 350, 370 (1929–1934)

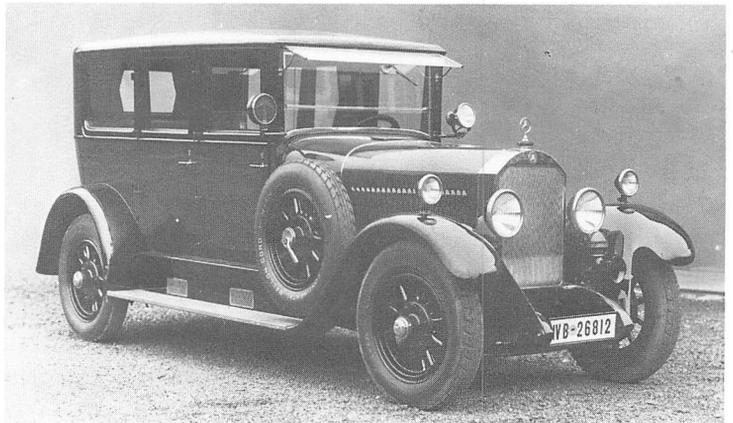
Der von Porsche entwickelte Typ 300 verkaufte sich weniger gut, obgleich das Publikum wohl kaum bemerkte, daß der Motor schon bald einer anderen Ausführung weichen mußte, die ihrerseits wieder in ziemlich rascher Folge auf 3,2 und dann auf 3,5 Liter Hubraum gebracht wurde. Der Wagen war zu großformatig ausgefallen. Hans Nibel machte daraus den im Herbst 1929 vorgestellten Typ Mannheim, der nicht so riesig und unhandlich war, vor allem aber optisch viel eleganter aussah. Zum berühmtesten Modell dieser Typenreihe sollte der Mannheim 370 S werden, der hauptsächlich als Zweisitzer-Cabriolet, aber auch als Roadster geliefert wurde. Diese Autos waren keineswegs besonders schnell oder leistungsfähig, und das Einsteigen bei geschlossenem Verdeck erforderte akrobatische Gelenkigkeit, aber die Linienführung war so hinreißend schön, daß ihretwegen mancher gern zu anderweitigen Verzicht bereit war oder gewesen wäre. Im übrigen zeichneten sich aber auch die größeren Cabriolets des Typs Mannheim durch sehr elegante Formen aus.



Oben links:  
Mercedes-Benz 12/55 PS Typ 300  
Limousinen-Landaulet 4 Türen  
Papler-Leichtkarosserie  
System Weymann  
1927–1928

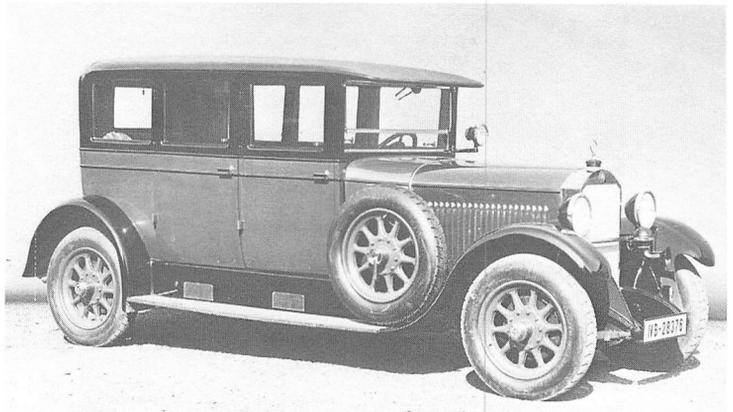


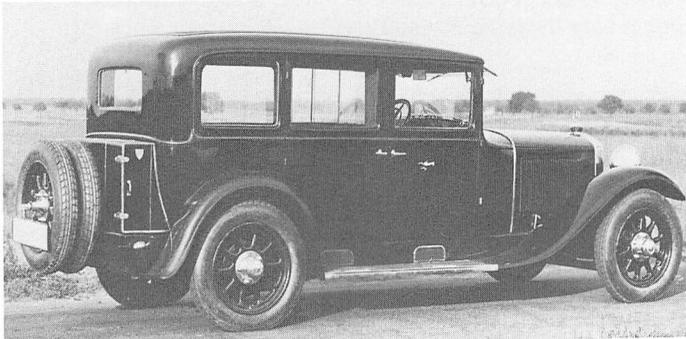
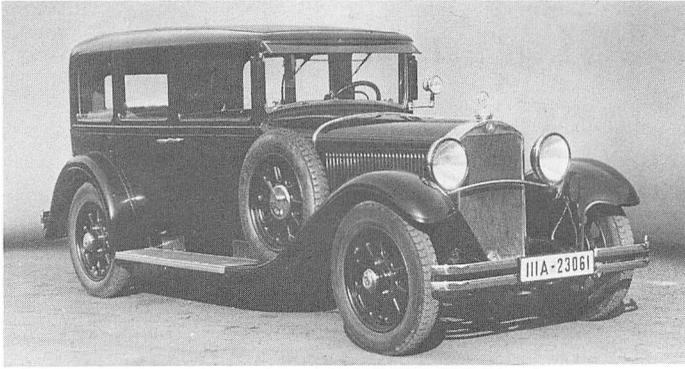
Oben rechts:  
Mercedes-Benz 12/55 PS Typ 320  
Cabriolet 4 Türen  
1929



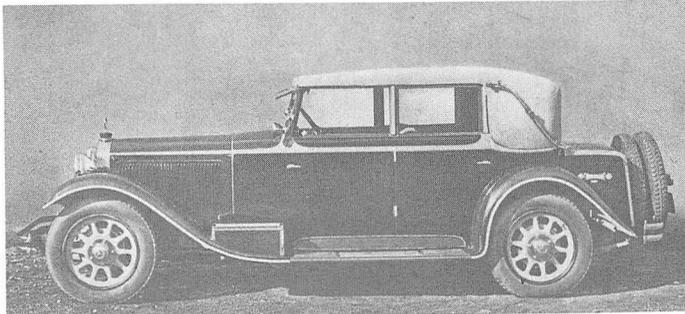
Mercedes-Benz 12/55 PS Typ 300  
Limousine 4 Türen  
1926–1927

Mercedes-Benz 14/60 PS Typ 350  
Limousine 4 Türen  
1929–1930

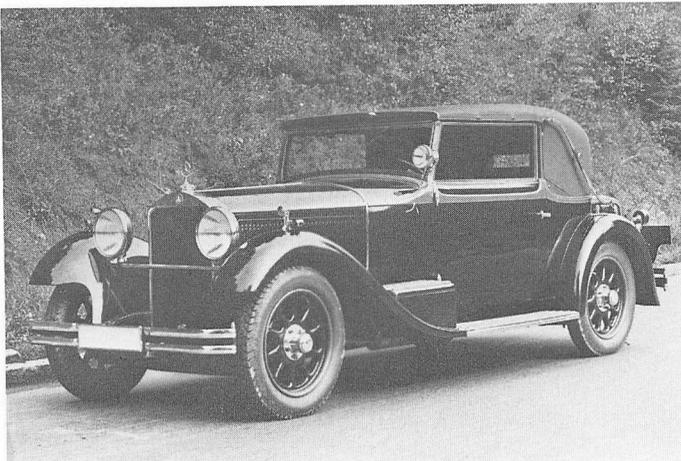




Mercedes-Benz Typ Mannheim 350 Pullman-Limousine 1929–1930



Mercedes-Benz Typ Mannheim 350 Cabriolet D 1929–1930



Mercedes-Benz Typ Mannheim 370 K Cabriolet C 1931–1933

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrstellgewicht  
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

Fahrgestell  
Tourenwagen 4 Türen  
Limousine 4 Türen

**Mercedes-Benz 12/55 PS  
Typ 300 (W 03)  
1926 – 1927**

**Mercedes-Benz 12/55 PS  
Typ 300 (W 04)  
1927 – 1928**

**Mercedes-Benz 12/55 PS  
Typ 320 (W 04)  
1928 – 1929**

**Mercedes-Benz 14/60 PS  
Typ 350 (W 05)  
1929 – 1930**

Daimler-Benz M 7456  
6 (Reihe)  
74 x 115 mm  
2968 ccm  
55 PS bei 3500 U/min  
16,3 mkg bei 1200 U/min  
1:5,0  
1 Flachstromvergaser  
Zenith HKG  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
4  
Pumpe, Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
Magnetzündler  
12 V 40 Ah (unter Boden)  
80 W  
1,2 PS

Daimler-Benz M 03  
6 (Reihe)  
76 x 110 mm  
3030 ccm  
55 PS bei 3200 U/min  
14,3 mkg bei 1280 U/min  
1:5,1  
1 Flachstromvergaser  
Zenith 36 HK Mod. TD  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
7  
Pumpe, Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
Magnetzündler  
12 V 40 Ah (unter Boden)  
80 W  
1,2 PS

Daimler-Benz M 04  
6 (Reihe)  
76 x 115 mm  
3131 ccm  
55 PS bei 3200 U/min  
16,5 mkg bei 1200 U/min  
1:5,0  
1 Flachstromvergaser  
Zenith 36 HK Mod. TS  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
7  
Pumpe, Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
Batterie  
12 V 40 Ah (unter Boden)  
90 W  
1,2 PS

Daimler-Benz M 09  
6 (Reihe)  
80 x 115 mm  
3444 ccm  
60 PS bei 3200 U/min  
1:5,0  
1 Flachstromvergaser  
Zenith  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
7  
Pumpe, Wasser  
Druckumlauf, 8 Liter Öl  
Batterie  
12 V 60 Ah (unter Boden)  
90 W  
1,2 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Mehrscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang

I. 3,85  
II. 2,29  
III. 1,58  
IV. 1,00  
5,40

I. 3,85  
II. 2,29  
III. 1,58  
IV. 1,00  
4,80

I. 3,85  
II. 2,29  
III. 1,58  
IV. 1,00  
5,80 oder 5,40

I. 3,85  
II. 2,25  
III. 1,40  
IV. 1,00  
5,40 oder 5,00 (Flachland)

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Unterslung-Halbfedern  
Schraubenspindel, rechts oder links  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3430 mm  
1420/1420 mm  
4650 x 1760 x 1920 mm  
Holz-, Stahl- oder Drahtspeichen  
32 x 6,00 oder 32 x 6,20 Niederdruck  
13,8 Meter  
1250 kg  
Tourenwagen 1800 kg  
Pullman-Limousine 1980 kg  
Tourenwagen 2550 kg  
Pullman-Limousine 2750 kg

100 km/h  
17 Liter  
60 Liter (im Heck)

108 km/h  
18 Liter  
60 Liter (im Heck)

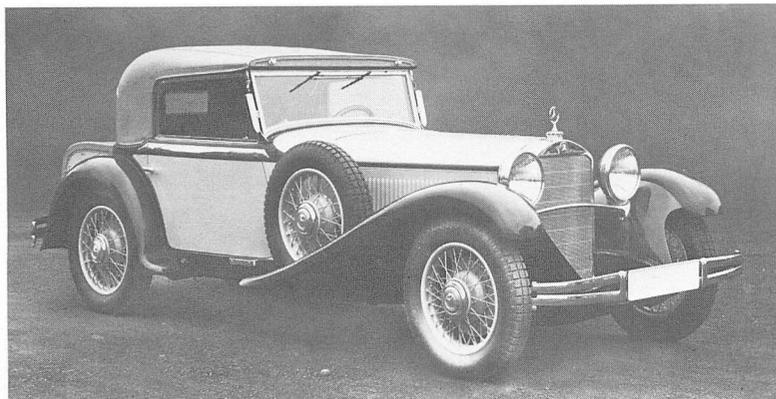
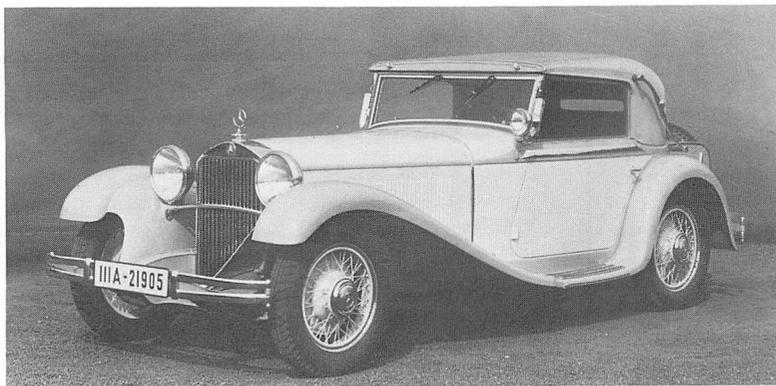
100 km/h  
18 Liter  
85 Liter (im Heck)

100 km/h  
18 Liter  
85 Liter (im Heck)

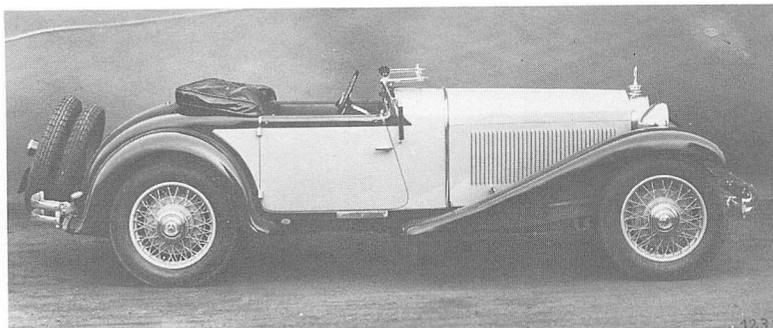
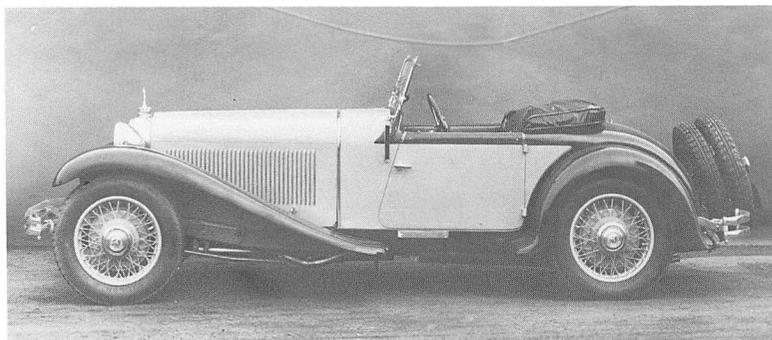
RM 9500,-  
RM 11 800,-  
RM 13 800,-

RM 9500,-  
RM 11 800,-  
RM 13 800,-

RM 10250,-



Mercedes-Benz Typ Mannheim 370 S Sport-Cabriolet 1931-1933



Mercedes-Benz Typ Mannheim 370 S Sport-Roadster 1931-1933

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

**Preise**

**Mercedes-Benz 14/60 PS**  
**Typ Mannheim 350 (W 10)**  
**1929–1930**

**Mercedes-Benz 15/75 PS**  
**Typ Mannheim 370 (W 10)**  
**1929 – 1934**

**Mercedes-Benz 15/75 PS**  
**Typ Mannheim 370 K (WK 10)**  
**1930–1933**

**Mercedes-Benz 15/78 PS**  
**Typ Mannheim 370 S (WS 10)**  
**1930–1933**

Daimler-Benz M 10  
 6 (Reihe)  
 80 x 115 mm  
 3444 ccm  
 60 PS bei 3200 U/min  
 1 : 5,2  
 1 Flachstromvergaser  
 Zenith 39 HK Mod. TD  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 7  
 Pumpe 18 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 8 Liter Öl  
 12 V 60 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
 Mehrscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang  
 I. 3,25  
 II. 1,65  
 III. 1,00  
 5,10

U-Profil-Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schraubenspindel  
 Mechanisch, 4 Räder

Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3200 mm  
 1420/1420 mm  
 4900 x 1710 x 1780 mm  
 Stahl- oder Drahtspeichen  
 5,50 x 20  
 13 Meter

Tourenwagen 1550 kg  
 Limousine 1650 kg  
 Tourenwagen 2500 kg  
 Limousine 2650 kg  
 100 km/h  
 20 Liter  
 85 Liter (im Heck)

**1929**

Tourenw. 4 Sitze RM 11 000,-  
 Tourenw. 6 Sitze RM 11 500,-  
 Pullm. Limousine RM 12 900,-  
 Cabriolet D RM 15 000,-

Daimler-Benz M 10 II  
 6 (Reihe)  
 82,5 x 115 mm  
 3663 ccm  
 75 PS bei 3200 U/min  
 1 : 5,0 bzw. (ab 1933) 5,5  
 1 Flachstromvergaser  
 Zenith 39 HK Mod. TD oder Solex 40 MOHRT  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 7  
 Pumpe, 18 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 8 Liter Öl  
 12 V 60 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang oder 4 Gang  
 I. 3,23  
 II. 1,52  
 III. 1,00  
 (IV. 0,76)  
 5,66, mit Schnellgang 5,10

U-Profil-Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schraubenspindel  
 Mechanisch mit Saugluft-  
 unterstützung  
 (Bosch-Dewandre), 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3200 mm  
 1420/1420 mm  
 4900 x 1710 x 1780 mm  
 Stahl- oder Drahtspeichen  
 6,00–20 oder Aero 6,50–18  
 12,6 Meter  
 1260 kg

Tourenwagen 1680 kg  
 Limousine 1760 kg  
 Tourenwagen 2280 kg  
 Limousine 2360 kg  
 100 km/h  
 18,5 Liter  
 70 Liter (im Heck)

**1929**

Tourenw. 4 Sitze RM 11 000,-  
 Tourenw. 6 Sitze RM 11 500,-  
 Pullm. Limousine RM 12 900,-  
 Cabriolet D RM 15 000,-

**1931 – 1933**

Pullm. Limousine RM 10 800,-  
 Tourenw. 6 Sitze RM 12 500,-  
 Cabriolet D RM 13 600,-

Schnellgang + RM 1200,-

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang  
 I. 3,23  
 II. 1,52  
 III. 1,00  
 IV. 0,76  
 5,30

U-Profil-Preßstahl-Rahmen

starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schraubenspindel  
 Mechanisch mit Saugluft-  
 unterstützung  
 (Bosch-Dewandre), 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

3025 mm  
 1420/1420 mm  
 4650 x 1740 x 1780 mm  
 Drahtspeichen  
 6,50–20  
 12,4 Meter  
 1175 kg

Cabriolet C 1575 kg  
 Cabriolet C 2120 kg  
 105 km/h  
 18,5 Liter  
 70 Liter (im Heck)

**1931 – 1933**

Cabriolet C RM 13 500,-

Daimler-Benz MS 10  
 6 (Reihe)  
 82,5x115 mm  
 3663 ccm  
 78 PS bei 3400 U/min  
 1 : 5,5 bzw. (1933) 5,75  
 2 Flachstromvergaser  
 Solex 35 MOHLT  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 7  
 Pumpe, 18 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 8 Liter Öl  
 12 V 60 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang  
 I. 3,23  
 II. 1,52  
 III. 1,00  
 IV. 0,76  
 4,90

U-Profil-Preßstahl-

Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schraubenspindel  
 Mechanisch mit Saugluft-  
 unterstützung  
 (Bosch-Dewandre), 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

2850 mm  
 1420/1420 mm  
 4480 x 1730 x 1480 mm  
 Drahtspeichen  
 5,50–18  
 12 Meter  
 1100 kg

Roadster 1500 kg  
 Cabriolet 1550 kg  
 Roadster 1900 kg  
 Cabriolet 1950 kg  
 115 km/h  
 18,5 Liter  
 70 Liter (im Heck)

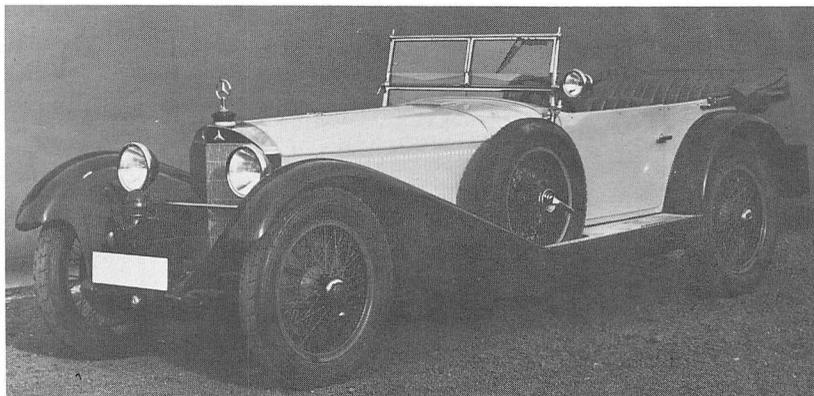
**1931 – 1933**

Sport-Roadster RM 10 800,-  
 Sport-Cabriolet RM 11 800,-

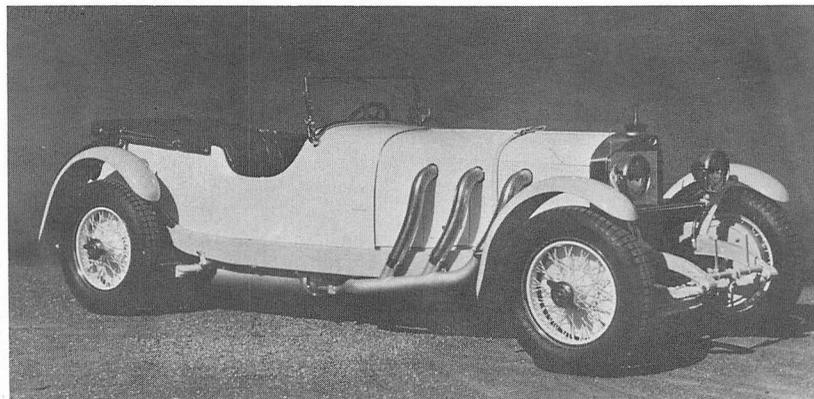
## Mercedes-Benz Modell S, SS, SSK, SSKL (1926–1934)

Diese berühmte Typenreihe basierte auf dem Modell K und unterschied sich von diesem zunächst hauptsächlich durch den noch größeren Motor sowie vor allem durch die niedrige Bauart. Die mächtigen Kompressor-Boliden hatten Ferdinand Porsche offensichtlich besonders am Herzen gelegen, und so blieben sie das dem Publikum bekannteste Ergebnis seiner Tätigkeit bei Daimler-Benz. Nachfolger Nibel leitete vom SSK (Super-Sport kurz) den SSKL (Super-Sport kurz leicht) ab, der zum erfolgreichsten Rennsportwagen jener Jahre wurde. Insgesamt sind vom Modell S und seinen Abkömmlingen nur 374 Wagen gebaut worden, die dem Werk sicherlich keinen nennenswerten Geldgewinn brachten. Doch ihre Käufer waren oft genug prominente Leute rund um die Welt, was für den internationalen Ruf der Marke eine unschätzbare Wertsteigerung bedeutete.

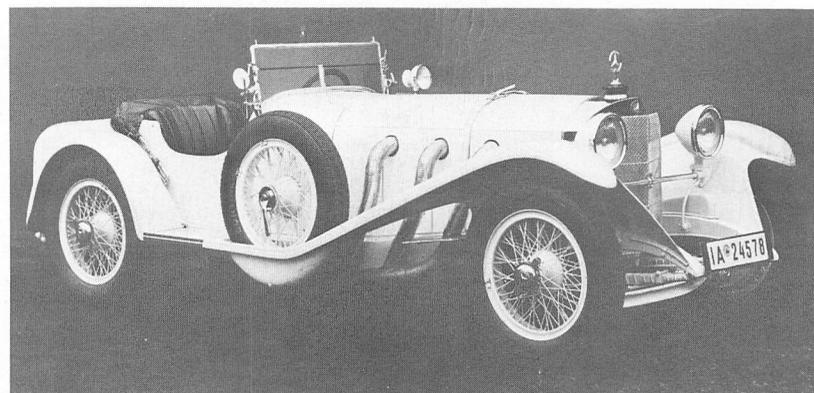
Mercedes-Benz  
Modell S  
Tourenwagen  
1926–1927

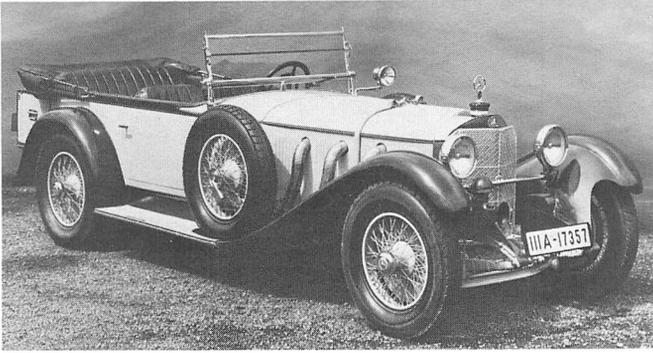


Mercedes-Benz  
Modell SS  
Sport-Viersitzer  
1928–1929



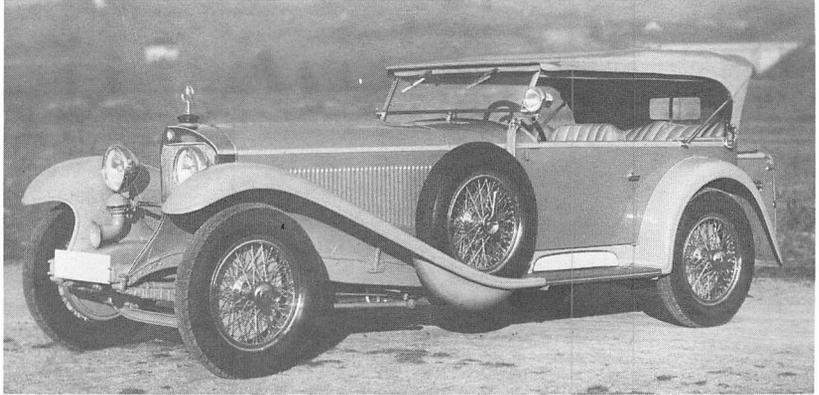
Mercedes-Benz  
Modell SSK  
Sport-Zweisitzer  
1928–1929



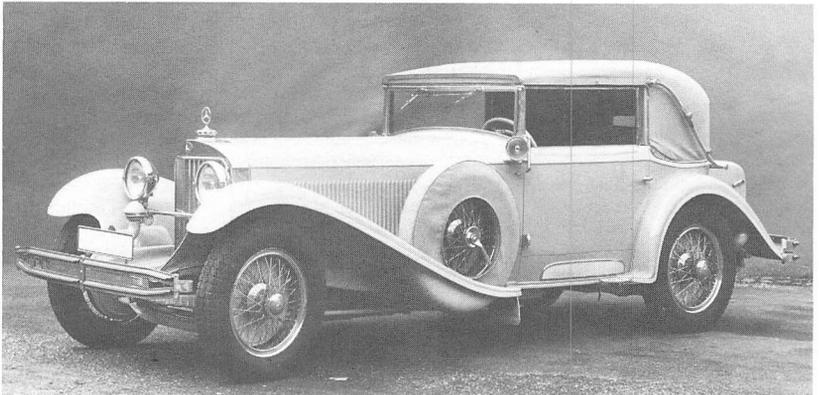


Mercedes-Benz  
Modell S  
Tourenwagen  
1929-1930

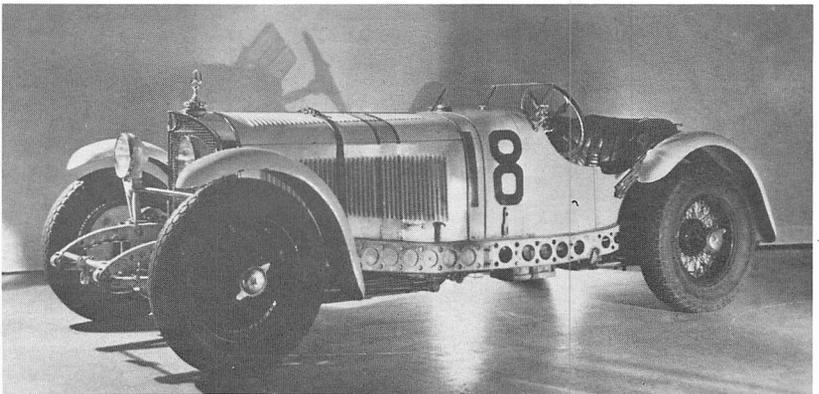
Mercedes-Benz  
Modell SS  
Tourenwagen  
1930-1931



Mercedes-Benz  
Modell SS  
Cabriolet C  
1929-1930



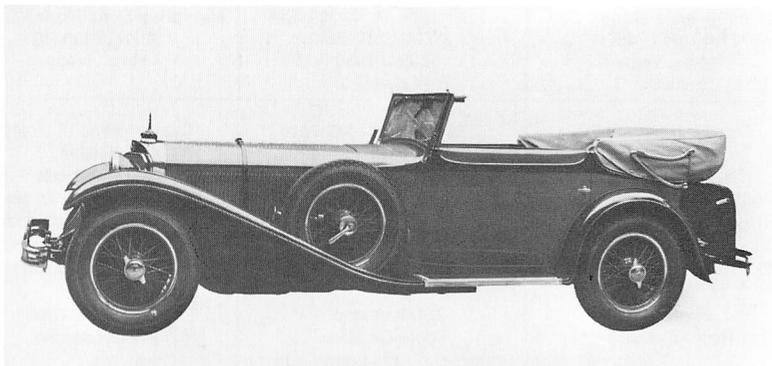
Mercedes-Benz  
Modell SSKL  
Sport-Zweisitzer  
1929-1932



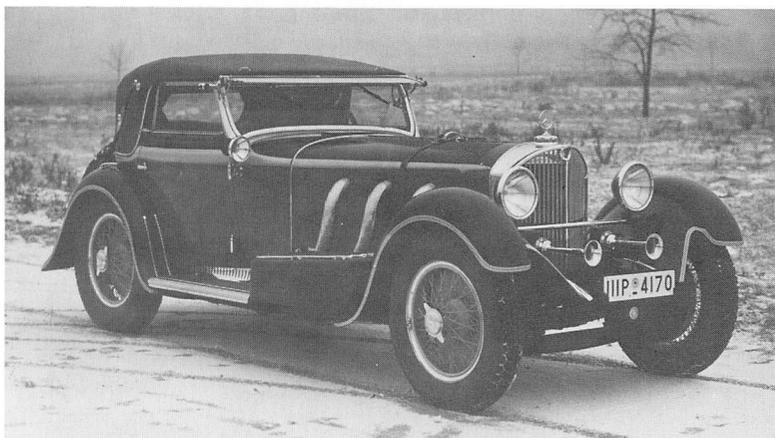
| Mercedes-Benz Modell S<br>26/120/180 PS<br>1926 – 1927  | Mercedes-Benz Modell S<br>26/170/225 PS<br>1928 – 1930  | Mercedes-Benz Modell SS<br>27/160/200 PS<br>1928 – 1930  | Mercedes-Benz-Modell SS<br>27/170/225 PS<br>1928 – 1934   |
|---|---|--|---|
| <p>Daimler-Benz M 9856<br/>6 (Reihe)<br/>98 x 130 mm<br/>6800 ccm</p> <p>120 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>180 PS bei 3000 U/min<br/>44 mkg bei 1850 U/min<br/>1:4,7</p> <p>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>Magnetzünder</p> <p>12 V 60 Ah<br/>1,2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Mehrscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 3,15<br/>II. 1,81<br/>III. 1,21<br/>IV. 1,00<br/>2,50 oder 2,76 oder 3,09</p> | <p>Daimler Benz M 06<br/>6 (Reihe)<br/>98 x 150 mm<br/>6800 ccm</p> <p>170 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>225 PS bei 3200 U/min<br/>46,2 mkg bei 1900 U/min<br/>1:6,2</p> <p>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>Doppelzündung (kombinierte<br/>Magnet- und Batteriezündung<br/>mit 2 Zündkerzen je Zylinder)</p> <p>12 V 60 Ah<br/>130 W<br/>1,2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Mehrscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 2,75<br/>II. 1,55<br/>III. 1,12<br/>IV. 1,00<br/>2,50 oder 2,76 oder 3,09</p> | <p>Daimler-Benz M 1156 S<br/>6 (Reihe)<br/>100 x 150 mm<br/>7065 (Steuer 7020) ccm</p> <p>160 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>200 PS bei 3300 U/min<br/>45,9 mkg bei 1920 U/min<br/>1:5,2</p> <p>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>Doppelzündung (kombinierte<br/>Magnet- und Batteriezündung<br/>mit 2 Zündkerzen je Zylinder)</p> <p>12 V 60 Ah<br/>130 W<br/>1,2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Mehrscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 2,75<br/>II. 1,55<br/>III. 1,12<br/>IV. 1,00<br/>2,50 oder 2,76 oder 3,09</p> | <p>Daimler-Benz M 06<br/>6 (Reihe)<br/>100 x 150 mm<br/>7065 (Steuer 7020) ccm</p> <p>170 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>225 PS bei 3300 U/min<br/>46,2 mkg bei 1900 U/min<br/>1:6,2</p> <p>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>Doppelzündung (kombinierte<br/>Magnet- und Batteriezündung<br/>mit 2 Zündkerzen je Zylinder)</p> <p>12 V 60 Ah<br/>130 W<br/>1,2 oder 1,5 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Mehrscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 2,75<br/>II. 1,55<br/>III. 1,12<br/>IV. 1,00<br/>2,48 oder 2,55</p> |
| <p>1 Mercedes-Benz Dreidüsen-Flachstromvergaser mit Ringschwimmer<br/>Hängend<br/>Obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb durch Königswelle und Kegelräder<br/>4<br/>Pumpe, 24 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 8 Liter Öl</p>  |   |  |   |
| <p>U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts oder links</p>   |   |  |   |
| <p>Mechanisch mit Saugluft-<br/>unterstützung (Bosch-<br/>Dewandre), 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3400 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4700 – 5000 x 1700 x 1800 mm<br/>Drahtspeichen<br/>30 x 5,00 Hochdruck<br/>13,6 Meter<br/>1550 kg<br/>Tourenwagen 1900 kg<br/>Cabriolet 2000 kg<br/>Tourenwagen 2500 kg<br/>Cabriolet 2600 kg<br/>H'Achse 2,76: 178 km/h</p> <p>26 Liter<br/>120 Liter (im Heck)</p>                          | <p>Mechanisch, Servohilfe<br/>4 Räder</p> <p>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3400 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4700 – 5000 x 1700 x 1750 mm<br/>Drahtspeichen<br/>6,50–20 Niederdruck<br/>14,5 Meter<br/>1600 kg<br/>Tourenwagen 1950 kg<br/>Cabriolet 2050 kg<br/>Tourenwagen 2500 kg<br/>Cabriolet 2600 kg<br/>H'Achse 2,48: 190 km/h</p> <p>27 Liter<br/>130 Liter (im Heck)</p>  | <p>Mechanisch, Servohilfe<br/>4 Räder</p> <p>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3400 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4700 – 5000 x 1700 x 1750 mm<br/>Drahtspeichen<br/>6,50–20 Niederdruck<br/>14,5 Meter<br/>1600 kg<br/>Tourenwagen 1950 kg<br/>Cabriolet 2050 kg<br/>Tourenwagen 2500 kg<br/>Cabriolet 2600 kg<br/>H'Achse 2,76: 185 km/h</p> <p>27 Liter<br/>130 Liter (im Heck)</p>   | <p>Mechanisch, Servohilfe<br/>4 Räder</p> <p>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3400 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4700 – 5000 x 1700 x 1750 mm<br/>Drahtspeichen<br/>6,50–20 Niederdruck<br/>14,5 Meter<br/>1650 kg<br/>Tourenwagen 2000 kg<br/>Cabriolet 2100 kg<br/>Tourenwagen 2500 kg<br/>Cabriolet 2600 kg<br/>H'Achse 2,48: 190 km/h</p> <p>27 Liter<br/>130 Liter (im Heck)</p>  |
| <p>Sport-Viersitzer RM 30 000,–</p>   | <p>Fahrgestell<br/>Sport-Viersitzer<br/>Cabriolet A<br/>Cabriolet C</p>   | <p>RM 31 000,–<br/>RM 35 000,–<br/>RM 42 000,–<br/>RM 44 000,–</p>   |   |

| Mercedes-Benz Modell SSK<br>27/170/225 PS<br>1928 – 1932   | Mercedes-Benz Modell SSK<br>27/180/250 PS<br>1929 – 1930  | Mercedes-Benz Modell SSKL<br>27/240/300 PS<br>1929 – 1932   |   |
|--|---|---|---|
| <p>Daimler-Benz M 06<br/>6 (Reihe)<br/>100 x 150 mm<br/>7065 (Steuer 7020) ccm<br/>170 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>225 PS bei 3300 U/min<br/>46,7 mkg bei 1900 U/min<br/>1:6<br/>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>1 Mercedes-Benz Dreidüsen-Flachstromvergaser mit Ringschwimmer<br/>Hängend<br/>Obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb durch Königswelle und Kegelräder<br/>4<br/>Pumpe, 24 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 8 Liter Öl<br/>Doppelzündung<br/>(Kombinierte Batterie- und Magnetzündung<br/>mit 2 Zündkerzen je Zylinder)<br/>12 V 60 Ah<br/>130 W<br/>1,5 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Vierscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang</p> <p>I. 2,75<br/>II. 1,55<br/>III. 1,12<br/>IV. 1,00</p> <p>2,76. Auf Wunsch auch 2,50 oder 3,09</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts oder links<br/>Mechanisch, Servohilfe<br/>4 Räder</p> <p>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> | <p>Daimler-Benz MS 06<br/>6 (Reihe)<br/>100 x 150 mm<br/>7065 (Steuer 7020) ccm<br/>180 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>250 PS bei 3300 U/min<br/>57,3 mkg bei 1900 U/min<br/>1:6<br/>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>2,76. Auf Wunsch auch 2,50 oder 3,09</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts oder links<br/>Mechanisch, Servohilfe<br/>4 Räder</p> <p>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> | <p>Daimler-Benz M 06 RS<br/>6 (Reihe)<br/>100 x 150 mm<br/>7065 (Steuer 7020) ccm<br/>240 PS bzw. (mit Kompressor)<br/>300 PS bei 3400 U/min<br/>70,2 mkg bei 2000 U/min<br/>1:7<br/>Zuschaltbares<br/>Roots-Gebläse</p> <p>verschieden</p> <p>verschieden</p>  | <p><b>Motor</b><br/>Zylinderzahl<br/>Bohrung x Hub<br/>Hubraum<br/>Leistung</p> <p>Drehmoment<br/>Verdichtung</p> <p>Vergaser<br/>Ventile</p> <p>Kurbelwellenlager<br/>Kühlung<br/>Schmierung<br/>Zündung</p> <p>Batterie<br/>Lichtmaschine<br/>Anlasser</p> <p><b>Kraftübertragung</b><br/>Kupplung<br/>Schaltung<br/>Getriebe<br/>Übersetzungen</p> <p>Antriebs-Übersetzung</p> <p><b>Fahrwerk</b><br/>Vorderradaufhängung<br/>Hinterradaufhängung<br/>Lenkung<br/>Fußbremse</p> <p>Handbremse<br/>Schmierung</p> |
| <p>2950 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4250 x 1700 x 1725 mm<br/>Drahtspeichen<br/>6,50–20 Niederdruck<br/>12,8 Meter<br/>1570 kg<br/>1700 kg</p> <p>2000 kg</p> <p>H'Achse 2,76: 188 km/h<br/>H'Achse 2,50: 192 km/h<br/>27 Liter<br/>130 Liter (im Heck)</p> <p>Fahrgestell<br/>Sport-Zweisitzer</p>  | <p>2950 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4250 x 1700 x 1725 mm<br/>Drahtspeichen<br/>6,50–20 Niederdruck<br/>12,8 Meter<br/>1570 kg<br/>1700 kg</p> <p>2000 kg</p> <p>H'Achse 2,76: 188 km/h<br/>H'Achse 2,50: 192 km/h<br/>27 Liter<br/>130 Liter (im Heck)</p> <p>RM 29000,-<br/>RM 33000,-</p>  | <p>2950 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4250 x 1700 x 1250 mm<br/>Drahtspeichen<br/>30 x 5,00 Hochdruck<br/>12,8 Meter</p> <p>1500 kg</p> <p>1750 kg</p> <p>max. 235 km/h</p> <p>27 bis 32 Liter<br/>130 Liter (im Heck)</p> <p>Rennsport-Zweisitzer<br/>RM 40000,-</p> | <p><b>Allgemeine Daten</b><br/>Radstand<br/>Spur vorn/hinten<br/>Gesamtmaße<br/>Räder<br/>Reifen<br/>Wendekreis<br/>Fahrgestellgewicht<br/>Wagengewicht</p> <p>Zuläss. Gesamtgewicht</p> <p>Höchstgeschwindigkeit</p> <p>Verbrauch/100 km<br/>Kraftstofftank</p> <p><b>Preise</b></p>   |

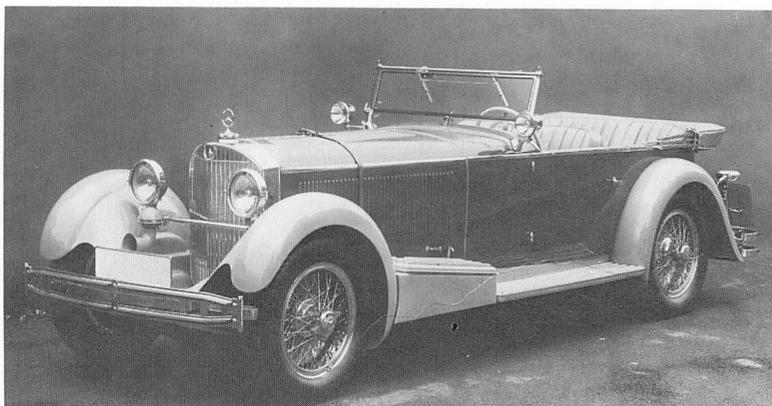
**Mercedes-Benz  
Modell SS  
Cabriolet C  
(Karosserie Reutter)  
1932**



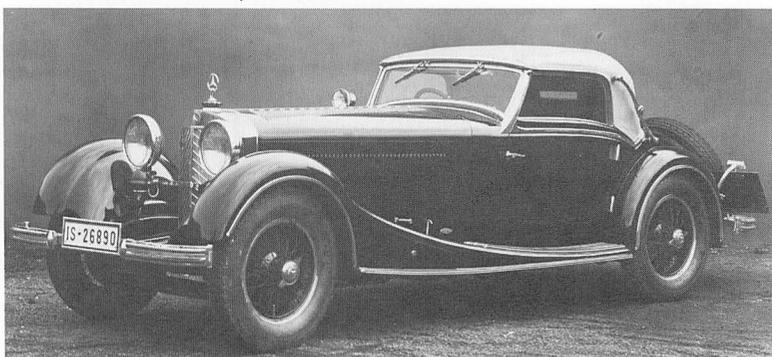
**Mercedes-Benz  
Modell SSK  
Sport-Cabriolet  
(Karosserie Papler)  
1931**



**Mercedes-Benz  
Modell SS  
Tourenwagen  
1931-1932**



**Mercedes-Benz  
Modell SS  
Sport-Cabriolet  
1933**



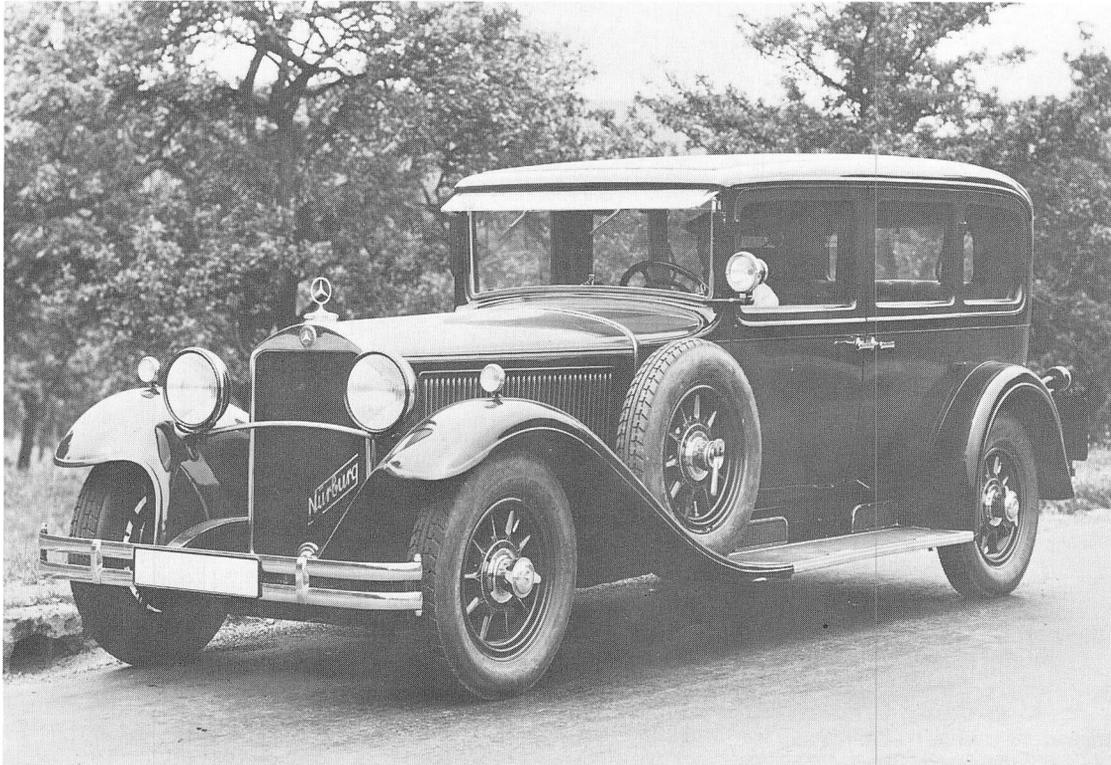
## Mercedes-Benz Typ Nürburg 460, 500 (1928–1933)

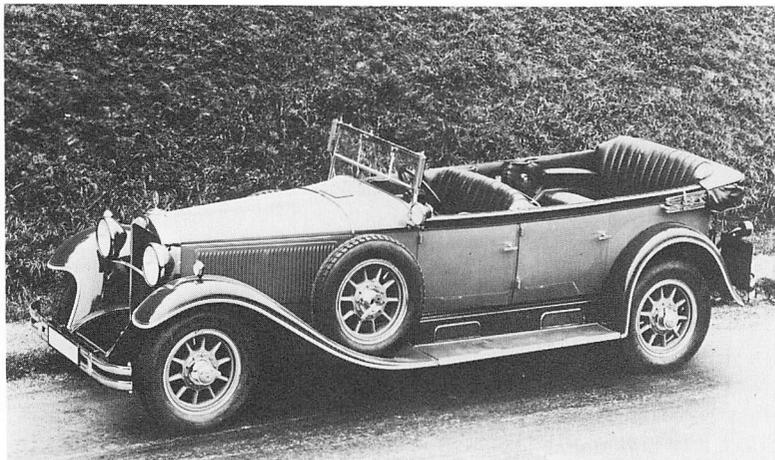
Damals wollte die Daimler-Motoren-Gesellschaft den neuen Achtzylinder-Wagen nicht haben, den Paul Daimler zu entwickeln gedachte. Man ließ ihn ziehen, ohne freilich zu ahnen, daß dieser sein Vorhaben anderweitig realisieren und der vom Vater gegründeten Firma eine durchschlagende Konkurrenz bereiten würde. Denn dies geschah mit dem Horch 8, der auf Antrieb den Luxuswagen-Markt in Deutschland eroberte, zumal die nunmehrige Daimler-Benz AG. zunächst keine direkte Alternative zu bieten hatte. So mußte Ferdinand Porsche in größter Eile für eine solche Alternative sorgen. Er entwickelte den Typ Nürburg, der zwei Jahre nach dem Horch 8 erschien, sich auch gut verkaufte, aber der Zwickauer Marke bis zu deren Untergang nie mehr die zahlenmäßige Führung in der oberen Klasse streitig machen konnte.

Der Mercedes-Benz Typ Nürburg war, wie auch Porsches Dreiliter-Wagen, ziemlich monströs geraten. Ein Jahr später (Herbst 1929) erhielt er andere, nun sehr elegante Proportionen, so daß er in dieser Hinsicht dem inzwischen ebenfalls modernisierten Horch 8 nicht nachstand. Doch obwohl der Nürburg technisch, vor allem in bezug auf den Motor, viel weniger anspruchsvoll gestaltet war, lag sein Preis beträchtlich über dem des Horch 8. Und weil dieser ebenfalls ein sehr gutes, ansehnliches und erstklassig verarbeitetes Auto darstellte, entschied sich für ihn die Mehrheit der angesprochenen Käufer.

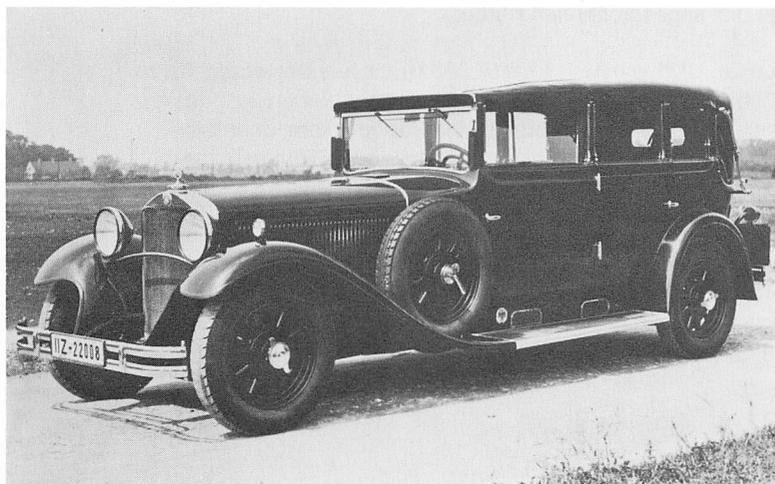
Dabei blieb es auch, seit der Nürburg ab 1931 wahlweise mit 5 Liter-Motor lieferbar wurde. In geringer Zahl baute man übrigens ab 1931 auch ein kurzes Fahrgestell Nürburg 460 K, das aber anscheinend nur für anderweitig bestellte Sonderaufbauten in Betracht kam, denn Sindelfinger Karosserien auf dem Fahrgestell 460 K sind nicht bekannt geworden. Hingegen gehörte 1932/33 auf dem normalen Fahrgestell ein Cabriolet C der Firma Gläser zum Verkaufsprogramm des Werks. Der Stil dieser an sich sehr schön gezeichneten Gläser-Karosse paßte aber interessanterweise viel besser zum Horch als zum Mercedes.

Mercedes-Benz 18/80 PS Typ Nürburg 460 Pullman-Limousine 1929–1931

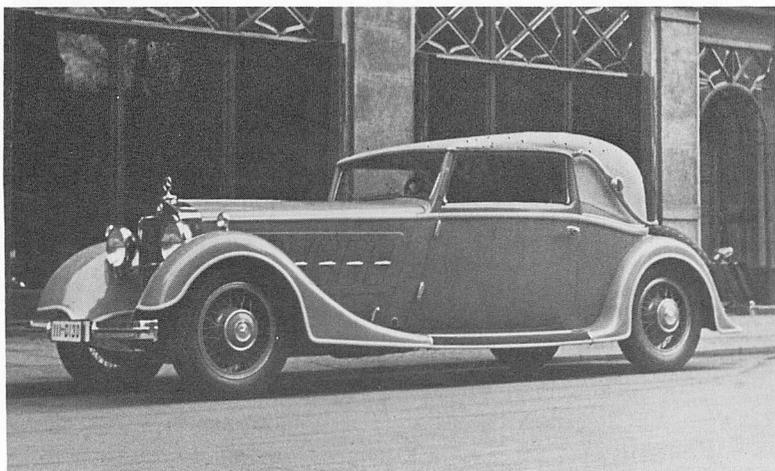




Mercedes-Benz 18/80 PS Typ Nürburg 460  
Tourenwagen 6 Sitze 1929–1933



Mercedes-Benz 18/80 PS Typ Nürburg 460  
Pullman-Cabriolet (Karosserie Reutter) 1930



Mercedes-Benz 18/80 PS Typ Nürburg 460  
Cabriolet C (Karosserie Gläser) 1932–1933

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße

Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

Fahrgestell  
Tourenwagen 6 Sitze  
Pullman-Limousine  
Cabriolet D (4 Türen)  
Cabriolet C (2 Fenster)  
Cabriolet F (6 Fenster)

**Mercedes-Benz 18/80 PS**  
**Typ Nürburg 460**  
**1928 – 1929**

**Mercedes-Benz 18/80 PS**  
**Typ Nürburg 460**  
**1929 – 1933**

**Mercedes-Benz 18/80 PS**  
**Typ Nürburg 460 K**  
**1931 – 1933**

**Mercedes-Benz 19/100 PS**  
**Typ Nürburg 500**  
**1931 – 1932**

Daimler-Benz M 08  
 8 Reihe  
 80 x 115 mm  
 4622 (Steuer 4592) ccm  
 80 PS bei 3400 U/min  
 24,2 mkg bei 1200 U/min  
 1 : 5  
 1 Zenith

Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 9

Pumpe, 26 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 10 Liter Öl  
 Batterie  
 12 V 60 Ah  
 90 W  
 1,5 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Mehrscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang  
 Ohne  
 I. 3,85  
 II. 2,30  
 III. 1,58  
 IV. 1,00

4,81 oder 5,00

U-Profil-Preßstahl-Rahmen

Daimler-Benz M 08  
 8 (Reihe)  
 80 x 115 mm  
 4622 (Steuer 4592) ccm  
 80 PS bei 3400 U/min  
 24,2 mkg bei 1200 U/min  
 1 : 5 bzw. (ab 1932) 5,75  
 1 Flachstromvergaser  
 Solex 40 MOHRT

Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 9

Pumpe, 26 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 10 Liter Öl  
 Batteriezündung oder auch Magnetzündung  
 12 V 60 bzw. (ab 1932) 75 Ah  
 90 bzw. (ab 1932) 100 W  
 1,5 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Mehrscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang + (auf Wunsch) Schnellgang

Ohne  
 I. 3,85  
 II. 2,30 (auch 3,14)  
 III. 1,58  
 IV. 1,00  
 (V. 0,70)  
 5,30 oder 5,77

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schraubenspindel

Mechanisch mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre), 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Zentral

Daimler-Benz M 08 II  
 8 (Reihe)  
 82,5 x 115 mm  
 4918 (Steuer 4884) ccm  
 100 PS bei 3100 U/min  
 25,8 mkg bei 1250 U/min  
 1 : 5 bzw. (ab 1932) 5,75  
 1 Doppel-Flachstromvergaser  
 Solex 35 MMOV

Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 9

Pumpe, 26 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 10 Liter Öl  
 Batterie  
 12 V 75 Ah  
 100 W  
 1,5 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang + Schnellgang

Ohne  
 I. 3,85  
 II. 2,30  
 III. 1,58  
 IV. 1,00  
 V. 0,76  
 5,30

3670 mm  
 1420/1420 mm  
 4890 (mit Koffer 5200) x  
 1760 x 1900 mm  
 Holzspeichen  
 32 x 6,50 Ballon  
 14,8 Meter  
 1550 kg  
 Pullman-Limousine 2150 kg  
 650 kg  
 100 km/h  
 25 Liter  
 90 Liter (im Heck)

RM 14 000,-  
 RM 15 000,-  
 RM 17 500,-

3670 mm  
 1485/1485 mm  
 5380 x 1820 x 1820 mm  
 Holzspeichen  
 6,50–20  
 14,8 Meter  
 1650 kg  
 Pullman-Limousine 2250 kg  
 650 kg  
 100 km/h  
 25 Liter  
 90 Liter (im Heck)

RM 14 000,-  
 RM 15 000,-  
 RM 17 500,-  
 RM 21 000,- (Karosserie Gläser)

Schnellgang + RM 1400,-

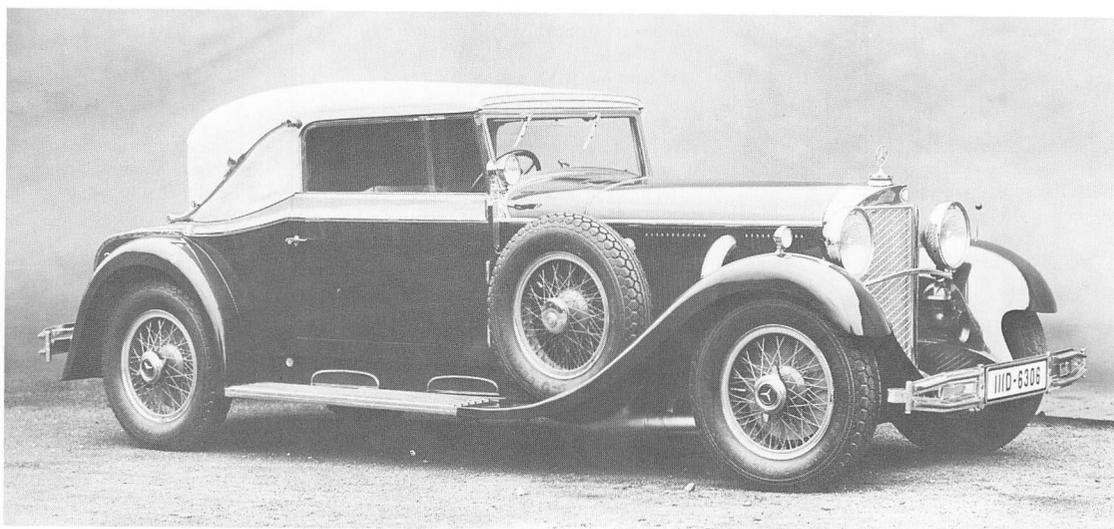
3430 mm  
 1485/1485 mm  
 5140 x 1820 x 1820 mm  
 Holzspeichen  
 6,50–20  
 1600 kg  
 Cabriolet 2050 kg  
 650 kg  
 100 km/h  
 25 Liter  
 90 Liter (im Heck)

3670 mm  
 1485/1485 mm  
 5380 x 1820 x 1820 mm  
 Holzspeichen  
 6,50–20  
 14,8 Meter  
 1700 kg  
 Pullman-Limousine 2300 kg  
 650 kg  
 110 km/h  
 25 Liter  
 90 Liter (im Heck)

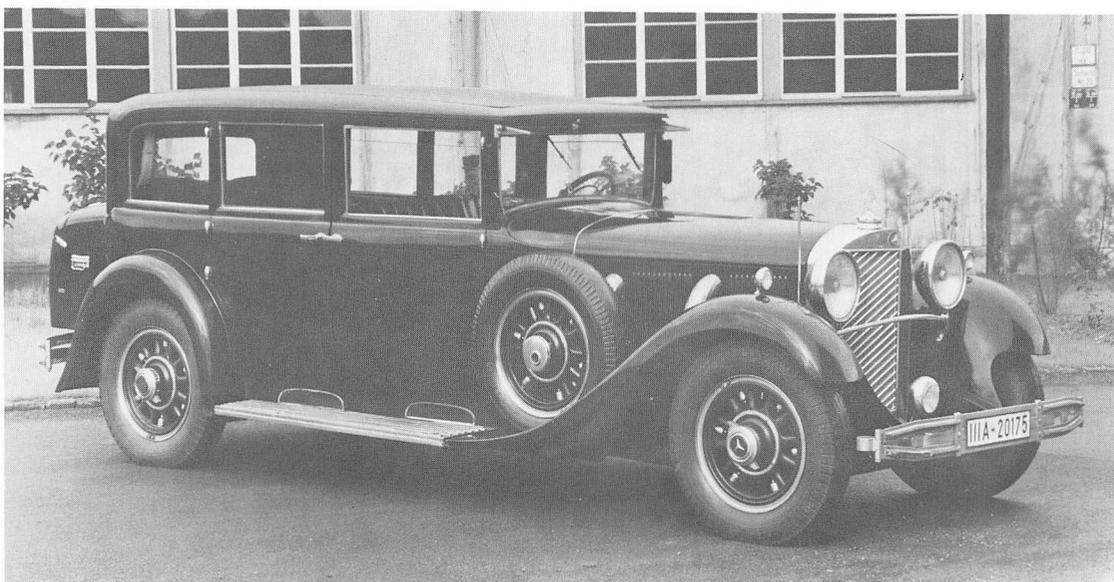
RM 12 500,-  
 RM 16 000,-  
 RM 17 500,-  
 RM 20 000,-  
 RM 20 500,-  
 RM 21 800,-

## Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« (1930–1938)

Als größten, schwersten und teuersten Typ ihres umfangreichen Personenwagen-Programms präsentierte Daimler-Benz im Jahre 1930 den »Großen Mercedes« mit 7,7 Liter Reihen-Achtzylindermotor, je nach Wunsch ohne oder mit Kompressor lieferbar. Dieses Automobil der Spitzenklasse war hauptsächlich dazu bestimmt, mit dem damals aufsehenerregenden Maybach »Zeppelin« Zwölfzylinder in Konkurrenz zu treten, der sowohl dem Typ Nürburg als auch dem immer noch angebotenen Typ 630 allzu leicht den Rang als absoluter deutscher Spitzenwagen hätte abnehmen können. Die Fachwelt freilich beurteilte den »Großen Mercedes« zunächst zurückhaltend, denn es enttäuschte einerseits seine absolut konservative Standardbauart, während man andererseits die Gediegenheit und Sorgfalt der gesamten Konstruktion sehr wohl anerkannte. Jedenfalls wurde der Typ 770 bald von den Staatsoberhäuptern vieler Länder bevorzugt. Ansonsten konnten sich ein Auto solchen Kalibers damals nur ganz wenige sehr reiche Leute leisten. So lief der »Große Mercedes« zwar nur in wenigen Exemplaren, aber zum Weltruf der Marke hat er gewiß viel beigetragen.



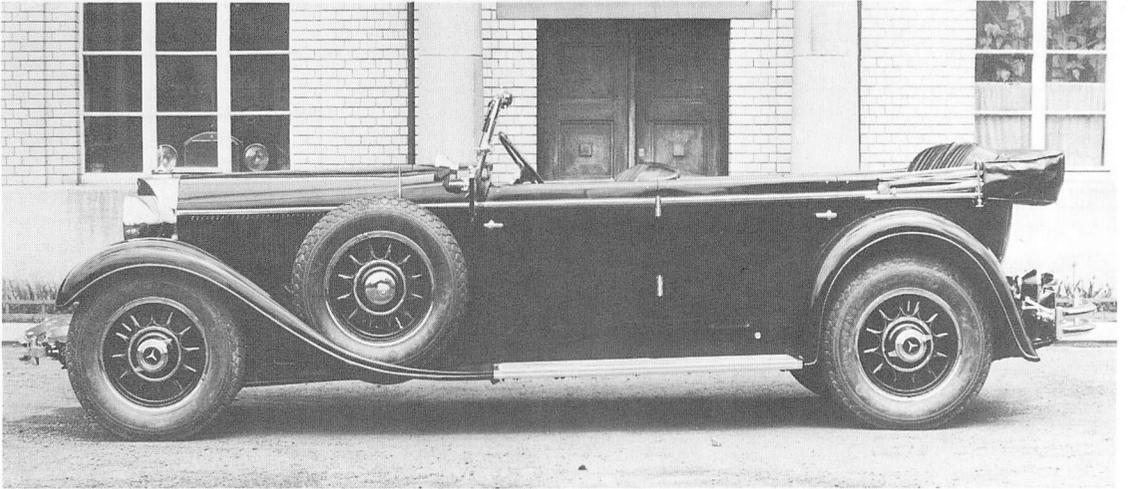
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Cabriolet C 1930–1931



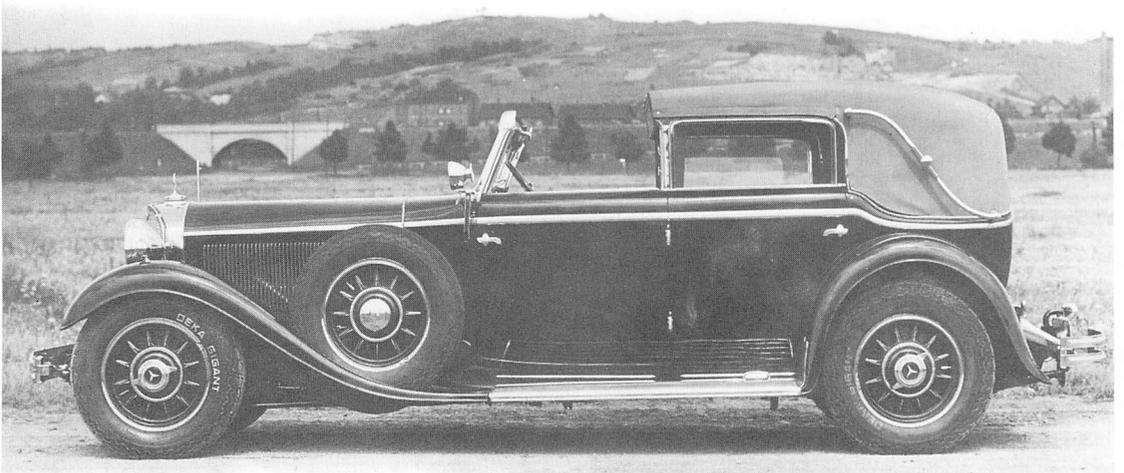
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Pullman-Limousine 1930–1933

**Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« (W 07)  
1930 – 1938**

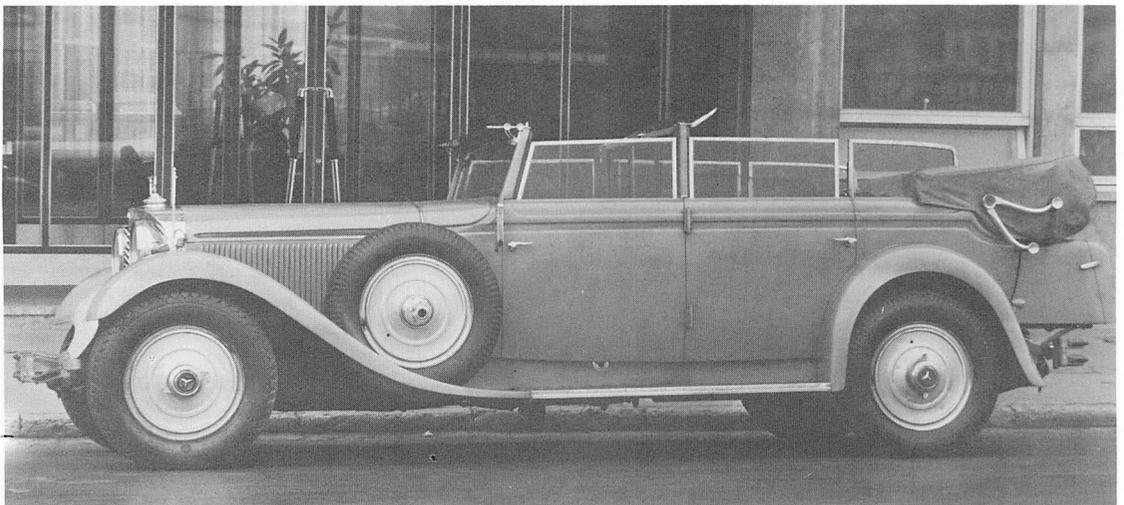
|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| <b>Motor</b>            | Daimler-Benz M 07  | Daimler-Benz M 07 K  |
| Zylinderzahl            | 8 (Reihe)  | 8 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 95 x 135 mm  | 95 x 135 mm  |
| Hubraum                 | 7655 ccm   | 7655 ccm   |
| Leistung                | 150 PS bei 2800 U/min  | 150 PS bzw. (mit Kompressor)<br>200 PS bei 2800 U/min  |
| Drehmoment              |  |  |
| Verdichtung             | 1:4,7  | 1:4,7<br>Zuschaltbares Roots-Gebläse   |
| Vergaser                | 1 Mercedes-Benz Dreidüsen-Spezialvergaser                                  |  |
| Ventile                 | Hängend  |  |
| Kurbelwellenlager       | Seitliche Nockenwelle  |  |
| Kühlung                 | Antrieb durch Stirnräder   |  |
| Schmierung              | 9  |  |
| Zündung                 | Pumpe, 32 Liter Wasser   |  |
| Batterie                | Druckumlauf, 9 Liter Öl  |  |
| Lichtmaschine           | Doppelzündung  |  |
| Anlasser                | (Kombinierte Batterie- und Magnetzündung<br>mit 2 Zündkerzen je Zylinder)  |  |
| <b>Kraftübertragung</b> | 12 V 75 Ah   |  |
| Kupplung                | 225 W  |  |
| Schaltung               | 2,8 PS   |  |
| Getriebe                | Antrieb auf Hinterräder  |  |
| Synchronisierung        | Zweischeibentrockenkupplung  |  |
| Übersetzungen           | Schalthebel Wagenmitte   |  |
| Antriebs-Übersetzung    | Schnellgang-Schaltung durch Hebel am Lenkrad                               |  |
| <b>Fahrwerk</b>         | 3 Gang + Schnellgang   |  |
| Vorderradaufhängung     | II – III und Schnellgang   |  |
| Hinterradaufhängung     | I. 2,73, II. 1,52, III. 1,00, Schnellgang 0,71 oder 0,76<br>4,50 oder 4,88 |  |
| Lenkung                 | U-Profil-Preßstahl-Rahmen mit Kreuzverstrebung                             |  |
| Fußbremse               | starr, Halbfedern  |  |
| Handbremse              | starr, Underslung-Halbfedern   |  |
| Schmierung              | Schraubenspindel   |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> | Mechanisch mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre), 4 Räder             |  |
| Radstand                | Mechanisch, Hinterräder  |  |
| Spur vorn/hinten        | Zentral  |  |
| Gesamtmaße              | 3750 mm  |  |
| Räder                   | 1500/1500 mm   |  |
| Reifen                  | 5600 x 1840 x 1830 mm  |  |
| Wendekreis              | Holz- oder Drahtspeichen   |  |
| Fahrgestellgewicht      | 7,00–20  |  |
| Wagengewicht            | 14,1 Meter   |  |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 1950 kg  |  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 150 km/h   | 160 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 29 Liter   | 30 Liter   |
| Kraftstofftank          | 120 Liter (im Heck)  | 120 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>           | Pullman-Limousine RM 38 000,-  | Pullman-Limousine RM 41 000,-<br>Tourenwagen 6 Sitze RM 42 000,-<br>Cabriolet C (2 Fenster) RM 44 500,-<br>Cabriolet B (4 Fenster) RM 47 500,-<br>Cabriolet D (4 Türen) RM 47 500,-<br>Cabriolet F (6 Sitze) RM 47 500,- |
|                         | Fahrgestell RM 29 500,-  | Fahrgestell RM 32 500,-  |



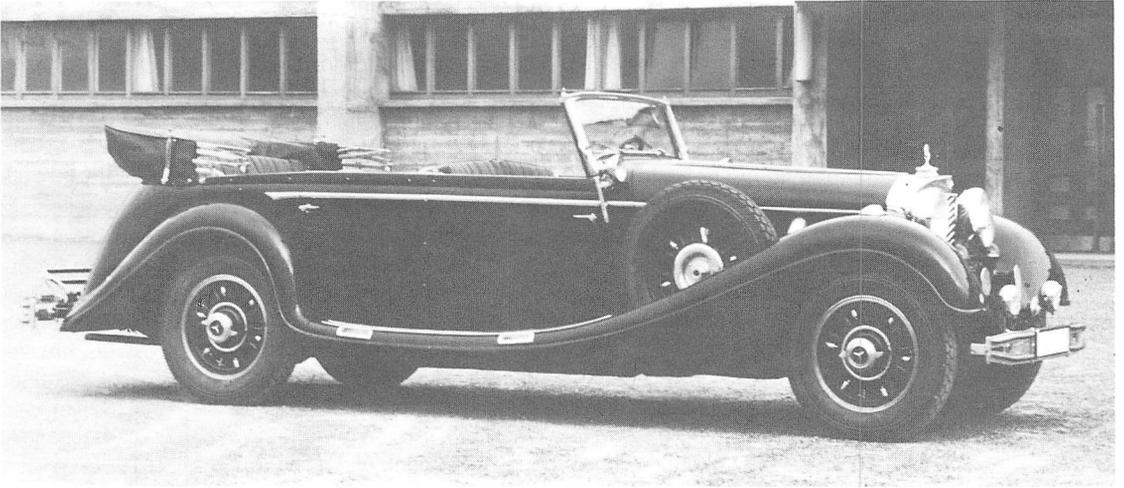
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Tourenwagen 6 Sitze 1930–1933



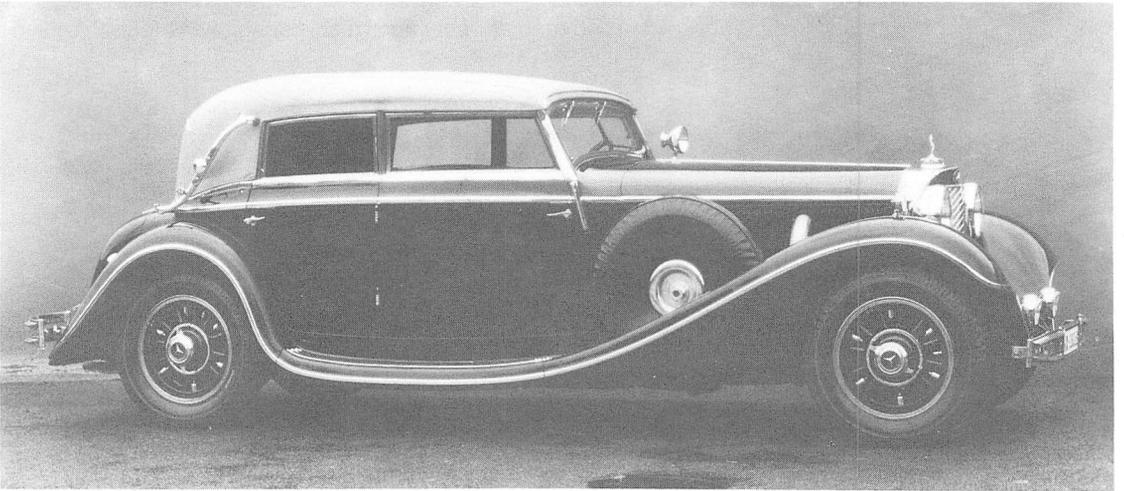
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Cabriolet D 1930–1931



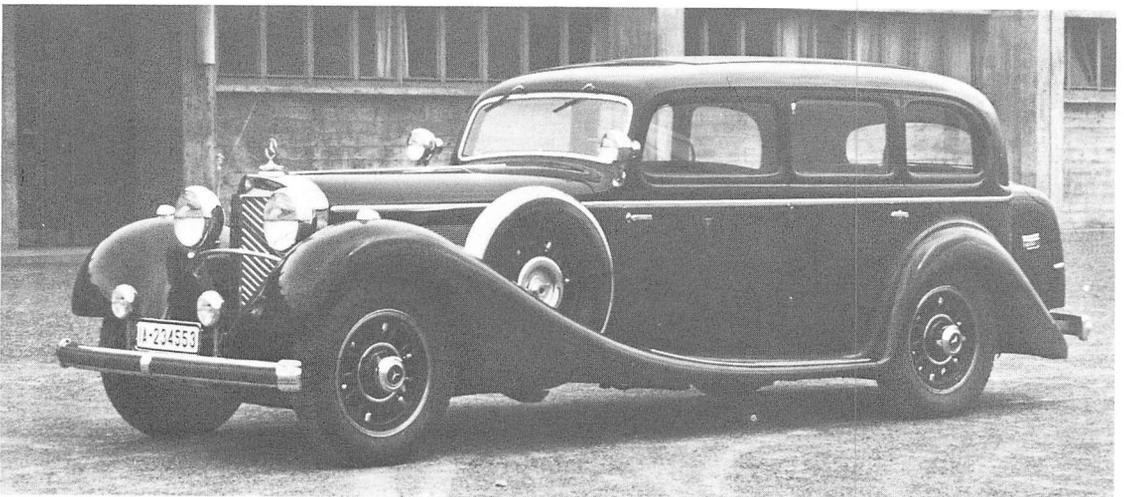
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Cabriolet F 1930  
(Wagen von Kaiser Wilhelm II. im holländischen Exil)



Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Tourenwagen 6 Sitze 1937



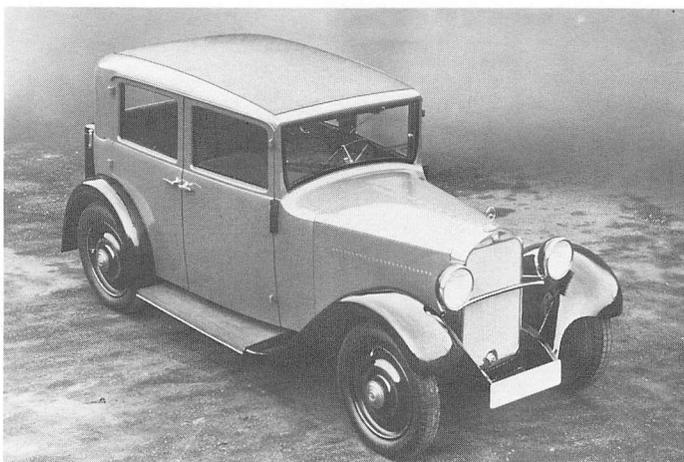
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Cabriolet D 1937



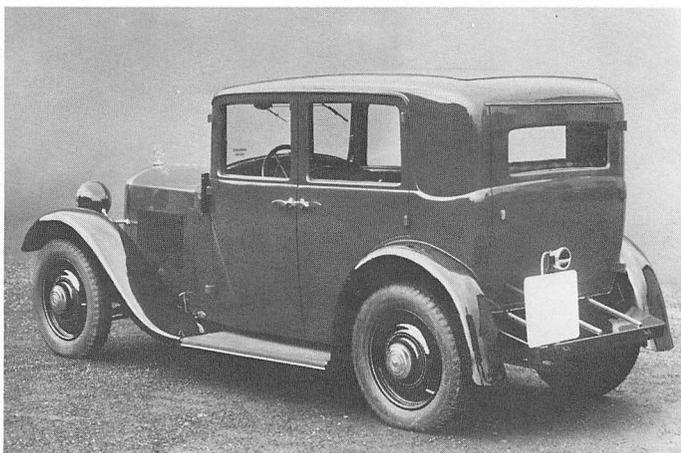
Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Pullman-Limousine 1937

## Mercedes-Benz Typ 170 (1931–1936)

Auf dem Pariser Salon im Oktober 1931 stellte Daimler-Benz den Typ 170 vor, der als wichtigste Neuerscheinung des Modelljahres 1932 weltweite Bewunderung fand. Im übrigen war dieser Wagen die bedeutendste Schöpfung des Chefkonstruktors Hans Nibel, dessen besonderes Interesse schon geraume Zeit den Möglichkeiten der unabhängigen, also achslosen Radaufhängung galt. Und so waren denn auch vornehmlich die »Schwingachsen« des Typs 170 dessen markantestes Merkmal. Sie brachten von nun an allen Automobilen von Mercedes den Ruf ein, generell über ungewöhnlich hervorragende Fahreigenschaften zu verfügen. Der 170, damals wohlgerne mit Sechszylindermotor, wurde zu einem großen Verkaufserfolg, zumal er sehr preisgünstig zur Verfügung stand. Der auffallend humane Preis hing übrigens mit einer weiteren Vorliebe Nibels zusammen, der nämlich stets danach strebte, seine Autos möglichst kompakt zu bauen. Daß der Typ 170 ein ganz glänzender Wurf war, mag man auch daraus ersehen, daß es während der sechsjährigen Produktionsdauer keinerlei nennenswerte Änderungen am Motor und am Fahrgestell gegeben hat. Auch die Karosserien bedurften nur geringfügiger Retuschen, um ihr zeitgemäßes Aussehen zu wahren. Ab 1935 wurde der Flachkühler durch einen Kühler mit flacher Keilform ersetzt. Vor allem aber wurde 1935 eine Zweitüren-Limousine eingeführt, die im Stil dem 170 V glich, aber nicht auf den kürzeren Radstand des Sechszylindertyps paßte. Doch der 170-Sechszylinder verlor sowieso rasch an Bedeutung, als der 170 V auf den Markt kam. Um die Jahresmitte 1936 ging die Produktion des sehr soliden und seriösen, aber auch recht behäbigen 170-Sechszylinder zu Ende.



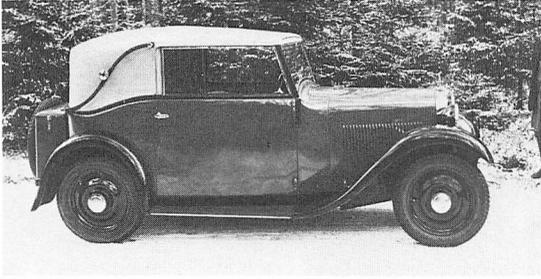
Mercedes-Benz  
Typ 170  
Limousine 4 Türen  
1931–1934



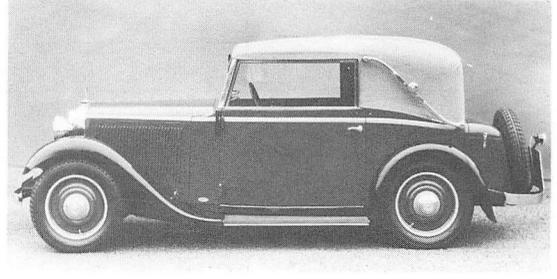
Mercedes-Benz  
Typ 170  
Combinationswagen  
1932–1934

**Mercedes-Benz Typ 170 (W 15)**  
1931 – 1936

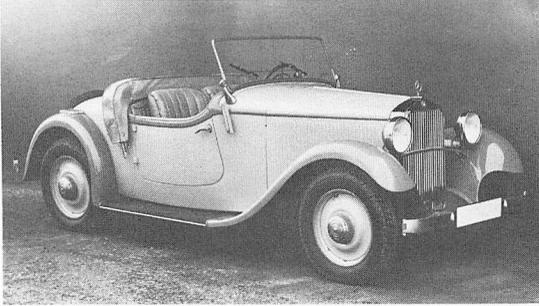
|  |   |             |                |
|--|---|-------------|----------------|
| <b>Motor</b>                           | Daimler-Benz M 15                                       |             |                |
| Zylinderzahl                           | 6 (Reihe)   |             |                |
| Bohrung x Hub                          | 65 x 85 mm  |             |                |
| Hubraum                                | 1692 (Steuer 1680) ccm                                  |             |                |
| Leistung                               | 32 PS bei 3200 U/min                                    |             |                |
| Verdichtung                            | 1 : 5,75  |             |                |
| Vergaser                               | 1 Steigstromvergaser Solex 30 FVST                      |             |                |
| Ventile                                | Seitlich stehend  |             |                |
| Kurbelwellenlager                      | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder         |             |                |
| Kühlung                                | 4   |             |                |
| Schmierung                             | Pumpe, 11 Liter Wasser                                  |             |                |
| Batterie                               | Druckumlauf, 5 Liter Öl                                 |             |                |
| Lichtmaschine                          | 6 V 75 Ah (unter Fahrersitz)                            |             |                |
| Anlasser                               | 60 W bzw. (ab 1933) 90 W                                |             |                |
|  | 0,6 PS  |             |                |
| <b>Kraftübertragung</b>                | Antrieb auf Hinterräder                                 |             |                |
| Kupplung                               | Einscheibentrockenkupplung                              |             |                |
| Schaltung                              | Schalthebel Wagenmitte                                  |             |                |
| Getriebe                               | 4 Gang (IV. = Schnellgang)                              |             |                |
| Synchronisierung                       | III – IV  |             |                |
| Übersetzungen                          | I. 3,33, II. 1,71, III. 1,00, IV. 0,73                  |             |                |
| Antriebs-Übersetzung                   | 6,11  |             |                |
| <b>Fahrwerk</b>                        | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen                         |             |                |
| Vorderradaufhängung                    | 1 Querlenker, 2 Querfedern                              |             |                |
| Hinterradaufhängung                    | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern                     |             |                |
| Lenkung                                | Schnecke  |             |                |
| Fußbremse                              | Hydraulisch, 4 Räder                                    |             |                |
| Handbremse                             | Mechanisch, Außenbandbremse vorn am Differentialgehäuse |             |                |
| Schmierung                             | Zentral   |             |                |
| <b>Allgemeine Daten</b>                |   |             |                |
| Radstand                               | 2600 mm   |             |                |
| Spur vorn/hinten                       | 1340/1340 mm  |             |                |
| Gesamtmaße                             | 3940 x 1630 x 1650 mm                                   |             |                |
| Räder                                  | Scheiben  |             |                |
| Reifen                                 | vorgestellt mit 4,75 – 18, Serie mit 5,25 – 17          |             |                |
| Wendekreis                             | 10 Meter  |             |                |
| Fahrgestellgewicht                     | 750 kg  |             |                |
| Wagengewicht                           | 1050 bis 1200 kg  |             |                |
| Zuläss. Gesamtgewicht                  | 1455 kg   |             |                |
| Höchstgeschwindigkeit                  | 90 km/h   |             |                |
| Verbrauch/100 km                       | 11 Liter  |             |                |
| Kraftstofftank                         | 33 Liter (im Motorraum)                                 |             |                |
| <b>Preise</b>                          | <b>1932/33</b>  | <b>1934</b> | <b>1935/36</b> |
| Limousine 2 Türen                      | –   | –           | RM 3950,–      |
| Limousine 4 Türen (Koffer freistehend) | RM 4400,–   | RM 4150,–   | –              |
| Limousine 4 Türen (Koffer angebaut)    | –   | RM 4400,–   | RM 3950,–      |
| Rolldach für Limousinen                | + RM 140,–  | + RM 140,–  | + RM 185,–     |
| Cabriolet C (Koffer freistehend)       | RM 5575,–   | RM 4975,–   | –              |
| Cabriolet C (Koffer angebaut)          | –   | RM 5575,–   | RM 4700,–      |
| Tourenwagen 2 Türen                    | –   | RM 5200,–   | RM 4800,–      |
| Tourenwagen »Sindelfingen« 2 Türen     | –   | RM 5400,–   | RM 4950,–      |
| Sport-Roadster 2 (2) Sitze             | RM 5500,–   | RM 5500,–   | RM 5100,–      |
| Sport-Cabriolet A 2/3 Sitze            | –   | RM 7000,–   | RM 6500,–      |
| Fahrgestell                            | RM 3800,–   | RM 3800,–   | RM 3600,–      |



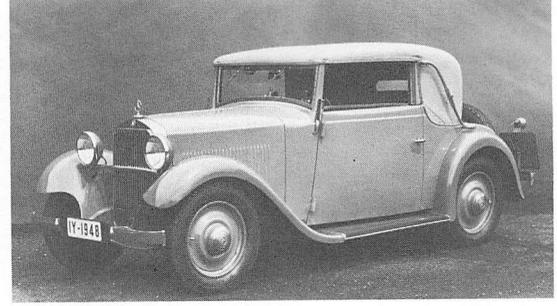
**Mercedes-Benz Typ 170  
Cabriolet C 1931-1934**



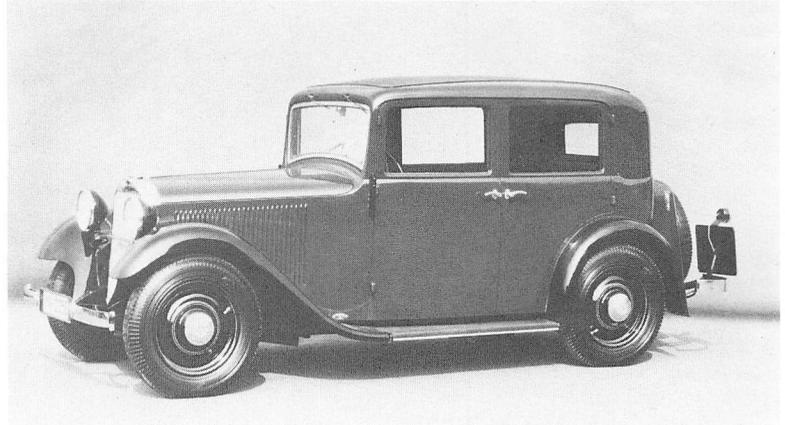
**Mercedes-Benz Typ 170  
Cabriolet C 1934**



**Mercedes-Benz Typ 170  
Sport-Roadster 1932-1934**

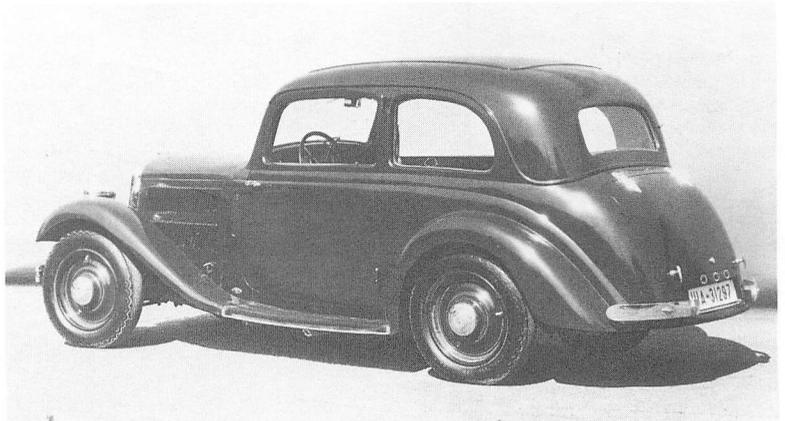


**Mercedes-Benz Typ 170  
Cabriolet A (Karosserie Reutter) 1932**



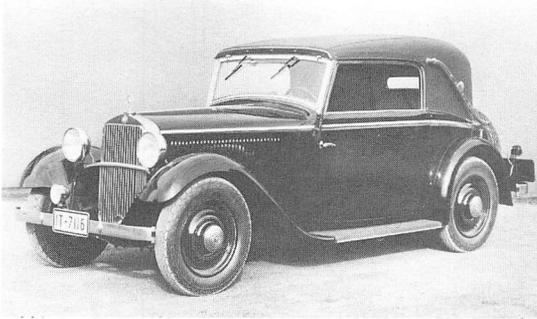
**Mercedes-Benz Typ 170  
Limousine 4 Türen 1935-1936**

**Mercedes-Benz Typ 170  
Limousine 2 Türen 1935-1936**

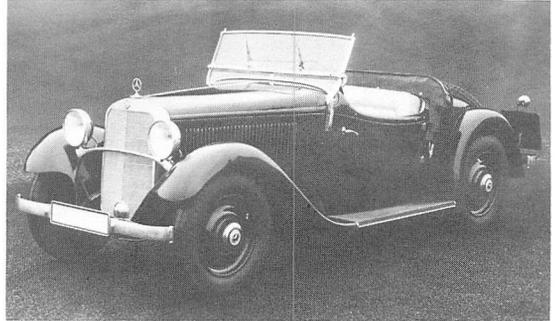


## Mercedes-Benz Typ 200 (1933–1936)

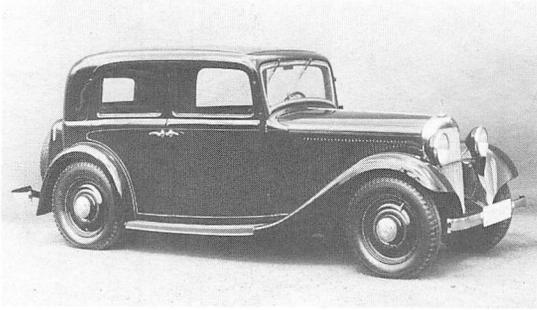
Der Typ 200 war in der ersten Ausführung mit dem Typ 170 näher verwandt als mit dem Typ Stuttgart, den er ablöste. Er besaß den gleichen, lediglich auf 2 Liter Inhalt aufgebohrten Motor wie der Typ 170. Fahrgestell und Karosserie stimmten weitgehend überein. Dieser Typ 200 war ein sehr liebenswerter Wagen, wirkte aber bei gleichem Preis kleiner als der Vorgänger-Typ Stuttgart, was mit der auch damals schon vorherrschenden Käufermentalität kaum in Einklang zu bringen war. Vor allem aber eignete sich der neue Typ 200 nicht als Taxi, weshalb es schon ab 1934 ein verlängertes Fahrgestell mit Sechssitzer-Aufbauten gab. Und wegen besagter Käufermentalität erschien 1935 auf dem langen Fahrgestell eine in der Form völlig neue Viersitzer-Limousine und entsprechende Viersitzer-Cabriolets, die sich bald größeren Zuspruchs erfreuten wie die Modelle auf dem kürzeren Fahrgestell. Natürlich dauerte es nicht lang, bis den Leuten für die großen Karosserien der Motor zu schwach erschien, weshalb Daimler zunächst wahlweise ab Juni 1936 zum 2,3 Liter-Motor überging.



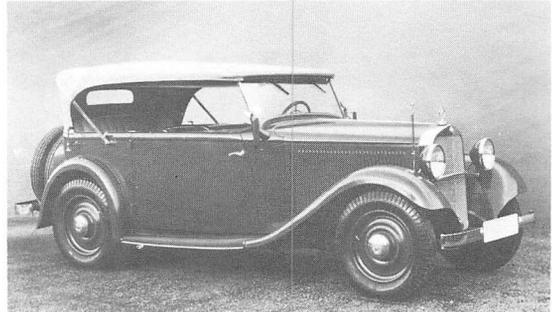
Mercedes-Benz Typ 200  
Cabriolet C 1933–1934



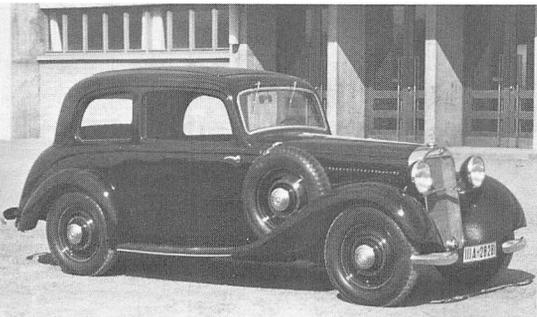
Mercedes-Benz Typ 200  
Sport-Roadster 1935–1936



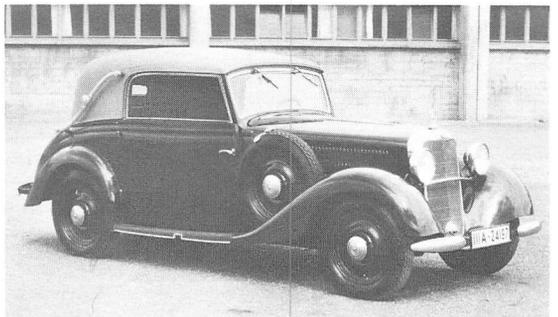
Mercedes-Benz Typ 200  
Limousine 4 Türen 1935–1936



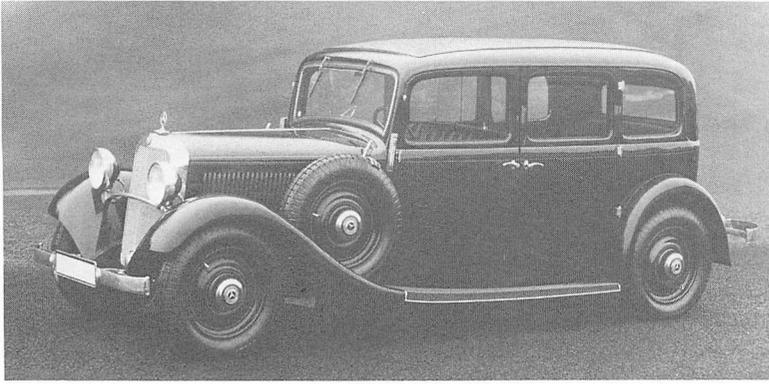
Mercedes-Benz Typ 200  
Tourenwagen 2 Türen 1935–1936



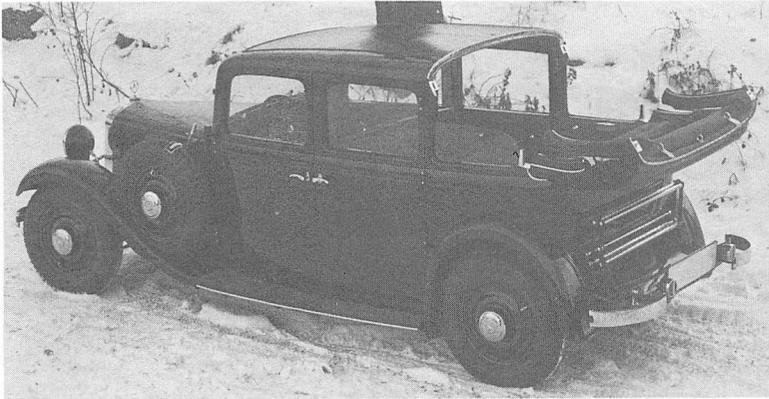
Mercedes-Benz Typ 200  
Limousine 2 Türen 1935–1936



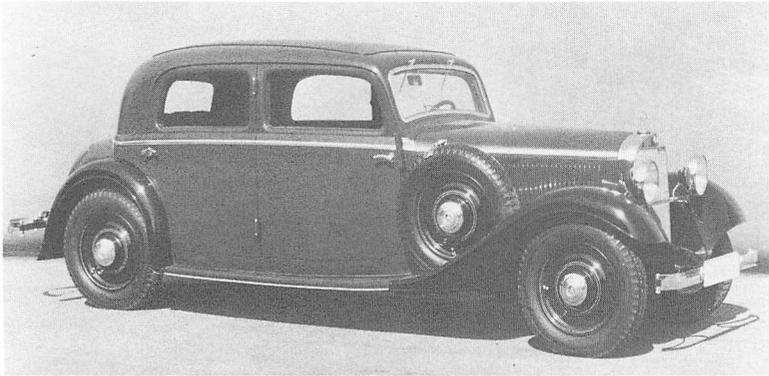
Mercedes-Benz Typ 200  
Cabriolet C 1935–1936



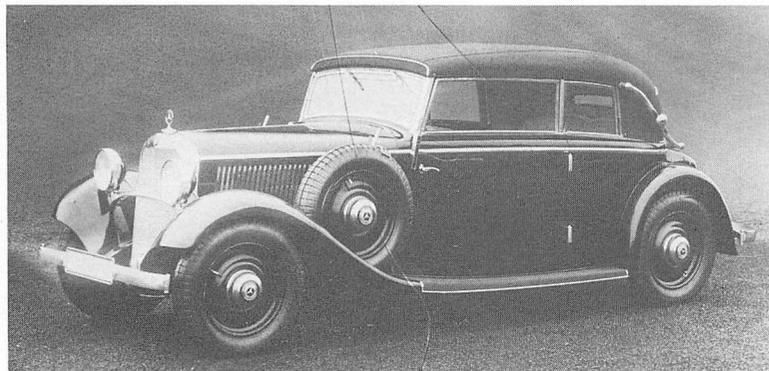
Mercedes-Benz Typ 200 lang  
Pullman-Limousine 1934–1936



Mercedes-Benz Typ 200 lang  
Landaulet 6 Sitze 1934–1936



Mercedes-Benz Typ 200 lang  
Limousine 4 Türen 1935–1936



Mercedes-Benz Typ 200 lang  
Cabriolet B 1935–1936



**Mercedes-Benz Typ 200 (W 21)**  
1933 – 1936

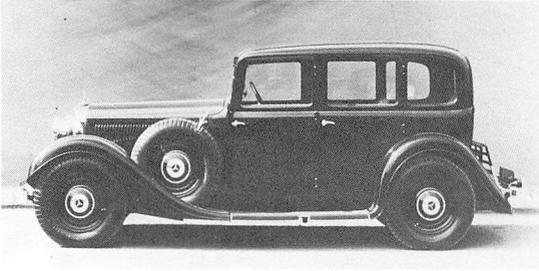
**Mercedes-Benz Typ 200 lang (W 21)**  
1934 – 1936

|                         |   |                |                                      |            |
|-------------------------|---|----------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Motor</b>            | Daimler-Benz M 21                                       |                |                                      |            |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)   |                |                                      |            |
| Bohrung x Hub           | 70 x 85 mm  |                |                                      |            |
| Hubraum                 | 1961 (Steuer 1949) ccm                                  |                |                                      |            |
| Leistung                | 40 PS bei 3200 U/min                                    |                |                                      |            |
| Drehmoment              | 11,4 mkg bei 1100 U/min                                 |                |                                      |            |
| Verdichtung             | 1:5,75  |                |                                      |            |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser Solex 35 BFL                       |                |                                      |            |
| Ventile                 | Seitlich stehend  |                |                                      |            |
|                         | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder         |                |                                      |            |
| Kurbelwellenlager       | 4   |                |                                      |            |
| Kühlung                 | Pumpe, 11 Liter Wasser                                  |                |                                      |            |
| Schmierung              | Druckumlauf, 5 Liter Öl                                 |                |                                      |            |
| Batterie                | 6 V 75 Ah (unter Fahrersitz)                            |                |                                      |            |
| Lichtmaschine           | 90 W  |                |                                      |            |
| Anlasser                | 0,6 PS  |                |                                      |            |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder                                 |                |                                      |            |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung                              |                |                                      |            |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte                                  |                |                                      |            |
| Getriebe                | 4 Gang (IV. = Schnellgang)                              |                |                                      |            |
| Synchronisierung        | III – IV  |                |                                      |            |
| Übersetzungen           |   | oder auch      |                                      |            |
|                         | I. 3,33   | I. 4,55        | I. 3,33                              |            |
|                         | II. 1,71  | II. 2,15       | II. 1,71                             |            |
|                         | III. 1,00   | III. 1,44      | III. 1,00                            |            |
|                         | IV. 0,73  | IV. 1,00       | IV. 0,73                             |            |
| Antriebs-Übersetzung    | 6,125 oder 6,11   | 4,36 oder 4,55 | 6,38 oder 6,45                       |            |
| <b>Fahrwerk</b>         | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen                         |                |                                      |            |
| Vorderradaufhängung     | 1 Querlenker, 2 Querfedern                              |                |                                      |            |
| Hinterradaufhängung     | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern                     |                |                                      |            |
| Lenkung                 | Schnecke  |                |                                      |            |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder                                    |                |                                      |            |
| Handbremse              | Mechanisch, Außenbandbremse vorn am Differentialgehäuse |                |                                      |            |
| Schmierung              | Zentral   |                |                                      |            |
| <b>Allgemeine Daten</b> | 2700 mm   |                | 3050 mm                              |            |
| Radstand                | 1340/1380 oder 1370/1390 mm                             |                | 1340/1380 oder 1370/1390 mm          |            |
| Spur vorn/hinten        | 4060 – 4150 x 1630 x 1580 mm                            |                | 4390 (Pullman 4550) x 1630 x 1580 mm |            |
| Gesamtmaße              | Scheiben  |                | Scheiben                             |            |
| Räder                   | 5,25 oder 5,50–17                                       |                | 5,25 oder 5,50–17                    |            |
| Reifen                  | 10,4 Meter  |                | 11,8 Meter                           |            |
| Wendekreis              | 850 kg  |                | 930 kg                               |            |
| Fahrgestellgewicht      | 1130 – 1300 kg  |                | 1425 kg                              |            |
| Wagengewicht            | 1560 – 1700 kg  |                | 1875 kg                              |            |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 98 km/h   |                | 95 km/h                              |            |
| Höchstgeschwindigkeit   | 13 Liter  |                | 15 Liter                             |            |
| Verbrauch/100 km        | 33 bzw. (ab Wagen 401) 38 Liter (Motorraum)             |                | 38 Liter (im Motorraum)              |            |
| Kraftstofftank          |   |                |                                      |            |
| <b>Preise</b>           | Limousine 4 Türen                                       | RM 4950,-      | Pullman-Limousine                    | RM 6550,-  |
|                         | Limousine 2 Türen (ab 1935)                             | RM 5150,-      | Landulet 6 Sitze                     | RM 6900,-  |
|                         | Tourenwagen 2 Türen                                     | RM 5800,-      | Tourenwagen 6 Sitze                  | RM 6950,-  |
|                         | Cabriolet C (1933/34)                                   | RM 6150,-      |                                      |            |
|                         | Cabriolet C (neue Form ab 1935)                         | RM 6150,-      | Limousine 4 Türen 4 Fenster          | RM 5700,-  |
|                         | Sport-Roadster  | RM 6200,-      | Cabriolet B                          | RM 6990,-  |
|                         | Tourenwagen »Sindelfingen«                              | RM 6200,-      | Cabriolet D (ab 1936)                | RM 8200,-  |
|                         | Cabriolet A 2/3 Sitze                                   | RM 7650,-      | Cabriolet A (ab 1935)                | RM 11500,- |

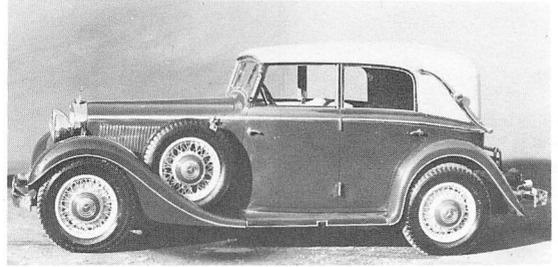
Im 2. Halbjahr 1936 wahlweise  
auch mit 2,3 Liter-Motor lieferbar.  
Aufpreis RM 175,-

## Mercedes-Benz Typ 290 (1933–1937)

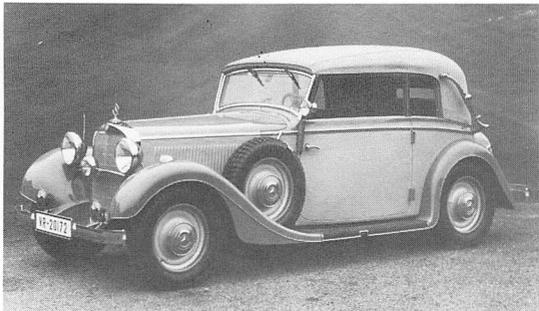
Nach den Begriffen seiner Zeit war der Typ 290 ein Mittelklasse-Wagen für gehobene Ansprüche, prestigemäßig etwa dem heutigen Typ 280 (ohne S) vergleichbar. Mit dem kürzeren Normalfahrgestell wurde der Typ 290 von 1933 bis 1936 gebaut, mit dem langen Fahrgestell von 1934 bis 1937. Man machte hier die gleiche Erfahrung wie mit dem Typ 200: Zahlenmäßig erlangten die Modelle auf dem langen Fahrgestell bald die viel größere Bedeutung: Sie waren die 280 S jener Jahre! Die Karosserien des Typs 290 entsprachen im Stil den gleichzeitig gebauten 200ern, waren aber voluminöser. Bermerkenswert erscheint die große Auswahl und der hohe Anteil der verschiedenen Cabriolets. Diese Karosserieform fand in den 30er-Jahren ihre größte Verbreitung. Abgelöst wurde der Typ 290 im Jahr 1937 durch den Typ 320.



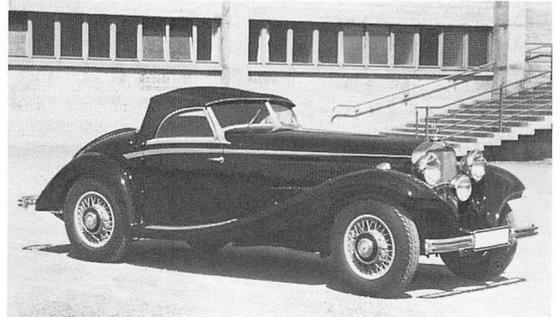
Mercedes-Benz Typ 290  
Limousine 6 Fenster 1933–1936



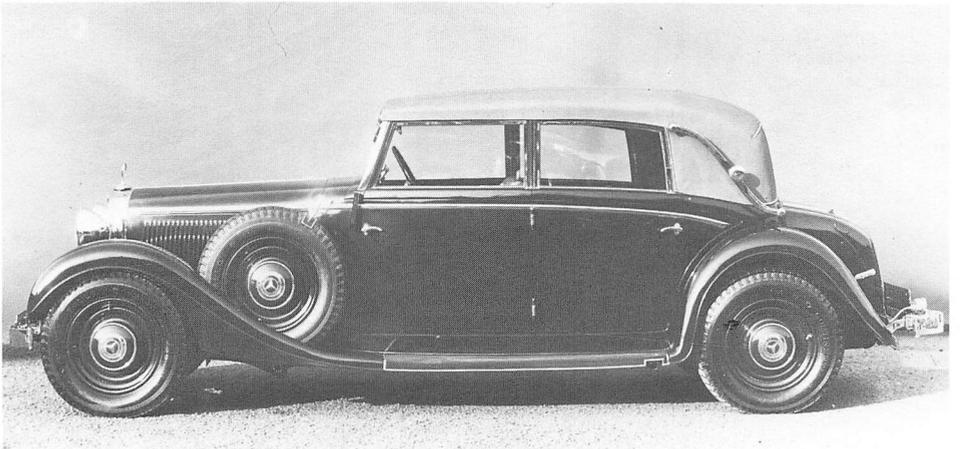
Mercedes-Benz Typ 290  
Cabriolet D 1933–1936



Mercedes-Benz Typ 290  
Cabriolet B 1933–1936



Mercedes-Benz Typ 290  
Roadster 1937

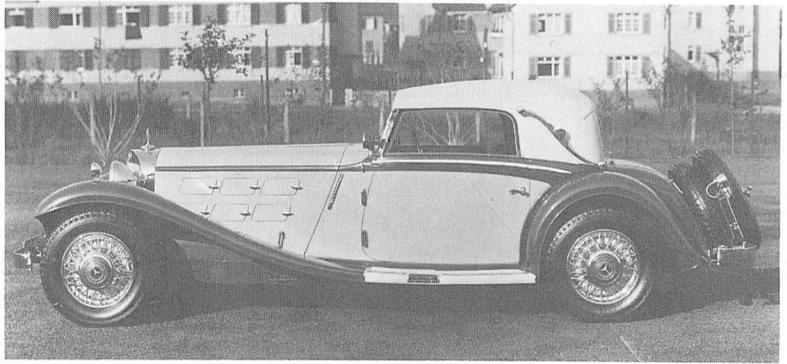


Mercedes-Benz Typ 290 lang Cabriolet D 1934–1937

**Mercedes-Benz Typ 290 (W 18)**  
1933 – 1937

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>Motor</b><br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Verdichtung<br>Vergaser<br>Ventile<br><br>Kurbelwellenlager<br>Kühlung<br>Schmierung<br>Batterie<br>Lichtmaschine<br>Anlasser                                    | <b>1933 – 1934:</b> Daimler-Benz M 18<br>6 (Reihe)<br>78 x 100 mm<br>2867 (Steuer 2847) ccm<br>60 PS bei 3200 U/min<br>1:5,75 bis 1:6   | <b>1935 – 1937:</b> Daimler-Benz M 18 II<br>6 (Reihe)<br>78 x 100 mm<br>2867 (Steuer 2847) ccm<br>68 PS bei 3200 U/min<br>1:6,6   |
|  | 1 Steigstromvergaser Solex 34 BFV<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder<br>7<br>Pumpe,-19 Liter Wasser<br>Druckumlauf, 8 Liter Öl<br>12 V 45 oder 50 Ah<br>90 W<br>1,4 PS  |   |
| <b>Kraftübertragung</b><br>Kupplung<br>Schaltung<br>Getriebe<br>Synchronisierung<br>Übersetzungen<br><br>Antriebs-Übersetzungen  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte   |   |
|  | 4 Gang (IV. = Schnellgang)<br>III – IV<br>I. 3,60<br>II. 1,75<br>III. 1,00<br>IV. 0,75<br>5,66 oder 5,77<br>Radstand 3300 mm: 6,12  | 4 Gang<br>III – IV<br>I. 4,35<br>II. 2,27<br>III. 1,41<br>IV. 1,00<br>Radstand 2880 mm: 5,77<br>Radstand 3300 mm: 6,12  |
| <b>Fahrwerk</b><br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Schmierung  | Kasten-Preßstahl-Niederrahmen<br>1 Querlenker, 1 Querfeder, Schraubenfedern<br>Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern<br>Schraubenspindel<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral  |   |
| <b>Allgemeine Daten</b><br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br><br>Räder<br>Reifen<br>Wendekreis<br>Fahrgestellgewicht<br>Wagengewicht<br>Zuläss. Gesamtgewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank | <b>Typ 290 (1933 – 1937)</b><br>2880 mm<br>1440/1476 mm<br>4370 x 1730 x 1630 mm<br>Cabriolet A: 4587 x 1730 x 1440 mm<br>Scheiben oder Drahtspeichen<br>6,50–17<br>11 Meter<br>1225 kg<br>1725 kg<br>2175 kg<br>108 km/h<br>16 Liter<br>56 Liter (im Heck) | <b>Typ 290 lang (1934 – 1937)</b><br>3300 mm<br>1440/1476 mm<br>4870 x 1730 x 1660 mm<br>Scheiben oder Drahtspeichen<br>6,50–17<br>12,4 Meter<br>1325 kg<br>1850 kg<br>2350 kg<br>103 km/h<br>17 Liter<br>56 Liter (im Heck)          |
|  | <b>Preise</b>   | Limousine 4 Sitze 6 Fenster RM 7 950,-<br>Tourenwagen 4 Sitze 4 Türen RM 9 500,-<br>Cabriolet C (2 Fenster) RM 9 300,-<br>Cabriolet B (4 Fenster) RM 9 500,-<br>Cabriolet D (4 Türen) RM 9 700,-<br>Cabriolet A (ab 1936) RM 11 000,- |

Mercedes-Benz  
Typ Mannheim 380 S  
Cabriolet A  
1932–1933

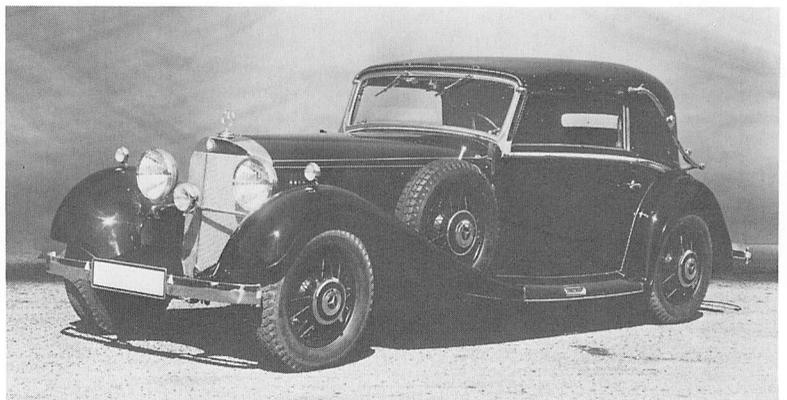


## Mercedes-Benz Typ Mannheim 380 S (1932–1933) Mercedes-Benz Typ 380 (1933–1934)

Der Mercedes-Benz Mannheim 380 S (S = Sonderausführung) war ein Zwischentyp, der im offiziellen Verkaufsprogramm kaum in Erscheinung trat, sondern anscheinend mehr unter der Hand an spezielle Interessenten abgegeben wurde. Der Wagen basierte auf dem Sechszylinder Mannheim 370 S, besaß jedoch einen Achtzylinder-Motor, der vom Sechszylinder-Motor M 18 des Typs 290 abgeleitet war. Es gab vom 380 S wiederum zwei Ausführungen, die sich in der Motorleistung nur gering, umso mehr aber im Fahrgestell unterschieden. Der eine besaß noch Starrachsen und mechanische Bremsen, der andere war bereits ein Vollschwingachser mit hydraulischen Bremsen. Vom Starrachser wurden immerhin 94 Exemplare, vom Schwingachser dagegen nur 20 gebaut.

Auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933 gab dann Daimler den Typ 380 der allgemeinen Bewunderung preis. Er wurde auch gebührend bestaunt, erwies sich aber schließlich als ein eklatanter Mißerfolg. Den Typ 380 gab es, was ebenfalls nach außen hin kaum bekannt wurde, mit drei Motoren, nämlich dem M 22 ohne Kompressor, dem M 22 mit Kompressor und dem M 22 K mit Kompressor. Im Vergleich zum Zwischentyp Mannheim 380 S sind hängende statt stehende Ventile, serienmäßiges Schnellganggetriebe und Schraubenfeder- statt Quersfeder-Aufhängung der Vorderräder zu verzeichnen. Der Typ 380 galt insofern als Schrittmacher, weil es bis dahin in Serie keinen Vollschwingachser dieser Größenordnung gegeben hat. Er gefiel aber auch wegen seiner aufregend schönen Karosserieformen. Andererseits erwiesen sich seine Fahreigenschaften gegenüber vergleichbaren Starrachswagen als so deutlich überlegen, daß sich die Kunden nunmehr mit den erreichbaren Fahrleistungen nicht mehr zufrieden geben wollten. Überdies durfte im Bereich der Höchstgeschwindigkeit nur kurze Zeit gefahren werden. So brachte es der Typ 380 nur auf 154 Exemplare, weil er schon bald durch den Typ 500 K ersetzt werden mußte. (Der Typ 380 hieß übrigens offiziell nie Typ 380 K.)

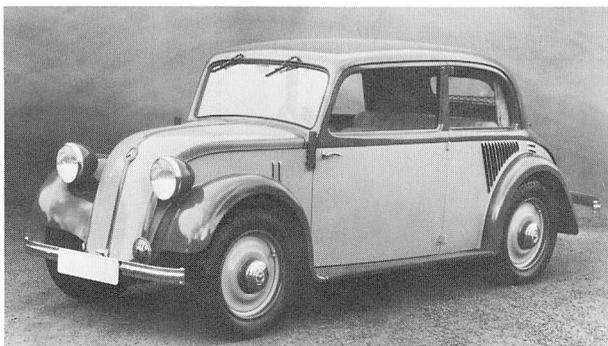
Mercedes-Benz  
Typ 380  
Cabriolet C  
1933–1934



|  | <b>Mercedes-Benz 15/80 PS<br/>Mannheim 380 S (W 10)<br/>1932 – 1933</b>  | <b>Mercedes-Benz 15/85 PS<br/>Mannheim 380 S (W 19)<br/>1932 – 1933</b>   | <b>Mercedes-Benz Typ 380 (W 22)<br/>15/90/120 und 15/90/140 PS<br/>1933 – 1934</b>   |
|--|--|---|--|
| <b>Motor</b><br>Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung   | Daimler-Benz M 19<br>8 (Reihe)<br>78 x 100 mm<br>3820 (Steuer 3796) ccm<br>80 PS bei 3200 U/min  | Daimler-Benz M 19 II<br>8 (Reihe)<br>78 x 100 mm<br>3820 (Steuer 3796) ccm<br>85 PS bei 3200 U/min  | Daimler-Benz M 22 bzw. M 22 K<br>8 (Reihe)<br>78 x 100 mm<br>3820 (Steuer 3796) ccm<br>Motor M 22:<br>Ohne Kompressor 90 PS bei 3200 U/min<br>Mit Kompressor 120 PS bei 3400 U/min<br>Motor M 22 K:<br>Mit Kompressor 140 PS bei 3600 U/min<br>M 22: Ohne Kompressor 6,0, mit 5,54<br>M 22 K: 5,54 |
| Verdichtung  | 1 : 5,6  | 1 : 6,0   | 1 Mercedes-Benz Spezial-Doppelvergaser<br>Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>5<br>Pumpe, 20 Liter Wasser<br>Druckumlauf, 8 Liter Öl<br>6 V 60 Ah  |
| Vergaser<br>Ventile  | 2 Solex 35 MMOVS<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>9   |   |  |
| Kurbelwellenlager<br>Kühlung<br>Schmierung<br>Batterie   | Pumpe, 20 Liter Wasser<br>Druckumlauf, 8 Liter Öl<br>6 V 75 Ah   |   |  |
| <b>Kraftübertragung</b><br>Kupplung<br>Schaltung<br>Getriebe<br>Synchronisierung<br>Übersetzungen  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte<br>4 Gang + (auf Wunsch) Schnellgang<br>Ohne<br>I. 3,85<br>II. 2,30<br>III. 1,58<br>IV. 1,00<br>Schnellgang 0,76 |   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte<br>4 Gang (IV. = Schnellgang)<br>III – IV<br>1933: 1934:<br>I. 2,86 I. 3,41<br>II. 1,80 II. 1,60<br>III. 1,00 III. 1,00<br>IV. 0,70 IV. 0,70   |
| Antriebs-Übersetzung   | 5,11   |   | 5,11   |
| <b>Fahrwerk</b><br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Schmierung  | Kasten-Niederrahmen<br>starr, Halbfeder<br><br>starr<br><br>Schraubenspindel<br>Mechanisch, 4 Räder<br>Zentral   | Kasten-Niederrahmen<br>Querlenker oben<br>1 Querfeder unten<br>Pendel-Schwingachse<br>Doppel-Schraubenfedern<br>Schraubenspindel<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Zentral       | Kasten-Niederrahmen<br>Doppel-Querlenker<br>Schraubenfedern<br>Pendel-Schwingachse<br>Doppel-Schraubenfedern<br>Schraubenspindel<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b><br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Räder<br>Reifen<br>Wendekreis<br>Fahrgestellgewicht<br>Wagengewicht<br>Zuläss. Gesamtgewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank | 3200 mm<br>1420/1420 mm<br>4900 x 1740 x 1780 mm<br>Drahtspeichen<br>6,50–18<br>12,6 Meter<br>1730 kg<br>2130 kg<br>120 km/h<br>20 Liter<br>90 Liter (im Heck)                                   | 3140 mm<br>1427/1427 mm<br>4690 x 1730 x 1620 mm<br>Drahtspeichen<br>6,50–17<br>12,4 Meter<br>1280 kg<br>1750 kg<br>2150 kg<br>130 km/h<br>21 Liter<br>90 Liter (im Heck) | 3140 mm<br>1435/1480 mm<br>4690 x 1730 x 1620 mm<br>Drahtspeichen<br>6,50–17<br>12,4 Meter<br>1280 kg<br>Cabriolet C 1920 kg<br>Cabriolet C 2420 kg<br>130 km/h<br>21 Liter<br>90 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>  | Cabriolet A 2 Sitze<br>Cabriolet C 2 Fenster<br>Cabriolet B 4 Fenster  | RM 16 500,-<br>RM 16 500,-<br>RM 16 500,-   | Fahrgestell<br>Cabriolet A 2 Sitze<br>Cabriolet C 2 Fenster<br>Cabriolet B 4 Fenster<br>Limousine 4 Türen<br>Tourenwagen 2 Türen<br>Sport-Roadster 2 Sitze   |
|  |  |   | RM 13 000,-<br>RM 19 500,-<br>RM 19 500,-<br>RM 19 500,-<br>RM 19 500,-<br>RM 19 500,-<br>RM 19 500,-  |

## Mercedes-Benz Typ 130 (1934–1936)

In den dreißiger Jahren wuchs die Überzeugung, daß das Auto der Zukunft durch die Heckmotor-Bauart geprägt sei. Das hing mit dem damaligen Glauben an die Stromlinie zusammen, in deren Heck viel Platz für den Motor blieb, der wiederum aus Kostengründen mit der Antriebsachse verblockt sein sollte. Zahlreiche Automobilfabriken von Rang beschäftigten sich mit einschlägigen Entwicklungen. Kleinstwagen mit Heckmotor gab es wegen des billigen Kettenantriebs sowieso schon auf dem Markt. Doch der Daimler-Benz AG. blieb es vorbehalten, das erste richtige Automobil mit Heckmotor in Serie herauszubringen. Es war der Typ 130 (damals hieß er noch nicht 130 H), gleichzeitig der erste und bisher einzige Mercedes-Benz in der kleinen Wagenklasse. Dieser Wagen wurde als großer Schlager gefeiert, denn nicht nur seine Technik, die in die Zukunft zu weisen schien, sondern auch die ansprechende Karosserieform fanden bei Fachwelt und Publikum großen Beifall. Doch der Schlager geriet zum Fehlschlag. Mit 65 % Last auf der Hinterachse erwies sich der Typ 130 als ganz gefährliche Heckschleuder, die man vernünftigerweise recht bald wieder aus dem Verkaufsprogramm verschwinden ließ. Die Entwicklung des Typs 130 hatte Chefkonstrukteur Hans Nibel im Jahre 1930 begonnen. Ein Serienwagen, der erste, entstand noch Ende 1933, und Anfang 1934 setzte die Auslieferung ein. Die Kotflügel des Typs 130 waren stets schwarz, der Aufbau des Modells 1934 war einfarbig, des Modells 1935/36 zweifarbig lackiert. Ende 1936 wurde der Typ 130 aufgegeben.



Mercedes-Benz Typ 130  
Limousine 2 Türen  
1935–1936



Mercedes-Benz Typ 130  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
1935–1936

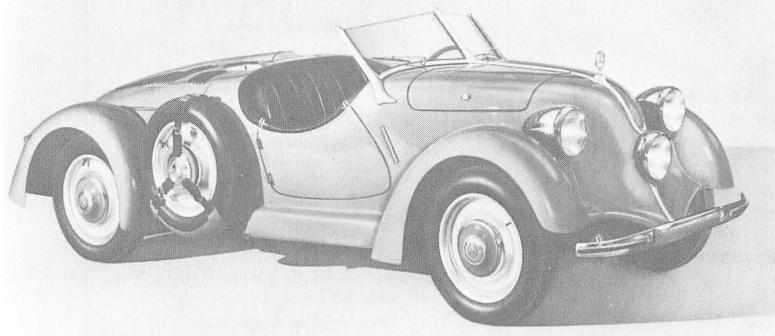
## Mercedes-Benz Typ 150 (1935–1936)

Der Tradition des Hauses entsprechend, strebte Daimler auch nach sportlicher Bewährung der neuen Heckmotor-Bauart. 1934 wurden für die 2000 Kilometer-Fahrt, der damals in Deutschland populärsten Sportveranstaltung, 5 Sport-Limousinen mit 1,5 Liter-Heckmotor vorbereitet und erfolgreich eingesetzt. Der wichtigste Unterschied zum Typ 130 bestand freilich bemerkenswerterweise darin, daß man den Motor hier vor statt hinter der Hinterachse plazierte. Dieser »Mittelmotor«, wie man heute sagen würde, ergab naturgemäß erheblich bessere Kurveneigenschaften, ermöglichte aber andererseits nur die Unterbringung von

|                         | <b>Mercedes-Benz Typ 130 (W 23)<br/>1934 – 1936</b> | <b>Mercedes-Benz Typ 150 (W 130)<br/>1935 – 1936</b> |        |
|-------------------------|---|--|--------|
| <b>Motor</b>            | Daimler-Benz M 23                                   | Daimler-Benz M 30                                    |        |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)  |        |
| Bohrung x Hub           | 70 x 85 mm  | 72 x 92 mm   |        |
| Hubraum                 | 1308 (Steuer 1299) ccm                              | 1498 ccm   |        |
| Leistung                | 26 PS bei 3400 U/min                                | 55 PS bei 4500 U/min                                 |        |
| Verdichtung             | 1 : 6,5   | 1 : 7,1  |        |
| Vergasung               | 1 Steigstromvergasung<br>Solex 26 BFRV oder 26 FVS  | 1 Doppel-Steigstromvergasung<br>Solex 30 FFVS        |        |
| Ventile                 | Seitlich stehend                                    | Hängend  |        |
|                         | Seitliche Nockenwelle                               | Seitliche Nockenwelle                                |        |
|                         | Antrieb durch Stirnräder                            | Antrieb durch Stirnräder                             |        |
|                         | 3   | 3  |        |
| Kurbelwellenlager       |   |  |        |
| Kühlung                 | Pumpe, 9,5 Liter Wasser                             | Gebläse + Wasserpumpe                                |        |
| Schmierung              | Druckumlauf, 5 Liter Öl                             | Öl-Druckumlauf                                       |        |
| Batterie                | 6 V 75 Ah (unter Rücksitz rechts)                   | 12 V 45 Ah   |        |
| Lichtmaschine           | 90 W  | 90 W   |        |
| Anlasser                | 0,5 PS  | 0,6 PS   |        |
| <b>Kraftübertragung</b> | Hecktriebblock                                      | Hecktriebblock                                       |        |
|                         | Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse          | Motor vor, Getriebe hinter der Hinterachse           |        |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung                          | Einscheibentrockenkupplung                           |        |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte                              | Schalthebel Wagenmitte                               |        |
| Getriebe                | 4 Gang (IV. = Schnellgang)                          | 4 Gang (IV. = Schnellgang)                           |        |
| Synchronisierung        | III – IV  | III – IV   |        |
| Übersetzungen           | I. 3,70   | I. 3,40  |        |
|                         | II. 1,75  | II. 1,78   |        |
|                         | III. 1,00   | III. 1,13  |        |
| Antriebs-Übersetzung    | IV. 0,665 oder 0,645                                | IV. 0,75   |        |
|                         | 6,75  | 5,63   |        |
| <b>Fahrwerk</b>         | Zentralrohrrahmen                                   | Zentralrohrrahmen                                    |        |
|                         | Gabel im Heck                                       | Gabel im Heck  |        |
| Vorderradaufhängung     | achslos, 2 Querfedern                               | achslos, 2 Querfedern                                |        |
| Hinterradaufhängung     | Pendelachse, Schraubenfedern                        | Pendelachse, Schraubenfedern                         |        |
| Lenkung                 | Zahnstange  | Zahnstange   |        |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder                                | Hydraulisch, 4 Räder                                 |        |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder                             | Mechanisch, Hinterräder                              |        |
| Schmierung              | Zentral   | Zentral  |        |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |        |
| Radstand                | 2500 mm   | 2600 mm  |        |
| Spur vorn/hinten        | 1270/1270 mm  | 1300/1270 mm   |        |
| Gesamtmaße              | 4050 x 1520 x 1510 mm                               | 4200 x 1600 x 1380 mm                                |        |
| Räder                   | Scheiben  | Drahtspeichen  |        |
| Reifen                  | 5,00–17   | 5,00–17  |        |
| Wendekreis              | 10 Meter  | 10,4 Meter   |        |
| Fahrgestellgewicht      | 540 kg  | 650 kg   |        |
| Wagengewicht            | 980 kg  | 980 kg   |        |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 1320 kg   | 1230 kg  |        |
| Höchstgeschwindigkeit   | 92 km/h   | 125 km/h   |        |
| Verbrauch/100 km        | 10 Liter  | 15 Liter   |        |
| Kraftstofftank          | 30 Liter (hinten im Motorraum)                      | 60 Liter (vorn im Wagen)                             |        |
| <b>Preise</b>           | <b>1934</b> <b>1935</b> <b>1936</b>                 | Sportwagen 2 Sitze    RM 6600,-                      |        |
| Limousine               | RM 3425,-   | 3680,-   | 3200,- |
| Cabrio-Limousine        | RM 3625,-   | 3900,-   | 3350,- |
| Tourenwagen             | RM 3900,-   | 4400,-   | -      |

zwei Sitzplätzen. 1935 brachte das Werk auf dem gleichen Fahrgestell einen rasant aussehenden Sport-Roadster heraus, der zum allgemeinen Verkauf bestimmt war, aber überhaupt keinen Anklang fand. Erstens war das Auto wohl zu teuer, zweitens fehlte ein vernünftiger Gepäckraum und drittens kommt ein offener Zweisitzer sowieso nur für einen sehr kleinen Käuferkreis in Betracht. Um die Jahresmitte 1936 ließ man den Typ 150 sang- und klanglos in der Versenkung verschwinden.

Mercedes-Benz Typ 150  
Sportwagen 2 Sitze  
1935–1936



### Mercedes-Benz Typ 170 V (1936–1942)

Auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1936 wurde der Mercedes-Benz 170 V vorgestellt, dessen Produktion bereits Ende 1935 angelaufen war. Im Vergleich zum Typ 170 (W 15) mit Sechszylinder-Motor war der 170 V technisch anspruchsloser und in der Form weniger ambitioniert, ein für die Massenproduktion bestimmtes Alltags- und Jedermanns-Automobil. Dementsprechend wurde er zum meistgebauten Vorkriegs-Personenwagen der Daimler-Benz AG. und zum weiterhin erfolgreichen Ausgangstyp des Nachkriegsprogramms. Ursprünglich war beabsichtigt, den Wagen als Typ 160 V auf den Markt zu bringen. Demgemäß sollen die ersten 3000 Wagen einen 1,6 Liter-Motor (Bohrung  $\times$  Hub 72  $\times$  98 mm) besessen haben. Obwohl man beim 170 V mehr denn jemals vorher auf möglichst rationelle Fertigung bedacht war, gab es vor dem Krieg auch ihn in zahlreichen Karosserieausführungen, die dann nach dem Krieg nicht mehr wiederkehrten.

### Mercedes-Benz Typ 170 H (1936–1939)

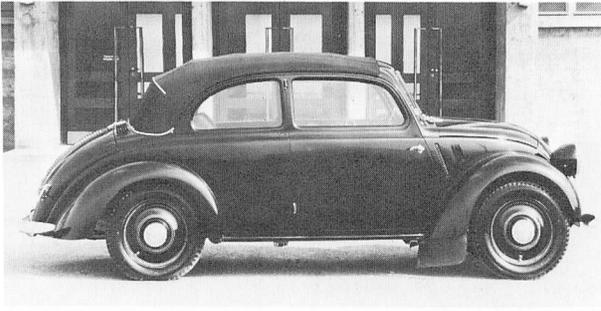
Gleichzeitig mit dem Typ 170 V wurde im Februar 1936 auch der Typ 170 H vorgestellt, ein Parallelmodell mit dem gleichen, aber im Heck eingebauten Motor. Er galt als Nachfolger des Typs 130, verfügte jedoch über unvergleichlich bessere Kurveneigenschaften. Ebenso wie Adler ein paar Jahre vorher mit den Modellen Trumpf und Primus bot jetzt Daimler-Benz den Käufern eine interessante Wahlmöglichkeit zwischen zwei konstruktiv verschieden gestalteten Wagen. Der 170 H galt bald, weil er teurer, seltener sowie in Form und Ausstattung exklusiver war, als das »feinere« Auto. Er wurde trotzdem kein Erfolg, denn auch seine Nachteile ließen sich nicht übersehen: Er war lauter, enger und unpraktischer als der 170 V. Gegenüber diesem stückzahlmäßig weit ins Hintertreffen geraten, blieb der 170 H auf der Strecke. 1939 wurden die letzten Exemplare ausgeliefert.

Noch eine historische Parallele zum Typ 170 V: Wie dieser ursprünglich als Typ 160 V, so sollte auch der Typ 170 H ursprünglich als Typ 160 H mit 1,6 Liter-Motor (Bohrung  $\times$  Hub 72  $\times$  98 mm, Leistung 38 PS) herauskommen. Angeblich wurden die ersten 1000 Wagen des Typs 170 H mit 1,6 Liter-Heckmotor ausgeliefert. Auf jeden Fall aber dürfte es falsch sein, wenn kürzlich eine kompetent erscheinende Persönlichkeit veröffentlichte, daß vor dem Produktionsbeginn (1935) des Typs 170 H bereits 3102 Wagen des Typs 160 H gebaut worden seien. Hier ist sicherlich sowohl die Stückzahl als auch die Zeitangabe falsch gewesen.

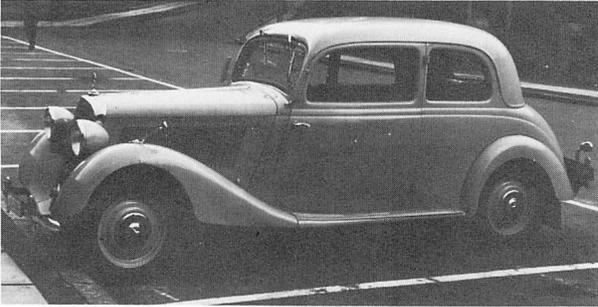
**Mercedes-Benz Typ 170 V (W 136)**  
1936 – 1942

**Mercedes-Benz Typ 170 H (W 28)**  
1936 – 1939

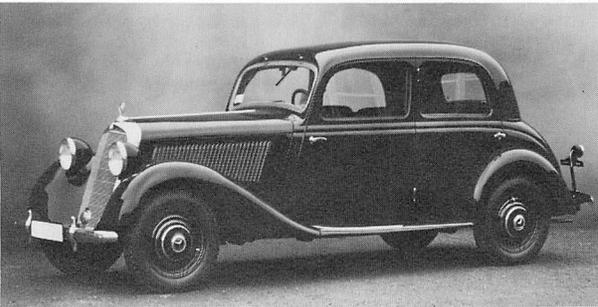
|  |  |   |
|--|--|---|
| <b>Motor</b>   | Daimler-Benz M 136<br>4 (Reihe)<br>73,5 x 100 mm<br>1697 (Steuer 1685) ccm<br>38 PS bei 3400 U/min<br>10,2 mkg bei 1800 U/min<br>1:6<br>1 Steigstromvergaser Solex 30 BFLVS<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>3<br>Pumpe, 9 Liter Wasser<br>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br>6 V 75 Ah (unter Fahrersitz)<br>90 oder 130 W<br>0,6 PS | Daimler-Benz M 28 II<br>4 (Reihe)<br>73,5 x 100 mm<br>1697 (Steuer 1685) ccm<br>38 PS bei 3400 U/min<br>10,2 mkg bei 1800 U/min<br>1:6<br>1 Steigstromvergaser Solex 30 BFRV<br>Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>3<br>Gebläse + Pumpe, 9 Liter Wasser<br>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br>6 V 75 Ah (unter Rücksitz rechts)<br>90 W<br>0,5 PS<br>Hecktriebblock<br>Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse |
| <b>Kraftübertragung</b>                                    | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte  | Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte  |
| Kupplung   |  |   |
| Schaltung  |  |   |
| Getriebe   | 1936 – 1939<br>4 Gang<br>III – IV<br>I. 4,32 oder 4,17<br>II. 2,47<br>III. 1,42<br>IV. 1,00<br>4,125   | 1940 – 1942<br>4 Gang<br>I – IV<br>I. 4,025<br>II. 2,28<br>III. 1,42<br>IV. 1,00<br>4,125   |
| Synchronisierung   |  | 4 Gang (IV. = Schnellgang)  |
| Übersetzungen  |  | III – IV<br>I. 3,41<br>II. 1,94<br>III. 1,17<br>IV. 0,78<br>5,13  |
| Antriebs-Übersetzung                                       |  |   |
| <b>Fahrwerk</b>  | X-Form-Ovalrohr-Rahmen<br>achslos, 2 Querfedern<br>Pendelachse, Schraubenfedern<br>Schnecke ZF-Roß<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral   | Zentralrohrrahmen, Gabel im Heck<br>achslos, 2 Querfedern<br>Pendelachse, Schraubenfedern<br>Schraube<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral   |
| Vorderradaufhängung  |  |   |
| Hinterradaufhängung  |  |   |
| Lenkung  |  |   |
| Fußbremse  |  |   |
| Handbremse   |  |   |
| Schmierung   |  |   |
| <b>Allgemeine Daten</b>                                    |  |   |
| Radstand   | 2845 mm  | 2600 mm   |
| Spur vorn/hinten   | 1320/1310 mm   | 1315/1270 mm  |
| Gesamtmaße   | 4270 x 1570 x 1560 mm  | 4200 x 1580 x 1600 mm   |
| Räder  | Scheiben   | Scheiben  |
| Felgen   | 3,25 D x 16  | 3,00 D x 17   |
| Reifen   | 5,25-16  | 5,00-17   |
| Wendekreis   | 11 Meter   | 11,4 Meter  |
| Fahrgestellgewicht   | 700 kg   | 650 kg  |
| Wagengewicht   | 1160 kg  | 1125 kg   |
| Zuläss. Gesamtgewicht                                      | 1500 kg  | 1500 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit                                      | 108 km/h   | 110 km/h  |
| Verbrauch/100 km   | 11 Liter   | 11 Liter  |
| Kraftstofftank   | 33 bzw. (ab 1939) 43 Liter (im Motorraum)  | 40 Liter (vorn im Wagen)  |
| <b>Preise</b>  | Fahrgestell RM 2850,-<br>Limousine 2 Türen RM 3750,-<br>Limousine 4 Türen RM 3850,-<br>Cabrio-Limousine 4 Türen RM 3980,-<br>Tourenwagen 2 Türen (bis 1938) RM 4600,-<br>Tourenwagen 4 Türen (ab 1939) RM 4600,-<br>Roadster 2 (2) Sitze RM 5500,-<br>Cabriolet B (4 Fenster) RM 4750,-<br>Cabriolet A (ab 1937) RM 5980,-<br>Kübelsitzer (ab 1937) RM 4350,-            | Fahrgestell RM 3300,-<br>Limousine 2 Türen RM 4350,-<br>Cabrio-Limousine 2 Türen RM 4500,-  |
| Kraftdroschke mit Trennscheibe und Kofferbrücke (ab 1938): |  |   |
| Limousine 4 Türen  | RM 3750,-  |   |
| Cabrio-Limousine 4 Türen                                   | RM 3850,-  |   |



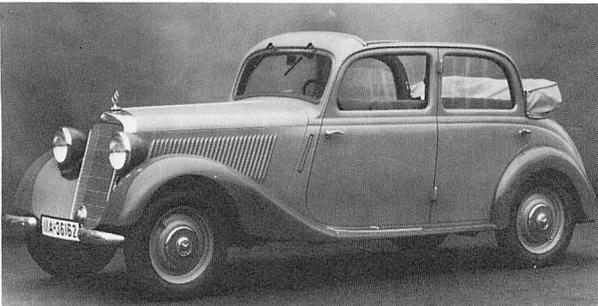
**Mercedes-Benz Typ 170 H  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
1936-1939**



**Mercedes-Benz Typ 170 V  
Limousine 2 Türen  
1936-1942**



**Mercedes-Benz Typ 170 V  
Limousine 4 Türen  
1936-1942**

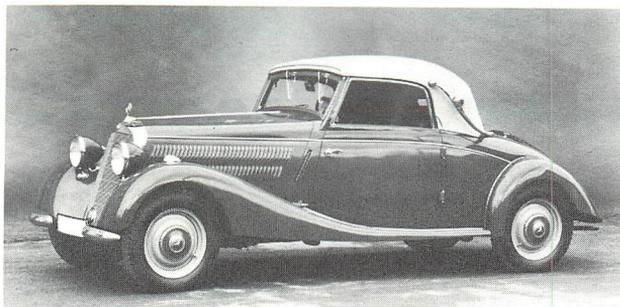


**Mercedes-Benz Typ 170 V  
Cabrio-Limousine 4 Türen  
1936-1939**

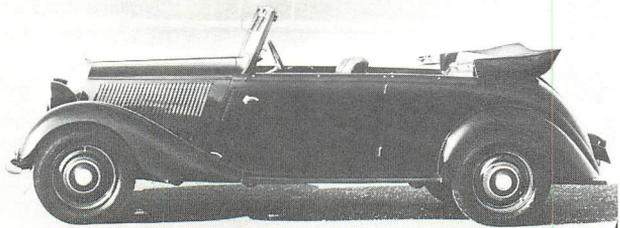


**Mercedes-Benz Typ 170 V  
Cabriolet B  
1936-1939**

**Mercedes-Benz Typ 170 V**  
**Cabriolet A**  
1937–1939



**Mercedes-Benz Typ 170 V**  
**Tourenwagen 2 Türen**  
1936–1938



### **Mercedes-Benz Typ 230 (1937–1941)** **Mercedes-Benz Typ 230 (1939–1943)**

Der 2,3 Liter-Motor war bereits ab Juni 1936 wahlweise in den Sechssitzer-Karosserien des Typs 200 lieferbar. Ab 1937 wurde der Typ 200 durch den Typ 230 (W 143) abgelöst. Auf dem einstigen Normalfahrgestell mit 2700 mm Radstand wurden die seitherigen Modelle weitergeführt und teilweise attraktiver gestaltet, aber sie fanden dennoch so wenige Käufer, daß sie nur mehr ein Jahr lang im Programm blieben. Als Normalausführung des Typs 230 galt nunmehr das lange Fahrgestell, wobei man die sehr beliebt gewordenen Viersitzer-Aufbauten vom bisherigen Typ 200 übernahm, den Sechssitzern hingegen breitere Karosserien als vorher gab. In dieser Form blieb der »alte« Typ 230 bis 1941 in der Produktion.

Als »neuer« Typ 230 (W 153) erschien zur Berliner Automobil-Ausstellung 1939 ein fahrgestell- und karosseriemäßig völlig neuer Wagen, entworfen und gestaltet von H. G. Röhr, der bis zu seinem Tod im August 1937 zwei Jahre lang die Abteilung Personenwagen-Konstruktion der Daimler-Benz AG geleitet hatte. Dieser neue Typ 230 kam wegen des Krieges nicht mehr voll zur Entfaltung, blieb aber noch bis in die 50er-Jahre für die Konzeption der Typen 170 S und 220 maßgebend.

### **Mercedes-Benz Typ 260 D (1936–1940)**

Zu den Überraschungen der ereignisreichen Berliner Automobil-Ausstellung 1936 gehörte der Mercedes-Benz Typ 260 D als einer der beiden ersten serienmäßigen Diesel-Personenwagen der Welt. Seine Serienproduktion hatte bereits Ende 1935 begonnen. Es handelte sich um ein Sechssitzer-Landaulet des damaligen Typs 200, versehen mit einem 2,6 Liter Dieselmotor. In dieser Urform, wenn man so sagen will, wurden etwa 170 Wagen gebaut, die wohl ausnahmslos als Taxi zum Einsatz kamen. Als 1937 der Typ 230 mit den breiteren Sechssitzer-Karosserien anließ, wurden diese auch für den Typ 260 D verwendet. Der Dieselmotor im Personenwagen erwies sich, zumal er von Daimler-Benz kam, als über alle Erwartungen gut verkäuflich. Da sich zunehmend die private Kundschaft ebenfalls dafür interessierte, gab es bald auch die Viersitzer-Limousinen und -Cabriolets mit Dieselmotor. Wenn auch die Zahl der Diesel-Personenwagen in den letzten Vorkriegsjahren noch relativ bescheiden blieb, so zeichnete sich dennoch ihr späterer Massenerfolg bereits recht deutlich ab.

**Mercedes-Benz Typ 230 n (W 143)  
1937**

**Mercedes-Benz Typ 230 (W 143)  
1937 – 1941**

|                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Motor</b>      | Daimler-Benz M 143  |
| Zylinderzahl      | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub     | 72,5 x 90 mm  |
| Hubraum           | 2229 (Steuer 2213) ccm  |
| Leistung          | 55 PS bei 3600 U/min  |
| Drehmoment        | 13,9 mkg bei 1800 U/min   |
| Verdichtung       | 1 : 6,6 oder 7,25   |
| Vergaser          | 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 JFFK  |
| Ventile           | Seitlich stehend  |
|                   | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder                                   |
| Kurbelwellenlager | 4   |
| Kühlung           | Pumpe, 11 Liter Wasser  |
| Schmierung        | Druckumlauf, 5,5 Liter Öl   |
| Batterie          | 6 V 75 oder 105 Ah (unter Fahrersitz)   6 V 75 oder 105 Ah (unter Rücksitz links) |
| Lichtmaschine     | 90 W  |
| Anlasser          | 0,6 PS  |

**Kraftübertragung**

|                      |                            |                |
|----------------------|----------------------------|----------------|
| Kupplung             | Antrieb auf Hinterräder    |                |
| Schaltung            | Einscheibentrockenkupplung |                |
| Getriebe             | Schalthebel Wagenmitte     |                |
|                      | 1. Halbjahr 1937:          | Ab Mitte 1937: |
|                      | 4 Gang                     | 4 Gang ZF      |
| Synchronisierung     | III – IV                   | I – IV         |
| Übersetzungen        | I. 3,83                    | I. 3,75        |
|                      | II. 2,02                   | II. 2,02       |
|                      | III. 1,44                  | III. 1,49      |
|                      | IV. 1,00                   | IV. 1,00       |
| Antriebs-Übersetzung | 4,70 oder 4,50             | 4,70 oder 4,50 |

**Fahrwerk**

|                     |                                     |   |
|---------------------|-------------------------------------|---|
| Vorderradaufhängung | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen     |   |
| Hinterradaufhängung | 1 Querlenker, 2 Querfedern          |   |
| Lenkung             | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern |   |
| Fußbremse           | Schnecke ZF-Roß                     |   |
| Handbremse          | Hydraulisch, 4 Räder                |   |
|                     | Mechanisch, Kardanwelle             | 1937: Mechanisch, Kardanwelle               |
| Schmierung          | Zentral                             | Ab 1938: Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral |

**Allgemeine Daten**

|                       |  |                                       |
|-----------------------|--|---------------------------------------|
| Radstand              | 2700 mm                                  | 3050 mm                               |
| Spur vorn/hinten      | 1370/1390 mm                             | 1370/1390 bzw. (ab 1938) 1382/1412 mm |
| Gesamtmaße            | 4400 x 1710 x 1600 mm                    | 4580 (Pullman 4790) x 1710 x 1610 mm  |
| Räder                 | Scheiben                                 | Scheiben                              |
| Reifen                | 5,50–17                                  | 5,50–17 bzw. (ab 1938) 6,50–16        |
| Wendekreis            | 10,4 Meter                               | 11,8 Meter                            |
| Fahrgestellgewicht    | 950 kg                                   | 1000 kg                               |
| Wagengewicht          | Limousine 1320 kg<br>Cabriolet C 1420 kg | Pullman-Limousine 1500 kg             |
| Zuläss. Gesamtgewicht | 1800 kg                                  | 1900 kg                               |
| Höchstgeschwindigkeit | 116 km/h                                 | 112 km/h                              |
| Verbrauch/100 km      | 14 Liter                                 | 16 Liter                              |
| Kraftstofftank        | 38 Liter (im Motorraum)                  | 50 Liter (im Heck)                    |

**Preise**

|                         |           |                             |           |
|-------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|
| Limousine 2 Türen       | RM 4990,- | Limousine 4 Türen 4 Fenster | RM 5875,- |
| Limousine 4 Türen       | RM 5270,- | Pullman-Limousine           | RM 6725,- |
| Cabriolet C (2 Fenster) | RM 6500,- | Landaulet 6 Sitze           | RM 7075,- |
| Roadster 2 (2) Sitze    | RM 6500,- | Tourenwagen 6 Sitze         | RM 7125,- |
| Cabriolet A (2/3 Sitze) | RM 7500,- | Cabriolet B (4 Fenster)     | RM 7165,- |
| Fahrgestell             | RM 4200,- | Cabriolet D (4 Türen)       | RM 8375,- |
|                         |           | Cabriolet A (2/3 Sitze)     | RM 9500,- |
|                         |           | Fahrgestell                 | RM 4675,- |

**Mercedes-Benz Typ 260 D (W 138)**

1936 – 1937

1937 – 1940

Vorkammer-Dieselmotor Daimler-Benz OM 138  
4 (Reihe)  
90 x 100 mm  
2545 (Steuer 2527) ccm  
45 PS bei 3000 U/min

1 : 20,5

Bosch Einspritzpumpe  
Hängend

Seitliche Nockenwelle, Antriebe durch Stirnräder

5

Pumpe, 11 Liter Wasser  
Druckumlauf, 6 Liter Öl

|             |                  |
|-------------|------------------|
| 12 V 75 AH  | 2 x 12 V 62,5 Ah |
| 12 V 200 W  | 24 V 200 W       |
| 12 V 2,5 PS | 24 V 4 PS        |

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang (IV. = Schnellgang)

4 Gang ZF

III – IV  
I. 3,33  
II. 1,71  
III. 1,00  
IV. 0,73  
6,125

I – IV  
I. 5,27  
II. 2,52  
III. 1,50  
IV. 1,00  
6,125

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen

1 Querlenker, 2 Querfedern

Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern

Schnecke ZF-Roß

Hydraulisch, 4 Räder

Mechanisch, Kardanwelle

Mechanisch, Hinterräder

Zentral

Zentral

3050 mm  
1370/1390 mm  
4550 x 1630 x 1580 mm  
Scheiben  
5,50–17  
11,8 Meter  
1030 kg  
1525 kg  
2100 kg

3050 mm  
1382/1412 mm  
4580 (4790) x 1710 x 1610 mm  
Scheiben  
6,50–16  
11,8 Meter  
1100 kg  
1600 – 1700 kg  
2125 kg

90 km/h  
11 Liter Diesel  
50 Liter (im Heck)

94 km/h  
11 Liter Diesel  
50 Liter (im Heck)

Landaulet RM 7900,–

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| Limousine 4 Türen | RM 6800,– |
| Cabriolet B       | RM 8500,– |
| Cabriolet D       | RM 9500,– |
| Pullman-Limousine | RM 7600,– |
| Landaulet 6 Sitze | RM 7900,– |
| Fahrgestell       | RM 5800,– |

**Mercedes-Benz Typ 230 (W 153)**

1938

1939 – 1943

Daimler-Benz M 143  
6 (Reihe)  
72,5 x 90 mm  
2229 (Steuer 2213) ccm  
55 PS bei 3600 U/min  
13,9 mkg bei 1800 U/min  
1 : 6,25 oder 7,00

Daimler-Benz M 153  
6 (Reihe)  
73,5 x 90 mm  
2289 ccm  
55 PS bei 3500 U/min  
14,0 mkg bei 1800 U/min  
1 : 6,6

2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 JFFK  
Seitlich stehend

Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder

4

Pumpe, 11 Liter Wasser  
Druckumlauf, 5,5 Liter Öl  
6 V 75 Ah (im Motorraum)  
90 W  
0,8 PS

Pumpe, 11,7 Liter Wasser  
Druckumlauf, 5,5 Liter Öl  
6 V 75 Ah (im Motorraum)  
130 W  
0,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang ZF

X-Form-Ovalrohr-Rahmen

1 Querlenker, 2 Querfedern

Pendelachse, Schraubenfedern

Schnecke ZF-Roß

Hydraulisch, 4 Räder

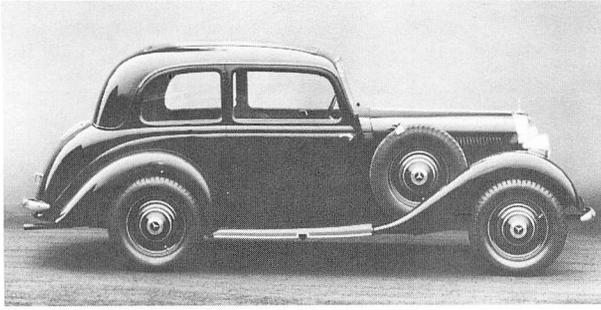
Mechanisch, Hinterräder

Zentral

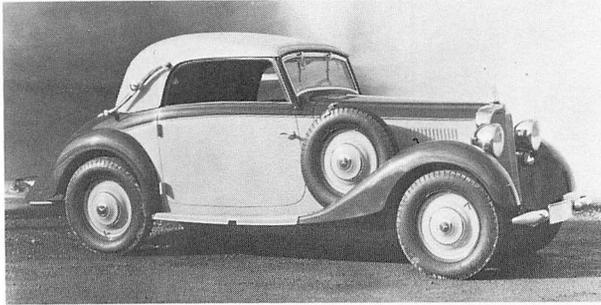
3050 ccm  
1382/1412 mm  
4700 x 1720 x 1610 mm  
Scheiben  
6,00–16  
11,8 Meter  
1000 kg  
Limousine 1470 kg  
1900 kg

116 km/h  
16 Liter  
50 Liter (im Heck)

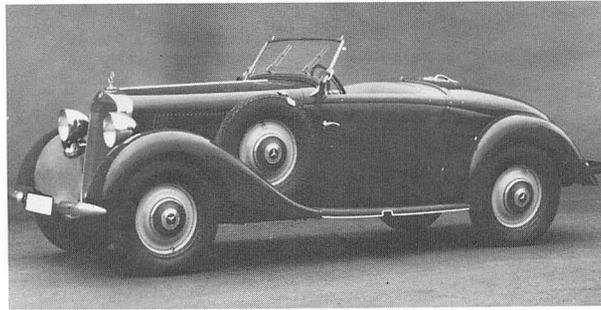
|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Limousine 4 Türen 6 Fenster | RM 5875,– |
| Cabriolet B 4 Fenster       | RM 7165,– |
| Cabriolet D 4 Türen         | RM 8375,– |
| Cabriolet A 2 (2) Sitze     | RM 9500,– |
| Fahrgestell                 | RM 4675,– |



**Mercedes-Benz Typ 230 n  
Limousine 2 Türen  
1937**

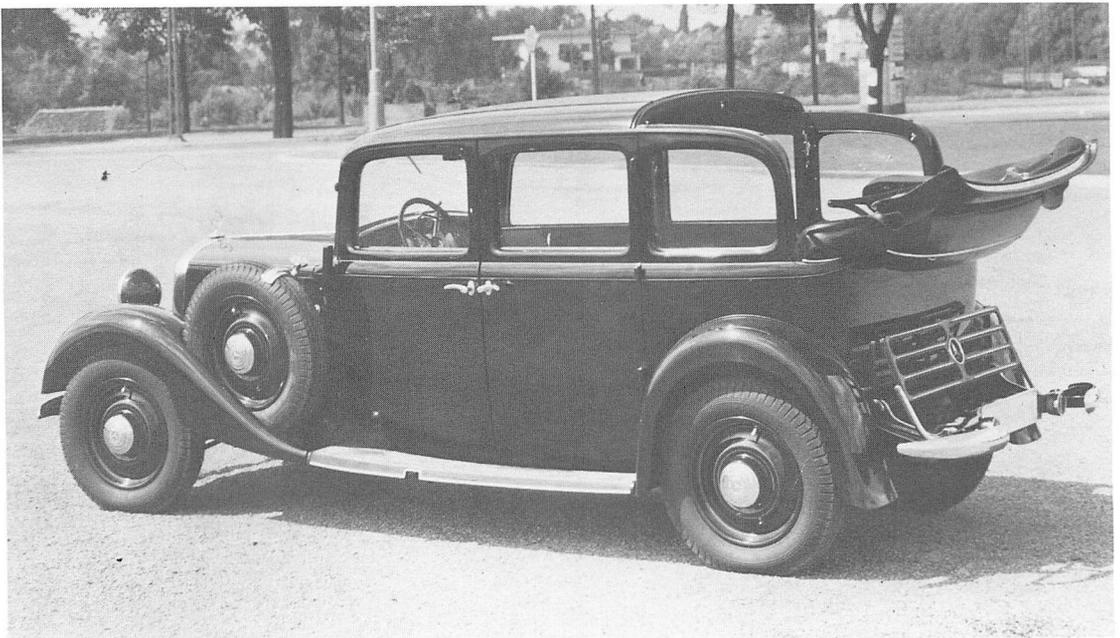


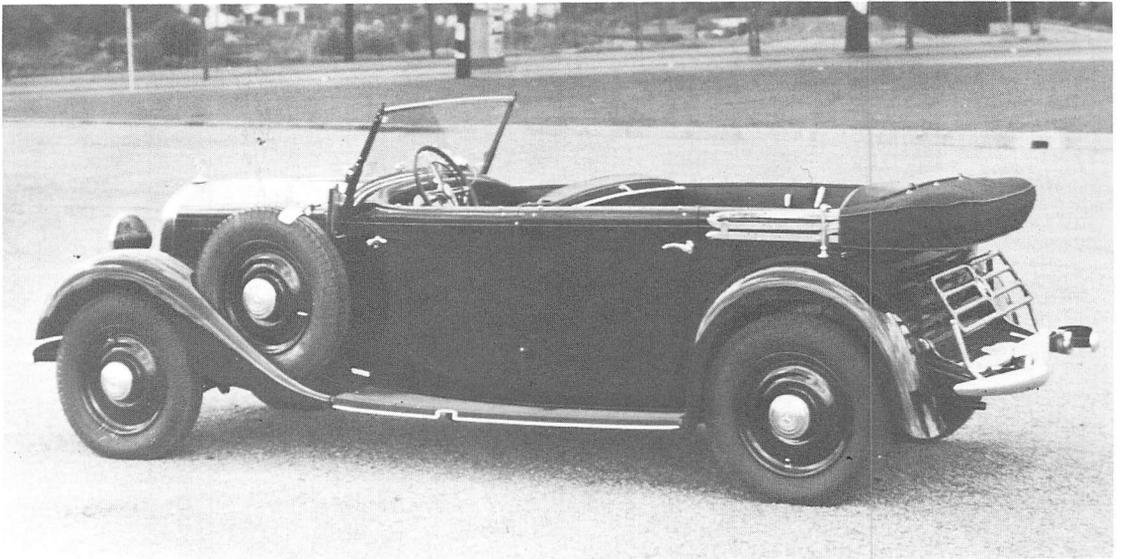
**Mercedes-Benz Typ 230 n  
Cabriolet A  
1937**



**Mercedes-Benz Typ 230 n  
Roadster 2 (2) Sitze  
1937**

**Mercedes-Benz Typ 230  
Mercedes-Benz Typ 260 D  
Landaulet 6 Sitze  
1936-1937**

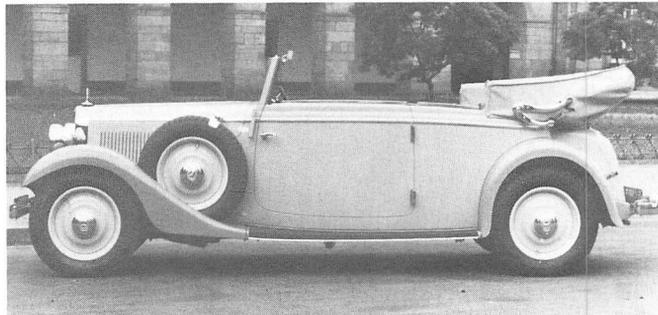




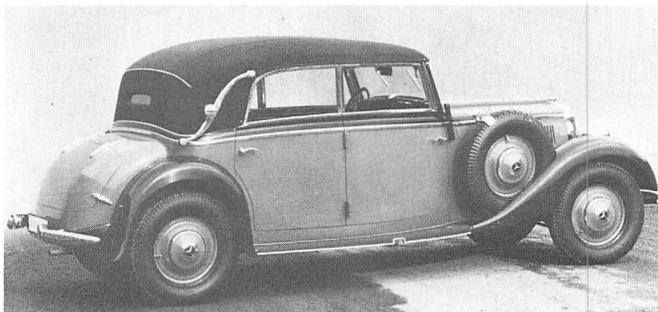
Mercedes-Benz Typ 230  
Tourenwagen 6 Sitze  
1937–1941



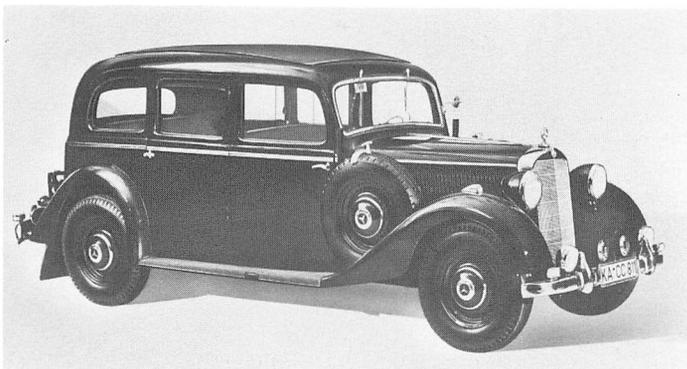
Mercedes-Benz Typ 230  
Mercedes-Benz Typ 260 D  
Limousine 4 Türen  
mit Schiebedach  
1937–1941



Mercedes-Benz Typ 230  
Mercedes-Benz Typ 260 D  
Cabriolet B  
1937–1941

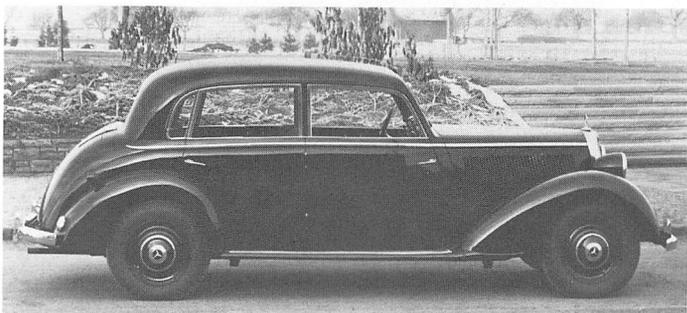
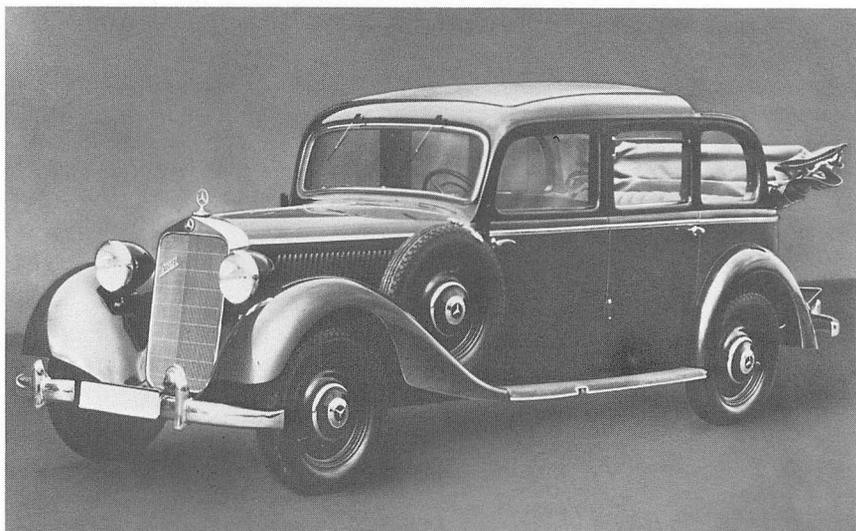


Mercedes-Benz Typ 230  
Mercedes-Benz Typ 260 D  
Cabriolet D  
1937–1941

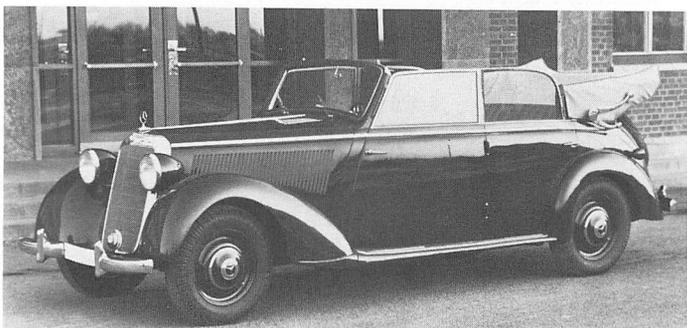


Mercedes-Benz Typ 230  
Mercedes-Benz Typ 260 D  
Pullman-Limousine  
1937-1941

Mercedes-Benz Typ 230  
Mercedes-Benz Typ 260 D  
Landulet 6 Sitze  
1937-1941



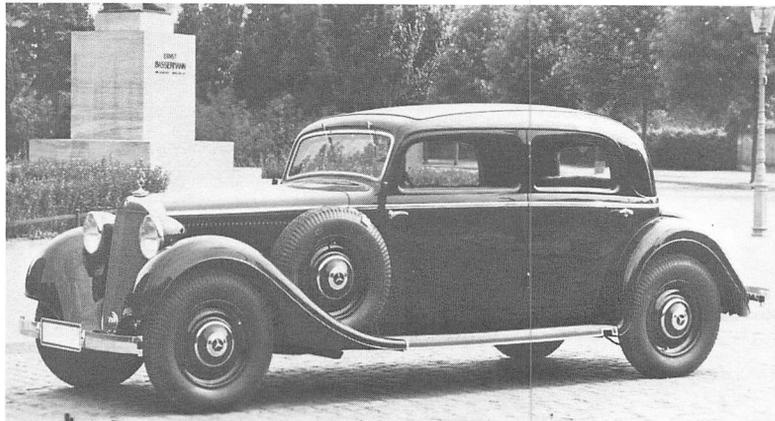
Mercedes-Benz Typ 230  
Limousine 4 Türen  
1938-1943



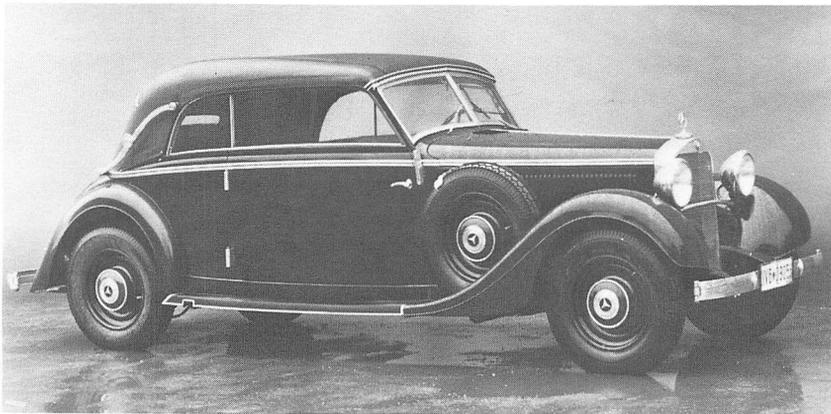
Mercedes-Benz Typ 230  
Cabriolet D  
1938-1943

## Mercedes-Benz Typ 320 (1937-1942)

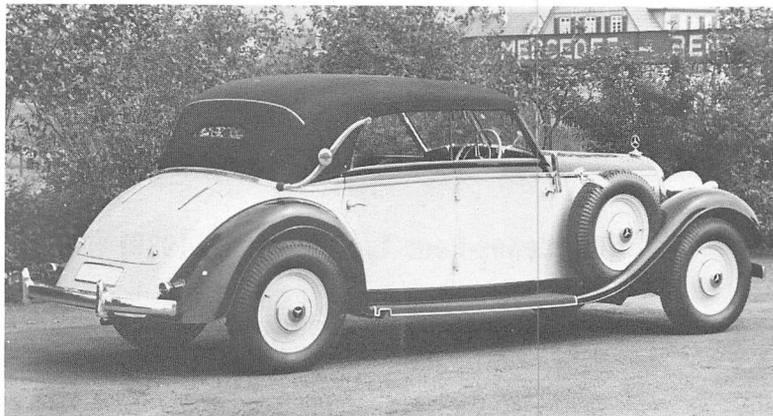
Im Februar 1937 wurde der Typ 320 als Nachfolger des Typs 290 eingeführt. Die Karosserien auf dem langen Fahrgestell entsprachen in der Linienführung wiederum denen des Typs 230. Lediglich die Cabriolets B und D hatten ein rundes Heck und keilförmige Windschutzscheiben erhalten. Auf dem kürzeren Fahrgestell (Typ 320 n) gab es nur noch einen sehr hübschen Zwei- bis Dreisitzer im 540 K-Stil, wahlweise lieferbar als Cabriolet oder als Coupé mit abnehmbarem Dach. Ab Herbst 1938 wurde der Motor auf 3,4 Liter vergrößert, aber nicht um die Leistung zu erhöhen, sondern um die nachlassende Benzinqualität auszugleichen. Die offizielle Verkaufsbezeichnung blieb Typ 320 auch beim 3,4 Liter-Motor.



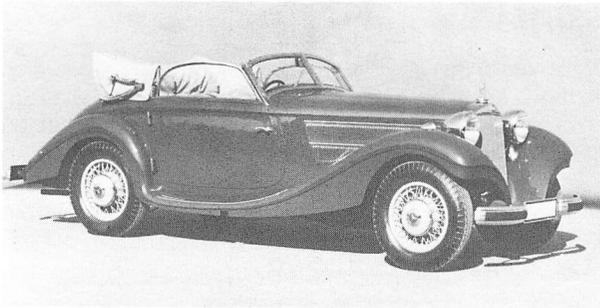
Mercedes-Benz Typ 320  
Limousine 4 Türen  
1937-1942



Mercedes-Benz Typ 320  
Cabriolet B  
1937-1942



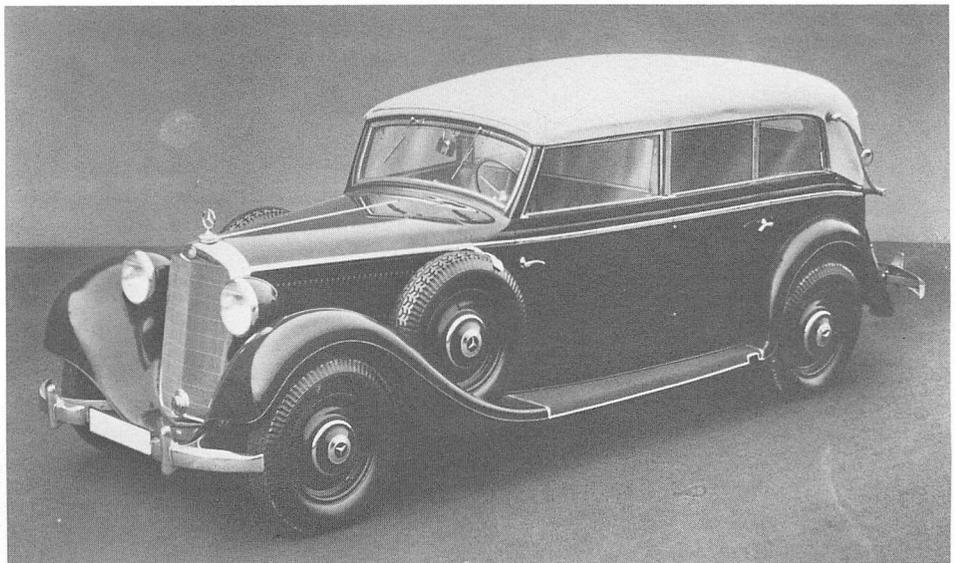
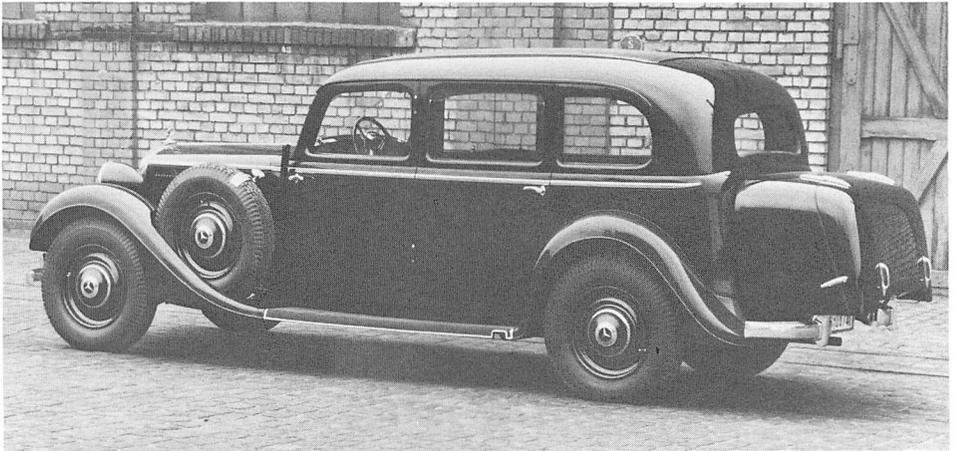
Mercedes-Benz Typ 320  
Cabriolet D  
1937-1942



**Mercedes-Benz Typ 320  
Cabriolet A  
1937-1938**

**Mittleres Bild:  
Mercedes-Benz Typ 320  
Pullman-Limousine  
1937-1942**

**Bild unten:  
Mercedes-Benz Typ 320  
Pullman-Cabriolet F  
1937-1942**



## **Mercedes-Benz Typ 500 (1932-1939)**

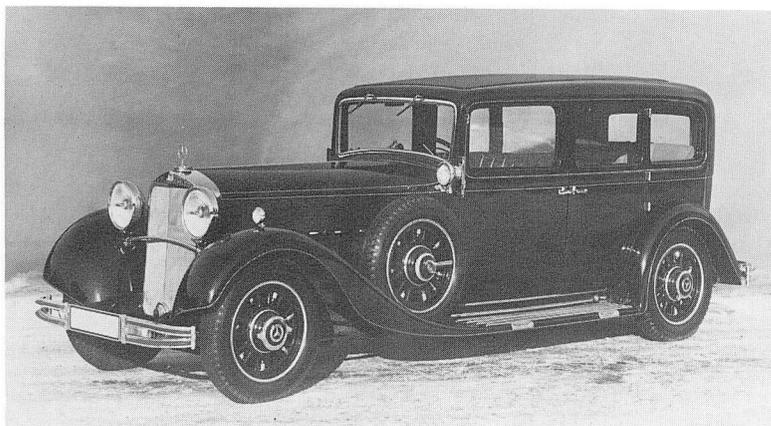
Mit dem Typ 500 wurde der frühere Typ Nürburg weitergeführt. In technischer Hinsicht bestanden nur geringfügige Unterschiede, jedoch wurden die Karosserien modernisiert, wobei den Flachkühler des Nürburg ein schräg gestellter Kühler in flacher Keilform ersetzte. Außerdem stand die Windschutzscheibe zunächst fast unmerklich und ab 1936 deutlicher schräg. Ferner stieg ab 1936 die Motorleistung von 100 auf 110 PS. So blieben der Nürburg mit sei-

|                         | <b>Mercedes-Benz Typ 320 n<br/>(W 142 I)<br/>1937 – 1938</b> | <b>Mercedes-Benz Typ 320<br/>(W 142 II)<br/>1937 – 1938</b>  | <b>Mercedes-Benz Typ 320<br/>(W 142 IV)<br/>1938 – 1942</b>  |
|-------------------------|--|--|--|
| <b>Motor</b>            | Daimler-Benz M 142 I   | Daimler-Benz M 142 I   | Daimler-Benz M 142 II  |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 82,5 x 100 mm  | 85 x 100 mm  | 85 x 100 mm  |
| Hubraum                 | 3208 (Steuer 3185) ccm                                       | 3405 ccm   | 3405 ccm   |
| Leistung                | 78 PS bei 4000 U/min   | 78 PS bei 4000 U/min   | 78 PS bei 4000 U/min   |
| Drehmoment              | 22,2 mkg bei 1700 U/min                                      | 22,2 mkg bei 1700 U/min  | 22,2 mkg bei 1700 U/min  |
| Verdichtung             | 1 : 5,6 oder 6,6 oder 7,25                                   | 1 : 5,6 oder 6,6 oder 7,25   | 1 : 6,25 oder 7,0  |
| Vergaser                | 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFF                      | 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFF  | 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 JFF  |
| Ventile                 | Seitlich stehend   | Seitlich stehend   | Seitlich stehend   |
| Kurbelwellenlager       | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder              | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder  | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder  |
| Kühlung                 | 7  | 7  | 7  |
| Schmierung              | Pumpe, 13 Liter Wasser                                       | Pumpe, 13 Liter Wasser   | Pumpe, 13 Liter Wasser   |
| Batterie                | Druckumlauf, 8 Liter Öl                                      | Druckumlauf, 8 Liter Öl  | Druckumlauf, 8 Liter Öl  |
| Lichtmaschine           | 12 V 50 oder 60 Ah   | 12 V 50 oder 60 Ah   | 12 V 50 oder 60 Ah   |
| Anlasser                | 130 W  | 130 W  | 130 W  |
|                         | 1,4 PS   | 1,4 PS   | 1,4 PS   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder                                      | Antrieb auf Hinterräder  | Antrieb auf Hinterräder  |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung                                   | Einscheibentrockenkupplung   | Einscheibentrockenkupplung   |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte                                       | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 4 Gang + (auf Wunsch) Schnellgang                            | 4 Gang + (auf Wunsch) Schnellgang  | 4 Gang + (auf Wunsch) Schnellgang  |
| Synchronisierung        | I – IV (V)   | I – IV (V)   | I – IV (V)   |
| Übersetzungen           | I. 3,90, II. 2,16, III. 1,49, IV. 1,00, (V. 0,74)            | I. 3,90, II. 2,16, III. 1,49, IV. 1,00, (V. 0,74)  | I. 3,90, II. 2,16, III. 1,49, IV. 1,00, (V. 0,74)  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,33 bzw. (mit Schnellgang) 3,18                             | 4,33 bzw. (mit Schnellgang) 3,18   | 4,33 bzw. (mit Schnellgang) 3,18   |
| <b>Fahrwerk</b>         | Kasten-Preßstahl-Niederrahmen                                | Kasten-Preßstahl-Niederrahmen  | Kasten-Preßstahl-Niederrahmen  |
| Vorderradaufhängung     | 1 Querlenker, 1 Querfeder unten, Schraubenfedern             | 1 Querlenker, 1 Querfeder unten, Schraubenfedern   | 1 Querlenker, 1 Querfeder unten, Schraubenfedern   |
| Hinterradaufhängung     | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern, Zusatz-Ausgleichsfedern | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern, Zusatz-Ausgleichsfedern   | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern, Zusatz-Ausgleichsfedern   |
| Lenkung                 | Schraubenspindel ZF-Roß                                      | Schraubenspindel ZF-Roß  | Schraubenspindel ZF-Roß  |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder                                      | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder  |
| Schmierung              | Zentral  | Zentral  | Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |  |
| Radstand                | 2880 mm  | 3300 mm  | 3300 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1475/1500 mm   | 1475/1500 mm   | 1475/1500 mm   |
| Gesamtmaße              | 4700 x 1770 x 1500 mm  | Limousine: 5100 x 1770 x 1640 mm<br>Cabriolet B und D: 5100 x 1770 x 1600 mm<br>Pullman-Limousine: 5250 x 1850 x 1790 mm<br>Cabriolet A: 5100 x 1770 x 1520 mm | Limousine: 5100 x 1770 x 1640 mm<br>Cabriolet B und D: 5100 x 1770 x 1600 mm<br>Pullman-Limousine: 5250 x 1850 x 1790 mm<br>Cabriolet A: 5100 x 1770 x 1520 mm |
| Räder                   | Drahtspeichen  | Scheiben oder Drahtspeichen  | Scheiben oder Drahtspeichen  |
| Reifen                  | 6,50–17  | 6,50–17. Cabriolet F: 7,00–17  | 6,50–17. Cabriolet F: 7,00–17  |
| Wendekreis              | 11 Meter   | 12,4 Meter   | 12,4 Meter   |
| Fahrgestellgewicht      | 1250 kg  | 1350 kg  | 1350 kg  |
| Wagengewicht            | 1725 kg  | 1850 bis 1950 kg   | 1850 bis 1950 kg   |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 2300 kg  | 2425 bis 2525 kg   | 2425 bis 2525 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 130 km/h   | 126 km/h   | 126 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 17 Liter   | 18 Liter   | 18 Liter   |
| Kraftstofftank          | 72 Liter (im Heck)   | 72 Liter (im Heck)   | 72 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>           | Fahrgestell  | Fahrgestell  | RM 6 800,-   |
|                         | RM 6500,-  | Limousine 4 Türen 4 Fenster  | RM 8 950,-   |
|                         | Cabriolet 3 Sitze  | Pullman-Limousine  | RM 9 800,-   |
|                         | RM 11 800,-  | Tourenwagen 6 Sitze  | RM 9 900,-   |
|                         | Coupé (Dach abnehmbar)                                       | Cabriolet B (4 Fenster)  | RM 9 900,-   |
|                         | RM 12 300,-  | Cabriolet D (4 Türen)  | RM 10 400,-  |
|                         |  | Pullman-Cabriolet F  | RM 12 500,-  |
|                         |  | Cabriolet A (2/3 Sitze)  | RM 13 500,-  |
|                         |  | Roadster 2 (2) Sitze   | RM 13 500,-  |
|                         |  | Stromlinien-Limousine  | RM 14 500,-  |

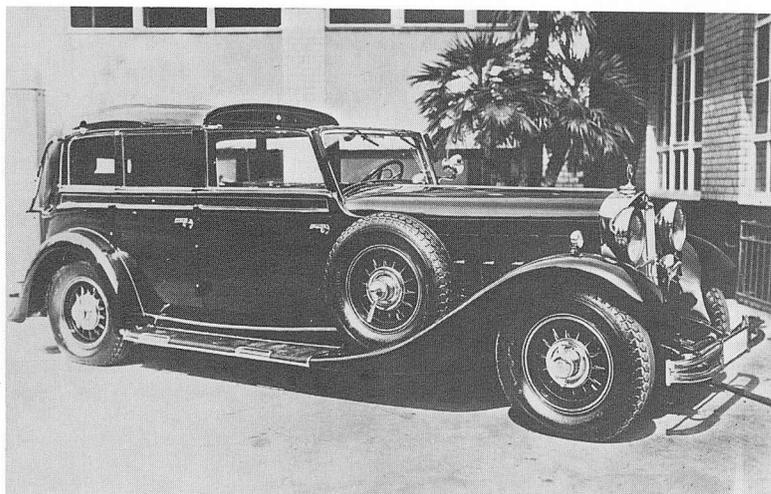
nem Nachfolger Typ 500 (manchmal auch Typ 500 N genannt) der langlebigste Mercedes-Typ der zwanziger und dreißiger Jahre. Er wurde bis zum Kriegsausbruch 1939 angeboten und war zuletzt der einzige Starrachser im damals ungemein weitgespannten Personenwagen-Programm der Daimler-Benz AG.

1934/35 gab es einen weiteren Typ 500, der nie im offiziellen Verkauf erschien. Er sah äußerlich dem regulären Typ 500 gleich oder ähnlich, besaß jedoch im Gegensatz zu diesem jenen 5 Liter-Motor, der (hier mit Kompressor) im Typ 500 K eingebaut war, und außerdem eine DeDion-Hinterachse.

Von diesem speziellen Typ 500 wiederum waren jene drei Panzer-Cabriolets abgeleitet, welche 1935 für Hitler geliefert wurden. Im Hinblick auf die geforderte Leistung und das höhere Gewicht wurde der Motor auf 5,4 Liter vergrößert und mit Kompressor versehen. Im folgenden Jahr entstand dann durch Verwendung dieses Triebwerks aus dem Typ 500 K der Typ 540 K. In späteren Jahren wurden für gepanzerte Sonderausführungen das Fahrgestell des Typs 770 verwendet.



Mercedes-Benz Typ 500 Pullman-Limousine 1936–1939



Mercedes-Benz Typ 500 Pullman-Cabriolet (Karosserie Erdmann & Rossi) 1936–1939

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

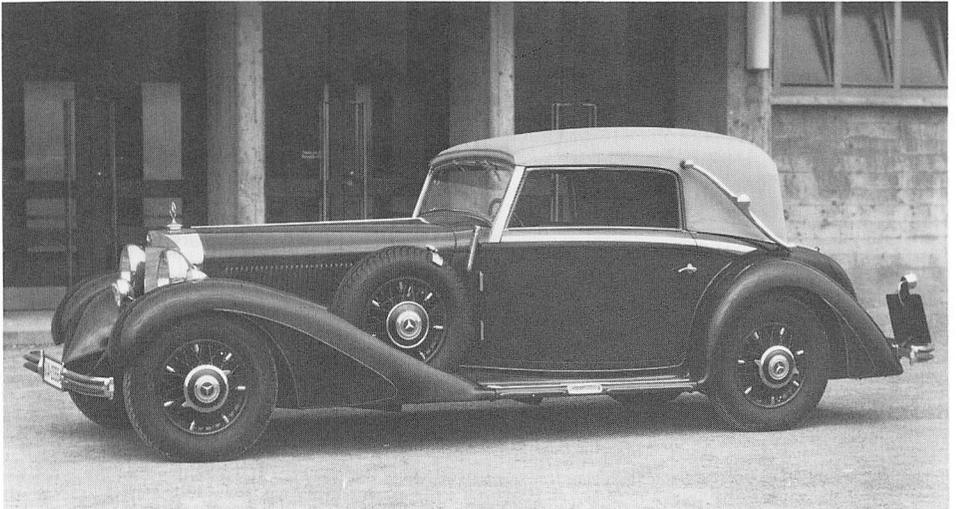
Fahrgestell  
Pullman-Limousine  
Tourenwagen 6 Sitze  
Cabriolet C (2 Fenster)  
Cabriolet D (4 Türen)  
Cabriolet F (6 Fenster)

| Mercedes-Benz Typ 500<br>(W 08)<br>1932 – 1936  | Mercedes-Benz Typ 500<br>(W 08)<br>1936 – 1939  | Mercedes-Benz Typ 500<br>(W 24)<br>1934 – 1935  | Mercedes-Benz Typ 540 K<br>(W 24 Gepanzerte<br>Sonderausführung) 1935   |
|---|---|---|---|
| <p>Daimler-Benz M 08 II<br/>8 (Reihe)<br/>82,5 x 115 mm<br/>4918 (Steuer 4884) ccm<br/>100 PS bei 3100 U/min<br/>26,0 mkg bei 1250 U/min<br/>1:6</p> <p>1 Doppel-Flachstromvergaser<br/>Solex 35 MMOV<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>9<br/>Pumpe, 26 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 10 Liter Öl<br/>Batteriezündung, aber auch Magnetzündung<br/>12 V 75 Ah<br/>100 oder 130 W<br/>1,5 oder 1,8 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang + (auf Wunsch) Schnellgang<br/>III – IV bzw. III – V<br/>I. 4,12<br/>II. 2,21<br/>III. 1,49<br/>IV. 1,00<br/>(V. 0,71)</p> <p>5,77 bzw. (mit Schnellgang) 4,15</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Underslung-Halbfedern<br/>Schnecke/Lenkfinger<br/>Mechanisch mit<br/>Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)<br/>4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3670 mm<br/>1485/1485 mm<br/>5380 x 1820 x 1820 mm<br/>Holzspeichen<br/>7,00–20<br/>14,8 Meter<br/>1700 kg<br/>Pullman-Limousine 2300 kg<br/>2850 kg<br/>120 km/h   123 km/h<br/>26 Liter<br/>90 Liter (im Heck)</p> | <p>Daimler-Benz M 08 III<br/>8 (Reihe)<br/>82,5 x 115 mm<br/>4918 (Steuer 4884) ccm<br/>110 PS bei 3300 U/min<br/>26,2 mkg bei 1250 U/min<br/>1:6,6</p> <p>1 Doppel-Steigstromvergaser<br/>Mercedes-Benz<br/>Hängend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>9<br/>Pumpe, 27 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 10 Liter Öl<br/>Batteriezündung<br/>12 V 60 Ah<br/>130 W</p> <p>1,8 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang (IV. = Schnellgang)<br/>II – IV<br/>I. 3,42<br/>II. 1,60<br/>III. 1,00<br/>IV. 0,62</p> <p>4,88</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>DeDion-Achse, Schraubenfedern<br/>Schraube<br/>Hydraulisch mit<br/>Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)<br/>4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3670 mm<br/>1535/1547 mm<br/>5650 x 1782 x 1160 mm<br/>Scheiben oder Drahtspeichen<br/>7,50–17<br/>13,8 Meter</p> <p>2380 kg<br/>2780 kg<br/>142 km/h<br/>26 Liter<br/>110 Liter (im Heck)</p> | <p>Daimler-Benz M 24<br/>8 (Reihe)<br/>86 x 108 mm<br/>5019 ccm<br/>100 PS bei 3400 U/min<br/>1:5,5</p> <p>1 Doppel-Steigstromvergaser<br/>Mercedes-Benz<br/>Hängend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>9<br/>Pumpe, 27 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 10 Liter Öl<br/>Batteriezündung<br/>12 V 60 Ah<br/>130 W</p> <p>1,5 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang (IV. = Schnellgang)<br/>II – IV<br/>I. 3,42<br/>II. 1,60<br/>III. 1,00<br/>IV. 0,62</p> <p>4,88</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>DeDion-Achse, Schraubenfedern<br/>Schraube<br/>Hydraulisch mit<br/>Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)<br/>4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3670 mm<br/>1535/1547 mm<br/>5650 x 1782 x 1160 mm<br/>Scheiben oder Drahtspeichen<br/>7,50–17<br/>13,8 Meter</p> <p>2380 kg<br/>2780 kg<br/>142 km/h<br/>26 Liter<br/>110 Liter (im Heck)</p> | <p>Daimler-Benz M 24 II<br/>8 (Reihe)<br/>88 x 111 mm<br/>5401 ccm<br/>115/180 PS bei 3400 U/min<br/>44 mkg bei 2200 U/min<br/>1:5,2 + Kompressor</p> <p>1,8 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>II – IV<br/>I. 3,90<br/>II. 2,28<br/>III. 1,45<br/>IV. 1,00</p> <p>3,08</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>DeDion-Achse, Schraubenfedern<br/>Schraube<br/>Hydraulisch mit<br/>Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre)<br/>4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3670 mm<br/>1535/1547 mm<br/>5650 x 1782 x 1660 mm<br/>Scheiben<br/>7,50–17 beschußsicher<br/>13,8 Meter</p> <p>2600 kg<br/>3060 kg<br/>170 km/h<br/>30 Liter<br/>115 Liter (im Heck)</p> |
| <p><b>1934</b></p> <p>RM 17 500,-<br/>RM 16 500,-<br/>RM 20 500,-<br/>RM 20 800,-<br/>RM 21 800,-</p>   | <p><b>1935/36</b></p> <p>RM 15 900,-<br/>RM 16 500,-<br/>RM 17 500,-<br/>RM 17 800,-<br/>RM 18 900,-</p>  | <p><b>1937</b></p> <p>RM 11 500,-<br/>RM 16 500,-<br/>RM 16 800,-<br/>—<br/>—<br/>RM 18 900,-</p>   | <p><b>1938/39</b></p> <p>RM 11 500,-<br/>RM 17 500,-<br/>RM 16 500,-<br/>—<br/>—<br/>RM 18 900,-</p> <p>Cabriolet F mit Karosserie<br/>aus 4 mm Panzer-Stahlblech,<br/>25 mm Panzer-Schichtglas<br/>und beschußsicheren<br/>20 Kammer-Zellenreifen</p>  |

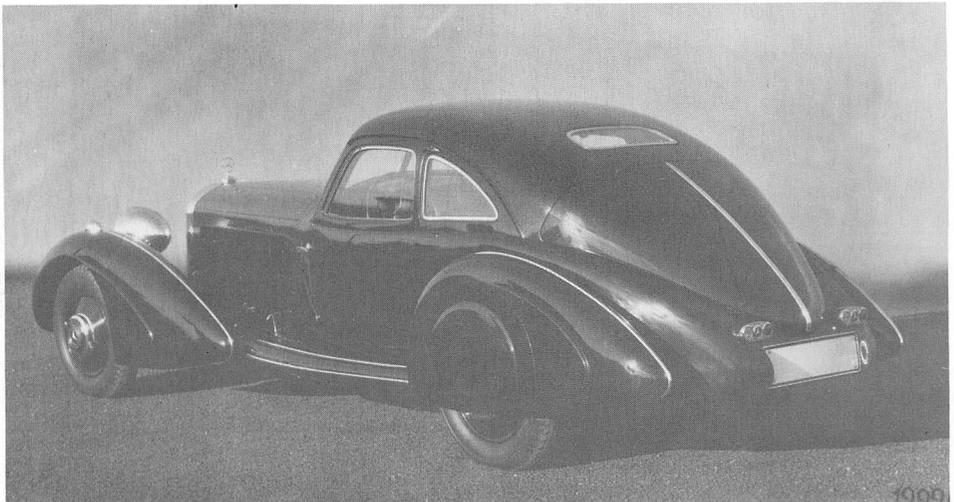
## **Mercedes-Benz Typ 500 K (1934–1936)** **Mercedes-Benz Typ 540 K (1936–1939)**

Die Tradition der weltberühmt gewesenen S- und SS-Modelle setzten die Typen 500 K und 540 K fort, die zwar nicht so urwüchsig und kraftstrotzend wie jene waren, aber ebenso leistungsfähig sowie vor allem weit eleganter, handlicher und komfortabler. Es gab diese Kompressor-Typen mit zahlreichen imposanten Karosserien von durchweg sportlichem und manchmal auch pseudosportlichem Charakter. Dabei stimmten die einzelnen Wagen durchaus nicht immer mit den Prospektbildern überein, weil hier das Werk individuelle Wünsche der Käufer weitgehend berücksichtigte. Da andererseits die werkseigenen Sindelfinger Aufbauten in unübertrefflicher Weise der »Persönlichkeit« dieser Wagen gerecht wurden, mochten sich die Käufer nur ganz selten für die Sonderanfertigung bei einer anderen Karosserie-firma entscheiden, wie dies sonst damals bei Luxusautomobilen sehr häufig vorkam.

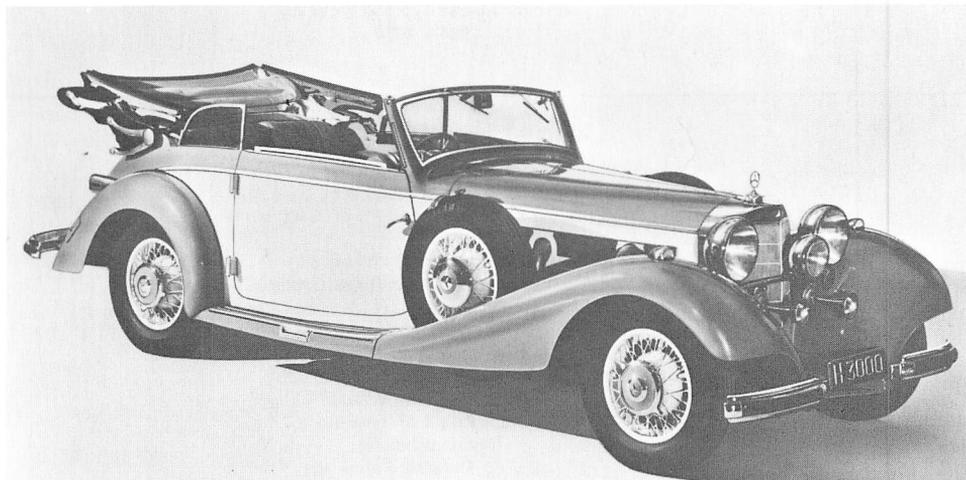
Vorgesehen war, 1939/40 den Typ 540 K durch den Typ 580 K zu ersetzen. Ein 580 K stand bereits auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1939, allerdings sozusagen inkognito, nämlich für Publikum und Presse als 540 K ausgewiesen.



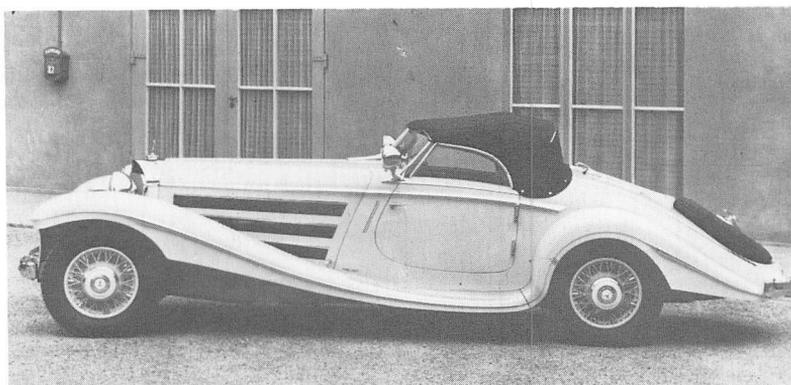
Mercedes-Benz Typ 500 K Cabriolet C 1935



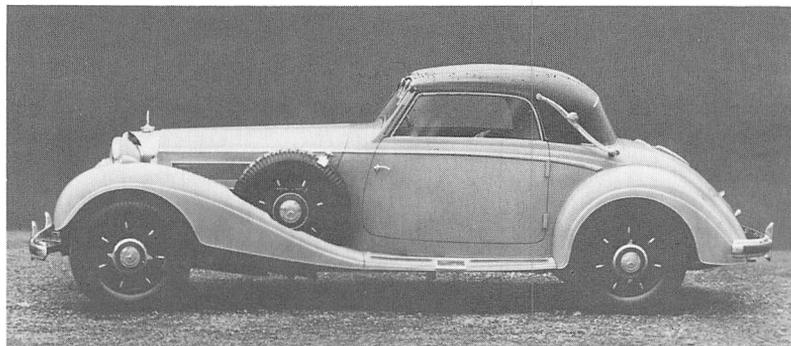
Mercedes-Benz Typ 500 K Autobahn-Kurier 1935–1936



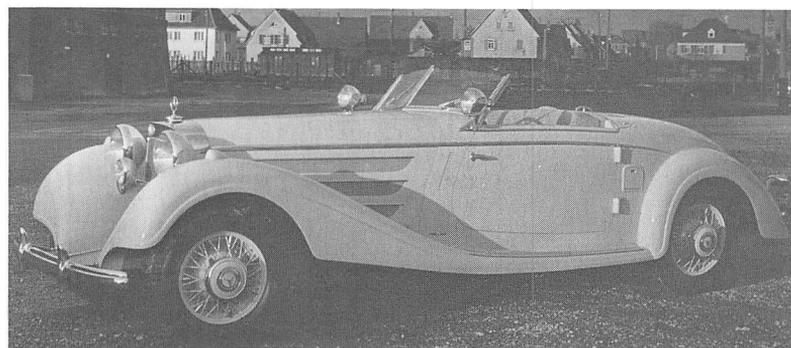
Mercedes-Benz Typ 540 K  
Cabriolet B  
1936–1939



Mercedes-Benz Typ 500 K  
Mercedes-Benz Typ 540 K  
Roadster 2 (2) Sitze  
1936–1938



Mercedes-Benz Typ 540 K (kurz)  
Sport-Cabriolet A  
1938–1939



Mercedes-Benz Typ 540 K  
Spezial-Roadster  
1938–1939

**Mercedes-Benz Typ 500 K (W 29)**  
1934 – 1936

|                         |   |
|-------------------------|---|
| <b>Motor</b>            | Daimler-Benz M 24 I   |
| Zylinderzahl            | 8 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 86 x 108 mm   |
| Hubraum                 | 5018 (Steuer 4982) ccm  |
| Leistung                | 100 PS, mit Kompressor 160 PS bei 3400 U/min                    |
| Drehmoment              |   |
| Verdichtung             | 1 : 5,5, je nach Kraftstoff bis 6,5                             |
|                         | Zuschaltbares Zweiflügel-Roots-Gebläse                          |
| Vergaser                | 1 Steigstrom-Doppelvergaser Mercedes-Benz                       |
| Ventile                 | Hängend   |
| Kurbelwellenlager       | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder                 |
| Kühlung                 | 9   |
| Schmierung              | Pumpe, 26 Liter Wasser  |
| Zündung                 | Druckumlauf, 10 Liter Öl  |
| Batterie                | Batteriezündung   |
| Lichtmaschine           | 12 V 60 Ah (unter Fahrersitz)                                   |
| Anlasser                | 130 W   |
|                         | 1,5 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder   |
| Kupplung                | Einscheibentockenkupplung                                       |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                | 4 Gang (IV. = Schnellgang)                                      |
| Synchronisierung        | II – IV   |
| Übersetzungen           | I. 3,42   |
|                         | II. 1,60  |
|                         | III. 1,00   |
|                         | IV. 0,62  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,88  |
| <b>Fahrwerk</b>         | Kasten-Preßstahl-Niederrahmen                                   |
| Vorderradaufhängung     | Doppel-Querlenker, Schraubenfedern                              |
| Hinterradaufhängung     | Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern                             |
| Lenkung                 | Schraubenspindel  |
| Fußbremse               | Hydraulisch mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre), 4 Räder |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder   |
| Schmierung              | Zentral   |

|                         |   |                                 |
|-------------------------|---|---------------------------------|
| <b>Allgemeine Daten</b> |   | <b>500 K kurz</b>               |
| Radstand                | 3290 mm                                     | 2980 mm                         |
| Spur vorn/hinten        | 1515/1502 oder 1535/1547 mm                 | 1535/1547 mm                    |
| Gesamtabmaße            | Roadster 5000 x 1880 x 1330 mm              | Roadster 4880 x 1900 x 1500 mm  |
|                         | Coupé 5200 x 1910 x 1610 mm                 | Coupé 4880 x 1900 x 1480 mm     |
|                         | Autobahn-Kurier 5170 x 1820 x 1520 mm       |                                 |
|                         | Cabriolet A 5100 x 1880 x 1640 mm           |                                 |
|                         | Cabriolet B und C 5200 x 1880 x 1630 mm     |                                 |
|                         | Limousine 5100 oder 5220 x 1820 x 1650 mm   |                                 |
|                         | Tourenwagen 5100 oder 5360 x 1880 x 1580 mm |                                 |
| Räder                   | Drahtspeichen                               | Drahtspeichen                   |
| Reifen                  | 6,50 oder 7,00 oder 7,50–17 extra           | 7,00–17 extra                   |
| Fahrgestellgewicht      | 1700 kg                                     |                                 |
| Wagengewicht            | 2300 bis 2350 kg                            | Roadster 2170 kg, Coupé 2250 kg |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 2700 kg                                     |                                 |
| Höchstgeschwindigkeit   | 160 km/h                                    | 160 km/h                        |
| Verbrauch/100 km        | 27 Liter                                    | 27 Liter                        |
| Kraftstofftank          | 110 Liter (im Heck)                         | 110 Liter (im Heck)             |

|               |                                |             |                        |             |
|---------------|--------------------------------|-------------|------------------------|-------------|
| <b>Preise</b> | Roadster 2 (2) Sitze           | RM 22.000,- | Sport-Roadster 2 Sitze | RM 22.000,- |
|               | Coupé 2/3 Sitze                | RM 22.000,- | Sport-Coupé 2 Sitze    | RM 22.000,- |
|               | Spezial-Roadster 2 (2)S.(1936) | RM 28.000,- |                        |             |
|               | Cabriolet A 2/3 Sitze          | RM 22.000,- |                        |             |
|               | Cabriolet B (1935/36)          | RM 22.000,- |                        |             |
|               | Cabriolet C (1935/36)          | RM 22.000,- |                        |             |
|               | Limousine 4 Türen              | RM 22.000,- |                        |             |
|               | Tourenwagen 2 Türen            | RM 22.000,- |                        |             |
|               | Autobahn-Kurier (1935/36)      | RM 24.000,- |                        |             |

**Mercedes-Benz Typ 540 K (W 29)  
1936 – 1939**

**Mercedes-Benz Typ 580 K (W 129 II)  
1939 – 1940**

Daimler-Benz M 24 II  
8 (Reihe)  
88 x 111 mm  
5401 (Steuer 5363) ccm  
115 PS, mit Kompressor 180 PS bei 3400 U/min  
44 mkg bei 2200 U/min  
1:5,2, je nach Kraftstoff bis 6,5  
Zuschaltbares Zweiflügel-Roots-Gebläse  
1 Steigstrom-Doppelvergaser Mercedes-Benz  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder  
9  
Pumpe, 26 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl  
Batteriezündung  
12 V 60 Ah (unter Fahrersitz)  
130 W  
1,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

Bis 1938: 4 Gang

II – IV  
I. 3,90  
II. 2,28  
III. 1,45  
IV. 1,00

3,08 oder 3,60

1939: 5 Gang (V. = Schnellgang)

II – V  
I. 3,65  
III. 1,48  
III. 1,48  
IV. 1,00  
V. 0,80  
3,50

Daimler-Benz M 124  
8 (Reihe)  
95 x 100 mm  
5800 ccm  
130 PS, mit Kompr. 200 PS bei 3400 U/min  
48,8 mkg bei 2200 U/min  
1:6,5  
Zuschaltbares Zweiflügel-Roots-Gebläse  
1 Steigstrom-Doppelvergaser Mercedes-Benz  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder  
9  
Pumpe, 26 Liter Wasser  
Druckumlauf, 10 Liter Öl  
Batteriezündung  
12 V 60 Ah (unter Fahrersitz)  
130 W  
1,8 PS

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

5 Gang (V. = Schnellgang)

II – V  
I. 3,80  
II. 2,40  
III. 1,20  
IV. 1,00  
V. 0,76

3,20 oder 3,08

Kasten-Preßstahl-Niederrahmen  
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern  
Pendelachse, Doppel-Schraubenfedern  
Schraubenspindel  
Hydraulisch mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre), 4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder  
Zentral

3290 mm  
1535/1547 (auch 1515/1502) mm  
Roadster 5000 – 5350 x 1880 x 1530 mm  
Cabriolet A 5100 x 1880 x 1640 mm  
Coupé 5200 x 1910 x 1610 mm  
Cabriolet B und C 5250 x 1900 x 1630 mm  
Limousine 5020 – 5250 x 1880 x 1660 mm  
Tourenwagen 5100 – 5360 x 1880 x 1600 mm

Drahtspeichen  
6,50 oder 7,00 oder 7,50–17 extra  
1800 kg  
2500 bis 2600 kg  
2850 kg  
170 km/h  
29 Liter  
110 Liter (im Heck)

**540 K kurz**  
2980 mm  
1535/1547 mm  
Roadster 4480 x 1880 x 1530 mm  
Cabriolet A 4650 x 1900 x 1480

Drahtspeichen  
7,50–17 extra  
2250 kg  
2650 kg  
170 km/h  
29 Liter  
110 Liter (im Heck)

2980 mm  
1535/1547 mm  
Roadster 4480 x 1940 x 1520 mm

Drahtspeichen  
7,50–17 extra  
2250 kg  
2650 kg  
185 km/h  
32 Liter  
120 Liter (im Heck)

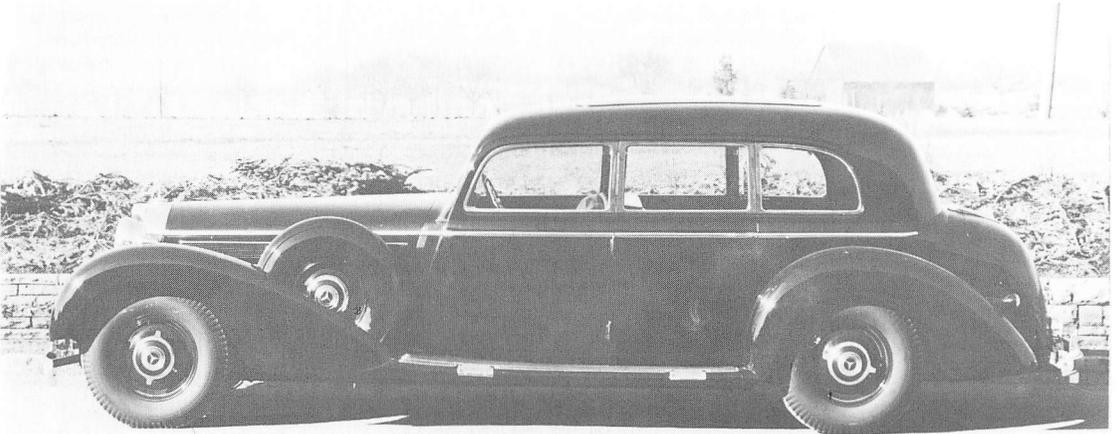
|                        |             |
|------------------------|-------------|
| Fahrgestell            | RM 15 500,- |
| Roadster 2 (2) Sitze   | RM 22 000,- |
| Cabriolet A            | RM 22 000,- |
| Coupé 2/3 Sitze        | RM 22 000,- |
| Spezial-Roadster       | RM 28 000,- |
| Cabriolet B            | RM 22 000,- |
| Cabriolet C            | RM 22 000,- |
| Limousine 2 Türen      | RM 22 000,- |
| Tourenwagen 2 Türen    | RM 22 000,- |
| Autobahn-Kurier (1936) | RM 24 000,- |

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| Fahrgestell       | RM 15 500,- |
| Sport-Roadster    | RM 22 000,- |
| Sport-Cabriolet A | RM 22 000,- |

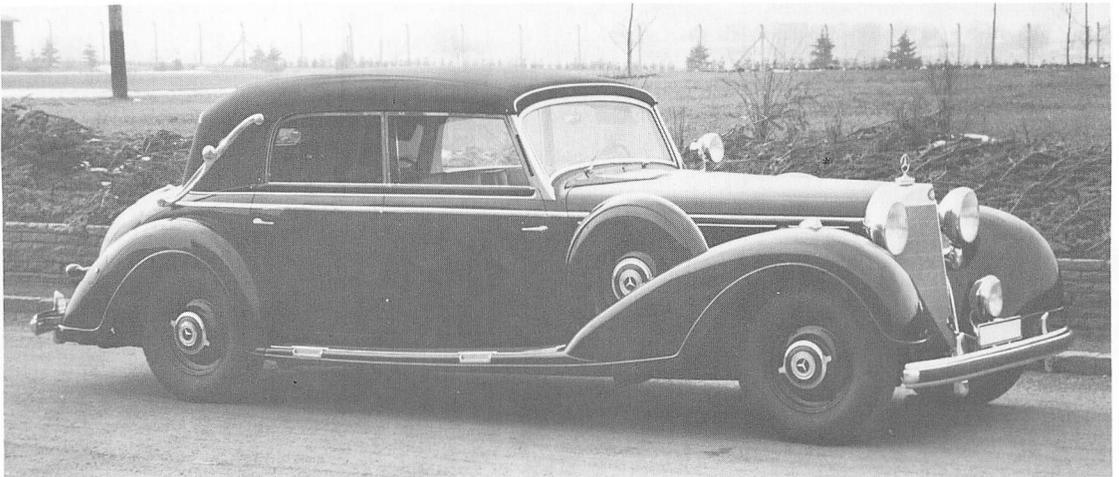
## Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« (1938–1943)

Der »Große Mercedes«, in seiner ersten Ausführung 1930 herausgekommen, wäre sicherlich im Laufe der folgenden Jahre ebenso wieder verschwunden wie Maybachs Zeppelin, der Horch 12 und die anderen gigantischen Luxuskutschen, die es damals gegeben hatte, wenn er sich nicht bei den Parteiführern im Dritten Reich höchster Wertschätzung erfreut hätte. Es kam sogar dazu, daß der »Große Mercedes« als einziger Wagen seiner Art noch im Jahre 1938 eine völlige Neuauflage erlebte, wobei man nun aber möglichst viele Errungenschaften der Automobiltechnik zu verwerten bestrebt war. Kennzeichnend für die moderne Ausführung des neuen Typs 770 waren vor allem der Ovalrohrrahmen, Einzelaufhängung der Vorderräder und Doppelgelenk-Hinterachse, aber auch die eindrucksvolle Linienführung der Karosserien, vor allem der Cabriolets und Tourenwagen. Die Limousine war allerdings nicht so überzeugend geraten wie die vorangegangenen Ausführungen auf dem älteren 770-Fahrgestell.

Die Fertigung des »Großen Mercedes« erstreckte sich, wenn auch nur mit ganz geringen Stückzahlen, bis ins Kriegsjahr 1943. Dabei wurde zuletzt hauptsächlich die gepanzerte Sonderausführung hergestellt, bestimmt für Hitler, Göring und Himmler, aber auch für führende Persönlichkeiten in damals mit Deutschland verbündeten Ländern.



Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Pullman-Limousine 1938–1943

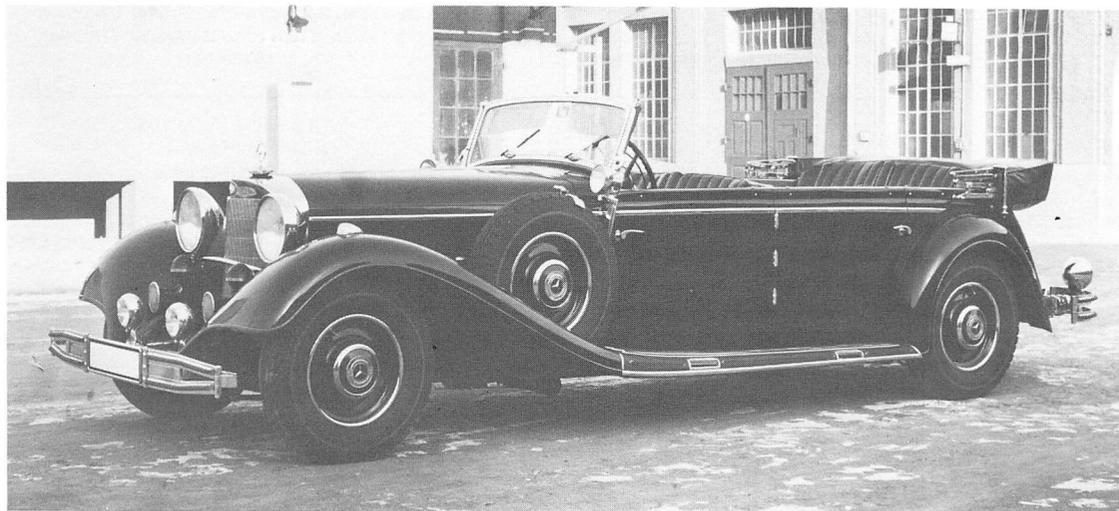


Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Cabriolet D 1938–1943

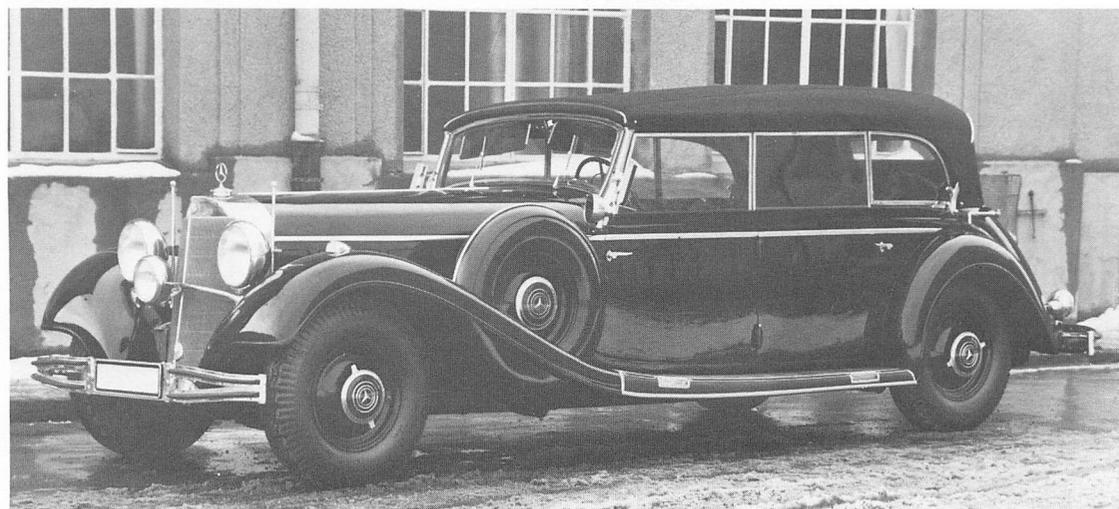
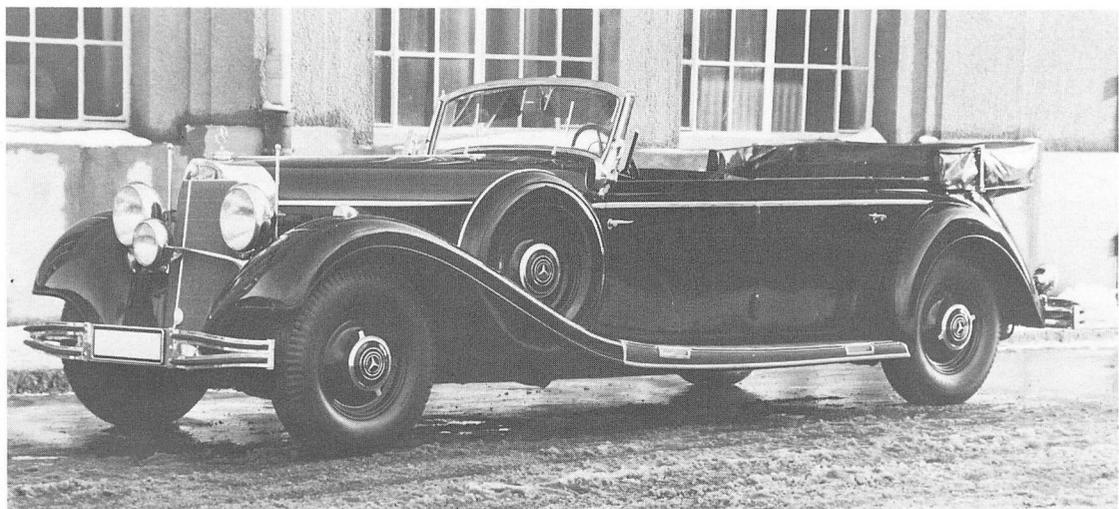
**Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes«  
(W 150)  
1938 – 1943**

**Mercedes Benz Typ 770 »Großer Mercedes«  
(W 150 II Gepanzerte Sonderausführung)  
1938–1943**

|                              |   |   |
|------------------------------|---|---|
| <b>Motor</b>                 | Daimler-Benz M 150  | Daimler-Benz M 150 II   |
| Zylinderzahl                 | 8 (Reihe)   | 8 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub                | 95 x 135 mm   | 95 x 135 mm   |
| Hubraum                      | 7655 ccm  | 7655 ccm  |
| Leistung                     | 155 PS bei 3000 U/min<br>bzw. mit Kompressor<br>230 PS bei 3200 U/min   | 160 PS bei 3200 U/min<br>bzw. mit Kompressor<br>400 PS bei 3600 U/min   |
| <b>Drehmoment</b>            |   |   |
| <b>Verdichtung</b>           | 1:6,1   | 1:7,2   |
| <b>Vergaser</b>              | Zuschaltbares Roots-Gebläse   | 2 zuschaltbare Roots-Gebläse  |
| <b>Ventile</b>               | 1 Mercedes-Benz Dreidüsen-Spezialvergaser   | Hängend   |
| <b>Kurbelwellenlager</b>     |   | Seitliche Nockenwelle   |
| <b>Kühlung</b>               |   | Antrieb durch Stirnräder  |
| <b>Schmierung</b>            |   | 9   |
| <b>Zündung</b>               |   | Pumpe, 32 Liter Wasser  |
|                              |   | Druckumlauf, 9 Liter Öl   |
|                              |   | Doppelzündung   |
|                              |   | (Kombinierte Batterie- und Magnetzündung<br>mit 2 Zündkerzen je Zylinder)   |
| <b>Batterie</b>              | 12 V 75 Ah  | 12 V 100 Ah   |
| <b>Lichtmaschine</b>         | 225 W   | 225 W   |
| <b>Anlasser</b>              | 3 PS  | 3 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b>      |   | Antrieb auf Hinterräder   |
| <b>Kupplung</b>              |   | Einscheibentrockenkupplung  |
| <b>Schaltung</b>             |   | Schalthebel Wagenmitte  |
| <b>Getriebe</b>              |   | 5 Gang (V. = Schnellgang)   |
| <b>Synchronisierung</b>      |   | II – V  |
| <b>Übersetzungen</b>         |   | I. 3,76, II. 2,26, III. 1,435, IV. 1,00, V. 0,713   |
| <b>Antriebs-Übersetzung</b>  |   | 4,11  |
| <b>Fahrwerk</b>              |   | Ovalrohr-Preßstahl-Rahmen   |
| <b>Vorderradaufhängung</b>   |   | Doppel-Querlenker, Schraubenfedern  |
| <b>Hinterradaufhängung</b>   |   | Doppelgelenkchse, Doppel-Schraubenfedern (ineinanderliegend)  |
| <b>Lenkung</b>               |   | Schraubenspindel  |
| <b>Fußbremse</b>             |   | Hydraulisch mit Saugluftunterstützung (Bosch-Dewandre), 4 Räder   |
| <b>Handbremse</b>            |   | Mechanisch, Hinterräder   |
| <b>Schmierung</b>            |   | Zentral   |
| <b>Allgemeine Daten</b>      |   |   |
| <b>Radstand</b>              | 3880 mm   | 3880 mm   |
| <b>Spur vorn/hinten</b>      | 1600/1650 mm  | 1600/1650 mm  |
| <b>Gesamtmaße</b>            | 6000 x 2070 x 1800 mm   | 6000 x 2070 x 1800 mm   |
| <b>Räder</b>                 | Stahlblech-Scheibenräder  | Panzerstahl-Scheibenräder   |
| <b>Reifen</b>                | 8,25–17   | 8,25–19   |
|                              |   | 20 Kammer-Zellenreifen beschußsicher  |
| <b>Wendekreis</b>            | 15 Meter  | 15 Meter  |
| <b>Fahrgestellgewicht</b>    | 2100 kg   |   |
| <b>Wagengewicht</b>          | 3400 bis 3600 kg  | 4780 kg   |
| <b>Zuläss. Gesamtgewicht</b> | 4200 kg   | 5420 kg   |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b> | 145 bzw. (mit Kompressor) 170 km/h  | 145 bzw. (mit Kompressor) 180 km/h  |
| <b>Verbrauch/100 km</b>      | 30 Liter  | 38 Liter  |
| <b>Kraftstofftank</b>        | 195 Liter (im Heck)   | 300 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>                | Fahrgestell RM 30 000,–<br>Pullman-Limousine RM 44 000,–<br>Tourenwagen (7 Sitze)<br>Cabriolet D (4 Türen)<br>Cabriolet F (7 Sitze) | Gepanzerte Sonderausführung des<br>Siebensitzer-Tourenwagens mit<br>40 mm Panzerglas-Scheiben rundum,<br>elektromagnetischem Türverschluß,<br>Karosserie aus 18 mm Panzerstahl und<br>seitlichen Ersatzrädern als Panzer-<br>schild. Andererseits Gewichtsverringern<br>durch Kotflügel aus Leichtmetall. |



**Mercedes-Benz Typ 540 K**  
**Tourenwagen 7 Sitze (gepanzerte Sonderausführung) 1935**



**Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes«**  
**Tourenwagen 7 Sitze (gepanzerte Sonderausführung) 1938–1943**

# NAG (bis 1934)

Der Gründer und damalige Generaldirektor der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (AEG), Geheimrat Dr. Emil Rathenau (1838–1915), gliederte seinem Elektrokonzern als weiteren Industriezweig im Jahre 1901 den Automobilbau an. Den Verkauf der von der AEG fabrizierten Automobile hatte die Neue Automobil-Gesellschaft (NAG) zu besorgen. 1908 übergab die AEG auch die rasch angewachsene Automobilfabrikation an die NAG. Immer weiter spannte sich das vielfältige Programm an Personenwagen und Nutzfahrzeugen aller Art. Bei den letzteren gehörte die NAG zu den wichtigsten Lieferanten für Heereslastwagen sowie von Berliner Omnibussen und Kommunalfahrzeugen. 1912 erfolgte die Umwandlung der NAG in eine Aktiengesellschaft. Während des Krieges wurden von dem Unternehmen ausschließlich Nutzfahrzeuge hergestellt, und zwar in ständig steigender Zahl. 1915 wurde die »Neue« Automobil-Gesellschaft in Nationale Automobil-Gesellschaft AG. umbenannt, wobei das Markenzeichen NAG erhalten blieb. 1917 bezog man eine neuerbaute Fabrik in Berlin-Oberschöneweide, die noch 10 Jahre später als eine der modernsten Industrieanlagen Deutschlands galt. Bis etwa 1926 verliefen die Geschäfte der NAG zufriedenstellend. Daß von da ab ein ständiger Niedergang einsetzte, hatte wohl mehrere Ursachen. Auf dem Personenwagensektor wirkte sich vor allem eine verfehlte Typenpolitik aus. Ein so großes Werk, das 1925 immerhin über 5000 Mitarbeiter zählte, die sich dann allerdings im Laufe weniger Jahre auf die Hälfte verringerten, konnte nur von einem in großer Serie hergestellten Typ existieren. Es fehlte also ein preisgünstiger Klein- oder Mittelklassewagen. Dazu kam, daß die NAG Ende 1926 die Protos- und Ende 1927 die Presto- samt den Dux-Werken übernahm, was rückblickend völlig unverständlich erscheint, denn es ging weder um die Ausschaltung einer wesentlichen Konkurrenz noch um den Gewinn brauchbarer konstruktiver Substanz, und auch die neuerworbenen Produktionskapazitäten wurden überhaupt nicht be-

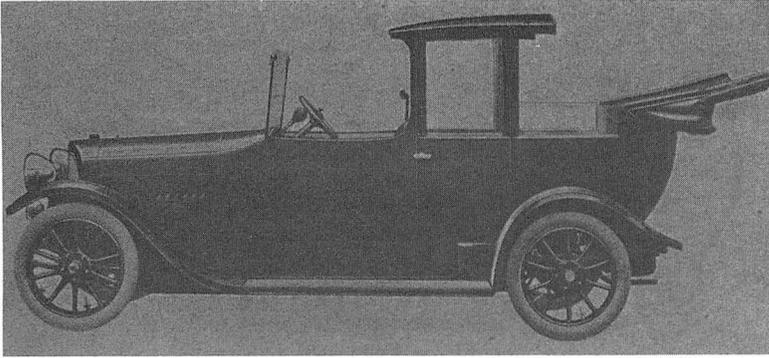
## Produktion

|                          |             |                                    |
|--------------------------|-------------|------------------------------------|
| NAG Typen C 4 und D 4    | 1920 – 1927 | schätzungsweise höchstens ca. 5000 |
| NAG-Protos Sechszylinder | 1926 – 1933 | schätzungsweise höchstens ca. 2000 |
| NAG V8                   | 1931 – 1934 | höchstens ca. 50                   |
| NAG-Voran Typ 220        | 1933 – 1934 | höchstens ca. 500                  |

nötigt. Im Gegenteil erwies sich vor allem Presto als eine unvorhergesehen schwere Belastung. Als dann per 1. 1. 1931 auch noch der Nutzfahrzeugbau praktisch an Büssing abgegeben wurde oder werden mußte, war das Ende der NAG wohl kaum mehr aufzuhalten. Ohne den geduldrigen Langmut der beiden Großaktionäre AEG und Danatbank (Jakob Goldschmidt) wäre dieses Ende mit Gewißheit viel früher als erst 1934 eingetreten. Als dann die NAG den Automobilbau schließlich eingestellt hatte und im wesentlichen nur noch als Grundstücks- und Vermögensverwaltung weiterbestand, pachtete Büssing-NAG das Werk Berlin-Oberschöneweide.

## NAG Typen C4 und D4 (1920–1927)

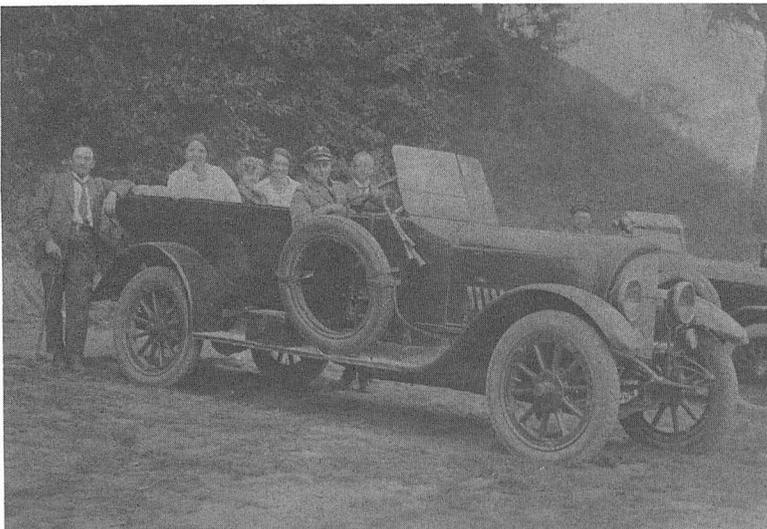
Nach dem ersten Weltkrieg erschwerten unzählige Streiks, Demonstrationen und Arbeiterunruhen den Übergang zur Friedensproduktion in Berlin ganz besonders. So konnte die NAG erst 1920 wieder mit dem Bau von Personenwagen beginnen. Dabei beschränkte sie sich nunmehr auf den einzigen Typ C4 mit 9/30 PS Vierzylindermotor. Die Konstruktion dieses Wagens stammte von Oberingenieur Christian Riecken, der früher bei Metallurgique und bei Minerva tätig gewesen war. Der Typ C4 bewährte und verkaufte sich gut. Seinen Ruf förderten die außergewöhnlichen Erfolge des NAG Sportwagens Typ C4b, den Riecken vom Serientyp abgeleitet hatte. Dieses Auto zeigte sich allen vergleichbaren Konkurrenten in bezug auf Fahrleistungen und -eigenschaften überlegen, und es sah außerdem durch seine lange Motorhaube und die winzige Karosserie für damalige Begriffe ungemein rassig aus. Die mei-



10/30 PS NAG Typ C 4 Landulet 1921

sten Siege brachte übrigens Oberingenieur Riecken selbst nach Hause, was insofern nicht ungewöhnlich war, als früher die Besitzer von Autofirmen, Chefkonstruktoren oder Fabrikdirektoren die von ihnen hervorgebrachten Wagen bei Sportveranstaltungen oder auch bei den damals für das Geschäft recht wichtigen Schönheitskonkurrenzen gern persönlich fuhren. Der Typ C4b, 1924 auch Typ Monza genannt, wandelte sich zum Typ C4m mit mehr PS und kürzerem Radstand, womit weiterhin bis 1926 beachtliche Rennsiegere errungen werden konnten. Zu einem eklatanten Mißerfolg kam es freilich, als man eine größere Serie des Sportwagen-Fahrgestells mit habhaften Tourenwagen- und Limousinen-Aufbauten verkaufte, die viel zu schwer waren. Das gab Rahmenbrüche und anderen Ärger, was das hohe Ansehen des NAG Sportwagens rasch zunichte machte. Inzwischen hatte Oberingenieur Riecken den Typ C4 durch den Typ D4 ersetzt, der einen moderneren Hängeventil-Motor besaß. Gemeinsames Kennzeichen aller NAG C4 und D4 war die keilförmige Abwandlung des für die Marke NAG seit jeher typisch gewesenen Ovalekühlers. Auf diesen wurde erstmalig beim Nachfolgetyp D6 verzichtet, der einen Flachkühler der damals üblichen Form erhielt.

10/30 PS NAG C 4 Phaeton 1923



#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung

Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht

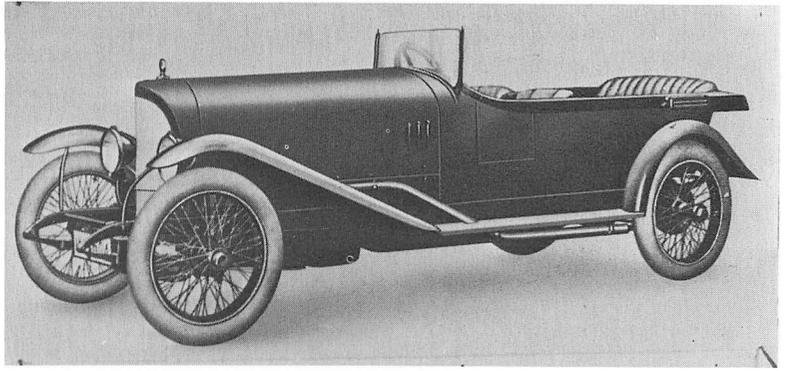
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

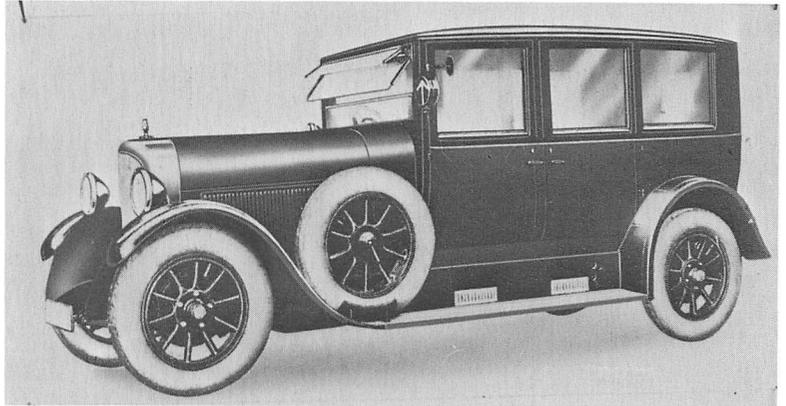
| <b>NAG Typ C 4</b><br><b>10/30 PS</b><br><b>1920 – 1924</b>  | <b>NAG Sportwagen Typ C 4 b</b><br><b>10/40 und 10/45 PS</b><br><b>1922 – 1924</b>   | <b>NAG Sportwagen Typ C 4 m</b><br><b>10/50 PS</b><br><b>1925 – 1926</b>   | <b>NAG Typ D 4</b><br><b>10/45 PS</b><br><b>1924 x 1927</b>  |
|--|--|--|--|
| <p>4 (Reihe)<br/>83 x 118 mm<br/>2553 ccm<br/>30 PS bei 1700 U/min</p> <p>1 Flachstromvergaser<br/>Pallas oder Zenith<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Thermosyphon (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Magnetzündler<br/>12 V</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Lederkonuskupplung<br/>Außen oder innen rechts<br/>4 Gang<br/>I. 4,87<br/>II. 3,10 oder 2,42<br/>III. 2,02 oder 1,58<br/>IV. 1,00<br/>4,57</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3100, später 3200 mm<br/>1350 mm<br/>4600 x 1640 x 1800 mm<br/>Stahlspeichen<br/>820 x 120 x 125 mm<br/>1010 kg<br/>Tourenwagen 1500 kg</p> <p>75 km/h<br/>12 Liter<br/>im Heck</p> | <p>4 (Reihe)<br/>83 x 118 mm<br/>2553 ccm<br/>40 PS bei 2400 U/min<br/>45 PS bei 2800 U/min</p> <p>1 Flachstromvergaser<br/>Zenith<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Thermosyphon (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Magnetzündler<br/>12 V</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Lederkonuskupplung<br/>Außen rechts<br/>4 Gang<br/>I. 4,87<br/>II. 2,42<br/>III. 1,58<br/>IV. 1,00<br/>normal 4,00</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3200 mm<br/>1350 mm<br/>4750 x 1600 x ??? mm<br/>Drahtspeichen<br/>820 x 120 mm<br/>950 kg<br/>Sport-Viersitzer 1300 kg</p> <p>100 km/h<br/>13 Liter<br/>im Motorraum</p> <p>Sport-Viersitzer<br/>RM 12 500,-</p> | <p>4 (Reihe)<br/>84 x 118 mm<br/>2614 ccm<br/>50 PS bei 3000 U/min</p> <p>1 Flachstromvergaser<br/>Zenith<br/>Seitlich schräg stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Thermosyphon (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Magnetzündler<br/>12 V</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Lederkonuskupplung<br/>Außen rechts<br/>4 Gang<br/>I. 4,87<br/>II. 2,42<br/>III. 1,58<br/>IV. 1,00<br/>normal 4,00</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3000 mm<br/>1350 mm<br/>Drahtspeichen<br/>820 x 120 mm<br/>950 kg</p> <p>120 km/h<br/>14 Liter<br/>im Motorraum</p> | <p>4 (Reihe)<br/>78 x 136 mm<br/>2598 ccm<br/>45 PS bei 2800 U/min</p> <p>1:5,2<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Zenith 36 DEFV<br/>Hängend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Pumpe (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>Magnetzündler<br/>12 V</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Lederkonuskupplung<br/>Innen rechts oder Mitte<br/>4 Gang<br/>I. 4,94<br/>II. 2,74<br/>III. 1,62<br/>IV. 1,00<br/>4,55</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p> <p>3300 mm<br/>1350 mm<br/>4650 x 1700 x 1800 mm<br/>Stahlspeichen<br/>820 x 120 oder 32 x 6,20<br/>1250 kg<br/>Tourenwagen 1660 kg<br/>Limousine 1900 kg<br/>650 kg<br/>90 km/h<br/>15 Liter<br/>im Heck</p> <p>Tourenwagen 6 Sitze<br/>RM 11 000,-<br/>Limousine 6 Sitze<br/>RM 14 200,-<br/>Landulet 6 Sitze<br/>RM 13 900,-</p> |



10/45 PS NAG  
Typ C 4 B  
Sportwagen 1923/24



10/45 PS NAG  
Typ D 4  
Limousine 1926



## NAG-Protos Sechszylinder (1926–1933)

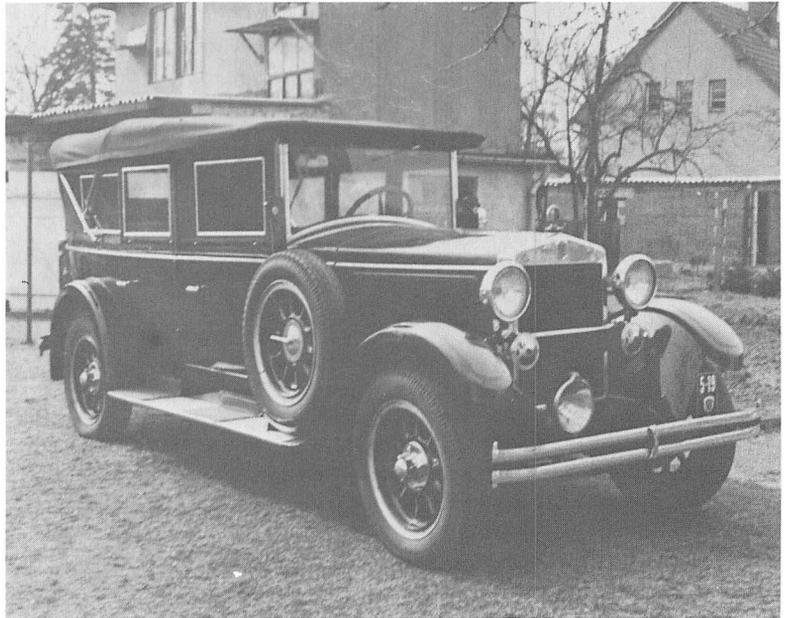
Der NAG Typ D6, im November 1925 vorgestellt, ging 1926 als »Jubiläums-Typ« in Serie, weil die NAG damals ihr 25jähriges Bestehen feierte. Daß diese Bezeichnung nur ein paar Monate lang verwendet wurde, lag daran, daß die NAG Ende 1926 von Siemens-Schuckert die Protos GmbH. übernahm und dabei vereinbarte, daß der eben herausgekommene NAG Sechszylinder als Gemeinschaftsentwicklung ausgegeben und mit dem Markenzeichen NAG-Protos verkauft wird. Das geschah dann auch ab Sommer 1927, sobald die Produktion bei Protos beendet war. Ende 1926 war dem NAG Typ D6 noch der Typ D7 zugesellt worden, der gleiche Wagen mit etwas größerem Motor, bestimmt für die Sechssitzer-Aufbauten. Nach Riecken, auf den noch der Motor für den D6 zurückging, hatte der französische Ingenieur Gabriel Lenard das Konstruktionsbüro der NAG übernommen. Das einzige Ergebnis seiner Tätigkeit blieb es, daß alle NAG-Protos ab Ende 1928, also ab Modelljahr 1929, nicht nur eine Reihe neuer, sehr elegant aussehender Karosserien, sondern auch eine halbautomatische Fliehkraftkupplung erhielten. Immerhin war das einer der ersten Schritte auf dem sehr langen Weg zur automatischen Kraftübertragung. Die Zentrifugia-Kupplung, deren Patente Lenard gehörten, war allerdings nur beim Anfahren von Nutzen, während beim Schalten wie üblich mit dem Fuß gekuppelt werden mußte. Weil aber, auch um einen Teil des Mehrpreises auszugleichen, nur 3 statt 4 Gänge vorgesehen waren, entstand durchaus der Eindruck, daß man hier mit weniger Schaltvorgängen auskommt. Der NAG-Kupplungsautomat, wie ihn das Werk in nicht ganz korrekter Weise nannte, erregte zwar viel Aufsehen, brachte aber nicht den sicherlich erhofften Kaufanreiz. – Nun, ab 1929 stand die Personenwagen-Abteilung der NAG unter Leitung von Paul Henze (früher Steiger und Simson-Supra). Zum Pariser Salon im Oktober 1930 brachte er den NAG-Protos mit 4 Liter-Motor, Niederrahmen, hydraulischen Bremsen und Stoßdämpfern sowie wiederum neuen Karosserien heraus, wobei vor allem das ultraniedrige Sport-Cabriolet allgemeinen Beifall fand und bei den Schönheitskonkurrenzen der beiden folgenden Jahre unzählige Auszeichnungen erntete. (Ein kürzeres Fahrgestell, wie es seit Jahrzehnten einer vom anderen abschreibt, besaß es jedoch nicht.) Aber ein

durchschlagender Verkaufserfolg blieb dem NAG-Protos weiterhin versagt. Die Zeitumstände begünstigten einen Wagen solchen Formats nur wenig. Vor allem aber war es ein hartes Brot, unmittelbar mit dem Horch 8 und dem Mercedes-Benz Typ Nürburg konkurrieren zu müssen.

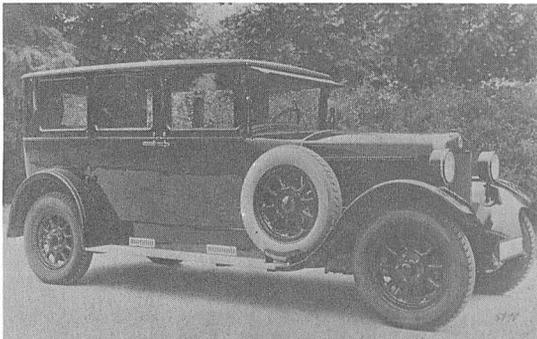
## NAG V8 (1931–1934)

Zur Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1931 präsentierte die NAG den ersten deutschen V8-Serienmotor, in Verbindung mit einem ZF-Aphon-Vierganggetriebe eingebaut in sonst praktisch unveränderten Sechszylinder-Wagen. War aber dieser schon schwer verkäuflich, so galt dies für den V8 erst recht, zumal er beträchtlich mehr kostete, ohne effektiv wesentlich mehr zu bieten.

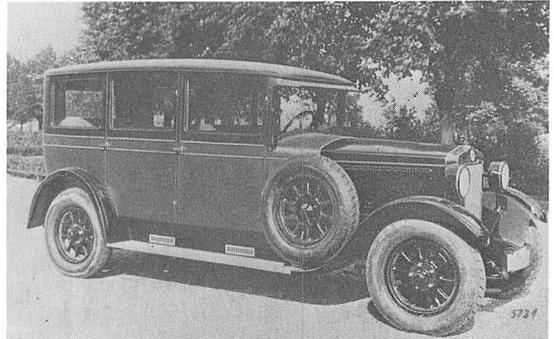
An sich hatte Chefkonstrukteur Henze mit dem V8-Motor etwas ganz anderes vorgehabt. Seit 1930 war der NAG die Voran-Gesellschaft (Oberingenieur Richard Bussien) angegliedert. Henze hatte zusammen mit Bussien den NAG-Voran Typ 212 entwickelt, hochmodern mit V8-Motor, Frontantrieb, Zentralrohrrahmen und Schwingachsen. 1932 liefen mehrere Versuchsexemplare durchaus zufriedenstellend, doch brach man schließlich deren weitere Entwicklung ab, denn diese Autos wären noch viel teurer und damit von vornherein ganz und gar unverkäuflich gewesen.



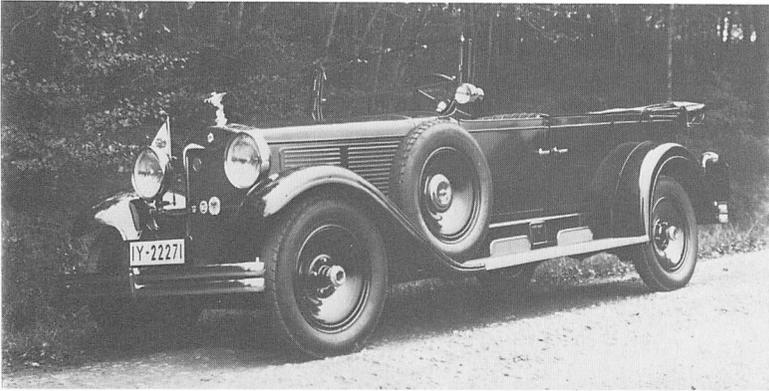
12/60 PS NAG-Protos  
Tourenwagen 1927  
(Besitzer: Paul Koch,  
Berlin-Lichtenberg/DDR)



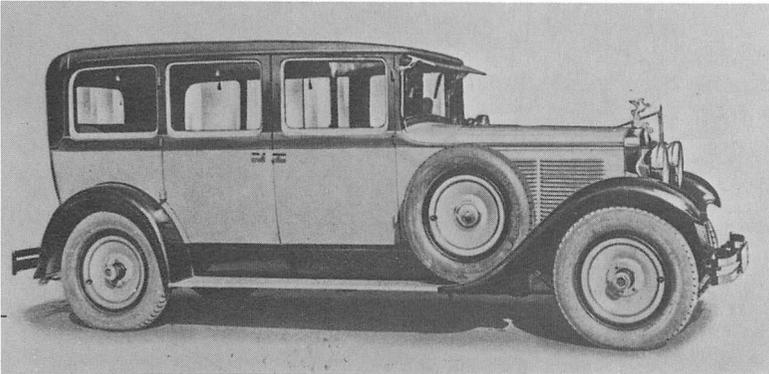
NAG-Protos Sechszylinder Modell 1927  
Limousine 6 Sitze (Karosserie Wendler)



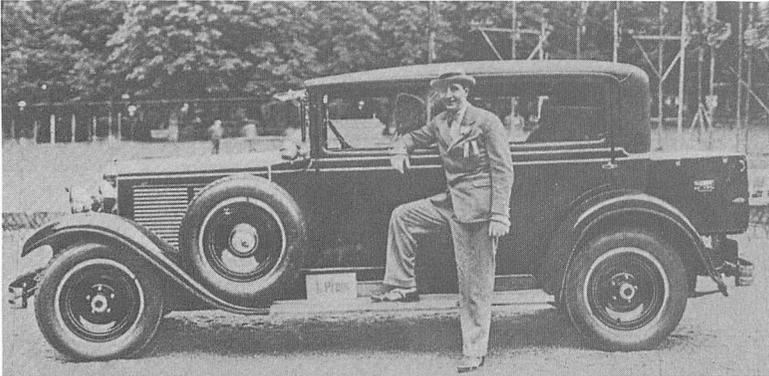
NAG-Protos Sechszylinder Modell 1928  
Weymann-Limousine 6 Sitze (Karosserie Wendler)



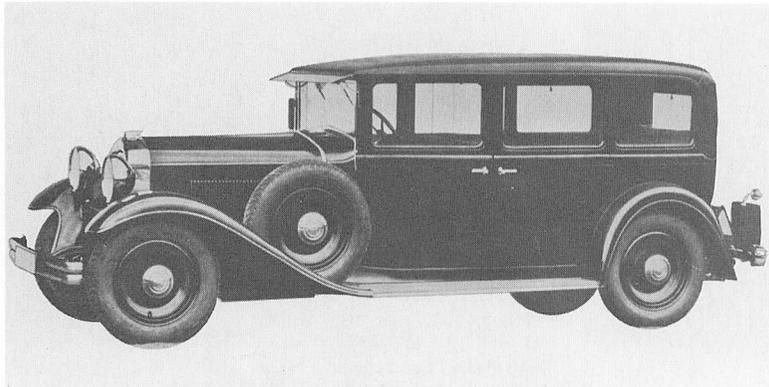
14/70 PS NAG-Protos  
Tourenwagen 1929  
(Besitzer: L. Herzog,  
Wuppertal-Barmen.  
»Mein Vater hat den Wagen  
selbst 1929 in Berlin abgeholt.«)



14/70 PS NAG-Protos  
Pullman-Limousine 1929

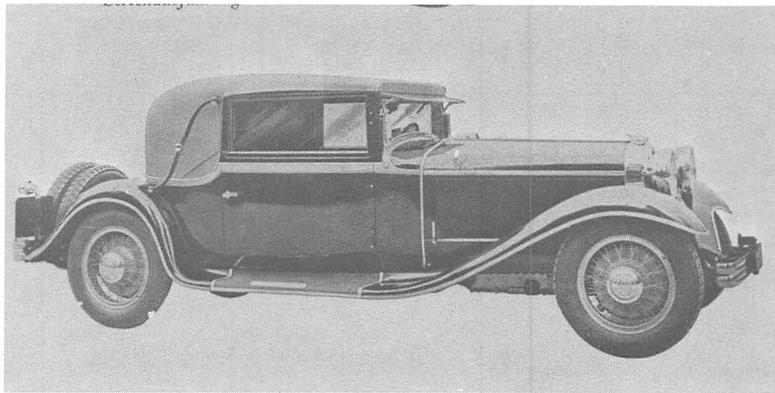


12/60 PS NAG-Protos  
Limousine 1929

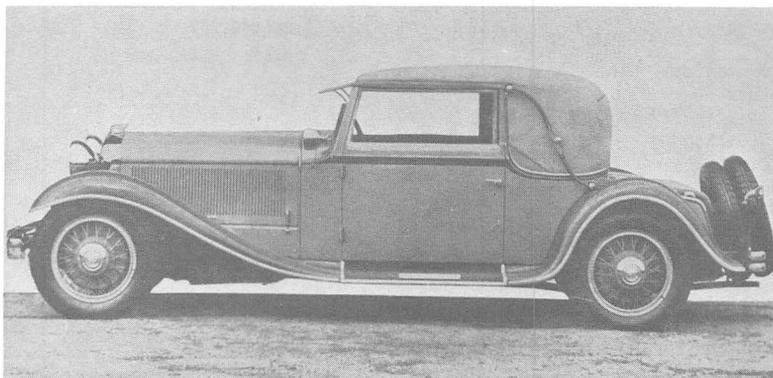


16/80 PS NAG-Protos  
18/100 PS NAG V8  
Pullman-Limousine 1931

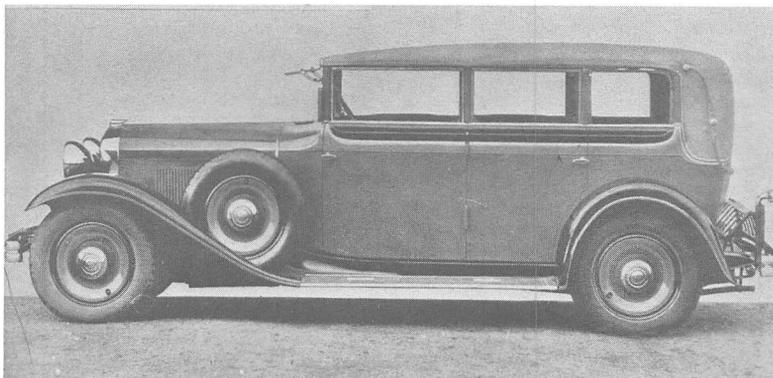
16/80 PS NAG-Protos  
Sport-Cabriolet 1930/31  
(Karosserie Drauz)



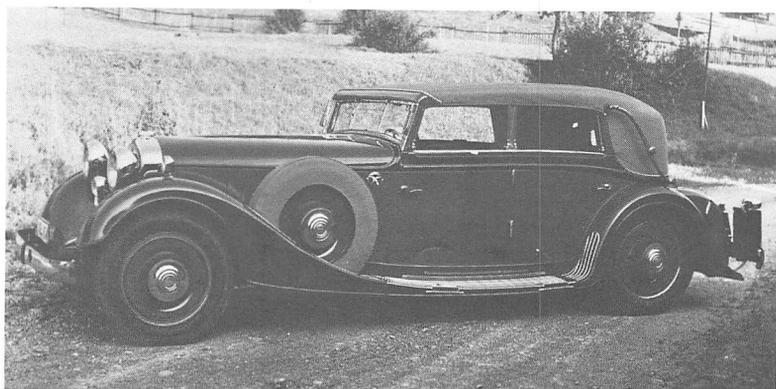
16/80 PS NAG-Protos  
18/100 PS NAG V8  
Sport-Cabriolet 1931/32  
(Karosserie Drauz)



16/80 PS NAG-Protos  
18/100 PS NAG V8  
Pullman-Cabriolet 1931  
(Karosserie Drauz)



18/100 PS NAG V8  
Cabriolet 4 Türen 1934  
(Sonderkarosserie Spohn)



|                         | NAG 12/60 PS Typ D 6<br>1926 – 1927<br>NAG-Protos 12/60 PS<br>1927 – 1928 | NAG 14/70 PS Typ D 7<br>1927<br>NAG-Protos 14/70 PS<br>1927 – 1928 | NAG-Protos Typ 201<br>12/60 PS<br>1928 – 1930 | NAG-Protos Typ 204<br>14/70 PS<br>1928 – 1930 |
|-------------------------|---|--|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |  |   |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)                                     | 6 (Reihe)                                     |
| Bohrung x Hub           | 74 x 120 mm   | 80 x 120 mm  | 74 x 120 mm                                   | 80 x 120 mm                                   |
| Hubraum                 | 3075 ccm  | 3594 ccm   | 3075 ccm                                      | 3594 ccm                                      |
| Leistung                | 60 PS bei 3000 U/min  | 70 PS bei 3000 U/min   | 60 PS bei 3000 U/min                          | 70 PS bei 3000 U/min                          |
| Drehmoment              |   | 18,7 mkg b. 1400 U/min   |   | 18,7 mkg b. 1400 U/min                        |
| Verdichtung             | 1 : 5,6   | 1 : 5,6  | 1 : 5,6                                       | 1 : 5,6                                       |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser Pallas SAD 4   |  | 1 Steigstromvergaser Pallas SAD 4 u           |   |
| <b>Ventile</b>          | Hängend   |  | Hängend                                       |   |
| Kurbelwellenlager       | Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder                                 |  | Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder     |   |
| Kühlung                 | 7   |  | 7   |   |
| Schmierung              | Pumpe (Wasser)  |  | Pumpe (Wasser)                                |   |
| Zündung                 | Druckumlauf   |  | Druckumlauf                                   |   |
| Batterie                | Batterie  |  | Batterie                                      |   |
| Lichtmaschine           | 6 V 140 Ah  |  | 6 V 140 Ah                                    |   |
| Anlasser                |   |  | 90 W  |   |
|                         |   |  | 1,2 PS  |   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder   |  | Antrieb auf Hinterräder                       |   |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung  |  | Halbautomatische Einscheibentrockenkupplung   |   |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  |  | Schalthebel Wagenmitte                        |   |
| Getriebe                | 4 Gang  |  | 3 Gang  |   |
| Synchronisierung        | Ohne  |  | Ohne  |   |
| Übersetzungen           | I. 4,94   |  | I. 3,60                                       |   |
|                         | II. 2,74  |  | II. 1,62                                      |   |
|                         | III. 1,62   |  | III. 1,00                                     |   |
|                         | IV. 1,00  |  |   |   |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,40  |  | 5,20  |   |
| <b>Fahrwerk</b>         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   |  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                     |   |
| Vorderradaufhängung     | starr, Halbfedern   |  | starr, Halbfedern                             |   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Unterslung-Halbfedern  |  | starr, Unterslung-Halbfedern                  |   |
| Lenkung                 | Schraubenspindel, links   |  | Schraubenspindel, links                       |   |
| Fußbremse               | Mechanisch, 4 Räder   |  | Mechanisch, 4 Räder                           |   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder   |  | Mechanisch, Hinterräder                       |   |
| Schmierung              | Nippel oder Zentral   |  | Zentral                                       |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |   |   |
| Radstand                | 3380 mm   |  | 3380 mm                                       |   |
| Spur                    | 1420 mm   |  | 1420 mm                                       |   |
| Gesamtmaße              | 4700 x 1750 x 2000 mm   |  | 5000 x 1760 x 2000 mm                         |   |
| Räder                   | Stahlspeichen   |  | Scheiben                                      |   |
| Reifen                  | 32 x 6,00 oder 6,20   |  | 32 x 6,00 oder 6,00-20                        |   |
| Wendekreis              |   |  |   |   |
| Fahrgestellgewicht      | 1400 kg   |  | 1500 kg                                       |   |
| Wagengewicht            | Tourenwagen 1800 kg   |  | Tourenwagen 1950 kg                           |   |
|                         | Limousine 1900 kg   |  | Pullman-Limousine 2100 kg                     |   |
| Zuläss. Belastung       | 600 kg  |  | 650 kg  |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 90 km/h   |  | 95 km/h                                       |   |
| Verbrauch/100 km        | 20 Liter  |  | 20 Liter                                      |   |
| Kraftstofftank          | im Heck   |  | im Heck                                       |   |
| <b>Preise</b>           | Tourenwagen 6 Sitze   |  | Tourenwagen 4 Sitze                           | Tourenwagen 6 Sitze                           |
|                         | RM 11 700,-   |  | RM 9850,-                                     | RM 11 400,-                                   |
|                         | Limousine 6 Sitze   |  | Limousine 4 Sitze                             | Limousine 6 Sitze                             |
|                         | RM 12 800,-   |  | RM 10 850,-                                   | RM 12 600,-                                   |
|                         |   |  | Roadster 2 (2) Sitze                          | Pullmann-Limousine                            |
|                         |   |  | RM 11 500,-                                   | RM 13 500,-                                   |
|                         |   |  | Cabriolet 4 Türen                             | Pullmann-Cabriolet                            |
|                         |   |  | RM 12 800,-                                   | RM 17 000,-                                   |

**NAG-Protos Typ 207**  
**16/80 PS**  
**1930 – 1933**

**NAG-Protos Typ 208**  
**16/80 PS**  
**1930 – 1933**

**NAG V8 Typ 218**  
**18/100 PS**  
**1931 – 1934**

**NAG V8 Typ 219**  
**18/100 PS**  
**1931 – 1934**

6 (Reihe)  
 84 x 120 mm  
 3963 ccm  
 80 PS bei 3200 U/min

1:5,25 | 1:5,75  
 1 Steigstromvergaser Pallas SAD 4 u

Hängend  
 Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder  
 7

Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Batterie  
 6 V 140 Ah  
 130 W  
 1,2 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Halbautomatische Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang  
 Ohne  
 I. 3,60  
 II. 1,62  
 III. 1,00

5,27 | 4,83

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Unterslung-Halbfedern  
 Schraubenspindel, links  
 Hydraulisch, 4 Räder  
 Mechanisch, Kardanwelle  
 Zentral

3480 mm  
 1450 mm  
 5050 x 1800 x 1760 mm  
 Scheiben  
 6,50–20  
 13,5 Meter  
 1500 kg  
 Pullmann-Limousine 2100 kg  
 Pullmann-Cabriolet 2200 kg  
 700 kg  
 100 km/h  
 22 Liter  
 85 Liter (im Heck)

3480 mm  
 1450 mm  
 5050 x 1800 x 1650 mm  
 Drahtspeichen  
 6,50–20  
 13,5 Meter  
 1500 kg  
 Sport-Cabriolet 2000 kg  
 500 kg  
 110 km/h  
 22 Liter  
 85 Liter (im Heck)

Pullman-Limousine  
 RM 12 500,-  
 Cabriolet 4 Türen  
 RM 13 000,-  
 Pullmann-Cabriolet  
 RM 16 000,-

Sport-Cabriolet  
 RM 13 700,-

V8 (90°-V-Form)  
 85 x 100 mm  
 4508 ccm  
 100 PS bei 3200 U/min  
 30 mkg bei 1100 U/min  
 1:5,3

1 Flachstromvergaser Pallas HJP 5/6  
 bzw. (ab 1932) 1 Fallstromvergaser Zenith  
 Schräg hängend  
 Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Triplex-Rollenkette  
 4

Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Batterie  
 12 V  
 130 W  
 2 PS

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 4 Gang ZF-Aphon  
 Ohne  
 1931: I. 3,64  
 II. 1,97  
 III. 1,33  
 IV. 1,00  
 4,50  
 Ab 1932: I. 4,10  
 II. 2,10 oder 2,21  
 III. 1,49  
 IV. 1,00  
 4,30

U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Unterslung-Halbfeder  
 Schraubenspindel, links  
 Hydraulisch, 4 Räder  
 Mechanisch, Kardanwelle  
 Zentral

3480 mm  
 1450 mm  
 5050 x 1800 x 1760 mm  
 Scheiben  
 6,50 oder 7,00-20  
 13,5 Meter  
 1650 kg  
 Pullman-Limousine 2200 kg  
 Pullman-Cabriolet 2300 kg  
 700 kg  
 110 km/h  
 24 Liter  
 85 Liter (im Heck)

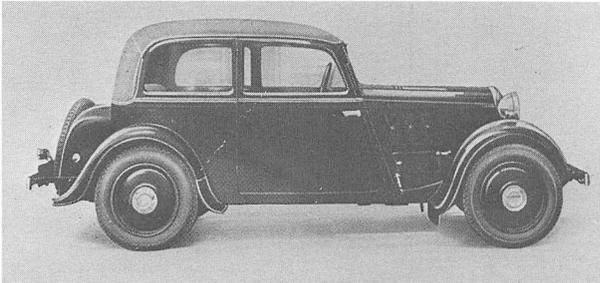
3480 mm  
 1450 mm  
 5050 x 1800 x 1650 mm  
 Drahtspeichen  
 6,50-20. Ab 1932: 7,00-18  
 13,5 Meter  
 1650 kg  
 Sport-Cabriolet 2100 kg  
 500 kg  
 120 km/h  
 24 Liter  
 85 Liter (im Heck)

Pullman-Limousine  
 RM 18 000,- 1934: RM 14 000,-  
 Cabriolet 4 Türen  
 RM 18 500,- 1934: RM 15 500,-  
 Pullman-Cabriolet  
 RM 22 500,- 1934: RM 19 500,-

Sport-Cabriolet  
 RM 19 200,- 1934: RM 15 000,-

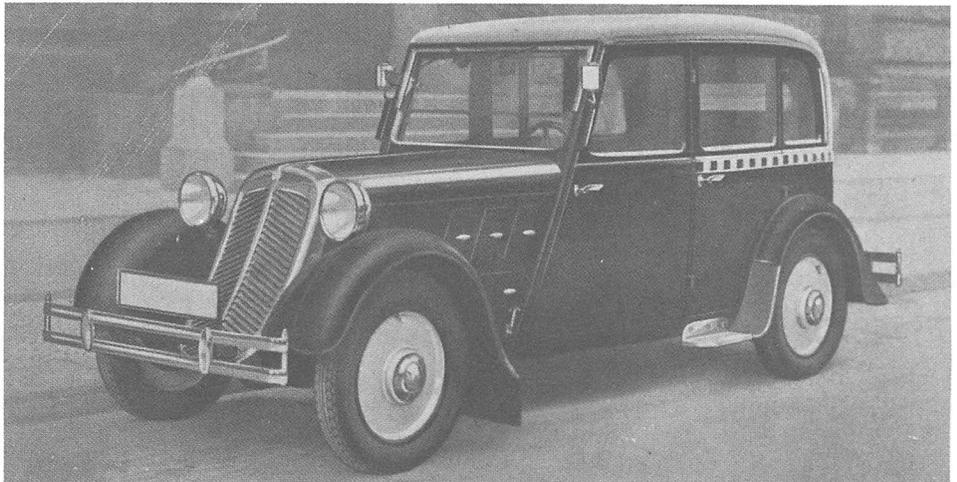
## NAG-Voran Typ 220 (1933–1934)

Henze und Bussien arbeiteten an einem zweiten Projekt, das von der Größenordnung her durchaus realistisch erschien. Endlich, wenn auch zu spät, hatte man begriffen, daß eine große Automobilfabrik wie NAG nur mit einem kleineren Wagen rentierliche Stückzahlen erreichen kann. Und da gab es damals die »Motor-Kritik«, ein kleines, nicht immer seriöses, aber oft kritisches und deshalb bei der Autoindustrie ebenso gefürchtetes wie beachtetes Blättchen. Joseph Ganz, Herausgeber und Chefredakteur eben dieser »Motor-Kritik«, hatte vor einiger Zeit verkündet, wie das einzig erfolgversprechende Mittelklasse-Auto auszusehen habe: Frontantrieb, luftgekühlter 1,5 Liter-Boxermotor, Schwingachsen und selbsttragende Leichtbau-Karosserie. Genau nach diesem hochgelobten Rezept bauten Henze und Bussien den neuen NAG-Voran. Die große Hoffnung, die er für die NAG bedeutete, wurde zu einer bitteren Enttäuschung. Der Wagen stand auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933. Der höfliche Beifall, mit dem er begrüßt wurde, verstummte nach den ersten Probefahrten. Das Auto machte einen viel zu unfertigen Eindruck. Der Motor rasselte laut, die Leistung war lahm, die Lenkungs- und Fahreigenschaften mißfielen, die kunstlederbezogene Sperrholzkarosserie wirkte ärmlich. Oberingenieur Martin Stolle mußte kommen, ein tüchtiger Konstrukteur, der schon manchem luftgekühlten Motor ordentliche Manieren beigebracht hatte. Er überarbeitete den Wagen, so gut es in der Eile ging: Neuer Vergaser, anderes Getriebe, ganz andere Vorderradaufhängung, Blech statt Kunstlederbezug für die Karosserie.



NAG-Voran Typ 220  
Cabrio-Limousine 1934

NAG-Voran Typ 220  
6/30 PS Droschke 1933/34



Damit wurde der kleine NAG deutlich lebhafter, äußerlich ansehnlicher und angenehmer zu fahren. Doch immer noch wäre viel zu verbessern gewesen, und das weiterhin mit fraglichem Erfolg. Bei der 2000 Kilometer-Fahrt 1934 liefen 3 NAG-Voran mit, aber keiner erschien in der Wertung. Von da an hat man nichts mehr von ihm gehört. Die NAG hatte aufgegeben. Merkwürdige Duplizität der Ereignisse: Genau wie bei Brennabor, so stand auch am Ende der Personenwagenmarke NAG ein unfertiger Voran-Frontantrieb-Prototyp und der mehrmalige Fehlstart eines mißlungenen Kleinwagens.

**NAG-Voran Typ 220**  
**6/30 PS**  
**1933 – 1934**

|                         |   |  |                       |
|-------------------------|---|--|-----------------------|
| <b>Motor</b>            | 4 (Boxer, je 2 gegenläufig)<br>70 x 96 mm<br>1484 (Steuer 1468) ccm<br>30 PS bei 3000 U/min<br>1 : 5,5                                      |  |                       |
| Zylinderzahl            |   |  |                       |
| Bohrung x Hub           |   |  |                       |
| Hubraum                 |   |  |                       |
| Leistung                |   |  |                       |
| Verdichtung             |   |  |                       |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser Pallas (1933) bzw. Zenith (1934)   |  |                       |
| Ventile                 | Liegend (seitlich stehend)  |  |                       |
| Kurbelwellenlager       | Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder  |  |                       |
| Kühlung                 | 2<br>Gebläse (Luft)   |  |                       |
| Schmierung              | Druckumlauf   |  |                       |
| Zündung                 | Batterie  |  |                       |
| Batterie                | 12 V 90 Ah  |  |                       |
| Lichtmaschine           | Dynastart Lichtanlasser   |  |                       |
| <b>Kraftübertragung</b> | Fronttrieblock  |  |                       |
| Kupplung                | Motor und Getriebe hinter der Vorderachse   |  |                       |
| Schaltung               | Einscheibentrockenkupplung  |  |                       |
| Getriebe                | Schaltstock an Armaturentafel   |  |                       |
| Synchronisierung        | 4 Gang  |  |                       |
| Übersetzungen           | Ohne<br>1933: I. 3,40, II. 1,80, III. 1,00, IV. 0,85 oder 0,79<br>1934: I. 4,52, II. 2,60, III. 1,61, IV. 1,00<br>1933: 5,75. 1934: 5,50    |  |                       |
| Antriebs-Übersetzung    |   |  |                       |
| <b>Fahrwerk</b>         | Selbsttragende Sperrholzkarosserie  |  |                       |
| Vorderradaufhängung     | mit Kunstlederbezug (1933) bzw. mit Blechbeschlag (1934)<br>1933: Rohrführung, 2 Schraubenfedern<br>1934: Doppel-Querlenker, Schraubenfeder |  |                       |
| Hinterradaufhängung     | Schwingarm, Schraubenfeder  |  |                       |
| Lenkung                 | Schraubenspindel, links   |  |                       |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder  |  |                       |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder   |  |                       |
| Schmierung              | Nippel  |  |                       |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  | <b>Droschke</b>       |
| Radstand                | 2650 mm   |  | 2750 mm               |
| Spur vorn/hinten        | 1266/1266 mm  |  | 1266/1266 mm          |
| Gesamtmaße              | 4220 x 1520 x 1560 mm   |  | 4320 x 1520 x 1700 mm |
| Räder                   | Scheiben  |  | Scheiben              |
| Reifen                  | 5,00-18 oder Typ Aero 4,75-18   |  | Typ Aero 4,75-18      |
| Wendekreis              | 11,5 Meter  |  |                       |
| Wagengewicht            | 980 kg  |  | 1100 kg               |
| Zuläss. Belastung       | 450 kg  |  |                       |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 km/h   |  | 75 km/h               |
| Verbrauch/100 km        | 11 Liter  |  | 12 Liter              |
| Kraftstofftank          | 35 Liter (im Heck)  |  | 35 Liter (im Heck)    |
| <b>Preise</b>           | Cabrio-Limousine 2 Türen<br>RM 3650,-<br>Zuletzt: RM 3300,-   |  |                       |

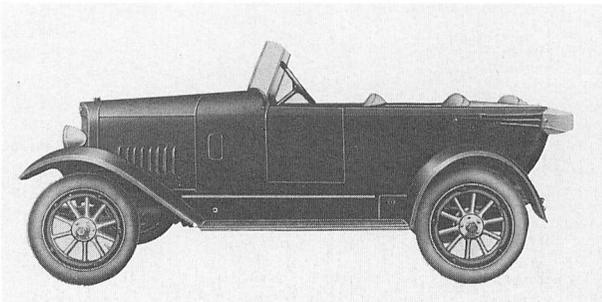
# NSU (bis 1933)

Die Neckarsulmer Fahrradwerke AG., die aus einer 1873 gegründeten Strickmaschinenwerkstatt hervorgegangen waren, bauten ab 1901 Motorräder und ab 1906 die Neckarsulmer Motorwagen. Auf 20 Exemplare brachte man es im ersten Jahr, 1913/14 waren es 432. In Neckarsulmer Fahrzeugwerke AG. wurde 1911 die Firma umbenannt. Noch vor 1914 begann man auch mit der Fertigung von Lastwagen und die Belegschaft zählte inzwischen 1200 Mann. Bis 1922 war sie auf 3500 angewachsen, wobei während des ersten Weltkriegs die Automobil- und die Motorradproduktion nicht unterbrochen werden mußte.

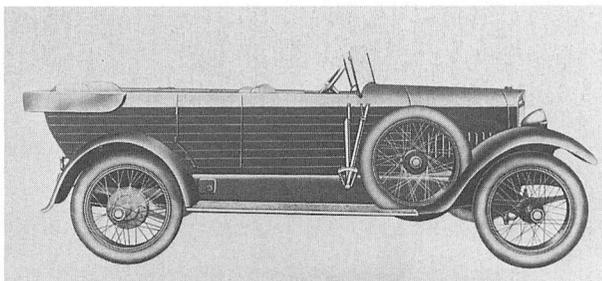
Nach 1918 bot NSU drei noch aus der Vorkriegszeit stammende Personenwagenmodelle mit 5/15, 8/24 und 14/40 PS an. Aus den ersteren entstanden 1925 die Typen 5/25 und 8/40 PS. Vor allem die kleinen 5 PS Vierzylinder-Wagen verkauften sich gut. Sie wurden, was sich als Fehler herausstellen sollte, Ende 1927 durch ein 6/30 PS Sechszylinder-Modell ersetzt, dem wegen seiner Schwächen schon im Oktober 1928 der 7/34 PS NSU folgte. Mit der Entwicklung dieser Sechszylinder hatte sich das Werk übernommen. Sie ließen sich nur schleppend verkaufen und führten schließlich zum damaligen Ende des Automobilbaus bei NSU.

Hierfür waren freilich technische Mängel nicht die alleinige Ursache. 1925 hatte man sich entschlossen, den Automobilbau in eine neu zu errichtende Zweigfabrik nach Heilbronn zu verlegen. Da hätten dann auch komplette Automobile hergestellt werden können, denn NSU selbst fertigte nur Motoren und Fahrgestelle, während die Aufbauten hauptsächlich von Schebera und von den Karosseriewerken Weinsberg sowie ab 1928 auch von Ambi-Budd und Drauz bezogen wurden. 1927/28 entstand die neue Fabrik in Heilbronn, die aber nicht mehr für NSU arbeiten sollte.

Und das kam so: 1923 hatte Jacob Schapiro die Mehrheit der NSU-Aktien an sich gebracht und ebenso bei einigen anderen Automarken maßgeblichen Einfluß gewonnen. Alle seine Firmen hat dieser Mann durch hemmungslose Spekulationen ruiniert. So mußte NSU im Jahre 1926 die Schebera Automobilwerke AG. übernehmen, firmierte seitdem (bis 1937) als NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG. und geriet 1928 infolge der Verluste bei den zu Schebera gehörenden Droschkenbetrieben in finanzielle Schwierigkeiten. Die Dresdner Bank, die einst Schapiro unterstützt hatte, übernahm 51 % der NSU-Aktien, der italienische Fiat-Kon-



5/15 PS NSU 1923  
Dreisitzer offen  
(gestaffelte Sitze)



8/24 PS NSU 1923  
Luxus-Phaeton

14/40 PS NSU 1923  
Reise-Limousine



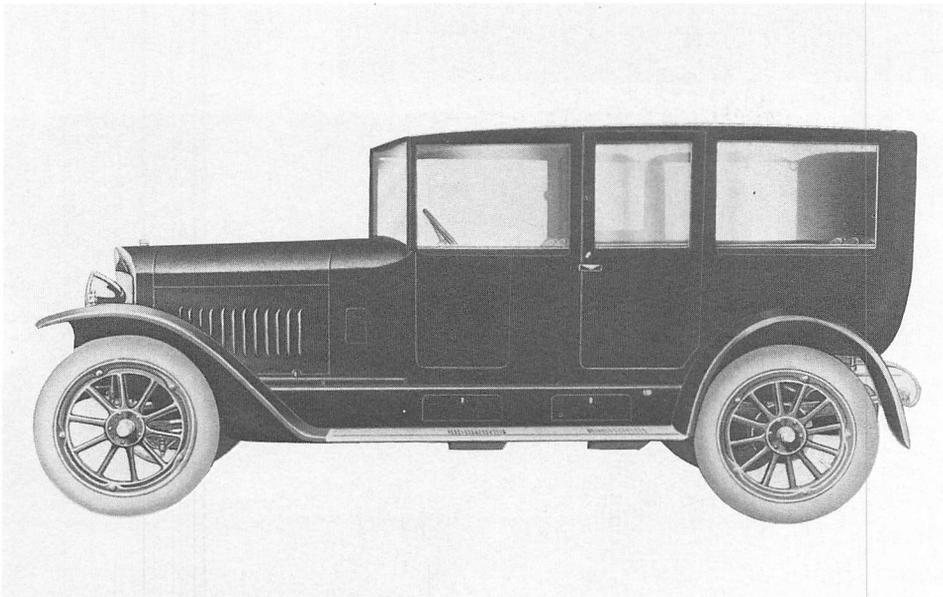
zern ebenfalls ein größeres Paket. Im Zuge der weiteren Sanierung kaufte Fiat 1929 die neu errichtete Automobilfabrik in Heilbronn.

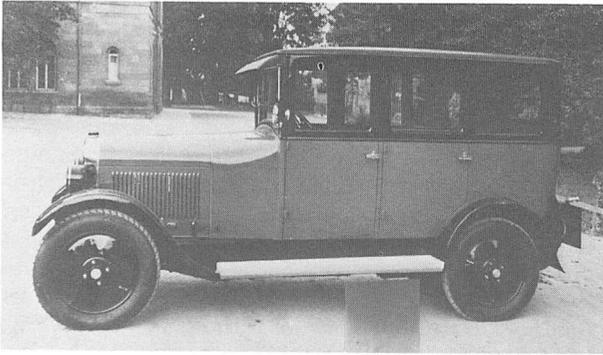
Das nunmehrige Fiat-Werk in Heilbronn firmierte als NSU Automobil-AG., wozu die Neckarsulmer NSU-Werke ausdrücklich ihre Zustimmung gegeben hatten. Heilbronn und Neckarsulm arbeiten noch eine Zeitlang eng zusammen, zumal der 7/34 PS NSU-Wagen vertragsgemäß für Fiat weitergebaut wird. Weil sich dieses Modell aber als nahezu unverkäuflich erwies, gründete Piero Bonelli, Chef der deutschen Fiat-Gruppe, die Kraftag, ein Kraftdroschen-Unternehmen in Berlin, das 1000 der 1400 im Jahr 1929 produzierten Fahrzeuge aufnahm. 1930 wurden noch 690 Wagen hergestellt, die wiederum hauptsächlich an die Berliner Kraftag gingen. 1931 beendete man die Produktion des 7/34 PS NSU. (1933 wurden nach Stilllegung der Kraftag deren etwa 1000 Fahrzeuge nach Heilbronn zurückgeholt, größtenteils in Liefer- oder Kastenwagen umgebaut und dann billig verkauft oder versteigert.)

Um dennoch die Marke zu retten, wurde auf der Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1931 der nur für den deutschen Markt bestimmte »10/52 PS NSU Lizenz Fiat« herausgebracht. Ab 1933 hieß er »NSU/Fiat 2500«. Das komplett importierte Fahrgestell des Fiat 522 versah man mit deutschem Markenzeichen sowie mit Karosserien von Weinsberg (Limousinen) und Drauz (Cabriolets). Es waren in Form und Technik bestens gelungene, dazu recht preisgünstige 2,5 Liter-Wagen, aber sie kamen infolge der Wirtschaftskrise ebenfalls nur wenig zur Geltung. Von 1931 bis 1934 wurden etwa 560 Wagen zugelassen, größtenteils freilich wieder als Droschken. – 1932 trennten sich die beiden NSU-Firmen, indem Fiat die Beteiligung am weiterhin defizitären Neckarsulmer Werk an die Deutsche Bank abgab.

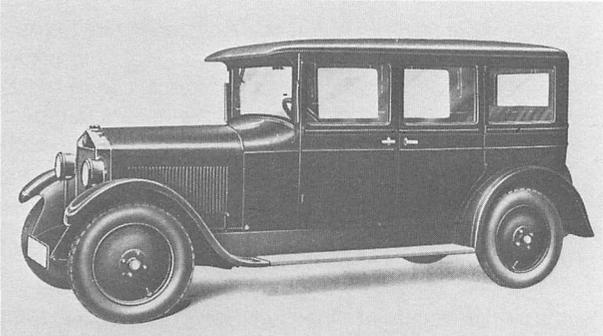
Bald nach der Trennung von Fiat dachte man in Neckarsulm doch wieder an einen Neubeginn des Automobilbaus. 1933/34 entstanden drei Prototypen eines von Professor Porsche konstruierten Stromlinien-Schwingachswagens mit luftgekühltem 1,5 Liter-Boxermotor im Heck. Die Serienproduktion unterblieb jedoch, weil die hierfür notwendigen Geldmittel fehlten. Indies stellte der für NSU entwickelte Porsche-Typ 32 nichts anderes dar als einen Ur-Volkswagen. In seiner gesamten Konzeption entsprach er nämlich bereits dem späteren VW-Käfer. (Siehe Seite 382).

Von nun an produzierte die Firma in Neckarsulm, die ab 1937 NSU-Werke AG. hieß, wieder ausschließlich Motor- und Fahrräder. Erst 1957 wurde mit dem NSU Prinz erneut der Automobilbau aufgenommen.

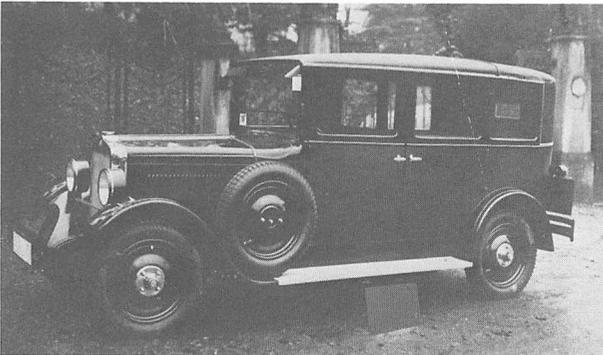




5/25 PS NSU 1926 – 1928  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Weinsberg  
(geliefert 50 Exemplare)

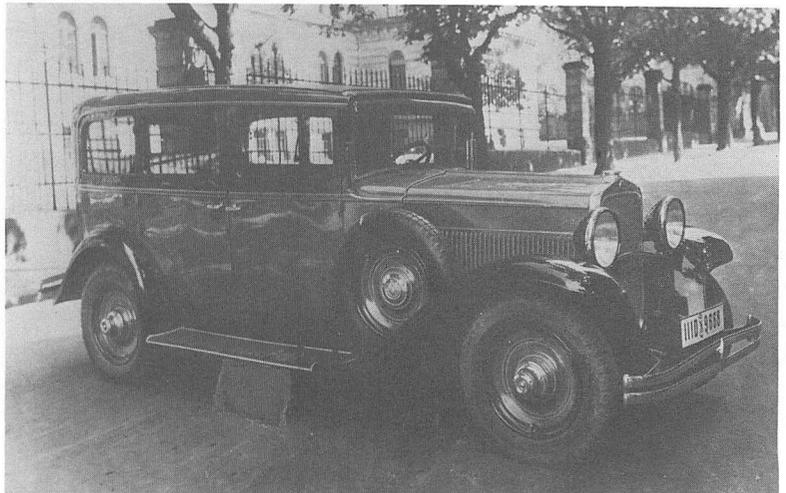


6/30 PS NSU 1928  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Ambi-Budd



7/34 PS NSU 1928 – 1931  
Droschken-Landaulet 4 Türen  
Karosserie Weinsberg  
(geliefert 2000 Exemplare)

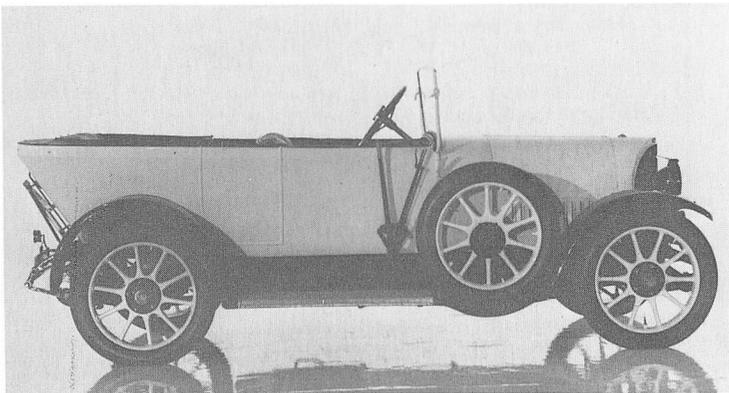
10/52 PS NSU (Lizenz Fiat)  
Pullman-Limousine 1931  
Karosserie Weinsberg



|  | <b>5/15 PS NSU<br/>1919 – 1925</b>  | <b>8/24 PS NSU<br/>1919 – 1925</b>  | <b>14/40 PS NSU<br/>1919 – 1924</b>  |
|--|---|---|--|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Getriebe<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit  | 4<br>70 x 78 mm<br>1230 ccm<br>4 Gang<br>2400 mm<br>1150/1150 mm<br>3500 x 1450 x 2100 mm<br>700 x 85<br>offen 700 kg<br>75 km/h  | 4<br>80 x 104 mm<br>2100 ccm<br>4 Gang<br>2900 mm<br>1250/1250 mm<br>4100 x 1500 x 2200 mm<br>810 x 100<br>offen 950 kg<br>80 km/h  | 4<br>94 x 103 mm<br>3610 ccm<br>4 Gang<br>3200 mm<br>1375/1375 mm<br><br>880 x 120<br>Limousine 1725 kg<br>90 km/h   |
|  | <b>5/25 PS NSU<br/>1925 – 1926</b>  | <b>5/25 PS NSU<br/>1926 – 1928</b>  | <b>8/40 PS NSU<br/>1925 – 1927</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 4<br>68 x 90 mm<br>1309 ccm<br>25 PS bei 2900 U/min<br>4 Gang<br>innen rechts<br>rechts<br>Getriebe<br>2650 mm<br>1150/1150 mm<br>3500 x 1500 x 2100 mm<br>710 x 90 Hochdruck   730 x 130 Niederdruck<br>offen 880, Limousine 980 kg<br>80 km/h<br>10,5 Liter |   | 4<br>77,8 x 110 mm<br>2088 ccm<br>40 PS bei 2800 U/min<br>4 Gang<br>innen rechts<br>rechts<br>Getriebe<br>3150 mm<br>1250/1250 mm<br>4110 x 1600 x 2200 mm<br>815 x 105 Hochdruck<br>offen 1340, Lim. 1440 kg<br>85 km/h<br>14 Liter |
|  | <b>6/30 PS NSU<br/>1928</b>   | <b>7/34 PS NSU<br/>1928 – 1931</b>  | <b>10/52 PS NSU (Lizenz Fiat)<br/>1931 – 1932<br/>NSU/Fiat 2500<br/>1933 – 1934</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur vorn/hinten<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km | 6<br>60,8 x 99 mm<br>1567 ccm<br>30 PS bei 3000 U/min<br>3 Gang<br>Wagenmitte<br>links<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2815 mm<br>1250/1250 mm<br>4060 x 1550 x 1560 mm<br>730 x 130 Niederdruck<br>offen 1040 kg<br>80 km/h<br>12 Liter                            | 6<br>62 x 99 mm<br>1781 ccm<br>34 PS bei 3200 U/min<br>3 Gang<br>Wagenmitte<br>links<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2815, Droschke 2935 mm<br>1250/1250 mm<br>4060 (4180) x 1550 x 1560 mm<br>28 x 5,00, später 5,00-18<br>1040 bis 1210 kg<br>80 km/h<br>12 Liter | 6<br>72 x 103 mm<br>2516 ccm<br>52 PS bei 3300 U/min<br>4 Gang<br>Wagenmitte<br>links<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>2775 oder 3000 mm<br>1400/1450 mm<br>3875 (4100) x 1730 x 1700 mm<br>5,25-18<br>ab 1250 kg<br>100 km/h<br>16 Liter  |
| <b>Preise</b><br>Phaeton 4 Türen<br>Limousine 4 Türen<br>Cabriolet 2 Fenster   | RM 6200,-<br>RM 6600,-<br>-   | <b>1929</b><br>RM 5200,-<br>RM 5675,-<br>RM 6975,-  | <b>1932</b><br>-<br>RM 4450,-<br>RM 6450,-   |
|  |   |   | -<br>RM 5980,-<br>RM 7500,-  |

# Opel

1862 hatte Adam Opel in Rüsselsheim damit begonnen, Nähmaschinen für Schneider und Schuster zu bauen. Binnen kurzer Zeit gedieh der Handwerksbetrieb zur Fabrik, welche 1866 auch die Fahrradproduktion aufnahm. Zu deren Erfolg trugen bereits Opels Söhne entscheidend bei. Als die sieggewohnten »Fünf Rüsselsheimer« auf allen Rennbahnen umjubelt, haben sie dem Fahrrad zu ungeheurer Popularität verholfen. 15 bis 26 Jahre alt waren die Söhne Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz und Ludwig, als Adam Opel 1895 starb. Die ersten »Motorwagen« fuhren damals auf den holprigen Straßen, und solche pferdelosen Kutschen ebenfalls zu bauen, war bald Wunsch und Ziel der fünf jungen Opels. Wenig Glück hatten sie freilich zunächst mit dem von 1897 bis 1900 gebauten »Opel-Patent-Motorwagen System Lutzmann«. So bezog man kurzerhand aus Paris fertige Fahrgestelle, um sie im eignen Werk nur noch mit Karosserien zu versehen. Diese Wagen hießen »Opel-Darracq«. Ab 1902 baute man dann Automobile eigener Konstruktion. Es erschienen Zwei- und Vierzylinder-Fahrzeuge verschiedener Größen, und bald gehörte Opel zu den führenden Automobil-Herstellern des deutschen Kaiser-Reiches. Im August 1911 fielen die gesamten Fabrikanlagen einem Großfeuer zum Opfer. Binnen Jahresfrist wurde ein viel größeres Werk errichtet, in seiner Anlage rationeller und in den Produktionsmitteln moderner als vordem. Mit 4500 Mitarbeitern baute man nunmehr Personen- und Lastwagen in großer Zahl und Auswahl. Während des Krieges waren es hauptsächlich Fahrzeuge für den Heeresbedarf, und dazu kam damals eine beträchtliche Flugmotorenproduktion. In den ersten Nachkriegsjahren führte Opel das vorhandene Automobilprogramm weiter, bis die Inflation im August 1923 zu vorübergehender Schließung des Werkes zwang. Nun erfolgte eine radikale Umstellung mit dem Übergang zur Serienproduktion. Der spätere Erfolg der Marke Opel beruhte ausschlaggebend mit darauf, daß man dort früher als bei allen anderen Autofabriken Deutschlands die Notwendigkeit einer rationellen Serienfertigung begriff. Das »laufende Band« nach amerikanischem Muster war für das Werk ein völliger Neubeginn. Alle bisherigen Modelle gab man auf, ebenso die bis dahin erfolgreiche Beteiligung an Rennen. Im Mai 1924 erscheint der 4 PS Opel. Sein Verkaufserfolg übertrifft alle Erwartungen. Die ursprünglich auf 25 Wagen geplante Tagesproduktion hatte sich bis 1927 vervierfacht, die Zahl der Mitarbeiter in der gleichen Zeit von 2400 auf 7600 mehr als verdreifacht. Mit dem »Laubfrosch« hatte Opel aber nicht nur die Bandfertigung eingeführt, sondern auch den weitverzweigten, gut durchorganisierten Kundendienst. Selbst in kleinen Orten standen nun allen Opel-Fahrern geschulte Fachleute und preisgünstige Ersatzteile zur Verfügung, und erstmalig waren damals schon Festpreise für routinemäßige Reparaturarbeiten festgelegt. Opel wurde mit einem Marktanteil von 40 % zur größten deutschen Automobilfabrik, die sich jetzt allerdings vor Schwierigkeiten sah, seit die Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes wieder rückläufig zu werden begann. So verkaufte die Familie Opel ihr in eine Aktiengesellschaft umgewandeltes Unternehmen um die Jahreswende 1928/29 an die amerikanische General Motors Corporation. Diese Transaktion, hier zunächst heftig kritisiert, hat sich bald als vorteilhaft für die Marke Opel, für den deutschen



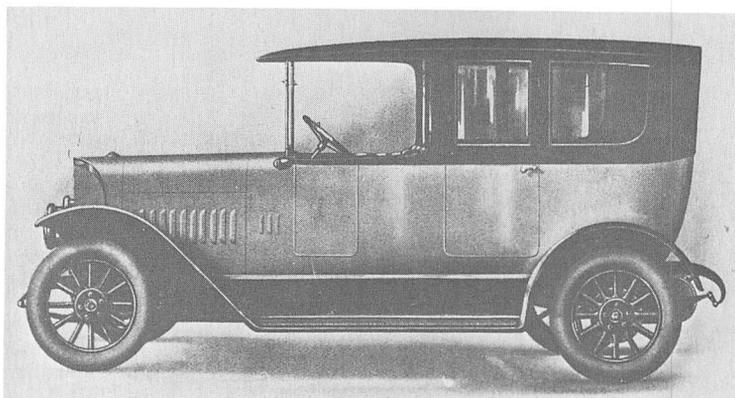
9/25 PS Opel  
Sechssitzer offen  
1920–1922

| Produktion        | 1929          | 1930          | 1931          | 1932          | 1933          | 1934          | 1935          |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 4/20 PS           | 20657         | 18939         | 3192          |               |               |               |               |
| 10/40 PS          | 1142          |               |               |               |               |               |               |
| 14/50 + 16/60 PS  | 125           | 3             |               |               |               |               |               |
| 24/110 PS Regent  | 25            |               |               |               |               |               |               |
| 8/40 PS           | 7543          | 4350          |               |               |               |               |               |
| 1,2 Liter         |               |               | 3694          | 10755         | 20696         | 31376         | 35042         |
| 1 Liter           |               |               |               | 1             | 5599          |               |               |
| 1,8 Liter         |               |               | 15739         | 7140          | 9406          |               |               |
| P 4               |               |               |               |               |               |               | 7613          |
| 1,3 Liter         |               |               |               |               | 2             | 19840         | 9160          |
| 2 Liter           |               |               |               |               | 1             | 12365         | 18392         |
| Olympia 1,3 Liter |               |               |               |               |               |               | 19117         |
|                   | <b>29 492</b> | <b>23 292</b> | <b>22 625</b> | <b>17 896</b> | <b>35 704</b> | <b>63 581</b> | <b>89 324</b> |

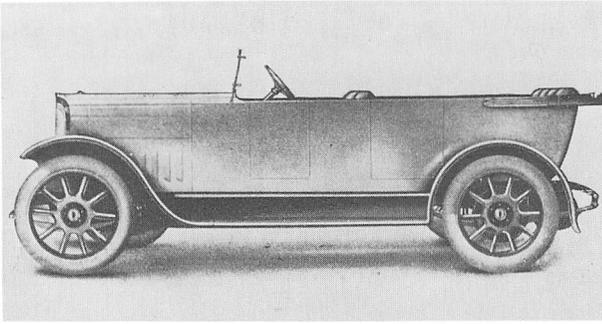
  

|                   | 1936          | 1937           | 1938           | 1939          | 1940         | 1941 – 1943 |
|-------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|--------------|-------------|
| P 4               | 40405         | 17846          |                |               |              |             |
| Kadett            | 2263          | 33840          | 43128          | 27093         | 275          | 9           |
| Olympia 1,3 Liter | 37127         | 25417          |                |               |              |             |
| Olympia 1,5 Liter |               | 399            | 46666          | 36954         | 3193         | 2           |
| 2 Liter           | 19275         | 2561           |                |               |              |             |
| Super 6           | 26            | 26022          | 20405          |               |              |             |
| Kapitän           |               |                | 664            | 23755         | 952          | 3           |
| Admiral           |               | 8              | 3340           | 3056          |              |             |
|                   | <b>99 096</b> | <b>106 093</b> | <b>114 203</b> | <b>90 858</b> | <b>5 420</b> | <b>14</b>   |

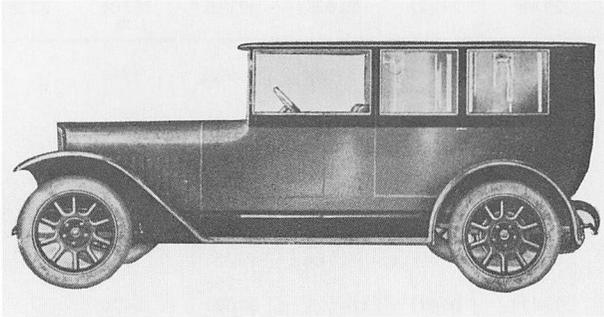
Automobilbau und für die gesamte Volkswirtschaft erwiesen. Wieder begann ein neuer Abschnitt in der Opel-Geschichte. 1931 erschien der in Amerika völlig neu entwickelte Opel 1,8 Liter Sechszylinder, der erstmalig zeigte, was bei einem preisgünstigen Gebrauchswagen europäischen Formats angenehme Federung, leichte Bedienbarkeit und ordentliche Bremsen bedeuten konnten. Ein halbes Jahr später folgte der kleinere 1,2 Liter, aus dem später der P4 hervorging. Dieser war in den Jahren 1936 bis 1938 mit einem heute geradezu sagenhaft anmutenden Preis von 1450 Reichsmark das meistgekauftete deutsche Automobil. Und mit dem Olympia führte Opel (schon bald nach Citroën) 1935 die heute allgemein übliche Ganzstahlkarosserie selbsttragender Bauart in die Großserienproduktion ein. Besondere Wertschätzung gewannen in den dreißiger Jahren die Opel-Motoren wegen ihrer Laufkultur, Zuverlässigkeit und Lebensdauer. – 1939 waren fast 30 000 Mitarbeiter bei der Adam Opel AG. beschäftigt. Die herausragende Führungspersönlichkeit des Unternehmens war damals Geheimrat Dr.-Ing. h. c. Wilhelm von Opel, der in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg die Familien-KG. leitete und anschließend von 1929 bis 1945 den Vorsitz im Aufsichtsrat innehatte. Seinem Bruder Dr.-Ing. h. c. Fritz Opel unterstand bis 1929 als Chefkonstrukteur das Technische Büro. Von 1940 (seit 1934 stellvertretend) bis 1959 war Dr. Karl Stief Chefingenieur der Adam Opel AG.



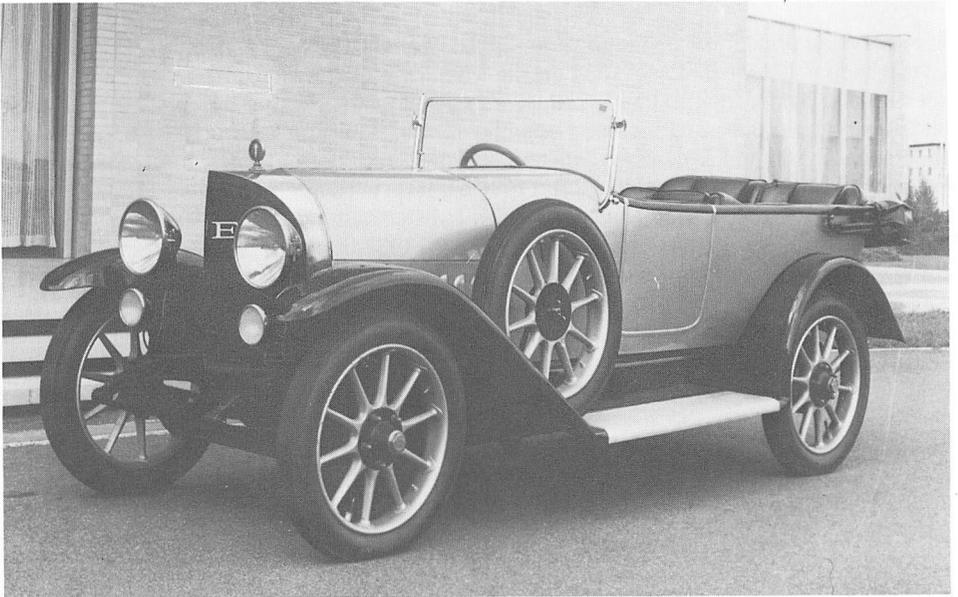
14/38 PS Opel  
Limousine  
1920 – 1922



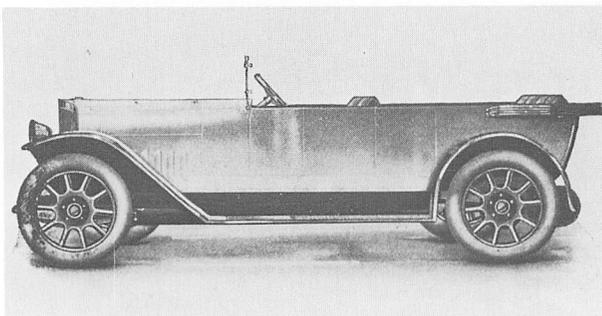
9/30 PS Opel  
Viersitzer offen  
1924



10/35 PS Opel  
Limousine 6 Sitze  
1924



10/35 PS Opel  
Viersitzer offen  
1924

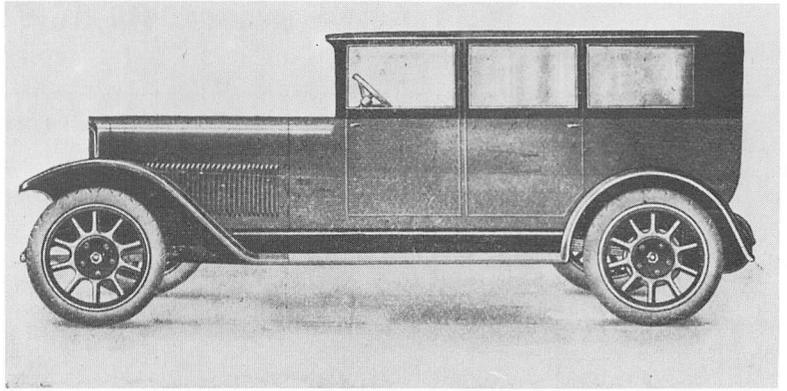


14/48 PS Opel  
Sechssitzer offen  
1924

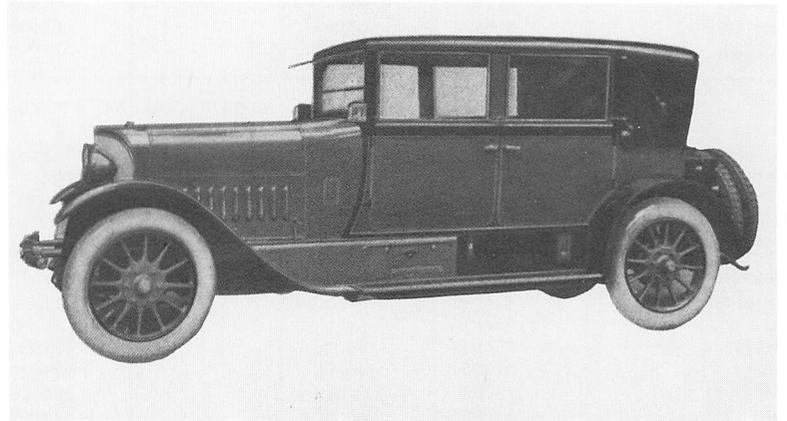
## Opel Personenwagen von 1919 bis 1924

|   |                     |                       |                      |                       |                      |                                |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|--------------------------------|
|   | <b>6/16 PS Opel</b> | <b>9/25 PS Opel</b>   | <b>12/34 PS Opel</b> | <b>14/38 PS Opel</b>  | <b>21/55 PS Opel</b> | <b>30/75 PS Opel</b>           |
| Zylinderzahl  | 4                   | 4                     | 4                    | 4                     | 6                    | 6                              |
| Nockenführung x Hub                                       | 70 x 102 mm         | 78 x 122 mm           | 86 x 135 mm          | 90 x 135 mm           | 96 x 130 mm          | 105 x 150 mm                   |
| Nennhubraum   | 1,6 Liter           | 2,3 Liter             | 3,2 Liter            | 3,4 Liter             | 5,6 Liter            | 7,8 Liter                      |
| Reifen  | 760/90              | 815/105               | 820/120              | 820/120               | 880/120              | vorn 920/120<br>hinten 935/135 |
| Sitzplätze  | 4                   | Ab 1920: 820/120<br>4 | 6                    | Ab 1920: 880/120<br>6 | 6                    | 6                              |
| <b>Preis des offenen Wagens (ohne Reifen) in Mark</b>     |                     |                       |                      |                       |                      |                                |
| Mai 1919  | 14 000              | 18 500                | 23 000               | 24 500                | 32 000               | 40 000                         |
| August 1919   | 25 000              | 32 000                | 39 000               | 41 000                | 50 000               | 60 000                         |
| Dezember 1919   | 46 500              | 63 000                | –                    | 81 000                | 97 000               | –                              |
| Februar 1920  | 65 000              | 90 000                | –                    | 121 000               | 145 000              | –                              |
|   | <b>8/25 PS Opel</b> | <b>9/25 PS Opel</b>   | <b>10/30 PS Opel</b> | <b>14/38 PS Opel</b>  | <b>21/50 PS Opel</b> | <b>30/75 PS Opel</b>           |
| Zylinderzahl  | 4                   | 4                     | 4                    | 4                     | 6                    | 6                              |
| Nockenführung x Hub                                       | 72 x 122 mm         | 78 x 122 mm           | 82 x 122 mm          | 90 x 135 mm           | 96 x 130 mm          | 105 x 150 mm                   |
| Nennhubraum   | 2 Liter             | 2,3 Liter             | 2,6 Liter            | 3,4 Liter             | 5,6 Liter            | 7,8 Liter                      |
| Reifen  | 765/105             | 820/120               | 820/120              | 880/120               | 895/135              | 935/135                        |
| Sitzplätze  | 4                   | 6                     | 6                    | 6                     | 6                    | 6                              |
| <b>Preis des offenen Wagens (ohne Reifen) in Mark</b>     |                     |                       |                      |                       |                      |                                |
| Januar 1921   | 115 000             | 135 000               | –                    | 185 000               | 220 000              | 270 000                        |
| September 1921  | 125 000             | 145 000               | –                    | 185 000               | 220 000              | 270 000                        |
| November 1921   | 175 000             | 200 000               | –                    | 260 000               | 310 000              | 345 000                        |
| Dezember 1921   | 232 000             | 265 000               | –                    | 340 000               | 400 000              | 460 000                        |
| Februar 1922  | 335 000             | 380 000               | –                    | 500 000               | 580 000              | 700 000                        |
| April 1922  | 480 000             | 540 000               | –                    | 725 000               | 850 000              | 990 000                        |
| Juni 1922   | 575 000             | 650 000               | –                    | 850 000               | 1 050 000            | 1 200 000                      |
| Juli 1922   | 675 000             | 760 000               | 800 000              | 1 030 000             | 1 200 000            | 1 325 000                      |
| August 1922   | 980 000             | 1 100 000             | 1 200 000            | 1 530 000             | 1 750 000            | 1 950 000                      |
| September 1922  | 2 110 000           | 2 450 000             | 2 750 000            | 3 450 000             | 4 200 000            | 4 800 000                      |
| Oktober 1922  | 2 800 000           | –                     | 3 900 000            | 4 700 000             | 5 500 000            | 6 700 000                      |
| Oktober 1922  | 3 900 000           | –                     | 5 100 000            | 6 200 000             | 7 500 000            | 8 800 000                      |
| November 1922   | 7 800 000           | –                     | 10 200 000           | 12 300 000            | 15 000 000           | 17 500 000                     |
| Dezember 1922   | 12 250 000          | –                     | 16 000 000           | 19 200 000            | 23 400 000           | 27 300 000                     |
| Januar 1923   | 22 000 000          | –                     | 32 000 000           | 34 500 000            | 42 000 000           | 49 000 000                     |
| Mai 1923  | 61 000 000          | –                     | 85 000 000           | 97 000 000            | 118 000 000          | 135 000 000                    |
| Juni 1923   | 156 000 000         | –                     | 215 000 000          | 250 000 000           | 300 000 000          | 350 000 000                    |
| <b>Preis des offenen Wagens (ohne Reifen) in Goldmark</b> |                     |                       |                      |                       |                      |                                |
| Dezember 1923   | 10 500              | –                     | 13 900               | 16 000                | 18 500               | 21 500                         |
| März 1924   | 10 500              | –                     | 13 900               | 16 000                | 18 500               | 21 500                         |
|   |                     | <b>9/30 PS Opel</b>   | <b>10/35 PS Opel</b> | <b>14/48 PS Opel</b>  | <b>21/60 PS Opel</b> | <b>30/80 PS Opel</b>           |
| Zylinderzahl  |                     | 4                     | 4                    | 4                     | 6                    | 6                              |
| Nockenführung x Hub                                       |                     | 78 x 122 mm           | 82 x 122 mm          | 90 x 135 mm           | 96 x 130 mm          | 105 x 150 mm                   |
| Nennhubraum   |                     | 2,3 Liter             | 2,6 Liter            | 3,4 Liter             | 5,6 Liter            | 7,8 Liter                      |
| Reifen  |                     | 765/105               | 820/120              | 820/120               | 895/135              | 935/135                        |
| Sitzplätze  |                     | 4                     | 6                    | 6                     | 6                    | 6                              |
| <b>Preis des offenen Wagens (ohne Reifen) in Goldmark</b> |                     |                       |                      |                       |                      |                                |
| Oktober 1924  | –                   | 8 500                 | 10 000               | 11 000                | 13 000               | 15 000                         |

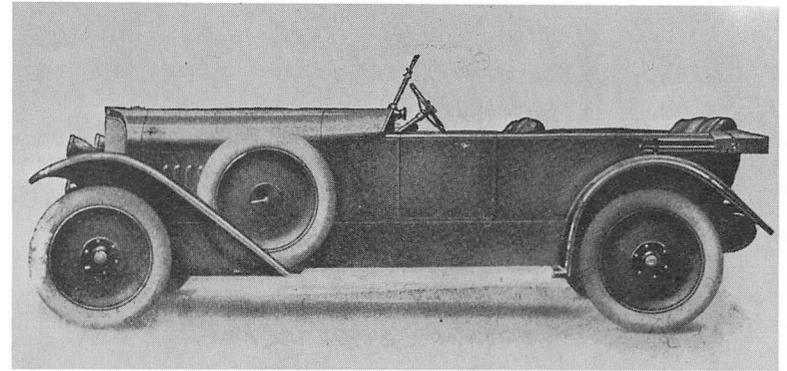
21/60 PS Opel  
Limousine 6 Sitze  
1924



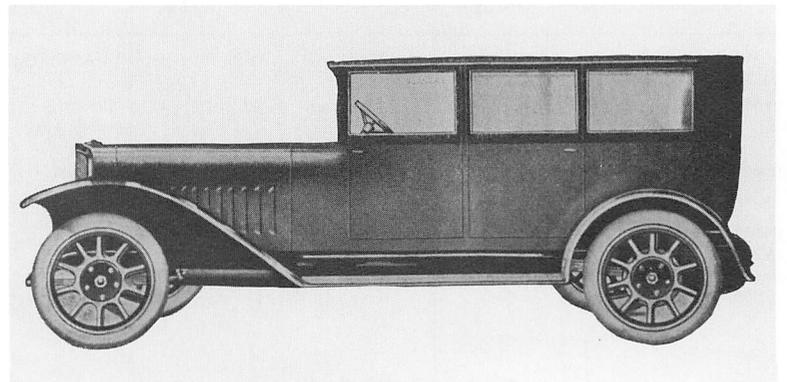
21/50 PS Opel  
Cabriolet 1923  
(Karosserie Papler)



30/80 PS Opel  
Sport-Viersitzer offen  
1924



30/80 PS Opel  
Limousine 6 Sitze  
1924



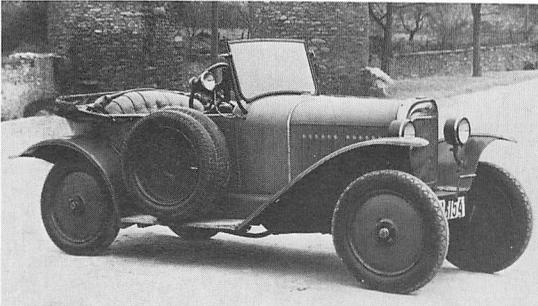
|  | <b>8/25 PS Opel<br/>1920 – 1924</b>   | <b>14/38 PS Opel<br/>1919 – 1924</b>  |  |
|--|---|---|--|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Vergaser<br>Ventile<br>Kühlung<br>Zündung<br>Kupplung<br>Schaltung<br>Getriebe<br>Rahmen<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Räder<br>Reifen<br>Fahrgestellgewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Kraftstofftank                                   | 4 (Reihe)<br>72 x 122 mm<br>2000 ccm<br>25 PS bei 1900 U/min<br>1 Pallas<br>Seitlich stehend<br>Wasser, Pumpe<br>12 V Magnetzündung<br>Lederkonuskupplung<br>Schalthebel außen rechts<br>4 Gang<br>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Schnecke, rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br>2855 mm<br>1250 mm<br>Stahlspeichen<br>765 x 105<br>900 kg<br>75 km/h<br>im Heck  | 4 (Reihe)<br>90 x 135 mm<br>3400 ccm<br>38 PS bei 1700 U/min<br>1 Zenith<br>Seitlich stehend<br>Wasser, Pumpe<br>12 V Magnetzündung<br>Lederkonuskupplung<br>Schalthebel außen rechts<br>4 Gang<br>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern<br>starr, Halbfedern<br>Schnecke, rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3315 mm<br>1350 mm<br>Stahlspeichen<br>820 x 120<br>1200 kg<br>85 km/h<br>im Heck                               |  |
|  | <b>21/55 PS Opel<br/>1919 – 1924</b>  | <b>30/75 PS Opel<br/>1920 – 1924</b>  |  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Vergaser<br>Ventile<br>Kühlung<br>Zündung<br>Kupplung<br>Schaltung<br>Getriebe<br>Rahmen<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Räder<br>Reifen<br>Fahrgestellgewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank | 6 (Reihe)<br>96 x 130 mm<br>5600 ccm<br>55 PS bei 2000 U/min<br>1 Zenith<br>Seitlich stehend<br>Wasser, Pumpe<br>12 V Magnetzündung<br>Lederkonuskupplung<br>Schalthebel außen rechts<br>4 Gang<br>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Cantilever-Auslegerfedern<br>Schraubenspindel, rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>bzw. (1924) 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3515 mm<br>1400 mm<br>Stahlspeichen<br>895 x 135<br>1525 kg<br>105 km/h<br>25 Liter<br>im Heck | 6 (Reihe)<br>105 x 150 mm<br>7800 ccm<br>75 PS bei 1800 U/min<br>1 Zenith<br>Seitlich stehend<br>Wasser, Pumpe<br>12 V Magnetzündung<br>Lederkonuskupplung<br>Schalthebel außen rechts<br>4 Gang<br>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Cantilever-Auslegerfedern<br>Schraubenspindel, rechts<br>Mechanisch, Kardanwelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3750 mm<br>1400 mm<br>5080 x 1750 x 1250 mm<br>Stahlspeichen<br>935 x 135<br>110 km/h<br>27 Liter<br>im Heck |  |

## 4/12, 4/14, 4/16, 4/20 PS Opel (1924–1931)

Mai 1924 Serienbeginn des 4 PS Opel, zunächst ausschließlich in grüner Farbe als Zweisitzer mit Spitzheck lieferbar. Preis, Leistung und vor allem der durchschlagende Verkaufserfolg galten als Sensation. Beim Publikum hieß der kleine Wagen wegen seiner Farbe und seiner etwas hochbeinigen Erscheinung, aber auch wegen seiner sprunghaften Fahreigenschaften bald »Laubfrosch«. Er hatte zwar den Fehler, eine ziemlich genaue Kopie des seit 1922 gebauten und in Frankreich viel gefahrenen Citroen-Zweisitzers zu sein, was aber seiner Beliebtheit in Deutschland überhaupt keinen Abbruch tat. Vom Citroen unterschied sich der Opel durch die Rechtslenkung, eine etwas größere Zylinderbohrung und den etwas anders geformten Kühler.

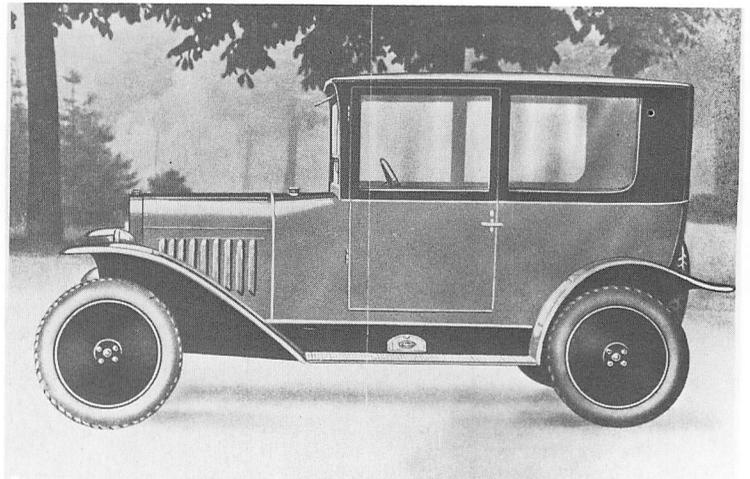
Bereits im Herbst 1924 kamen weitere 4 PS Opel-Modelle auf den Markt, nämlich ein offener Dreisitzer (Farbe ebenfalls grün), eine Dreisitzer-Limousine (Farbe stahlblau, Dach schwarz) und ein Lieferwagen (Farbe rotbraun). Diese drei Ausführungen besaßen längeren Rahmen und Radstand, einen weiter aufgebohrten Motor (14 PS) und bessere Bremsen. Äußeres Merkmal aller bis Herbst 1925 gebauten Opel 4 PS war der halbspitze Kühler.

Herbst 1925 neue Karosserien, dazu oben abgerundeter Flachkühler. Aus dem offenen und dem geschlossenen Dreisitzer wurden Viersitzer. Zweisitzer nicht mehr mit Spitzheck, sondern mit breitem, abgerundeten Heck und daran befestigtem Reserverad, nun ebenfalls mit dem längeren Rahmen und Radstand, zunächst aber möglicherweise noch mit dem 12 PS- und erst ab etwa Anfang 1926 mit 14 PS-Motor. (Eindeutige Klärung nicht mehr möglich, denn es gibt sowohl Prospekte des Spitzheck-Zweisitzers mit bereits 60 x 90-Motor als auch Prospekte des Breitheck-Zweisitzers mit noch 58 x 90 Bohrung und Hub. Überhaupt waren



4/12 PS Opel Zweisitzer »Laubfrosch«  
Mai 1924 bis Herbst 1925

4/14 PS Opel Dreisitzer-Limousine  
Herbst 1924 bis Herbst 1925



damals wie später die Übergänge oft fließend, neue Baugruppen und modelltypische Merkmale kamen nicht immer gleichzeitig zum Einsatz.)

November 1926 erschien der 4 PS Opel mit wiederum höherer Motorleistung (4/16 PS), vorn Halbelliptik- statt Viertelfedern, Vierrad-Bremse, Linkslenkung, Batteriezündung und Tank-einfüllung unter der Motorhaube statt vor Mitte Windschutzscheibe.

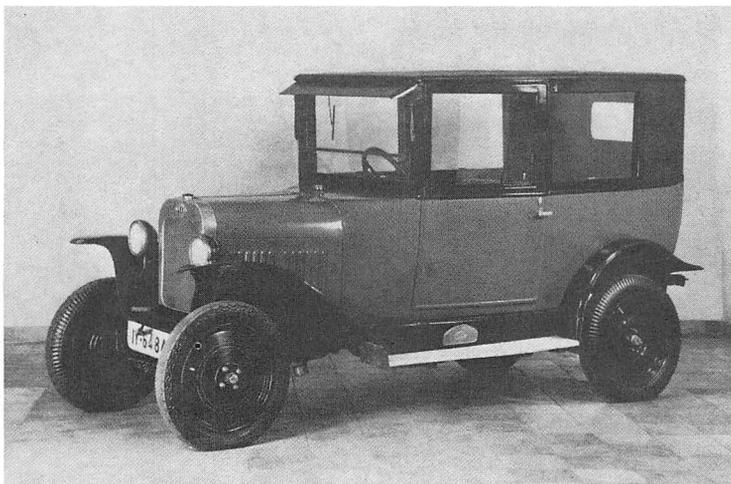
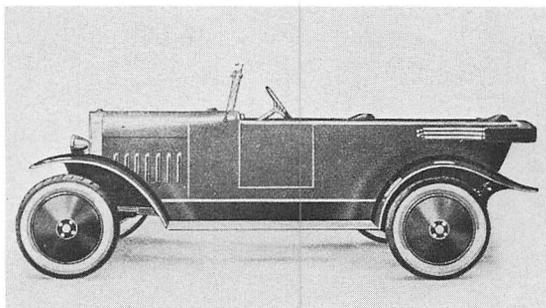
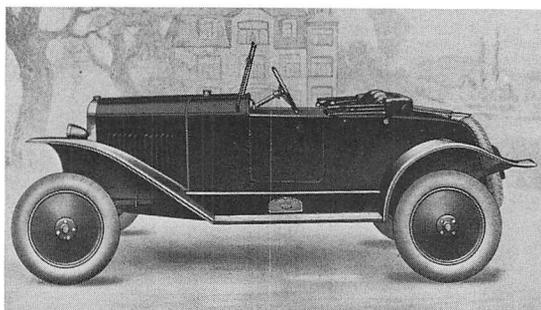
Ab Herbst 1927 erhielt der 4 PS Opel neuen Kühler in der vom amerikanischen Packard her bekannten Form. Neu waren Zweisitzer-Coupé (ohne Klappsitz im Heck) und Luxus-Limousine, beide mit abgerundetem Dach, doppelten Zierlinien und (vorerst nur für diese beiden, ab Mitte 1928 für alle Modelle) runden Kotflügeln, die bereits auf Tiefziehpressen hergestellt wurden.

Ab Ende 1928 wird der Opel als 4/20 PS angeboten.

Ab Herbst 1929 wird das Coupé ersetzt durch das Cabriolet mit 2 Sitzen und Klappsitzbank im Heck. Dieses Modell, das sich bald großer Beliebtheit erfreute, war meistens beige oder dunkelrot lackiert. Die geschlossenen Modelle werden serienmäßig mit Winkern ausgestattet.

November 1930 letztmalig Verbesserungen für das Modell 1931. Übergang auf Nelson-Bohnalite-Kolben, deretwegen Zylinderblock höher wurde (vorher 140, jetzt 155 mm). Serienmäßiger Einbau von Bandstoßdämpfern, elektrischem Scheibenwischer und größeren Scheinwerfern. Gummibelag für Trittbretter. Flacher geformte, weniger kantige Kotflügel.

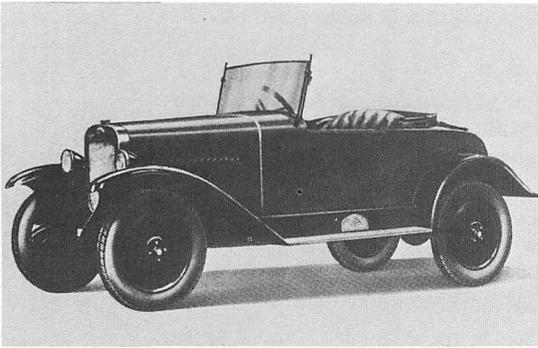
Juni 1931: Produktion des Opel 4 PS beendet. Gesamtzahl während der siebenjährigen Produktionsdauer 119484 Wagen, eine für damalige Begriffe enorme Zahl!



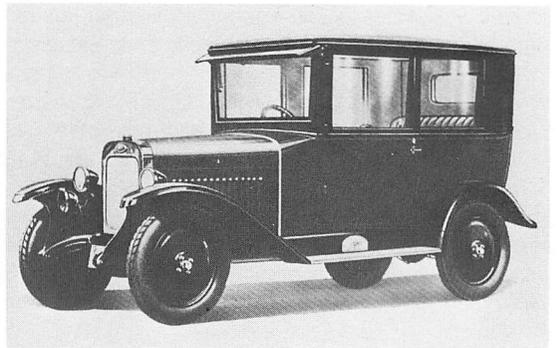
**4/14 PS Opel Zweisitzer**  
Herbst 1925 bis Herbst 1926

**4/14 PS Opel Dreisitzer**  
Herbst 1924 bis Herbst 1925

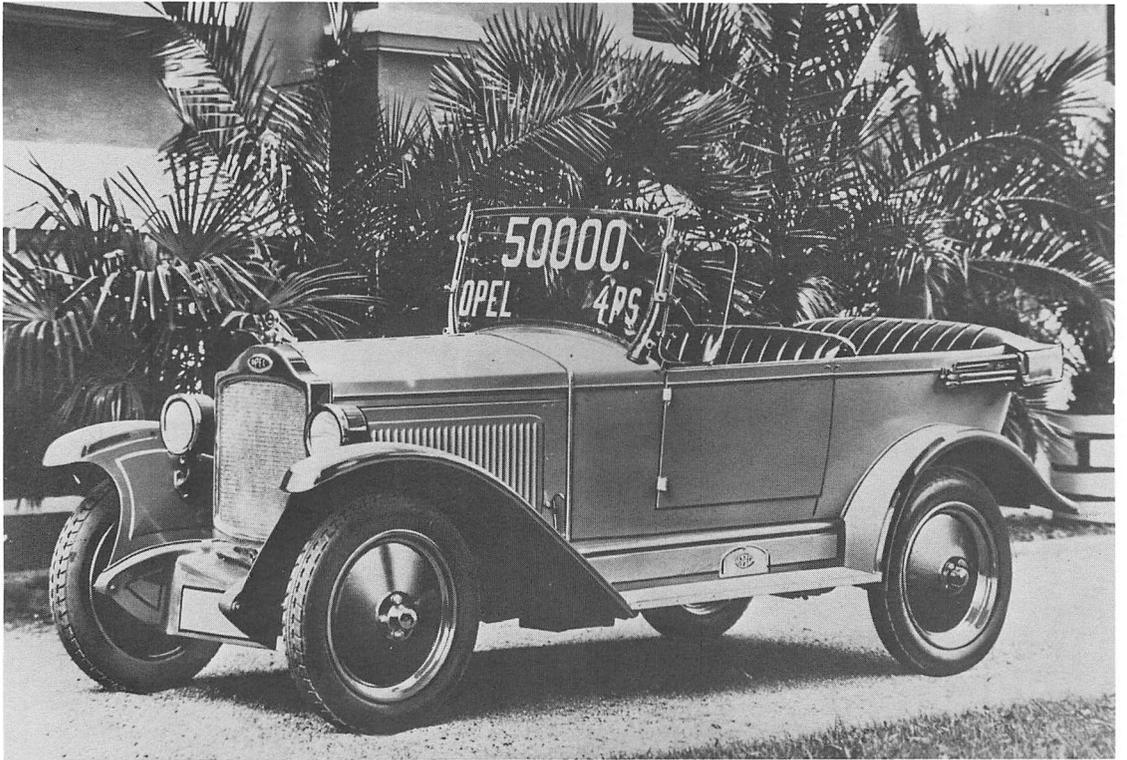
**4/14 PS Opel Viersitzer-Limousine**  
Herbst 1925 bis Herbst 1926



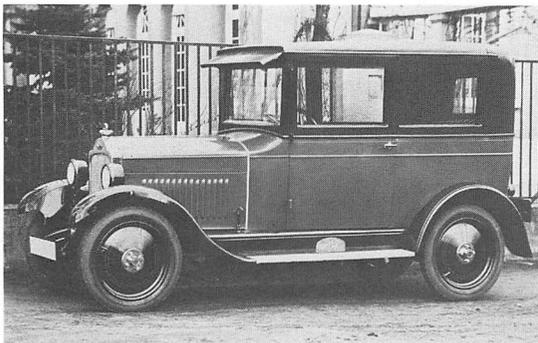
4/16 PS Opel Zweisitzer  
Herbst 1926 bis Herbst 1927



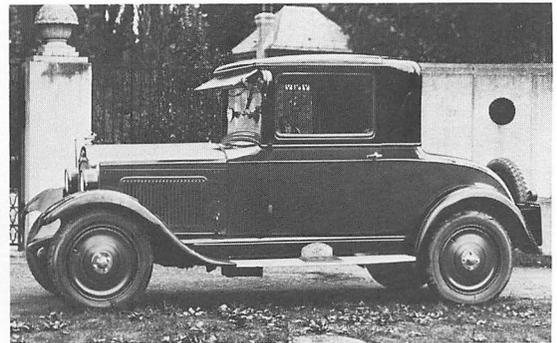
4/16 PS Opel Viersitzer-Limousine  
Herbst 1926 bis Herbst 1927



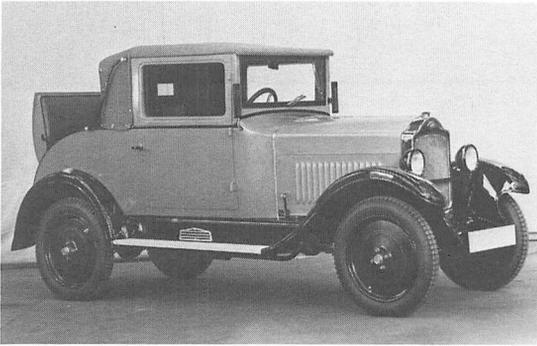
4/16 PS Opel Viersitzer  
Herbst 1927 bis Mitte 1928



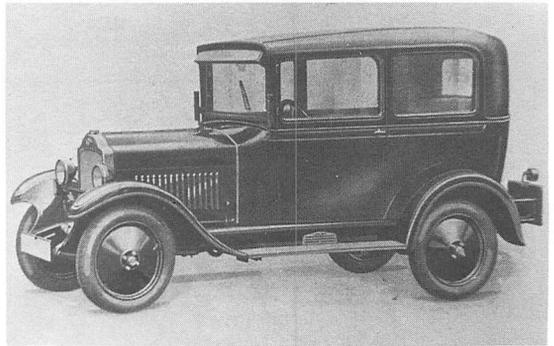
4/16 und 4/20 PS Opel Limousine  
Herbst 1927 bis Herbst 1929



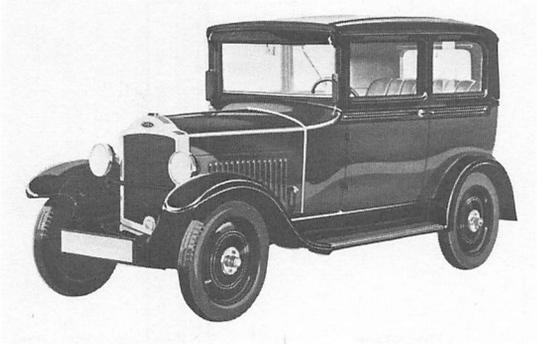
4/16 und 4/20 PS Opel Zweisitzer-Coupé  
Herbst 1927 bis Herbst 1929



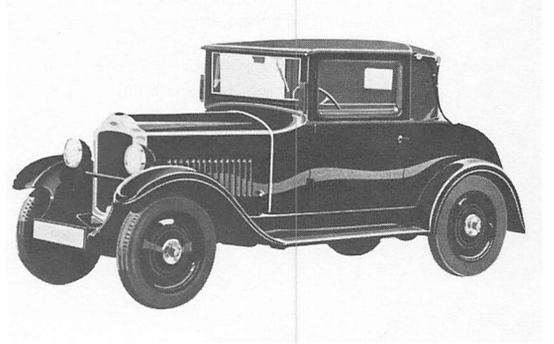
4/20 PS Opel Cabriolet 2 (2) Sitze  
Herbst 1929 bis Herbst 1930



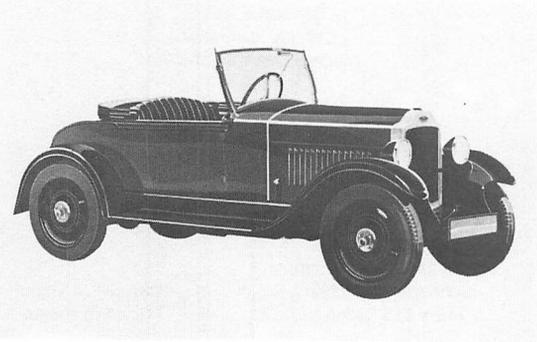
4/20 PS Opel Limousine  
Herbst 1929 bis Herbst 1930



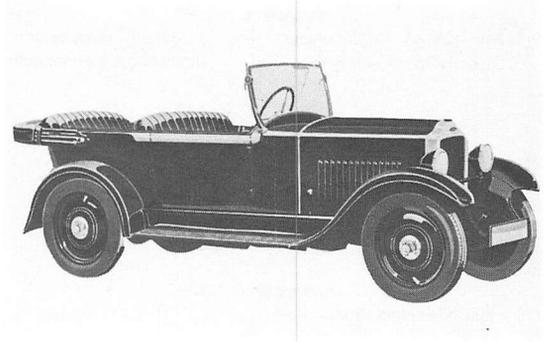
4/20 PS Opel Limousine  
November 1930 bis Juni 1931



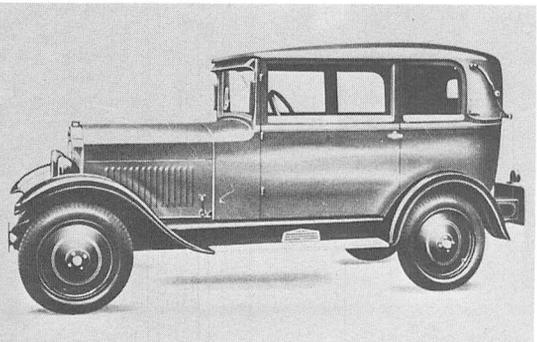
4/20 PS Opel Cabriolet 2 (2) Sitze  
November 1930 bis Juni 1931



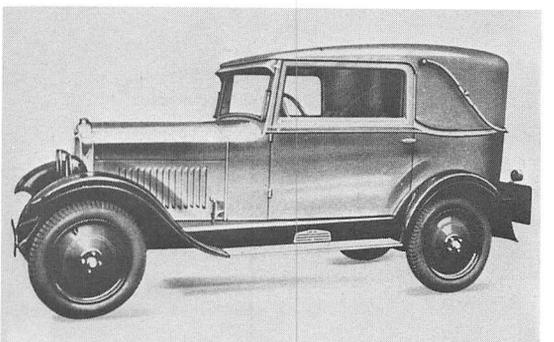
4/20 PS Opel Zweisitzer offen  
November 1930 bis Juni 1931



4/20 PS Opel Viersitzer offen  
November 1930 bis Juni 1931



4/20 PS Opel Cabrio-Limousine 1931  
Spezialkarosserie Kühn



4/20 PS Opel Cabriolet 4 Sitze 1931  
Spezialkarosserie Kühn

4/12 PS Opel  
1924

4/12 PS Opel  
1925

4/14 PS Opel  
1924-1925

4/14 PS Opel  
1925-1926

4 (Reihe)  
58 x 90 mm  
951 ccm  
12 PS bei 2200 U/min

1 Flachstromvergaser Solex 26 MH

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2

Thermosyphon (Wasser)  
Ohne Ventilator  
Druckumlauf  
Magnetzündler

6 V (vorn links unter Bodenbrett)

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang

**Zweisitzer**

U-Profil-Preßstahl-Rahmen (endet vor Hinterachse)  
starr, Ausleger-Viertelfedern  
starr, Ausleger-Viertelfedern  
Schnecke, rechts

Mechanisch, Kardanwelle | Seilzug, Hinterräder  
Seilzug, Hinterräder | Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

2255 mm  
1160/1175 mm  
3200 x 1350 x 1650 mm (mit Verdeck)

Scheiben (4 Loch)  
700 x 80 Hochdruck | 715 x 115 Ballon

600 kg

66 km/h  
6 Liter  
26 Liter (im Motorraum)

M 4500,-

M 4000,-, zuletzt M 3600,-

4 (Reihe)  
60 x 90 mm  
1018 ccm  
14 PS bei 2500 U/min

1:4,8

1 Flachstromvergaser Solex 22 DH oder Zenith HAK 22  
oder 1 Steigstromvergaser Pallas 22

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2

Thermosyphon (Wasser)  
Ohne Ventilator  
Druckumlauf  
Magnetzündler

6 V (vorn links unter Bodenbrett)

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang

**Dreisitzer**

**Zwei- und Viersitzer**

U-Profil-Preßstahl-Rahmen (über Hinterachse gekröpft)  
starr, Ausleger-Viertelfedern  
starr, Ausleger-Viertelfedern  
Schnecke, rechts

Seilzug, Hinterräder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

2510 mm  
1160/1175 mm  
Dreisitzer mit Verdeck  
3500 x 1400 x 1650 mm  
Dreisitzer-Limousine  
3500 x 1400 x 1800 mm  
Scheiben (4 Loch)  
715 x 115 Ballon

2510 mm  
1160/1175 mm

Scheiben (4 Loch)  
715 x 115 Ballon

420 kg  
Dreisitzer offen 660 kg  
Limousine 740 kg

420 kg  
Zweisitzer 600 kg  
Limousine 740 kg

66 km/h  
6 Liter  
26 Liter (im Motorraum)

66 km/h  
6 Liter  
26 Liter (im Motorraum)

Dreisitzer offen  
M 4600,-, zuletzt M 4200,-  
Dreisitzer Limousine  
M 5600,-, zuletzt M 4800,-

Zweisitzer M 3600,-  
Viersitzer M 4300,-  
Limousine M 4950,-

**4/16 PS Opel  
1927-1928**

**4/20 PS Opel  
1929-1930**

**4/20 PS Opel  
1931**

4 (Reihe)  
60 x 90 mm  
1018 ccm  
16 PS bei 2800 U/min  
4,1 mkg bei 2600 U/min  
1:5,2  
1 Flachstromvergaser  
Solex 26 FH oder Zenith  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon (Wasser)  
Ohne Ventilator  
Druckumlauf  
Batteriezündung  
6 V 84 Ah

4 (Reihe)  
60 x 90 mm  
1018 ccm  
20 PS bei 3500 U/min  
1:5,2  
1 Flachstromvergaser  
Zenith 22 MU  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon (Wasser)  
Vierflügel-Ventilator  
Druckumlauf  
Batteriezündung  
6 V 100 Ah

4 (Reihe)  
60 x 90 mm  
1018 ccm  
20 PS bei 3500 U/min  
1:5,6  
1 Steigstromvergaser  
Solex 26 FV  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Thermosyphon (Wasser)  
Zweiflügel-Ventilator  
Druckumlauf  
Batteriezündung  
6 V 100 Ah

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung

Schmierung  
Zündung  
Batterie

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße

Räder  
Reifen

Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

**Preise**

Zweisitzer offen  
Viersitzer offen  
Cabriolet 2/2 Sitze  
Limousine 2 Türen 4 Sitze  
Fahrgestell

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang

**1927**      **1928**  
I. 3,33      I. 3,162  
II. 1,66      II. 1,775  
III. 1,00      III. 1,000  
5,20

I. 3,162  
II. 1,775  
III. 1,000  
5,50

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Ausleger-Viertelfedern  
Schnecke, links  
Seilzug, 4 Räder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Ausleger-Viertelfedern  
Schnecke (1:18), links | Schnecke (1:12), links  
Seilzug, 4 Räder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

2510 mm  
1160/1175 mm  
Limousine  
3650 x 1410 x 1800 mm

2510 mm  
1160/1175 mm  
Zweisitzer 3450 x 1405 x 1650 mm (mit Verdeck)  
Viersitzer 3550 x 1405 x 1650 mm (mit Verdeck)  
Cabriolet 3700 x 1405 x 1700 mm (mit Verdeck)  
Limousine 3560 x 1405 x 1790 mm  
Scheiben (4 Loch)  
4,50-18, Zweisitzer offen 4,00-18

Scheiben (4 Loch)  
1927: 715 x 115 Ballon  
1928: 27 x 4,75 Ballon  
420 kg  
Limousine 780 kg

Limousine 980 kg  
70 km/h  
6,5 Liter  
26 Liter (im Motorraum)

580 kg  
Zweisitzer 690 kg, Viersitzer 750 kg  
Cabriolet 790 kg, Limousine 870 kg  
1040 kg  
77 km/h  
7 Liter  
26 Liter (im Motorraum)

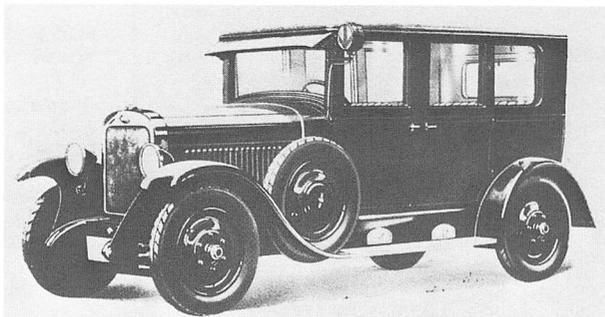
**1927**      **1928**  
M 2980,-      M 2700,-  
M 3400,-      M 3000,-  
-      -  
M 3980,-      M 3500,-  
                 M 2400,-

**1929**      **1930**  
M 2300,-      M 1990,-  
M 2800,-      M 2350,-  
-      M 2500,-  
M 3200,-      M 2700,-

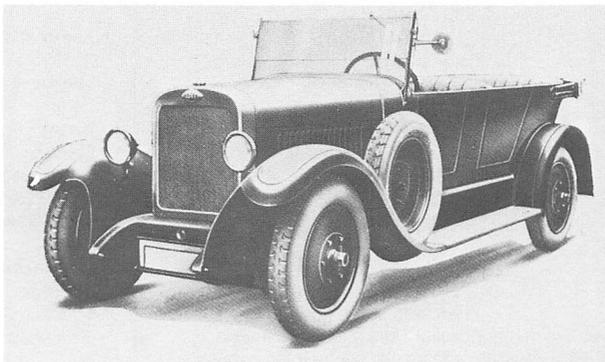
**1931**  
M 1990,-  
M 2350,-  
M 2500,-  
M 2700,-

## 10/40 PS Opel (1925–1929)

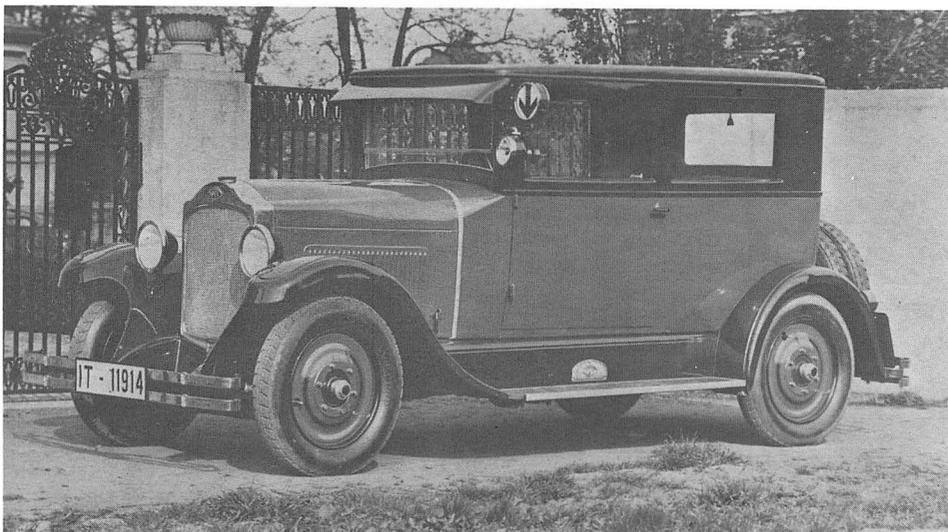
Vorgestellt im Mai 1925 (als 10/50 PS). Produktion ab Juli 1925 (zunächst 10/45 PS, bald endgültig 10/40 PS) bis November 1929. Sehr einfache Konstruktion, im Prinzip dem Opel 4 PS entsprechend. Relativ niedriger Preis durch Bandfertigung. Wesentlich billiger als ähnlich große Konkurrenzmodelle deutscher Herkunft, aber immer noch teurer als Chevrolet und Ford. Immerhin wurden 13161 Wagen gebaut und verkauft. Typische Farbe: Grün mit schwarzem Dach. Ab etwa Mitte 1927 Packard-Kühler. Ab Ende 1927 bei Limousinen doppelte Zierlinien und abgerundetes Dach. Der 10/40 PS Opel konnte gewiß nicht als technische Glanzleistung gelten, doch im Gegensatz zu manchen bewunderungswürdigen Konstruktionen jener Zeit brachte er Geld in die Kasse. Er war damals der meistgefahrte deutsche Mittelklassewagen.



10/40 PS Opel  
Limousine 4 Türen 4/5 Sitze  
1925 – 1927



10/40 PS Opel  
Tourenwagen 4 Türen 6/7 Sitze  
1925 – 1927

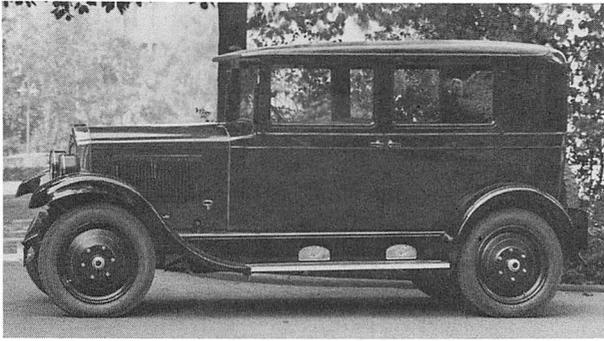


10/40 PS Opel  
Stadt-Coupé 2 Türen 4/5 Sitze  
1927

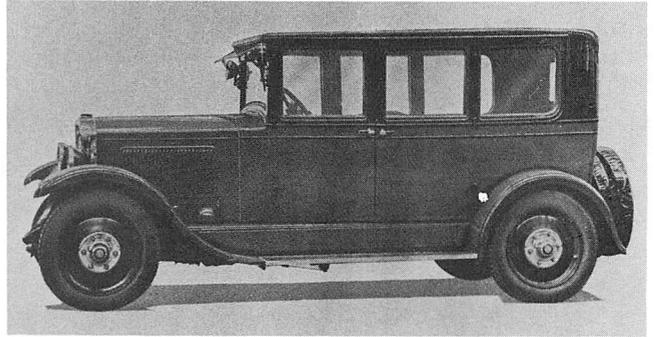
**10/40 PS Opel  
(Modell 80)  
1925 – 1929**

|                         |  |   |
|-------------------------|--|---|
| <b>Motor</b>            | 4 (Reihe)<br>89 x 105 mm<br>2620 ccm<br>40 PS bei 2800 U/min<br>10 mkg bei 2000 U/min<br>1 : 4,8 bzw. (1928) 1 : 5 bzw. (1929) 1 : 5,3<br>1 Flachstromvergaser Solex DH 30<br>Seitlich stehend |   |
| Kurbelwellenlager       | 3  |   |
| Kühlung                 | Thermosiphon (Wasser)  |   |
| Schmierung              | Druckumlauf  |   |
| Zündung                 | Magnet- bzw. (ab 1927) Batteriezündung   |   |
| Batterie                | 6 V 100 Ah   |   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder  |   |
| Kupplung                | Mehrscheibentrockenkupplung  |   |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte   |   |
| Getriebe                | 3 Gang   |   |
| Übersetzungen           | 1925 – 1927: I. 2,85<br>II. 2,03<br>III. 1,00<br>4,80  | 1928 – 1929: I. 3,71<br>II. 1,85<br>III. 1,00<br>5,00 |
| Antriebs-Übersetzung    |  |   |
| <b>Fahrwerk</b>         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  |   |
| Vorderradaufhängung     | starr, Halbfedern  |   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Ausleger-Viertelfedern  |   |
| Lenkung                 | Schnecke, links  |   |
| Fußbremse               | Seilzug, 4 Räder   |   |
| Handbremse              | Mechanisch, Kardanwelle  |   |
| Schmierung              | Nippel   |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> | <b>Viersitzer</b>  | <b>Sechssitzer</b>                                    |
| Radstand                | 3000 mm  | 3250 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1420/1420 mm   | 1420/1420 mm  |
| Gesamtmaße              | 4150 x 1770 x 1920 mm  | 4480 x 1770 x 1920 mm                                 |
| Räder                   | Scheiben (6 Loch)  | Scheiben (6 Loch)                                     |
| Reifen                  | 775 x 145 Niederdruck  | 775 x 145 Niederdruck                                 |
| Fahrgestellgewicht      | 1929: 30 x 5,77 Niederdruck<br>1020 kg   | 1929: 30 x 5,77 Niederdruck<br>1020 kg                |
| Wagengewicht            | Tourenwagen 1260 kg<br>Limousine 1410 kg   | Tourenwagen 1360 kg<br>Limousine 1550 kg              |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 km/h  | 80 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 13 Liter   | 14 Liter  |
| Kraftstofftank          | ? Liter (im Heck)  | ? Liter (im Heck)                                     |

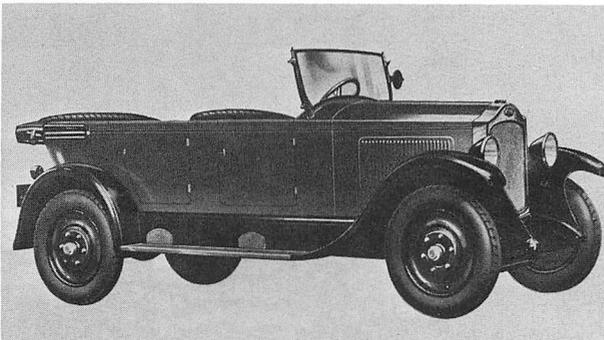
| Preise                        | 1925        | 1926       | 1927       | 1928       | 1929       |
|-------------------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Tourenwagen 4/5 Sitze 4 Türen | RM 8 500,-  | RM 7 950,- | RM 5 800,- | RM 4 800,8 | –          |
| Stadt-Coupé 4/5 Sitze 2 Türen | RM 9 500,-  | RM 7 950,- | RM 5 950,- | –          | –          |
| Limousine 4/5 Sitze 4 Türen   | RM 10 500,- | RM 9 000,- | RM 6 900,- | RM 5 400,- | RM 5 400,- |
| Tourenwagen 6/7 Sitze 4 Türen | RM 9 600,-  | RM 8 450,- | RM 6 500,- | RM 5 800,- | –          |
| Limousine 6/7 Sitze 4 Türen   | RM 11 500,- | RM 9 600,- | RM 7 500,- | RM 6 600,- | RM 5 950,- |
| Fahrgestell Radstand 3000 mm  | RM 7 000,-  |            |            | RM 3 750,- |            |
| Fahrgestell Radstand 3250 mm  | RM 7 600,-  |            |            | RM 4 000,- |            |



10/40 PS Opel  
Limousine 4 Türen 4/5 Sitze  
1927 – 1929



10/40 PS Opel  
Limousine 4 Türen 6/7 Sitze  
1927 – 1929



10/40 PS Opel  
Tourenwagen 4 Türen 4/5 Sitze  
1927 – 1929

## 12/50, 15/60, 14/50, 16/60 PS Opel (1927–1929)

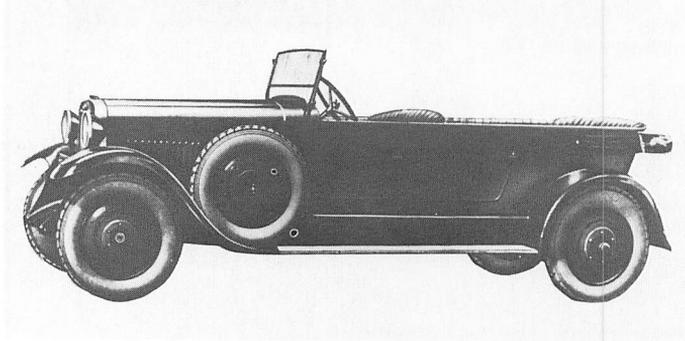
Daß der doch ziemlich große und schwere 10/40 PS Opel trotz seiner primitiven Mechanik einigermaßen zufriedenstellend funktionierte, mag Chefkonstrukteur Dr. Fritz Opel zu der Kühnheit ermutigt haben, mit einem entsprechend einfachen Fahrgestell nun sogar ausgesprochene Luxuswagen mit splendiden Sechszylinder-Motoren herauszubringen. Auf der Berliner Automobil-Ausstellung im November 1926 erschien das Modell 90, wahlweise angeboten mit 3,2 oder 3,9 Liter Hubraum, die Fünf- und Siebensitzer-Limousinen noch mit eckigem Dach. Die Produktion begann im Februar 1927. Bald erhielten die Karosserien ein zeitgemäßes, recht imposantes Aussehen und vielfältige Gestalt, wobei sich keineswegs nur die Kühlerform am Beispiel der damals berühmten Marke Packard orientierte. Bis Dezember 1928 konnte die für jene Zeit höchst respektable Zahl von 3445 großen Opel Sechszylindern abgesetzt werden.

Von Januar bis Oktober 1929 bekamen die Wagen noch etwas größere 3,7 und 4,2 Liter-Motoren, doch die Stückzahl blieb jetzt mit insgesamt nur 128 Exemplaren auffallend gering. Dies wie überhaupt das unprogrammäßig frühe Produktionsende dürfte freilich daran gelegen haben, daß das Werk inzwischen zu General Motors gehörte. Die amerikanischen Marken dieses Konzern hielten damals auf dem deutschen Markt hervorragende Positionen,

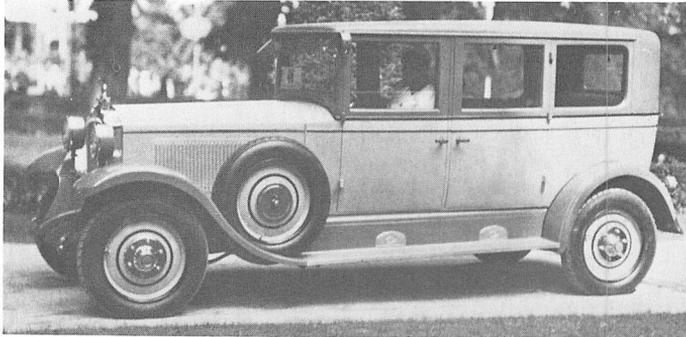
weshalb es den neuen Herren in Rüsselsheim weder notwendig noch wünschenswert erschien, hier unmittelbare Konkurrenzmodelle zu bauen, zumal in Gestalt des Buick unbestreitbar ein in jeder Beziehung besseres Produkt zur Verfügung stand. Der Vergleich mit dieser Marke dürfte übrigens den Volksmund zum Spottnamen »Bauern-Buick« für die Opelischen Sechszylinder-Riesen herausgefordert haben. Obwohl sie, wie die genannten Produktionszahlen ausweisen, durchaus zahlreich herumfahren, hat, soviel man weiß, nicht ein einziges dieser guten Stücke bis zur heutigen Zeit überlebt.

Aus der Automobilgeschichte läßt sich übrigens die Erfahrung ableiten, daß nicht nur Opel, sondern ebenso jene anderen europäischen Marken, welche in der Massenproduktion bester Klein- und Mittelklassewagen führen wie etwa Fiat, Renault oder Austin, mit großen Luxus- oder gar Superautos kaum jemals zu viel Ruhm gelangten.

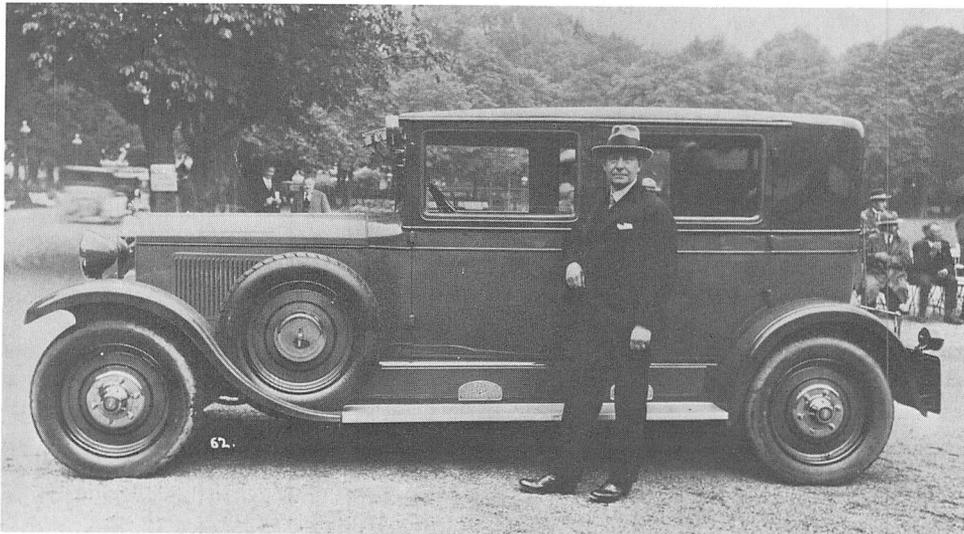
12/50 PS Opel  
15/60 PS Opel  
Tourenwagen 5 Sitze  
1927 – 1928

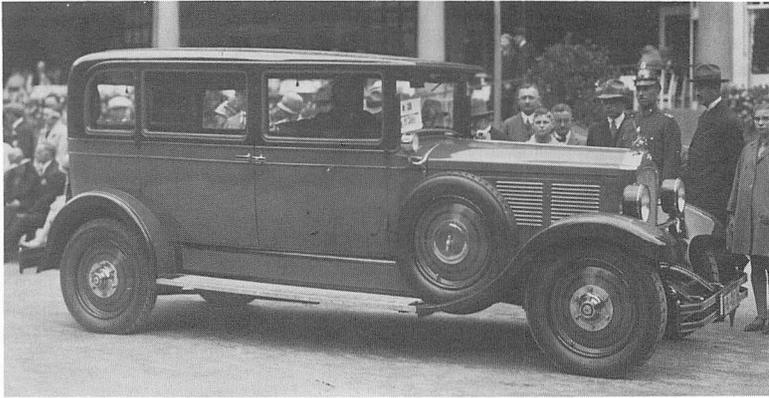


12/50 PS Opel  
15/60 PS Opel  
Limousine 7 Sitze  
1927 – 1928

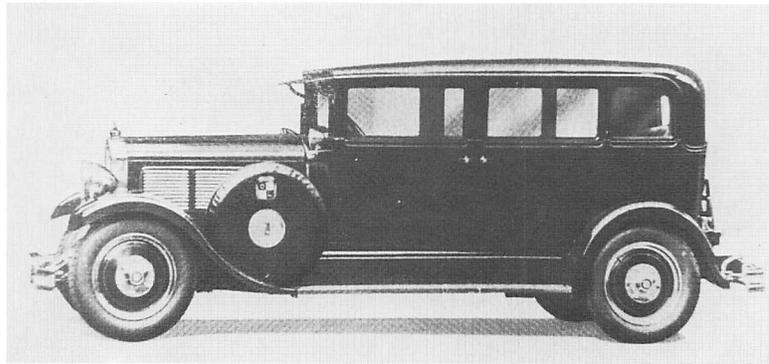


15/60 PS Opel  
Luxus-Limousine  
mit Chefkonstrukteur  
Dr. Fritz Opel beim  
Baden-Badener Auto-  
mobil-Turnier 1927

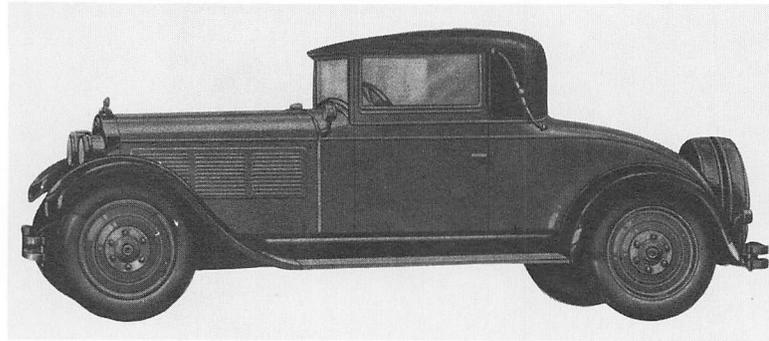




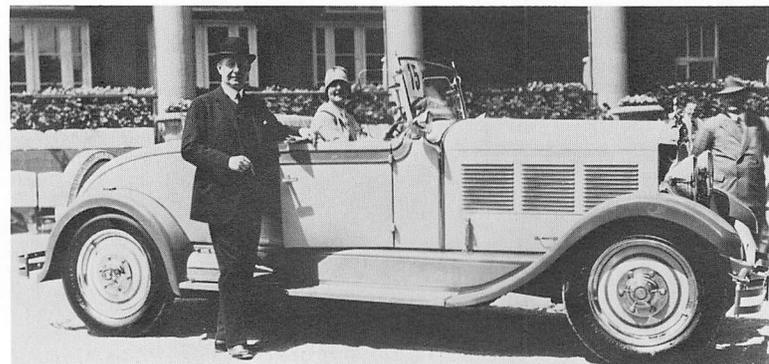
14/50 PS Opel Pullman-Limousine 1929



16/60 PS Opel Pullman-Luxus-Limousine 1929



16/60 PS Opel-Sport-Cabriolet 1929



16/60 PS Opel-Roadster 1929

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen

Wagengewicht

Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

Tourenwagen 5 Sitze  
Limousine 5 Sitze  
Tourenwagen 7 Sitze  
Limousine 7 Sitze  
Roadster 2 Sitze  
Cabriolet 2 Sitze  
Luxus-Limousine  
Pullmann-Luxus-Limousine

**12/50 PS Opel**  
**3,2 Liter Modell 90**  
**1927-1928**

**15/60 PS Opel**  
**3,9 Liter Modell 100**  
**1927-1928**

**14/50 PS Opel**  
**3,7 Liter**  
**1929**

**16/60 PS Opel**  
**4,2 Liter**  
**1929**

6 (Reihe)  
 80 x 104 mm  
 3160 ccm  
 50 PS bei 2800 U/min

6 (Reihe)  
 89 x 104 mm  
 3900 ccm  
 60 PS bei 2800 M/min

6 (Reihe)  
 83 x 112 mm  
 3640 ccm  
 50 PS bei 2800 U/min  
 13 mkg bei 2400 U/min  
 1:5,2

6 (Reihe)  
 89 x 112 mm  
 4170 ccm  
 60 PS bei 2800 U/min  
 15,5 mkg bei 2800 U/min  
 1:5,2

1:4,8  
 1 Steigstromvergaser  
 Solex oder Zenith  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Zahnkette  
 7

1:4,8  
 1 Steigstromvergaser  
 Solex oder Zenith  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Zahnkette  
 7

1 Steigstromvergaser  
 Solex oder Zenith  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Zahnkette  
 7

1 Steigstromvergaser  
 Solex oder Zenith  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Zahnkette  
 7

Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Batteriezündung  
 6 V 100 Ah

Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Batteriezündung  
 6 V 100 Ah

Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Batteriezündung  
 6 V 110 Ah

Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Batteriezündung  
 6 V 110 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
 Mehrscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang

I. 3,85  
 II. 1,85  
 III. 1,00

I. 3,76  
 II. 1,85  
 III. 1,00

5,00

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Ausleger-Viertelfedern  
 Schnecke, links  
 Seilzug, 4 Räder  
 Mechanisch, Kardanwelle  
 Nippel

3500 mm  
 1420/1438 mm  
 4700 x 1800 x 1950 mm  
 Scheiben (6 Loch)  
 1927: 860 x 160  
 1928: 30 x 5,77 Niederdruck  
 Tourenwagen 1610 kg

3500 mm  
 1420/1438 mm  
 4700 x 1800 x 1950 mm  
 Scheiben (6 Loch)  
 1927: 860 x 160  
 1928: 30 x 5,77 Niederdruck  
 Tourenwagen 1650 kg  
 Pullman-Limousine 1850 kg  
 550 bis 600 kg  
 95 km/h  
 22 Liter  
 ? Liter (im Heck)

3210 oder 3450 mm  
 1420/1438 mm  
 4500 ( 5000) x 1700 x 1920  
 Scheiben (6 Loch)  
 30 x 5,77 Niederdruck  
 Tourenwagen 1610 kg  
 Pullman-Limousine 1790 kg  
 550 bis 600 kg  
 90 km/h  
 18 Liter  
 ? Liter (im Heck)

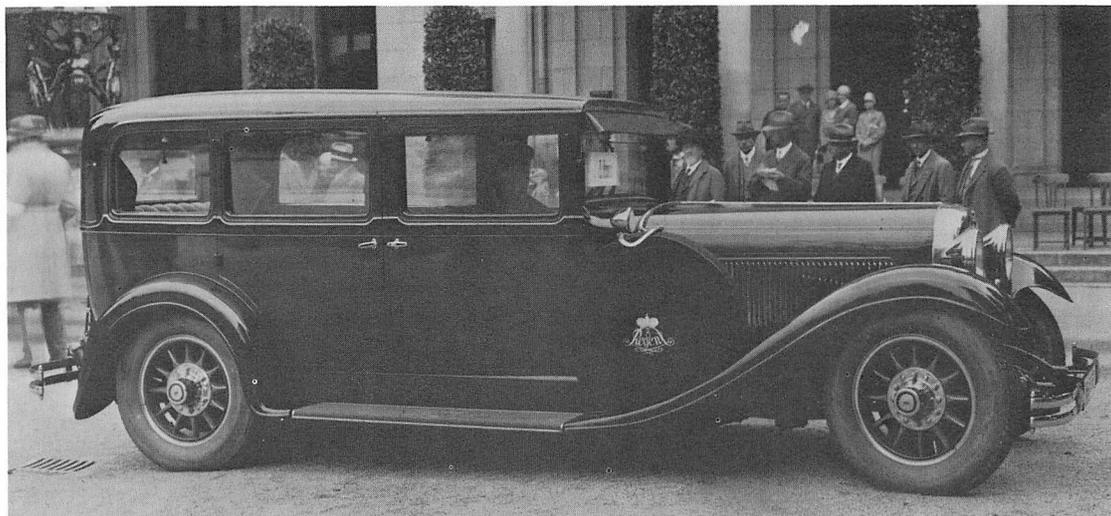
3210 oder 3450 mm  
 1420/1438 mm  
 4500 (5000) x 1700 x 1920  
 Scheiben (6 Loch)  
 32 x 6 " Niederdruck  
 Tourenwagen 1650 kg  
 Pullman-Limousine 1850 kg  
 550 bis 600 kg  
 95 km/h  
 22 Liter  
 ? Liter (im Heck)

RM 6000,-  
 RM 6600,-  
 RM 7250,-  
 RM 7950,-  
 -  
 -  
 RM 9000,-  
 RM 9500,-

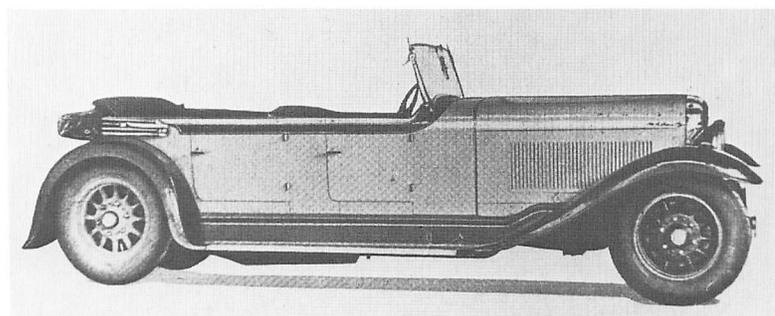
-  
 RM 7500,-  
 RM 7750,-  
 RM 8450,-  
 RM 8500,-  
 RM 9000,-  
 RM 9500,-  
 RM 10500,-

RM 5950,-  
 RM 6800,-  
 -  
 RM 7800,-  
 -  
 -  
 -  
 -

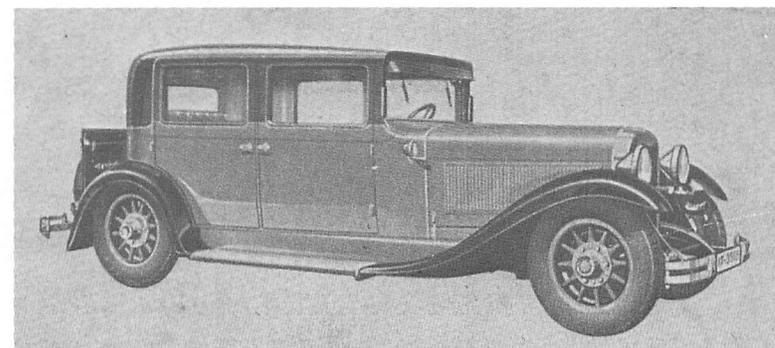
-  
 RM 7500,-  
 RM 7750,-  
 RM 8450,-  
 RM 8500,-  
 RM 9000,-  
 RM 10500,-  
 RM 11500,-



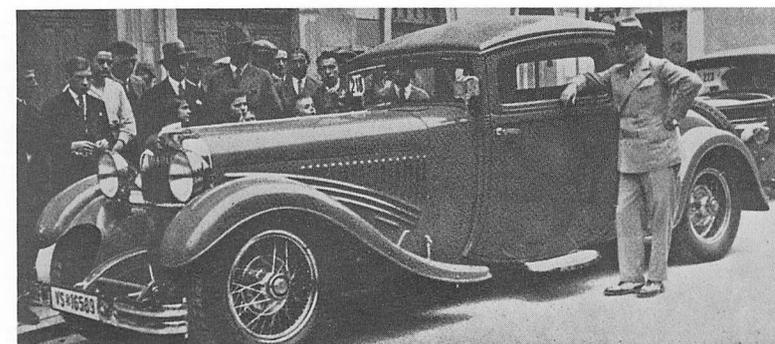
24/110 PS Opel Regent  
6 Liter Achtzylinder  
Pullman-Luxus-Limousine  
1929



24/110 PS Opel Regent  
6 Liter Achtzylinder  
Tourenwagen 7 Sitze  
1929



24/110 PS Opel Regent  
6 Liter Achtzylinder  
Luxus-Limousine 5 Sitze  
1929



24/110 PS Opel Regent  
6 Liter Achtzylinder  
Sport-Coupé (Karosserie  
vermutlich Kruock)  
mit Fritz von Opel beim  
Automobilturnier  
Baden-Baden 1929

## 24/110 PS Opel Regent Achtzylinder (1929)

An Ehrgeiz und Wagemut mangelte es den Opel-Brüdern nicht. Waren sie mit dem 10/40 PS gegen Chevrolet und mit den Sechszylinder-Riesen gegen Buick angetreten, so wollten sie mit dem völlig neuen Achtzylinder Opel Regent, vorgestellt auf der Berliner Automobil-Ausstellung im November 1928, die Konkurrenz mit Amerikas Spitzenmarke Cadillac aufnehmen. Der Opel Regent machte dank des Tieffrahmens und seiner schön gezeichneten Karosserien einen hervorragenden Eindruck, aber auch der Motor gefiel, wobei das Werk geschickt daran erinnerte, daß es bereits 1921 als erste deutsche Firma einen Achtzylinder konstruiert habe, der in verschiedenen Rennen erprobt wurde. Von April bis Oktober 1929 wurden tatsächlich 25 Opel Regent gebaut, doch die Amerikaner, die jetzt in Rüsselsheim den Ton angaben, hielten gar nichts von einem deutschen Pseudo-Cadillac. Sie bereiteten der Geschichte ein radikales Ende: Opel mußte noch vor Jahresende 1929 sämtliche Wagen dieses Typs zurückkaufen und verschrotten! Eine vergleichbare Aktion hat es wohl nie vorher und auch seitdem nie wieder gegeben.

## 24/110 PS Opel Regent 1929

### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung

Batterie

### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe

Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

### Preise

Fahrgestell  
Tourenwagen 7 Sitze  
Roadster  
Pullman-Luxus-Limousine

8 (Reihe)  
89 x 120 mm  
5970 ccm  
110 PS bei 3200 U/min  
23,6 mkg bei 2800 U/min  
1 : 5,3  
1 Doppel-Steigstromvergaser  
Solex 46  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Zahnkette  
9  
Pumpe (Wasser)  
Druckumlauf  
Doppel-Batteriezündung  
16 Flugmotoren-Zündkerzen  
6 V 140 W

Antrieb auf Hinterräder  
Mehrscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
Opel 3 Gang  
+ Maybach Schnellgang  
I. 3,76  
II. 1,852  
III. 1,00  
Schnellgang ca. 0,65  
4,55

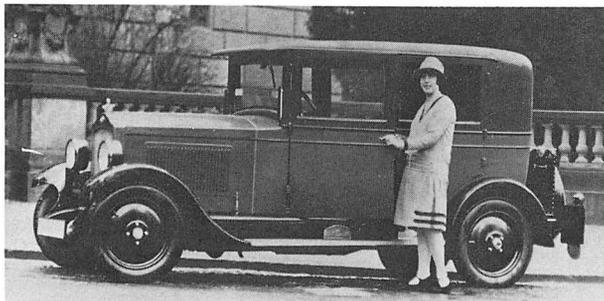
Preßstahl-Tieffrahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke, links  
Hydraulisch, Servo, 4 Räder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

3700 mm  
1500/1500 mm  
5400 x 1830 x 1760 mm  
Holzspeichen  
32 x 6,75" SS Ballon  
1570 kg  
2200 kg  
600 kg  
120 km/h  
25 Liter  
? Liter (im Heck)

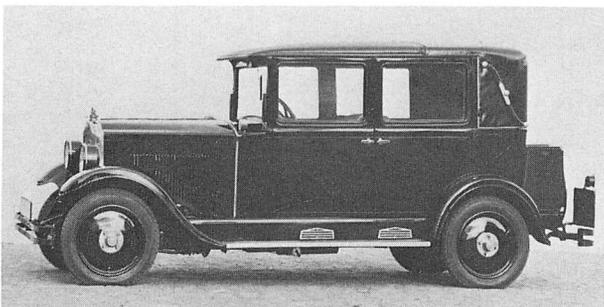
RM 15 000,-  
RM 19 500,-  
RM 20 000,-  
RM 21 000,-

## 7/34, 8/40 PS Opel (1927–1930)

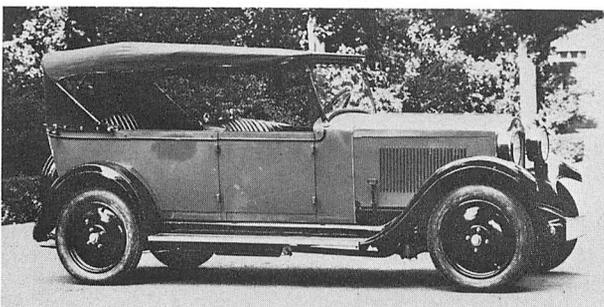
Im Oktober 1927 kam der 7/34 PS Opel als billigster deutscher Sechszylinder auf den Markt. Trotz allgemeinen Lobs und guten Verkaufs erhält der äußerlich zunächst unveränderte Wagen schon ein Jahr später einen größeren Zweiliter 8/40 PS-Motor. Im Frühjahr 1929 erscheint die Limousine mit Tiefrahmen und neuer Karosserie, zunächst noch mit Packard-Kühler, der dann aber bald verschwindet. Produktionsauslauf September 1930. Insgesamt wurden 20580 Wagen der beiden Modellreihen gebaut. Der 7/34 und der 8/40 PS erfreuten sich, wie die Produktionszahl unterstreicht, recht großer Beliebtheit, wobei übrigens interessanterweise der Nachruhm des 7/34 PS den des späteren Modells deutlich übertrifft.



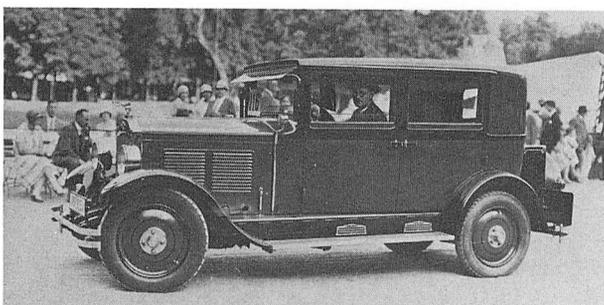
7/34 PS Opel  
8/40 PS Opel  
Limousine 4 Türen  
1927 – 1929



8/40 PS Opel  
Droschken-Landaulet  
(Karosserie Kühn)  
1929



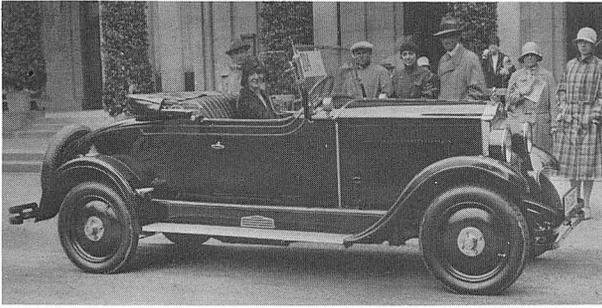
7/34 PS Opel  
8/40 PS Opel  
Tourenwagen 4 Türen  
1927 – 1929



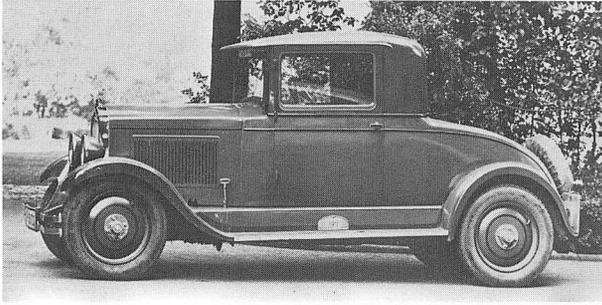
8/40 PS Opel  
Luxus-Limousine 4 Türen  
(Karosserie Kühn)  
1928

|                         | 7/34 PS Opel<br>1927–1928   | 8/40 PS Opel<br>1928–1929   | 8/40 PS Opel<br>1929–1930   |
|-------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 62 x 95 mm  | 64 x 100 mm   | 64 x 100 mm   |
| Hubraum                 | 1735 ccm  | 1916 ccm  | 1916 ccm  |
| Leistung                | 34 PS bei 3600 U/min  | 8/40 PS bei 3600 U/min  | 8/40 PS bei 3600 U/min  |
| Drehmoment              |   | 7,2 mkg   | 7,2 mkg   |
| Verdichtung             | 1 : 5   | 1 : 5,35  | 1 : 5,35  |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 26                                      | 1 Flachstromvergaser<br>Solex FH 26                                   | 1 Flachstromvergaser<br>Solex FH 26                                   |
| Ventile                 | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 3   | 3   |
| Kühlung                 | Thermosyphon (Wasser)   | Thermosyphon (Wasser)   | Thermosyphon (Wasser)   |
| Schmierung              | Druckumlauf   | Druckumlauf   | Druckumlauf   |
| Zündung                 | Batteriezündung   | Batteriezündung   | Batteriezündung   |
| Batterie                | 6 V 80 Ah   | 6 V 100 Ah  | 6 V 100 Ah  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibentrockenkupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibentrockenkupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibentrockenkupplung                |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                | 3 Gang  | 3 Gang  | 3 Gang  |
| Übersetzungen           | I. 3,85<br>II. 1,88<br>III. 1,00                                      | I. 4,13<br>II. 1,89<br>III. 1,00                                      | I. 4,13<br>II. 1,89<br>III. 1,00                                      |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,00  | 5,00  | 5,90  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |   |   |
|                         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   |
| Vorderradaufhängung     | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Ausleger-Viertelfedern   | starr, Ausleger-Viertelfedern   | starr, Halbfedern   |
| Lenkung                 | Schnecke, links   | Schnecke, links   | Schnecke, links   |
| Fußbremse               | Seilzug, 4 Räder  | Seilzug, 4 Räder  | Seilzug, 4 Räder  |
| Handbremse              | Mechanisch, Kardanwelle   | Mechanisch, Kardanwelle   | Mechanisch, Kardanwelle   |
| Schmierung              | Nippel  | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |   |
| Radstand                | 2880 mm   | 2880, Zweisitzer 2750 mm  | 2880 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1250/1276 mm  | 1250/1276 mm  | 1250/1276 mm  |
| Gesamtmaße              | 4250 x 1520 x 1860 mm   | 4350 (3520) x 1520 x 1860 mm  | 4500 x 1550 x 1740 mm   |
| Räder                   | Scheiben (4 Loch)   | Scheiben (4 Loch)   | Scheiben (4 Loch)   |
| Reifen                  | 28 x 5,00 Niederdruck   | 28 x 5,00 Niederdruck   | 5,00 x 18 Niederdruck   |
| Fahrgestellgewicht      | 720 kg  | 720 kg  | 890 kg  |
| Wagengewicht            | Limousine 1170 kg   | Limousine 1170 kg   | Limousine 1320 kg   |
| Zuläss. Belastung       | 350 kg  | 500 kg  | 470 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 90 km/h   | 90 km/h   | 90 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 12 Liter  | 12 Liter  | 12 Liter  |
| Kraftstofftank          | ? Liter (im Motorraum)  | ? Liter (im Motorraum)  | ? Liter (im Motorraum)  |

| Preise                  | 7/34 PS<br>1928 | 8/40 PS<br>1928 | 8/40 PS<br>1929 | 8/40 PS<br>1930 |
|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Tourenwagen 4 Türen     | RM 4600,-       | RM 4600,-       | RM 4600,-       | –               |
| Limousine 4 Türen       | RM 4900,-       | RM 4900,-       | RM 4500,-       | RM 4300,-       |
| Luxus-Limousine 4 Türen | RM 5400,-       | RM 5400,-       | RM 4950,-       | RM 4600,-       |
| Roadster 2 Sitze        | –               | RM 5000,-       | RM 4900,-       | –               |
| Coupé 2 Sitze           | –               | RM 5000,-       | RM 4900,-       | –               |
| Cabriolet 2 Sitze       | –               | RM 5400,-       | RM 5300,-       | –               |



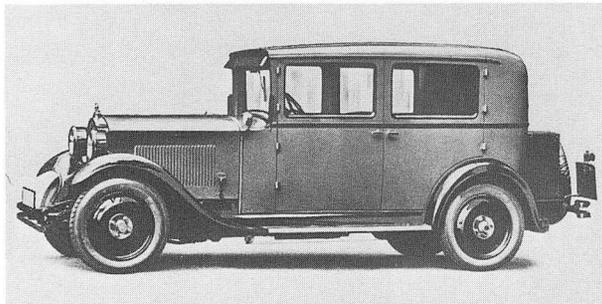
8/40 PS Opel  
Roadster 2 Sitze  
1928 – 1929



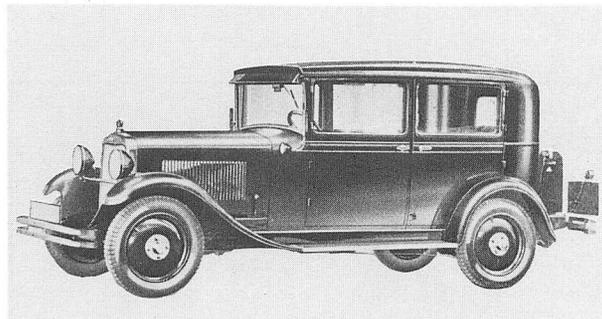
8/40 PS Opel  
Coupé 2 Sitze  
1928 – 1929



8/40 PS Opel  
Cabriolet 2 Sitze  
1928 – 1929



8/40 PS Opel  
Luxus-Limousine 4 Türen  
1929



8/40 PS Opel  
Luxus-Limousine 4 Türen  
1930

## Opel 1,8 Liter (1931–1933)

Mit dem 1,8 Liter beginnt ein neuer Abschnitt in der Typengeschichte der Marke Opel. Ohne den geringsten Bezug auf das seitherige Programm wurde der 1,8 Liter bei General Motors in Amerika für Opel völlig neu entwickelt. Schon in seiner äußeren Erscheinung wirkte er viel graziöser und eleganter als alle früheren Wagen aus Rüsselsheim. Er zeichnete sich durch eine gefällige, harmonische Linienführung aus, die dem ausgezeichneten amerikanischen Karosseriestil jener Jahre entsprach. Aber auch in technischer Hinsicht setzte der Opel 1,8 Liter für den deutschen Automobilbau neue Maßstäbe. Der Motor lief weich und geschmeidig, das Getriebe ließ sich leicht schalten, die präzise Lenkung erforderte wenig Kraft, die komfortable Federung zeigte eine hervorragende Abstimmung und die Bremsen verfügten über eine hierzulande bis dahin nicht gekannte Wirksamkeit. Zudem ergab sich aus dem günstigen Leistungsgewicht ein außergewöhnliches Temperament, was allerdings durch eine ziemliche Beengtheit in der recht kleinen Karosserie erkauft worden war. Trotz seiner Fortschrittlichkeit in vieler Beziehung stieß der Opel 1,8 Liter weithin auch auf Vorbehalte, weil das deutsche Publikum damals bereits mit Recht von einem neuen Modell Schwingachsen, Einzelradlenkung und Tiefrahmen erwartete. In Amerika hatte man bis dahin und noch mehrere Jahre lang nicht zu derart zeitgemäßen Ansichten gefunden. So war und blieb das Urteil über den Opel 1,8 Liter stets zwiespältig: Ein schöner, guter, in vieler Hinsicht beispielhafter Wagen, der aber leider fahrwerksmäßig nicht den damaligen Möglichkeiten der Technik entsprach.

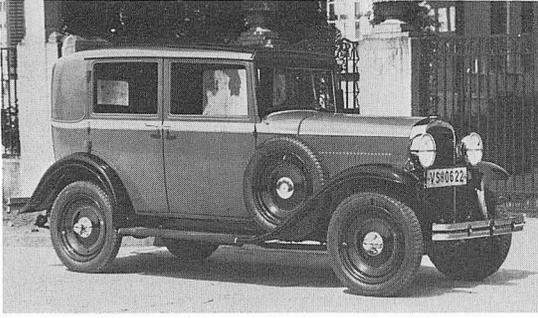
Die Produktion des Opel 1,8 Liter begann im Januar 1931. Die im ersten Modelljahr gebaute Serie 18 B wurde zu einem enormen Verkaufserfolg, der freilich in den folgenden Jahren bei weitem nicht mehr wiederholt werden konnte. In der 18 B-Serie gab es im wesentlichen 3 Ausführungen: Ein erstaunlich preisgünstiges Zweisitzer-Cabriolet mit feststehenden Seitenwänden und Klappsitz im Heck, eine Limousine oder Sonnen-Limousine mit 4 Türen und ein sogenanntes Sonnen-Coupé, das dem bis dahin nur in Frankreich bekannten und dort sehr beliebten Faux-Cabriolet entsprach. Sonnen-Limousine und Sonnen-Coupé besaßen ein Schiebedach, also nicht etwa ein Faltdach, womit sie ihrer Zeit weit voraus waren. Und das Dach des Sonnen-Coupés hatte schon damals einen Kunststoffbezug! Es gab ferner in geringer Zahl, da als Sondermodelle nicht allgemein angeboten, eine Zweitüren-Limousine, einen Touring, einen Roadster und ein Viersitzer-Cabriolet.

Die im Modelljahr 1932 laufende Serie 18 C blieb im wesentlichen gleich, doch gab es zahlreiche zusätzliche Modellvarianten. Ab März 1932 ersetzte man die doppelten Stoßstangen durch einteilige, wobei die einfacher ausgestatteten Modelle auch noch weiterhin ohne Stoßstangen blieben.

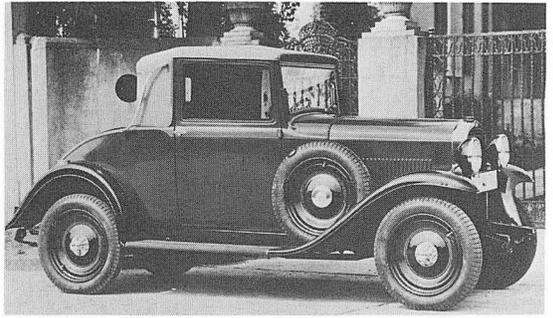
Wie das Zweisitzer- besaß zunächst auch das Viersitzer-Cabriolet feste Seitenwände. Erst ab Frühsommer 1932 wurde das viersitzige Modell zu einem echten Cabriolet, bei dem nach dem Herunterlassen der Seitenfenster keine Türrahmen mehr stehenblieben. Vom gleichen Zeitpunkt an wurde für den Touring (offener Viersitzer mit Wetterdach) keine eigene Karosserie mehr gefertigt, sondern diejenige des Cabriolets verwendet, jedoch nur mit Wetterdach versehen und einfachst ausgestattet. So besaß der Touring beispielsweise keine Türgriffe, keine Winker und nur einen handbetätigten Scheibenwischer. Geliefert wurde der Touring hauptsächlich an Handwerker, Händler und Bauern. Mit dem Touring Modell 1932/33 gab es bei Opel zum letzten Mal einen Wagen mit dieser früher so wichtigen Karosserieform.

Im Juli 1932 erschien als weiteres Modell der erste Opel 1,8 Liter Regent als Zweitüren-Limousine (Serie 98 C), gekennzeichnet durch eine geräumigere Karosserie mit sogenanntem Stromlinienheck, Ganzstahldach, Kotflügelschürzen, fehlendem Torpedo (also Motorhaube bis hin zur Frontscheibe) und Tankeinfüllung durch die Mitte des Reserverades.

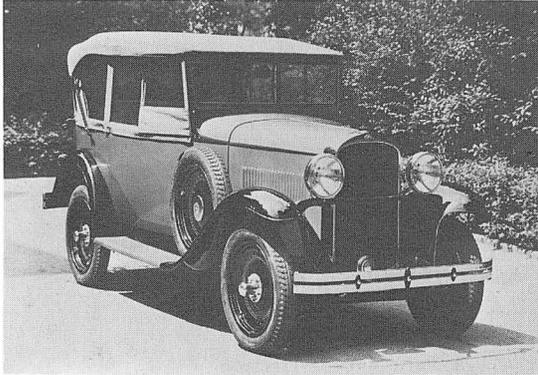
In das Modelljahr 1933 wurden außer dem noch eine Zeitlang unverändert weiter lieferbaren Touring nur der Regent und das Viersitzer-Cabriolet übernommen. Neu und am wichtigsten waren drei Sechsfenster-Limousinen, außerdem waren neu zwei Regent-Cabriolets, wobei vor allem das zweisitzige einen sehr ansprechenden Eindruck machte. Zu unterscheiden wa-



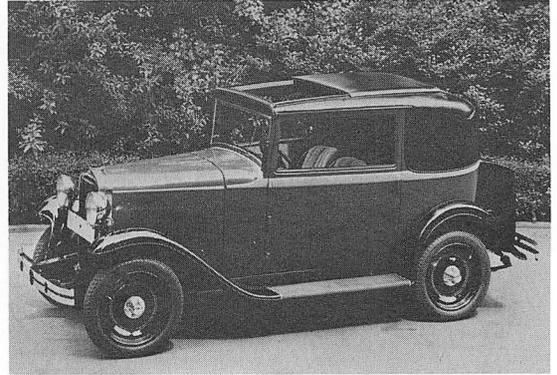
Opel 1,8 Liter (18 B) Sonnen-Limousine 1931



Opel 1,8 Liter (18 B) Cabriolet 2 (2) Sitze 1931



Opel 1,8 Liter (18 B) Touring 2 Türen (1931)



Opel 1,8 Liter (18 B) Sonnen-Coupé 1931

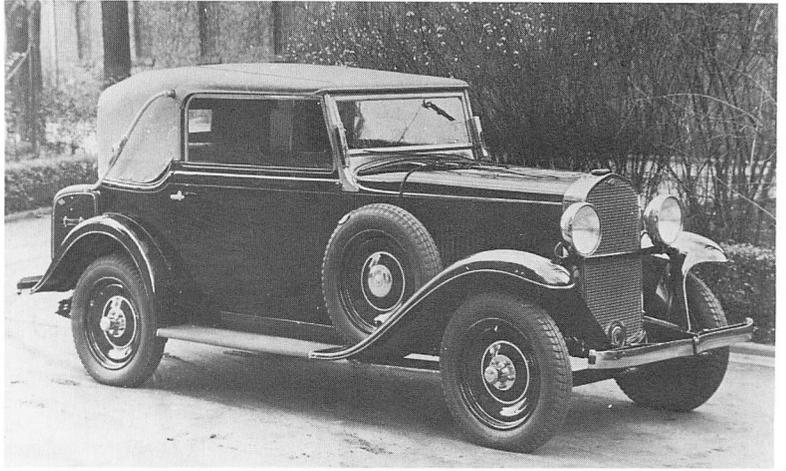
ren 1933 die Serien 18 N ohne und 1833 mit Stromlinienheck, wobei allerdings ein Cabriolet wiederum eine Ausnahme bildete. Datentafel und Preistabelle geben im einzelnen Auskunft.

Die Produktion des Opel 1,8 Liter endete im November 1933. Hergestellt wurden etwa 16000 Wagen der Serie 18 B, etwa 6700 Wagen der Serie 18 C, etwa 600 Wagen der Serie 98 C, etwa 6200 Wagen der Serie 18 N und etwa 2800 Wagen der Serie 1833, insgesamt also etwa 32300 Wagen, darunter etwa 3400 Regent.

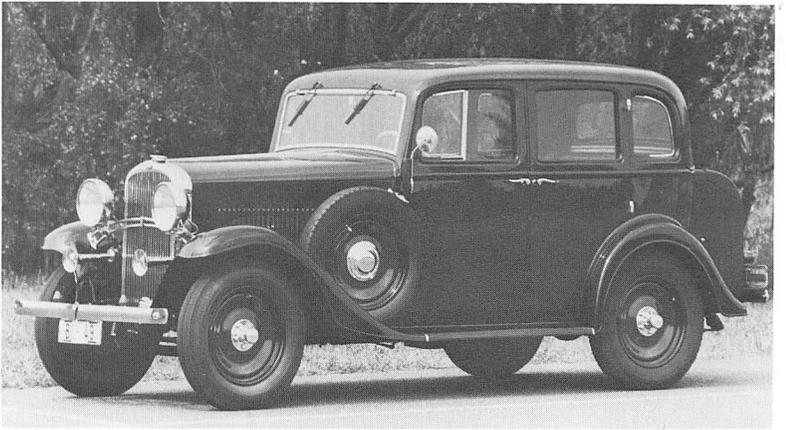
| Serie | Modelle und Preise                      | 1931      | 1932                      | 1933      |
|-------|---|-----------|---------------------------|-----------|
| 18 B  | Touring 2 Türen 4 Sitze                 | RM 2700,- |                           |           |
| 18 B  | Cabriolet 2/2 Sitze                     | RM 3175,- |                           |           |
| 18 B  | Limousine 4 Türen 4 Fenster             | RM 3300,- |                           |           |
| 18 B  | Sonnen-Limousine 4 Türen 4 Fenster      | RM 3450,- |                           |           |
| 18 B  | Sonnen-Coupé 4 Sitze 2 Fenster          | RM 3500,- |                           |           |
| 18 C  | Touring 2 Türen 4 Sitze                 |           | RM 2700,-                 |           |
| 18 C  | Sport-Zweisitzer offen                  |           | RM 3500,-                 |           |
| 18 C  | Cabriolet 2/2 Sitze                     |           | RM 2890,-, Spezial 3390,- |           |
| 18 C  | Limousine 4 Türen 4 Fenster             |           | RM 3000,-, Spezial 3500,- |           |
| 18 C  | Sonnen-Limousine 4 Türen 4 Fenster      |           | RM 3150,-, Spezial 3650,- |           |
| 18 C  | Sonnen-Coupé 4 Sitze 2 Fenster          |           | RM 3200,-, Spezial 3700,- |           |
| 18 C  | Cabriolet 4 Sitze, mit Koffer           |           | RM 3590,-                 |           |
| 98 C  | »Regent« Limousine 2 Türen              |           | RM 3350,-                 |           |
| 18 N  | Limousine 4 Türen 6 Fenster             |           |                           | RM 3150,- |
| 18 N  | Spezial-Limousine 6 Fenster, mit Koffer |           |                           | RM 3600,- |
| 1833  | »Regent« Limousine 2 Türen              |           |                           | RM 3350,- |
| 1833  | »Regent« Limousine 4 Türen 6 Fenster    |           |                           | RM 3800,- |
| 1833  | Cabriolet 4 Sitze, mit Koffer           |           |                           | RM 3590,- |
| 1833  | »Regent« Cabriolet 2/2 Sitze            |           |                           | RM 3800,- |
| 1833  | »Regent« Spezial-Cabriolet 4 Sitze      |           |                           | RM 3950,- |

**Opel 1,8 Liter  
1931–1933**

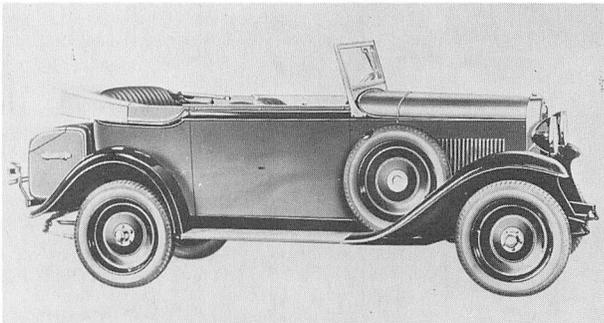
|                         |  |  |   |
|-------------------------|--|--|---|
| <b>Motor</b>            | 6 (Reihe)  |  |   |
| Zylinderzahl            | 65 x 90 mm   |  |   |
| Bohrung x Hub           | 1790 ccm   |  |   |
| Hubraum                 | 32 PS bzw. (1933) 33,5 PS bei 3200 U/min   |  |   |
| Leistung                | 1 : 5,5 bzw. (1933) 1 : 5,75   |  |   |
| Verdichtung             | 1 Steigstromvergaser Solex 30 FV bzw. (1933) 30 FVN                                    |  |   |
| Vergaser                | Seitlich stehend, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder                      |  |   |
| Ventile                 | 3  |  |   |
| Kurbelwellenlager       | Pumpe, 9,5 Liter Wasser  |  |   |
| Kühlung                 | Druckumlauf, 5 Liter Öl  |  |   |
| Schmierung              | 6 V 72 Ah (unter Fahrersitz)   |  |   |
| Batterie                |  |  |   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder  |  |   |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung   |  |   |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte   |  |   |
| Getriebe                |  |  |   |
|                         | Serie 18 B und<br>18 C (bis Mitte 1932):<br>3 Gang Opel                                | Serie 18 C (ab Mitte 1932), 98 C<br>und 18 N (Wagen 1 bis 729):<br>3 Gang Opel | Serie 18 N (ab<br>Wagen 730) und 1833:<br>4 Gang Opel (Lizenz ZF) |
|                         | Ohne   | Ohne   | Ohne  |
|                         | I. 3,00  | I. 3,525   | I. 3,906  |
|                         | II. 1,60   | II. 1,735  | II. 2,467   |
|                         | III. 1,00  | III. 1,000   | III. 1,491  |
|                         |  |  | IV. 1,000   |
| Synchronisierung        |  |  |   |
| Übersetzungen           |  |  |   |
|                         | 4,78, auf Wunsch 5,55  | 4,78, auf Wunsch 5,55  | 4,30, auf Wunsch 4,78   |
| Antriebs-Übersetzung    |  |  |   |
| <b>Fahrwerk</b>         | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  |  |   |
| Vorderradaufhängung     | starr, Halbfedern  |  |   |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern  |  |   |
| Lenkung                 | Schnecke (14,1 : 1)  |  |   |
| Fußbremse               | Seilzug, 4 Räder, Trommel-Ø 10", Bremsfläche 901 cm <sup>2</sup>                       |  |   |
| Handbremse              | Mechanisch, Kardanwelle  |  |   |
| Schmierung              | Nippel   |  |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> | 2540 mm  |  |   |
| Spur vorn/hinten        | 1220/1220 bzw. (ab Herbst 1931) 1220/1260 mm   |  |   |
| Gesamtmaße              | 18 B und 18 C Limousine: 3800 x 1480 x 1650 mm   |  |   |
|                         | 18 B und 18 C Sonnen-Limousine und Sonnen-Coupé mit Stoßstangen: 3940 x 1480 x 1670 mm |  |   |
|                         | 18 B und 18 C Cabriolet 2/2 Sitze (ohne Stoßstangen): 3640 x 1480 x 1650 mm            |  |   |
|                         | 18 C Cabriolet, 98 C, 18 N und 1833: 3960 x 1490 x 1625 mm                             |  |   |
| Räder                   | 18": Scheiben (5 Loch). 17": Scheiben oder Drahtspeichen (5 Loch)                      |  |   |
| Reifen                  | Serie 18 B und 18 C (bis Mitte 1932): 4,50–18  |  |   |
|                         | Serie 18 C (ab Mitte 1932), 98 C und 18 N Limousine: 4,75–17                           |  |   |
|                         | Serie 1833 und 18 N Spezial-Limousine: 5,00–17   |  |   |
| Wendekreis              | 12 Meter   |  |   |
| Fahrgestellgewicht      | 680 kg   |  |   |
| Wagengewicht            | 18 B und 18 C Cabriolet 2/2 Sitze: 900 kg  |  |   |
|                         | 18 B und 18 C Limousine, Sonnen-Coupé und Cabriolet 4 Sitze: 940 kg bis 970 kg         |  |   |
|                         | 18 N Limousine 4 Türen 990 kg  |  |   |
|                         | Regent Limousine 4 Türen 1035 kg   |  |   |
| Zuläss. Belastung       | ca. 300 kg   |  |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 bis 90 km/h   |  |   |
| Verbrauch/100 km        | 11 Liter   |  |   |
| Kraftstofftank          | 34 Liter, Regent 32 Liter, Regent Cabriolet 2/2 Sitze 42 Liter (im Heck)               |  |   |



Opel 1,8 Liter  
(Serie 18 C)  
Cabriolet 4 Sitze  
1932



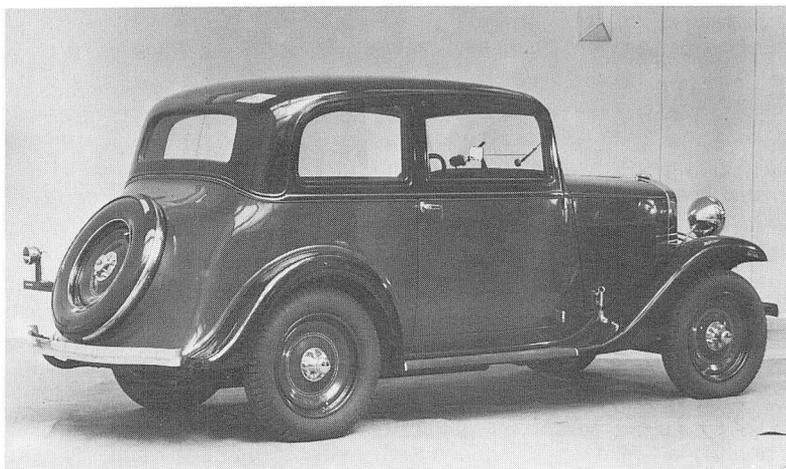
Opel 1,8 Liter  
(Serie 18 N)  
Spezial-Limousine 4 Türen  
1933  
(Besitzer: Wille Thommen,  
Buckten/Schweiz)



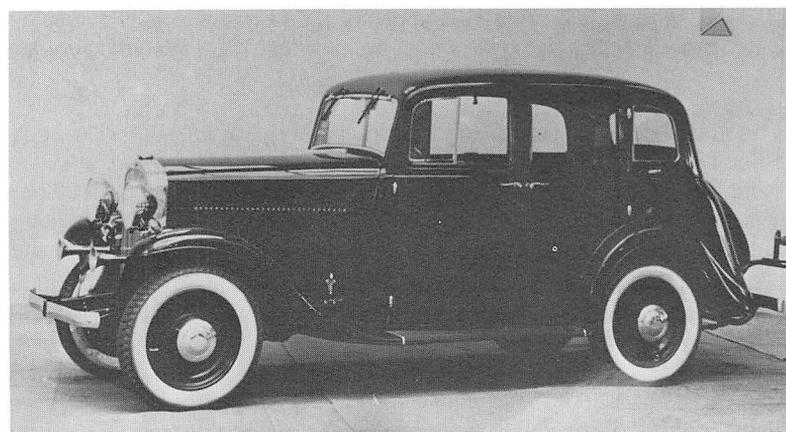
Opel 1,8 Liter  
(Serie 18 C)  
Touring 2 Türen  
1932



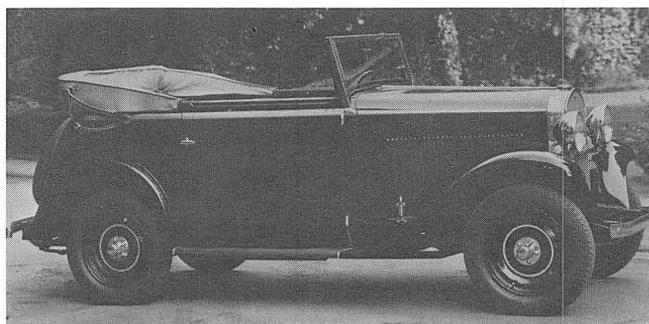
Opel 1,8 Liter  
(Serie 18 C)  
Sport-Zweisitzer offen  
1932



Opel 1,8 Liter Regent  
(Serie 98 C und 1833)  
Limousine 2 Türen  
1932 – 1933

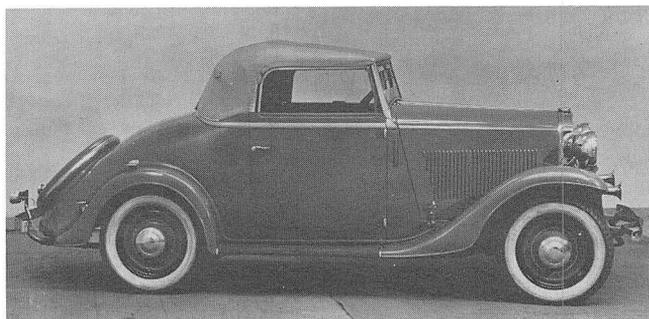


Opel 1,8 Liter Regent  
(Serie 1833)  
Limousine 4 Türen  
1933



Opel 1,8 Liter Regent  
(Serie 1833)  
Spezial-Cabriolet 4 Sitze  
1933

Opel 1,8 Liter Regent  
(Serie 1833)  
Cabriolet 2 (2) Sitze  
1933



## Opel 1 Liter (1933)

### Opel 1,2 Liter (1931–1935)

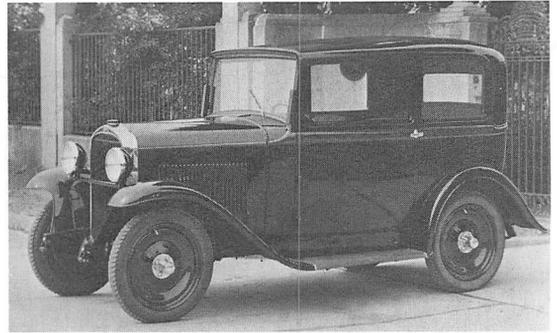
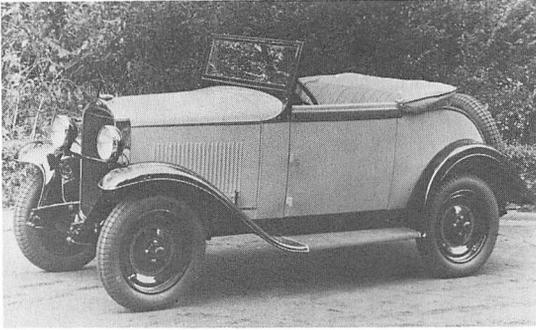
### Opel P 4 (1935–1937)

Ein halbes Jahr nach dem 1,8 Liter-Sechszylinder brachte Opel den ebenfalls in Amerika entwickelten 1,2 Liter-Vierzylinder heraus. Beide stimmten in Form und Technik weitgehend überein, sie hatten auch die gleichen Zylinderabmessungen. Der 1,2 Liter ersetzte den zwar erfolgreichen, aber im Vergleich zu dem neuen Modell geradezu grobschlächtigen 4/20 PS Opel. So viel Aufsehen wie zuvor der 1,8 Liter erregte der 1,2 Liter nicht mehr, weil man nun vom ersteren her bereits die Perfektion kannte, aber auch die Kehrseite der amerikanischen Art, Autos für Europa zu bauen. In der Tat besaß der Opel 1,2 Liter im Prinzip die gleichen Vorzüge wie der 1,8 Liter, aber auch infolge des orthodoxen Fahrwerks die gleichen Mängel, die hier durch den kürzeren Radstand noch ausgeprägter in Erscheinung traten.

Die Produktion des Opel 1,2 Liter (Serie 12 B) begann im Juli 1931. Angeboten wurde er in der damals noch üblichen Vielfalt mit 5 verschiedenen Karosserien. 1932 (Serie 12 C) änderte sich nichts an den bestehenden Ausführungen, hinzu kam jedoch im Oktober 1932 analog zum 1,8 Liter das Modell Regent als Zweitüren-Limousine. Die Karosserie war nahezu die gleiche wie beim Sechszylinder, doch paßte sie weder optisch noch gewichtsmäßig auf das kleinere Fahrgestell.

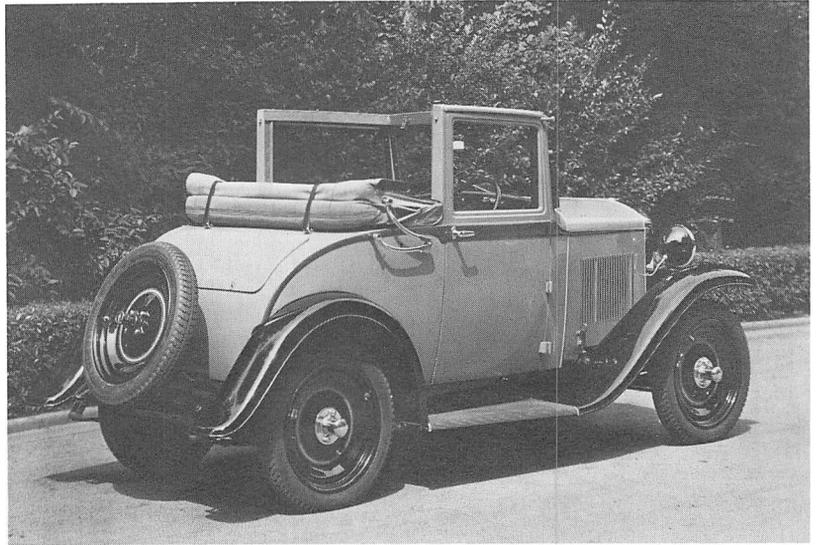
Für das Modelljahr 1933 bereitete Opel ein besonders breites Angebot vor. Außer dem seitherigen Programm (jetzt Serien 12 I und 12 N) gab es die Limousine und den Zweisitzer mit ein paar Vereinfachungen und mit 1 Liter-Motor (Serie 1033), gebaut von November 1932 bis November 1933. Dieses Sparauto war etwas billiger und kostete ein bißchen weniger Steuer als der 1,2 Liter. Entstanden unter dem Eindruck der Wirtschaftskrise fand der Opel 1 Liter

| Preise                        | 1931      | 1932             | 1933             | 1934             | 1935        | 1936        | 1937 |
|-------------------------------|-----------|------------------|------------------|------------------|-------------|-------------|------|
|                               |           |                  | <b>1 Liter</b>   |                  |             |             |      |
|                               |           |                  | <b>1033</b>      |                  |             |             |      |
| Zweisitzer offen              | RM –      | –                | 1890,–           |                  |             |             |      |
| Limousine 2 Türen             | RM –      | –                | 1990,–           |                  |             |             |      |
| Sonnen-Limousine              | RM –      | –                | 2140,–           |                  |             |             |      |
|                               |           | <b>1,2 Liter</b> | <b>1,2 Liter</b> | <b>1,2 Liter</b> |             |             |      |
|                               |           | <b>12 B</b>      | <b>12 C</b>      | <b>1210</b>      |             |             |      |
| Zweisitzer offen              | RM 2000,– | 1890,–           | 1890,–           |                  |             |             |      |
| Viersitzer offen              | RM 2350,– | 2190,–           | 2190,–           |                  |             |             |      |
| Cabriolet 2 Sitze             | RM 2500,– | 2290,–           | 2290,–           |                  |             |             |      |
| Limousine 2 Türen             | RM 2700,– | 2400,–           | 2290,–           |                  |             |             |      |
| Sonnen-Limousine              | RM 2850,– | 2550,–           | 2420,–           |                  |             |             |      |
| Cabriolet 4 Sitze             | RM 2750,– | 2690,–           | –                |                  |             |             |      |
|                               |           |                  | <b>1,2 Liter</b> |                  |             |             |      |
|                               |           |                  | <b>12 N</b>      |                  |             |             |      |
| Cabriolet 4 Sitze             | RM –      | –                | 2690,–           |                  |             |             |      |
|                               |           | <b>1,2 Liter</b> | <b>1,2 Liter</b> |                  |             |             |      |
|                               |           | <b>Regent</b>    | <b>Regent</b>    |                  |             |             |      |
|                               |           | <b>92C</b>       | <b>1233</b>      |                  |             |             |      |
| Limousine 2 Türen             | RM –      | 2890,–           | 2890,–           |                  |             |             |      |
|                               |           |                  | <b>1,2 Liter</b> |                  |             |             |      |
|                               |           |                  | <b>12 LG</b>     |                  |             |             |      |
| Limousine 4 Türen             | RM –      | –                | 2750,–           |                  |             |             |      |
| Cabriolet 4 Sitze, mit Koffer | RM –      | –                | 2890,–           |                  |             |             |      |
|                               |           |                  | <b>1,2 Liter</b> | <b>1,2 Liter</b> | <b>P 4</b>  | <b>P 4</b>  |      |
|                               |           |                  | <b>1290</b>      | <b>1290</b>      | <b>1190</b> | <b>1190</b> |      |
| Limousine 2 Türen             | RM        |                  | 1880,–           | 1850,–           | 1650,–      | 1450,–      |      |
| Cabrio-Limousine 2 Türen      | RM        |                  | 1990,–           | 1960,–           | 1880,–      | 1675,–      |      |
| Spezial-Limousine 2 Türen     | RM        |                  | 2200,–           | 2090,–           | 1880,–      | 1675,–      |      |



Oben links:  
Opel 1,2 Liter  
Zweisitzer offen 1931 – 1933  
bzw.  
Opel 1 Liter  
Zweisitzer offen 1933

Oben rechts:  
Opel 1,2 Liter  
Limousine 1931 – 1933  
bzw.  
Opel 1 Liter  
Limousine 1933

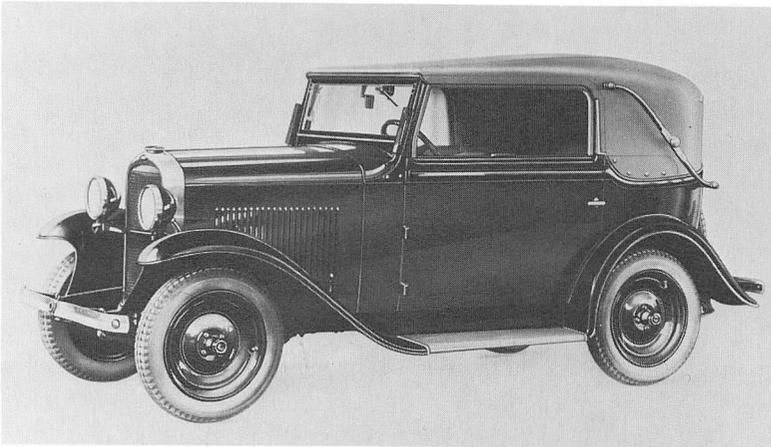


Opel 1,2 Liter  
Cabriolet 2 Sitze  
1931 – 1933

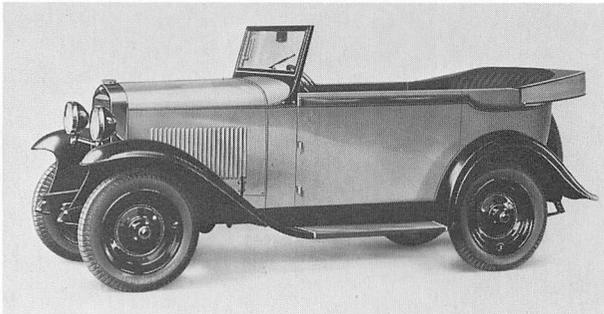
dann aber angesichts des Aufschwungs im Jahre 1933 nur wenig Zuspruch. Auch der 1,2 Liter Regent, der sich nur mäßig verkaufte, wurde bereits im Juni 1933 wieder aufgegeben. Ferner gab es die Serie 12 LG (1,2 Liter lang), gebaut von Januar bis Dezember 1933. Diese Sechsfenster-Viertüren-Limousine auf verlängertem Fahrgestell wurde relativ gut verkauft. Auch dieser Wagen stellte keine sehr geglückte Kreation dar, sah er doch im Verhältnis zu seiner Höhe viel zu schmal aus, so daß man immer ein bißchen die Befürchtung hatte, er müsse in der nächsten Kurve umkippen. Auch ein Cabriolet wurde auf dem verlängerten Fahrgestell angeboten.

Ab 1934 wurde das 1,2 Liter-Programm (Serie 1290) auf die Limousine (in zwei Varianten) und die Cabrio-Limousine reduziert. Erst jetzt gedieh der Wagen, natürlich auch infolge der äußeren günstigeren Voraussetzungen, zu einem ganz großen Erfolg. Im September 1935 ersetzte der Opel P 4 (Serie 1190) den 1,2 Liter. Er unterschied sich vom Vorgänger hauptsächlich durch die Kühlerverkleidung und einen neuen, nicht mehr langhubigen 1,1 Liter-Motor mit ebenfalls 23 PS Leistung. In seinem letzten Jahr kostete die Limousine nur mehr 1450 Mark. Der Opel P 4 war damals das populärste deutsche Auto. Die politische Führung freilich wünschte die im Dezember 1937 erfolgte Produktionseinstellung des auf seine Art so vortrefflichen Fahrzeugs. Sein hoher Gegenwert für den niedrigen Preis hätte vielleicht die bereits weitgediehenen Volkswagenpläne stören können.

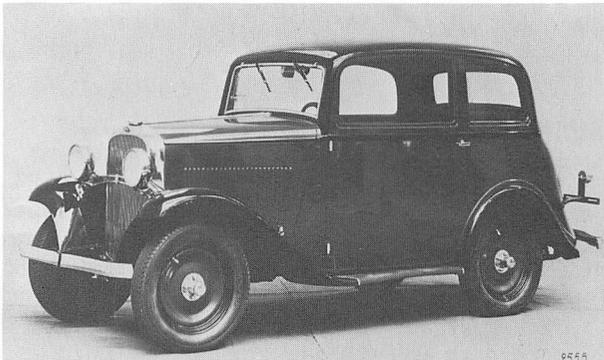
Gebaut wurden 5600 Opel 1 Liter, 101 563 Opel 1,2 Liter (darunter 7000 Wagen der Serie 12 LG und 1500 Regent 1,2 Liter) sowie 65 864 Opel P 4. Das sind insgesamt 173 027 Einheiten dieser Baureihen.



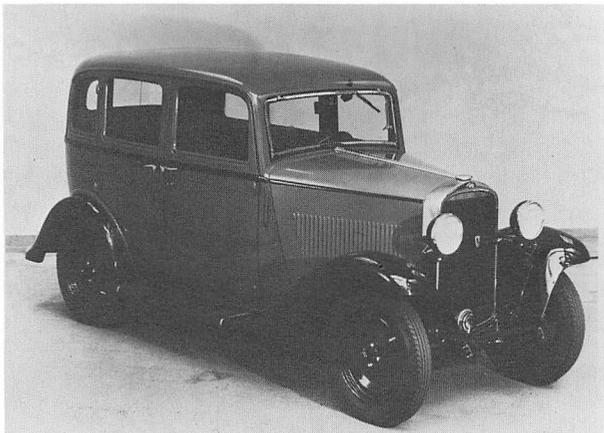
Opel 1,2 Liter  
Cabriolet 4 Sitze  
1931 – 1932



Opel 1,2 Liter  
Viersitzer offen  
1931 – 1933

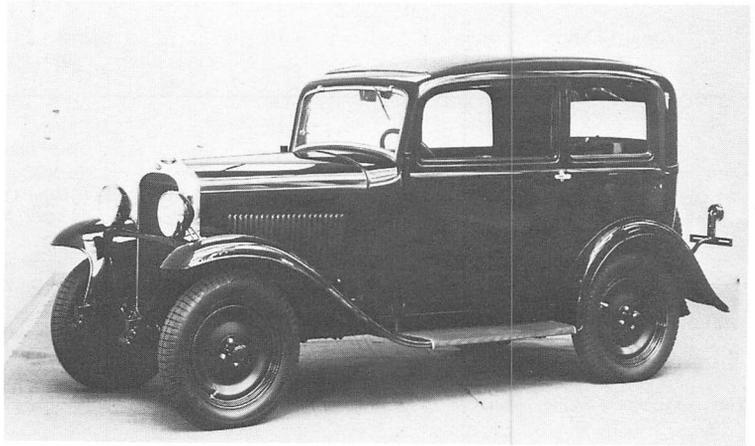


Opel 1,2 Liter Regent  
Limousine 2 Türen  
1932 – 1933

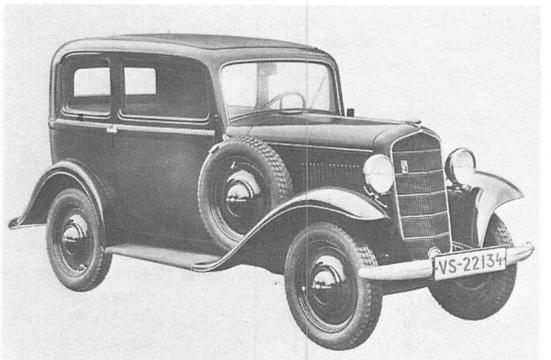
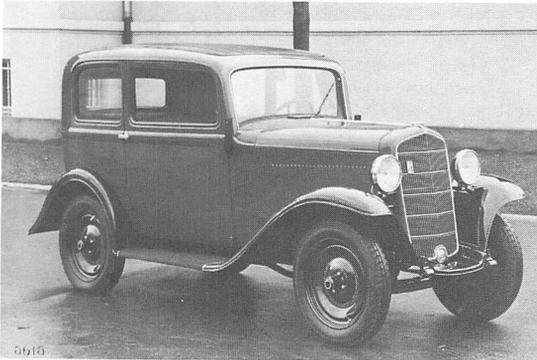
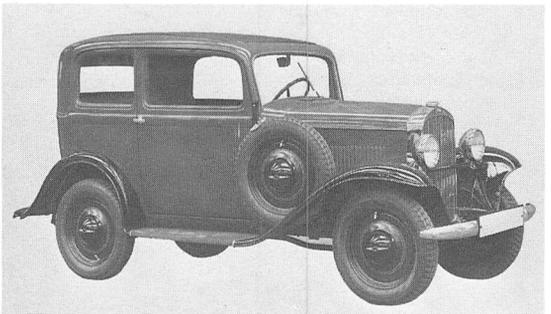
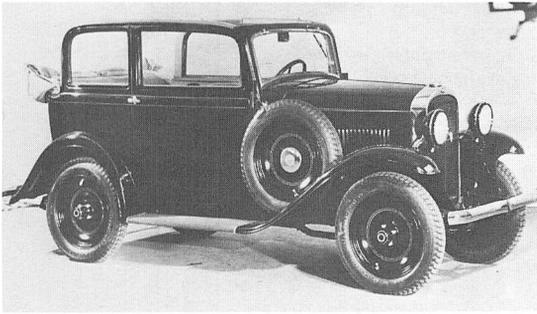


Opel 1,2 Liter (12 LG)  
Limousine 4 Türen  
1933

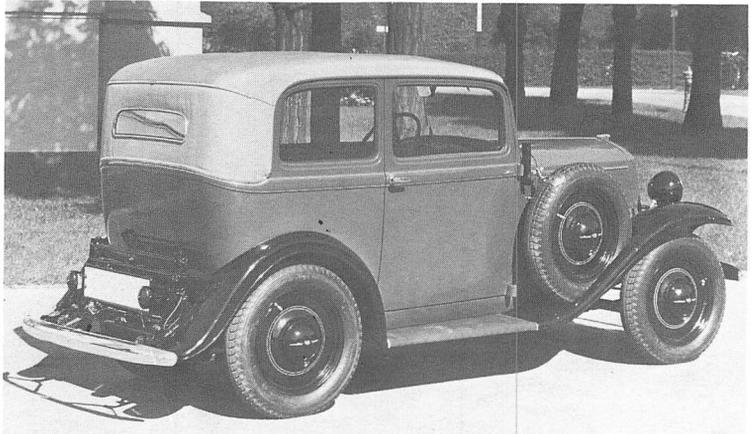
Opel 1,2 Liter  
Limousine 2 Türen  
1934 – 1935



Unten links:  
Opel 1,2 Liter  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
1934 – 1935



Oben links:  
Opel P 4  
Limousine 2 Türen  
1936 – 1937



Oben rechts:  
Opel P 4  
Spezial-Limousine 2 Türen  
1936 – 1937

Opel P 4  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
1936 – 1937

**Opel 1 Liter  
1933**

**Opel 1,2 Liter  
1931-1933**

4 (Reihe)  
65 x 75 mm  
995,5 (Steuer 989) ccm  
18 PS bei 3300 U/min  
1:6  
1 Flachstromvergaser  
Solex 26 FVN  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Thermosyphon, 9,4 Liter Wasser  
  
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl  
6 V 72 Ah (unter Fahrersitz)  
  
Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagemitte

3 Gang  
Ohne  
I. 3,525  
II. 1,735  
III. 1,000

5,571

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke (15,4:1)  
Seilzug, 4 Räder, Trommel-Ø 8"  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

2286 mm  
1118/1143 mm

3215 x 1425 x 1585 mm  
(Länge ohne Stoßstangen)  
Scheiben (4 Loch)  
4,50-17  
11,9/12,2 Meter  
550 kg  
Zweisitzer offen 720 kg  
Limousine 750 kg

1050 kg  
78 km/h  
8,5 Liter  
25 Liter (im Heck)

4 (Reihe)  
65 x 90 mm  
1193 (Steuer 1186) ccm  
22 PS bzw. (Modelle 1933) 23 PS bei 3200 U/min  
1:6  
1 Flachstromvergaser  
Solex 26 FVN  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Pumpe, 6 Liter Wasser

Druckumlauf, 3,5 Liter Öl  
6 V 72 Ah (unter Fahrersitz)

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

1931-1932 ausschließlich      Ab Frühjahr 1933 überwiegend

3 Gang  
Ohne  
I. 3,525  
II. 1,735  
III. 1,000

5,143. Regent und Serie 12 LG: 5,571

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke (15,4:1)  
Seilzug, 4 Räder, Trommel-Ø 10"  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

4 Gang  
Ohne  
I. 3,906  
II. 2,467  
III. 1,491  
IV. 1,000

2286 mm  
1118/1143 mm  
Serie 12 N: 1118/1168 mm  
Limousine:  
3500 x 1425 x 1610 mm  
Scheiben (4 Loch)  
4,50-17  
11,9/12,2 Meter  
550 kg  
Zweisitzer offen 720 kg  
Limousine 750 kg  
Cabriolet 2 Sitze 780 kg  
1100 kg  
85 km/h  
8,5 Liter  
25 Liter (im Heck)

**Regent**  
2337 mm  
1118/1168 mm  
  
3500 x 1450 x 1630 mm  
  
Scheiben (4 Loch)  
4,75-17  
  
Limousine 900 kg  
  
82 km/h  
9 Liter  
25 Liter (im Heck)

**Serie 12 LG**  
2445 mm  
1118/1168 mm  
  
Scheiben (4 Loch)  
4,75-17  
  
Limousine 900 kg  
  
82 km/h  
9 Liter  
25 Liter (im Heck)

**Opel 1,2 Liter  
1934-1935**

**Opel P 4  
1935-1937**

4 (Reihe)  
65 x 90 mm  
1193 (Steuer 1186) ccm  
23 PS bei 3200 U/min  
1:6  
1 Flachstromvergaser  
Solex 26 FVN oder Opel (Lizenz Carter)  
Stehend seitlich  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Pumpe, 6,5 Liter Wasser  
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl  
6 V 72 bzw. (1935) 62,5 Ah (unter Fahrersitz)

4 (Reihe)  
67,5 x 75 mm  
1073 (Steuer 1066) ccm  
23 PS bei 3400 U/min  
1:6  
1 Fallstromvergaser  
Opel (Lizenz Carter)  
Stehend seitlich  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
1935/36: Thermosyphon, 8,5 Liter Wasser  
1936/37: Pumpe, 5,7 Liter Wasser  
Druckumlauf, 3,2 Liter Öl  
6 V 62,5 Ah (unter Fahrersitz)

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung

Schmierung  
Batterie

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe

Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße

Räder  
Reifen  
Wendekreis-Ø links/rechts  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
Limousine Cabrio- und  
Spezial-Limousine  
3 Gang 4 Gang  
Ohne Ohne  
I. 2,525 I. 3,906  
II. 1,735 II. 2,467  
III. 1,000 III. 1,491  
IV. 1,000

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
Limousine Cabrio- und  
Spezial-Limousine  
3 Gang 4 Gang  
Ohne Ohne  
I. 3,525 I. 3,906  
II. 1,735 II. 2,467  
III. 1,000 III. 1,491  
IV. 1,000

5,57 (39:7)

5,57 (39:7)

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke  
Seilzug, 4 Räder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke  
Seilzug, 4 Räder, Bremsfläche 458 cm<sup>2</sup>  
Seilzug, 4 Räder  
Nippel

2286 mm  
1118/1168 mm

2286 mm  
1118/1168 mm

3300 x 1425 x 1650 mm

3340 x 1425 x 1650 mm

Scheiben (4 Loch)  
4,50 oder 4,75-17  
11,9/12,2 Meter  
580 kg  
Limousine 755 kg  
Cabrio-Limousine 775 kg  
Spezial-Limousine 790 kg  
1150 kg  
85 km/h  
8,5 Liter  
25 Liter (im Heck)

Scheiben (4 Loch)  
4,25-17  
11,9/12,2 Meter  
600 kg  
Limousine 755 kg  
Cabrio-Limousine 775 kg  
Spezial-Limousine 790 kg  
1150 kg  
85 km/h  
8,5 Liter  
25 Liter (im Heck)

**Opel 1,3 Liter (1934–1935)**  
**Opel »6« 2 Liter (1934–1937)**  
**Opel Super 6 (1937–1938)**

Im Januar 1934 stellten sich die Zwillinge Opel 1,3 Liter-Vierzylinder und Opel 2 Liter-Sechszylinder vor. Sie entsprachen in Technik und Form wiederum weitgehend den zeitgenössischen Modellen von General Motors in Amerika. Wichtigstes Merkmal, aber auch schwierigstes Problem der beiden neuen Opel-Wagen war die sogenannte Synchronfederung. Amerikanische Konstrukteure, schon damals wie heute tüchtige Motoren- und Getriebe-Leute, aber, sicherlich auch umweltbedingt (Tempolimits trotz bester Straßen), unbedarft in bezug auf Straßenlage und Fahrsicherheit, bemühten sich zunächst gar nicht um eine Eigenentwicklung, als sie die Notwendigkeit der achslosen Vorderradaufhängung erkannten. Die Möglichkeit, damit widrige Fahrbahnverhältnisse eliminieren zu können, spielte dort sowieso keine Rolle. Die Amerikaner sahen in der Einzelaufhängung der Vorderräder vor allem ein Mittel, das lästige Lenkungsflattern (»Shimmy«) ihrer Autos zu vermeiden und außerdem den Vorzug, nach Wegfall der Vorderachse den Motor weiter nach vorn schieben zu können. General Motors übernahm das französische Dubonnet-Knie in Lizenz, wofür wohl der Komfort infolge der überaus weichen Federung gesprochen haben mag. Das war vielleicht gut für Amerika, aber nicht für Opel in Europa. Die Synchronfederung, also das Federknie in Verbindung mit der stabilisierten Hinterachse, absorbierte zwar vorbildlich Fahrbahnstöße und Nickschwingungen. Sie ließ den Wagen nur parallel zur Fahrbahn auf- und abschweben und bot dazu einen bis dahin nicht gekannten Federungskomfort. Die Kehrseite aber war, daß sich die Autos (am schlimmsten natürlich der schmalspurige 1,3 Liter) in Kurven oder auf gekrümmter Straße beängstigend zur Seite legten, daß die Lenkung den Fahrbahnkontakt nahezu verlor und daß empfindliche Mitfahrer »seekrank« wurden. Echte Errungenschaften des 1,3 und des 2 Liter waren der verwindungsfeste Kastenrahmen, die formschöne Stromlinien-Karosserie mit einem für damalige Begriffe großen, von außen zugänglichen Gepäckraum, und dann wieder die Perfektion der Bedienung, der Ausstattung und der Verarbeitung.

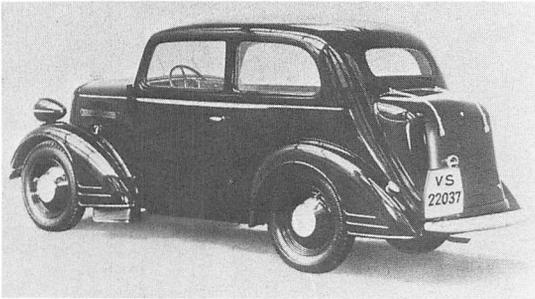
| Preise  |    | 1934             | 1935             | 1936           | 1937           | 1938           |
|---|----|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
|   |    | <b>1,3 Liter</b> | <b>1,3 Liter</b> |                |                |                |
| Fahrgestell   | RM | 2150,-           | 2350,-           |                |                |                |
| Limousine 2 Türen                                       | RM | 2650,-           | 2850,-           |                |                |                |
| Cabrio-Limousine 2 Türen                                | RM | 2750,-           | 2950,-           |                |                |                |
| Limousine 4 Türen                                       | RM | 2950,-           | 3150,-           |                |                |                |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster                             | RM | 3250,-           | 3300,-           |                |                |                |
|   |    | <b>2 Liter</b>   | <b>2 Liter</b>   | <b>2 Liter</b> | <b>2 Liter</b> |                |
| Fahrgestell   | RM | 2800,-           | 2800,-           | 2800,-         | 2650,-         |                |
| Limousine 2 Türen                                       | RM | –                | 3250,-           | 3250,-         | 3100,-         |                |
| Cabrio-Limousine 2 Türen                                | RM | –                | 3350,-           | 3350,-         | 3200,-         |                |
| Limousine 4 Türen                                       | RM | 3600,-           | 3600,-           | 3600,-         | 3300,-         |                |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster                             | RM | 4000,-           | 4000,-           | –              | –              |                |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster                             | RM | –                | 4300,-           | 4000,-         | 3700,-         |                |
| Limousine 6 Sitze                                       | RM | 4800,-           | 4800,-           | 4800,-         | –              |                |
| Pullmann-Limousine 6 Sitze                              | RM | 5000,-           | 5000,-           | 5000,-         | –              |                |
| Cabrio-Limousine 6 Sitze                                | RM | 5400,-           | 5400,-           | –              | –              |                |
| Landaulet 6 Sitze                                       | RM | 5500,-           | 5500,-           | –              | –              |                |
| Droschken-Landaulet                                     | RM | 6050,-           | 6050,-           | –              | –              |                |
|   |    |                  |                  |                | <b>Super 6</b> | <b>Super 6</b> |
| Fahrgestell   | RM |                  |                  |                | 3000,-         | 3000,-         |
| Limousine 2 Türen                                       | RM |                  |                  |                | 3350,-         | 3350,-         |
| Limousine 4 Türen                                       | RM |                  |                  |                | 3850,-         | 3850,-         |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster                             | RM |                  |                  |                | 4200,-         | 4200,-         |
| Cabriolet 2 Sitze (Karosserie<br>Gläser oder Hebmüller) | RM |                  |                  |                | 5280,-         | 5280,-         |

Die Produktion des Opel 1,3 Liter begann im Januar 1934 (einige Vorserienwagen Ende 1933), lief aber nur bis Oktober 1935, bis der ohnehin etwas untermotorisierte Wagen dem Opel Olympia weichen mußte. Immerhin 29000 Opel 1,3 Liter wurden geliefert.

Ebenfalls ab Januar 1934 lief der Zweiliter-Sechszylinder vom Band, zunächst jedoch nur als Viertüren-Limousine und als Zweifenster-Cabriolet. Erst ab Juni 1935 kam die Zweitüren-Limousine und die Zweitüren-Cabrio-Limousine hinzu, außerdem trat das Vierfenster- an die Stelle des Zweifenster-Cabriolets. Die Produktion des Opel 2 Liter, des damals meistgefahrenen deutschen Mittelklassewagens, lief bis Juni 1937. Gesamtzahl 50000 Stück.

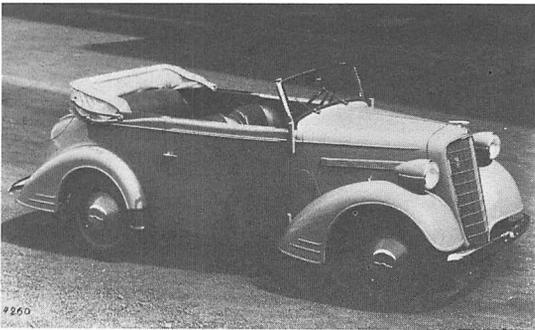
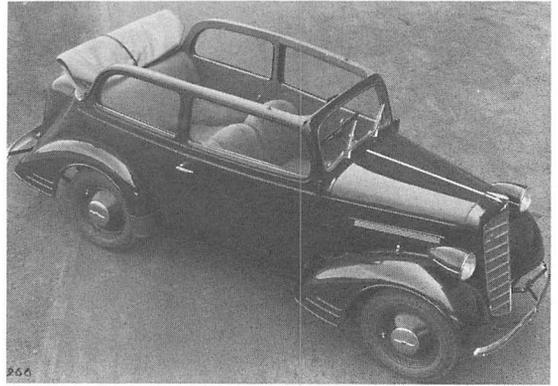
Von August 1934 bis Oktober 1936 wurden außerdem 2050 Opel 2 Liter als Sechssitzer mit beträchtlich verlängertem Radstand geliefert. Damit reagierte Opel auf den durchschlagenden Erfolg des Mercedes-Benz Typ 200 mit langem Radstand, der damals binnen kürzester Zeit fast das gesamte Taxigewerbe eroberte.

Obwohl der Opel »6« 2 Liter bis Juni 1937 im Bauprogramm blieb, begann schon im November 1936 die Produktion seines Nachfolgers, des Opel Super 6. Man hatte ihn äußerlich etwas umgemodelt, aber das Fahrgestell unverändert gelassen. Als Neuheit aber hatte der Super 6 den ersten Hängeventil-Motor von Opel unter der Haube, eine prachtvolle und für einen Wagen dieser Preisklasse noch völlig ungewöhnliche Maschine. Gebaut wurde dieses Modell bis November 1938, wobei noch im April 1938 die Umstellung auf eine andere Lenkung und breitere Hinterspur erfolgten. Gesamtzahl 46453 Opel Super 6.



Opel 1,3 Liter Limousine 2 Türen Modell 1934

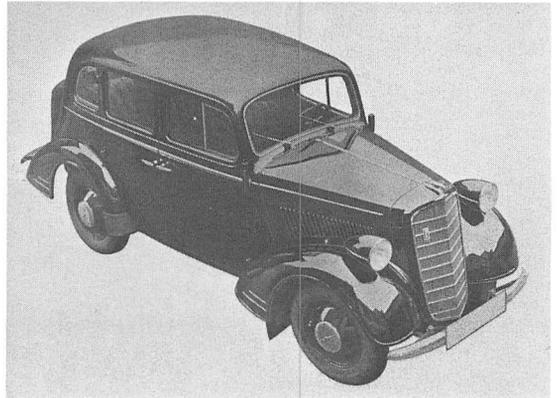
Opel 1,3 Liter Cabrio-Limousine 2 Türen Modell 1934



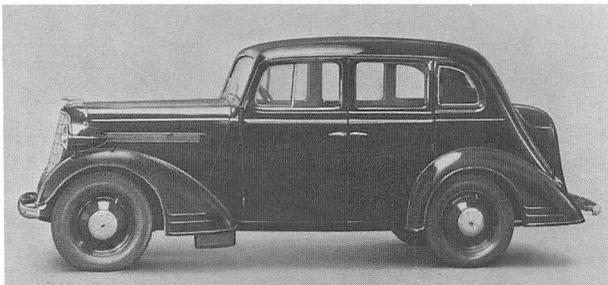
Opel 1,3 Liter Cabriolet 2 Fenster Modell 1934



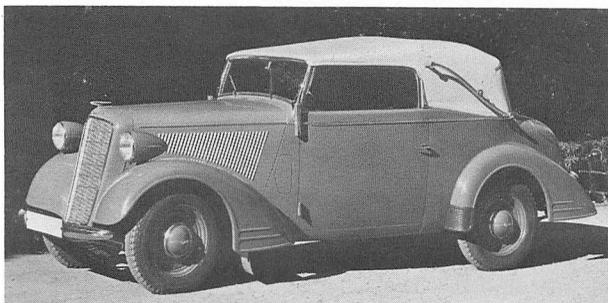
Opel 1,3 Liter Limousine 4 Türen Modell 1935



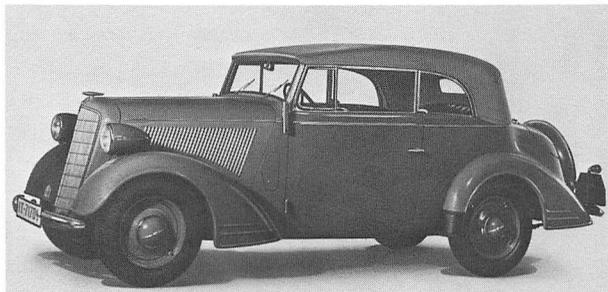
Opel 2 Liter  
Limousine  
4 Türen  
Modell 1934



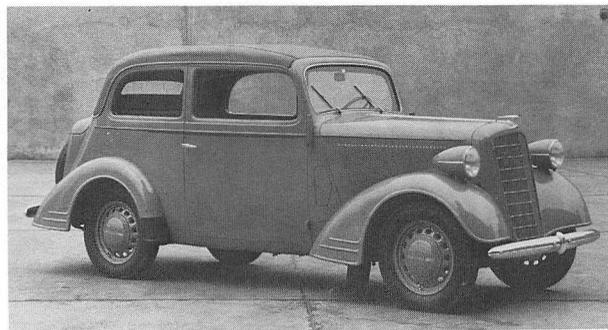
Opel 2 Liter  
Cabriolet  
2 Fenster  
Modell 1935



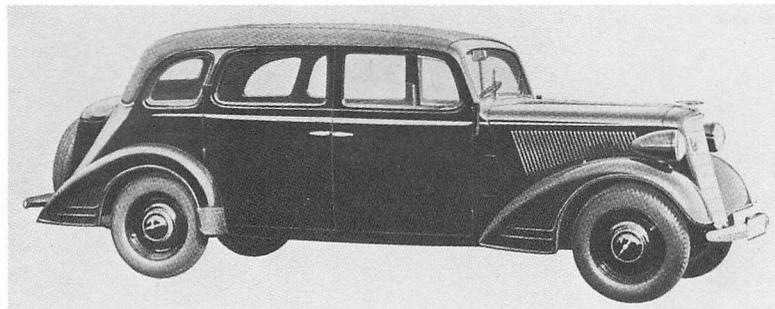
Opel 2 Liter  
Cabriolet  
4 Fenster  
1935 – 1936



Opel 2 Liter  
Cabrio-Limousine  
2 Türen  
Modell 1937



Opel 2 Liter  
Limousine  
6 Sitze  
1935 – 1936



#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße

Räder

Felgen  
Reifen  
Wendekreis links/rechts  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

**Opel 1,3 Liter  
1934–1935**

**Opel »6« 2 Liter  
1934–1937**

**Opel Super 6  
1937–1938**

4 (Reihe)  
67,5 x 90 mm  
1288 ccm  
24 PS bei 3200 U/min  
1 : 6,0  
1 Fallstromvergaser  
Opel (Lizenz Carter)  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Pumpe, 7,8 Liter Wasser  
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl  
6 V 72 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang  
Ohne  
I. 3,91  
II. 2,47  
III. 1,49  
IV. 1,00  
5,14

Kastenrahmen  
mit Kreuztraverse  
Dubonnet-Federknie  
»Synchronfederung« mit  
Schraubenfeder im  
Gehäuse und Schwinghebel  
starr, Halbfedern  
Stabilisator  
Schnecke-Segment

Hydraulisch, 4 Räder  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

2474 mm  
1165/1168 mm  
4225 x 1475 x 1595 mm

Scheiben

Tiefbett 3,25 D x 16  
5,25–16  
11,7/12,1 Meter  
700 kg  
970 kg  
1345 kg  
90 km/h  
10 Liter  
25 Liter (im Heck)

6 (Reihe)  
67,5 x 90 mm  
1932 ccm  
36 PS bei 3300 U/min  
1 : 6,75  
1 Fallstromvergaser  
Opel (Lizenz Carter)  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Pumpe, 8,8 Liter Wasser  
Druckumlauf, 5 Liter Öl  
6 V 72 Ah  
90 W

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang  
Ohne  
I. 3,91  
II. 2,47  
III. 1,49  
IV. 1,00  
4,30 oder 4,78. Sechssitzer 4,78

Kastenrahmen  
mit Kreuztraverse  
Dubonnet-Federknie  
»Synchronfederung« mit  
Schraubenfeder im  
Gehäuse und Schwinghebel  
starr, Halbfedern  
Stabilisator  
Schnecke-Segment

Hydraulisch, 4 Räder, Bremsfläche 965 cm<sup>2</sup>  
Mechanisch, Kardanwelle  
Nippel

**Viersitzer**  
2642 mm  
1257/1260 mm

4390 x 1565 x 1600 mm

Scheiben. 1937: Lochscheiben

Tiefbett 3,25 D x 16  
5,50–16  
11,4/11,8 Meter  
760 kg  
1060 kg  
1500 kg  
100 km/h  
12 Liter  
39 Liter (im Heck)

**Sechssitzer**  
3050 mm  
1257/1260 mm

4800 x 1565 x 1600 mm

Scheiben

Tiefbett 3,25 D x 16  
5,50–16  
13,2/12,6 Meter  
800 kg  
1200 kg  
1800 kg  
100 km/h  
13 Liter  
39 Liter (im Heck)

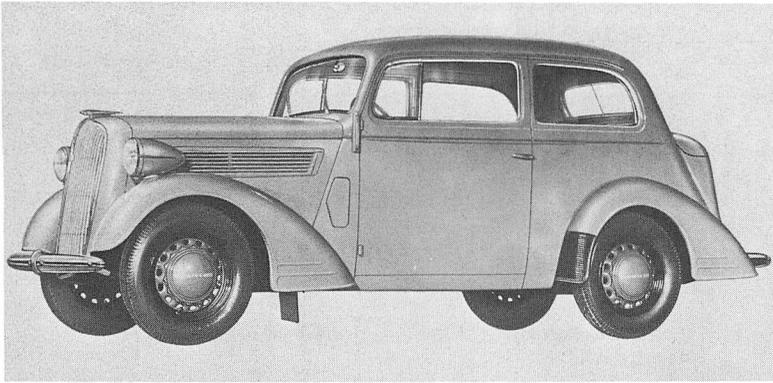
6 (Reihe)  
80 x 82 mm  
2473 ccm  
55 PS bei 3600 U/min  
1 : 6,0  
1 Fallstromvergaser  
Opel (Lizenz Carter)  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
4  
Pumpe, 12 Liter Wasser  
Druckumlauf, 5 Liter Öl  
6 V 75 Ah (im Motorraum)  
90 W

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
II–III  
I. 2,94  
II. 1,66  
III. 1,00  
4,30

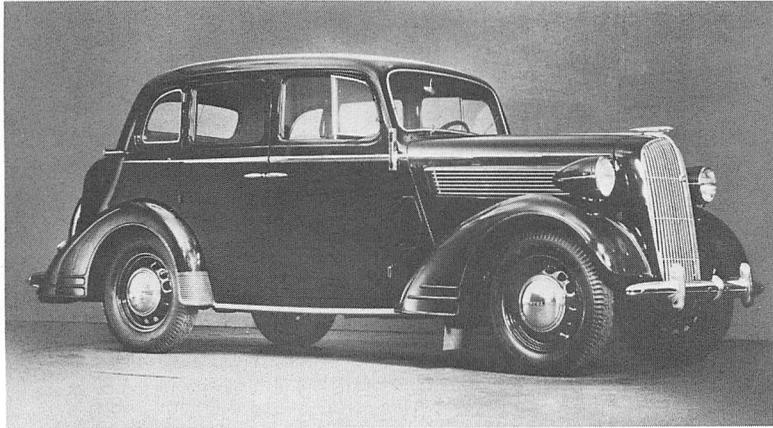
Kastenrahmen  
mit Kreuztraverse  
Dubonnet-Federknie  
»Synchronfederung« mit  
Schraubenfeder im  
Gehäuse und Schwinghebel  
starr, Halbfedern  
Stabilisator  
Schnecke-Segment bzw.  
ab April 1938) Schnecke-Rolle  
Hydraulisch, 4 Räder  
Seilzug, Hinterräder  
Nippel

2642 mm  
1257/1260 bzw. (ab  
April 1938) 1257/1320 mm  
4370 x 1565 x 1600 mm  
Ab April 1938:

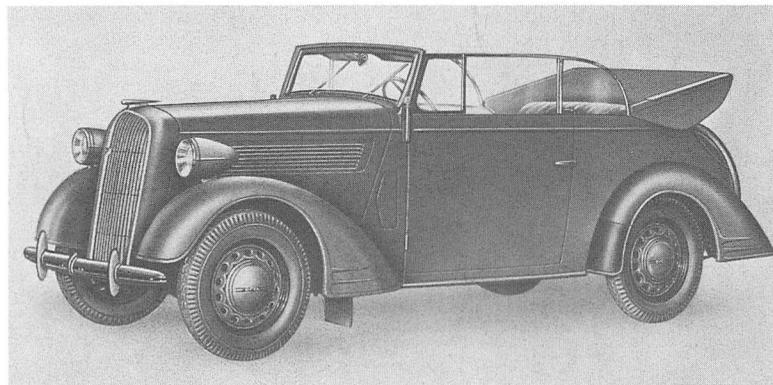
4370 x 1600 x 1600 mm  
Lochscheiben bzw. (ab  
April 1938) Scheiben  
Tiefbett 3,25 D x 16  
5,50–16  
11,4/11,8 Meter  
765 kg  
1145 kg  
1600 kg  
115 km/h  
13 Liter  
39 Liter (im Heck)



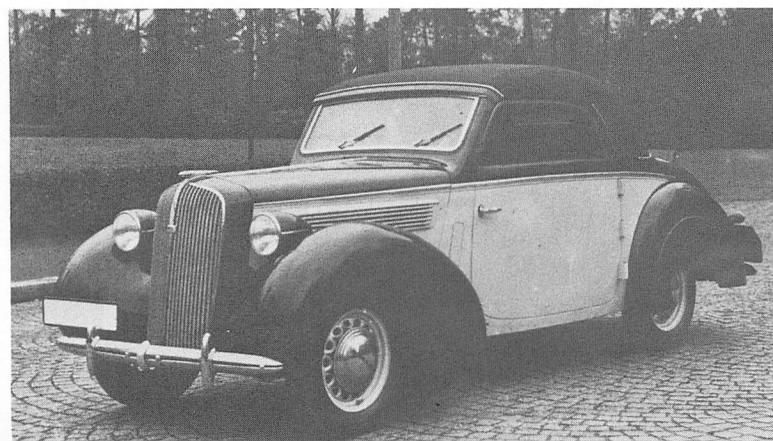
Opel Super 6  
Limousine 2 Türen  
1937 – 1938



Opel Super 6  
Limousine 4 Türen  
1937 – 1938



Opel Super 6  
Cabriolet 4 Fenster  
1937 – 1938



Opel Super 6  
Cabriolet 2 Sitze  
(Karosserie Hebmüller)  
1937 – 1938

## **Opel Kadett (1937–1940)** **Opel Olympia (1935–1940)**

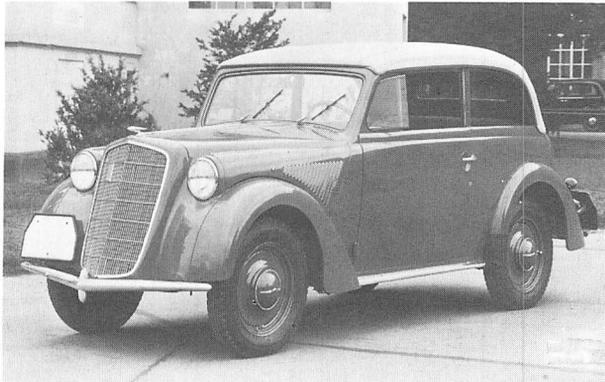
Nach dem Opel 1,2 Liter Regent und dem Opel 1,3 Liter, aber auch nach dem P 4 mußte man einsehen, daß die wachsenden Platz- und Raumansprüche der Käufer bei kleineren Wagen mit der herkömmlichen Bauweise nicht mehr zufriedenstellend erfüllt werden konnten. Mit dem Olympia fand Opel die mustergültige Konzeption für einen kompakten und dennoch geräumigen Klein- und Mittelklassewagen. Vor allem aber ging der Opel Olympia als Pionierleistung in die Geschichte des Automobilbaus ein, weil hier erstmals ein Wagen mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie in die Massenproduktion ging.

Nach der Vorstellung im Februar 1935 begann im April 1935 die Produktion mit der ersten Ausführung des Opel Olympia (Serie 13 237) als Cabrio-Limousine und ab Herbst 1935 auch als Limousine. Er ersetzte den Opel 1,3 Liter und übernahm dessen Motor. Ende 1936 Übergang auf Vierganggetriebe und hydraulische Bremsen. Bis Dezember 1937 wurden 33 402 Opel Olympia mit 1,3 Liter-Motor gebaut.

Mitte November 1936 folgte der Opel Kadett (Serie 11 234) als kleineres und bescheideneres Modell mit dem 1,1 Liter-Motor aus dem P 4, aber wie beim Olympia mit selbsttragender Karosserie und Synchronfederung. Diese Serie lief ein Jahr bis Ende 1937 und erreichte eine Stückzahl von 33 402 Wagen.

Ab Dezember 1937 gab es einerseits den Kadett als Normal-Limousine (Serie KJ 38) mit starrer Vorderachse und einfachster Ausstattung, andererseits den Kadett Spezial (Serie K 38) in drei Versionen mit Synchronfederung, reichhaltiger Ausstattung und Chromverzierungen. Der Kadett Normal galt als Ersatz für den P 4, kostete aber wesentlich mehr und er-

Opel Olympia  
(1,3 Liter)  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
Modell 1935 – 1936



reichte mit dem Image des Arme-Leute-Autos nie so viel Popularität. Sehr beliebt hingegen wurde der Kadett Spezial. Er war 1938 und 1939 der meistverkaufte Kleinwagen im Deutschen Reich. Bis Mai 1940 wurden 17 871 Kadett Normal und 56 335 Kadett Spezial hergestellt.

Zur gleichen Zeit, nämlich ebenfalls Ende 1937, begann auch die Produktion eines neuen Opel Olympia (Serie OL 38) mit kopfgesteuertem 1,5 Liter Kurzhub-Motor, Synchronfederung und drei Karosserien, hervorragend ausgestattet und verarbeitet. Interessanterweise und bezeichnend für den damaligen Optimismus im Lande war der Olympia 1,5 Liter noch erfolgreicher als der Kadett: Bis zum Ende der Produktion im Oktober 1940 verließen 86 212 Wagen das Werk.

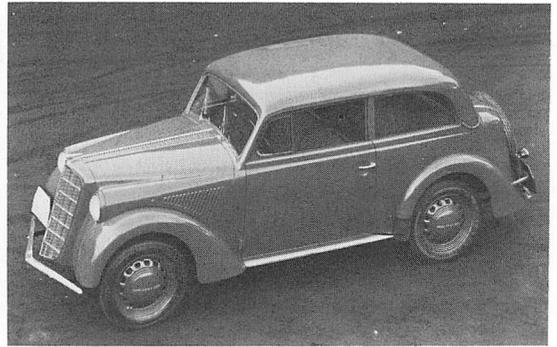
Insgesamt hat Opel hauptsächlich vor, aber auch noch während des Krieges 107 608 Kadett und 167 974 Olympia gebaut.

|                          | Opel Olympia<br>1935-1936   | Opel Olympia<br>1937                         | Opel Kadett<br>1937   |
|--------------------------|---|--|---|
| <b>Motor</b>             |   |  |   |
| Zylinderzahl             | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)                                    | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub            | 87,5 x 90 mm  | 87,5 x 75 mm                                 | 87,5 x 75 mm  |
| Hubraum                  | 1288 (Steuer 1279) ccm  | 1074 (Steuer 1066) ccm                       | 1074 (Steuer 1066) ccm  |
| Leistung                 | 24 PS bzw. (ab 1936) 26 PS bei 3300 U/min   | 23 PS bei 3400 U/min                         | 23 PS bei 3400 U/min  |
| Verdichtung              | 1:6,0   | 1:6,0  | 1:6,0   |
| Vergaser                 | 1 Fallstromvergaser<br>Opel (Lizenz Carter)   | 1 Fallstromvergaser<br>Opel (Lizenz Carter)  | 1 Fallstromvergaser<br>Opel (Lizenz Carter)   |
| Ventile                  | Seitlich stehend  | Seitlich stehend                             | Seitlich stehend  |
|                          | Seitliche Nockenwelle   | Seitliche Nockenwelle                        | Seitliche Nockenwelle   |
|                          | Antrieb durch Stirnräder  | Antrieb durch Stirnräder                     | Antrieb durch Stirnräder  |
|                          | 3   | 3  | 3   |
| Kurbelwellenlager        |   |  |   |
| Kühlung                  | Pumpe, 6,5 Liter Wasser   | Pumpe, 6 Liter Wasser                        | Pumpe, 6 Liter Wasser   |
| Schmierung               | Druckumlauf, 3,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 3,2 Liter Öl                    | Druckumlauf, 3,2 Liter Öl   |
| Batterie                 | 6 V 70 Ah (im Motorraum)  | 6 V 70 Ah (im Motorraum)                     | 6 V 70 Ah (im Motorraum)  |
| Lichtmaschine            | 90 W  | 90 W   | 90 W  |
| Anlasser                 | 0,6 PS  | 0,6 PS                                       | 0,6 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b>  |   |  |   |
| Kupplung                 | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung   |  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung   |
| Schaltung                | Schalthebel Wagenmitte  |  | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                 | 3 Gang  | 4 Gang                                       | 3 Gang  |
| Synchronisierung         | Ohne  | Ohne   | Ohne  |
| Übersetzungen            | I. 3,52<br>II. 1,69<br>III. 1,00  | I. 3,91<br>II. 2,47<br>III. 1,49<br>IV. 1,00 | I. 3,52<br>II. 1,69<br>III. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung     | 5,143   | 5,143  | 5,143   |
| <b>Fahrwerk</b>          |   |  |   |
| Vorderradaufhängung      | Selbsttragende Ganzstahlkarosserie<br>Dubonnet-Federknie<br>»Synchronfederung« mit<br>Schraubenfeder im<br>Gehäuse und Schwinghebel |  | Selbststr. Ganzstahlkarosserie<br>Dubonnet-Federknie<br>»Synchronfederung« mit<br>Schraubenfeder im<br>Gehäuse und Schwinghebel |
| Hinterradaufhängung      | starr, Halbfedern<br>Stabilisator   |  | starr, Halbfedern<br>Stabilisator   |
| Lenkung                  | Schnecke-Segment (15:1)   |  | Schnecke-Segment  |
| Fußbremse                | Seilzug, 4 Räder<br>Bremsfläche 458 cm <sup>2</sup>   | Hydraulisch, 4 Räder                         | Hydraulisch, 4 Räder  |
| Handbremse               | Seilzug, 4 Räder  | Seilzug, Hinterräder                         | Seilzug, Hinterräder  |
| Schmierung               | Nippel  | Nippel                                       | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b>  |   |  |   |
| Radstand                 | 2370 mm   | 2370 mm                                      | 2337 mm   |
| Spur vorn/hinten         | 1110/1168 mm  | 1092/1168 mm                                 | 1075/1168 mm  |
| Gesamtmaße               | 3950 x 1430 x 1535 mm   | 3950 x 1430 x 1535 mm                        | 3810 x 1375 x 1505 mm   |
| Räder                    | Scheiben  | Lochscheiben                                 | Lochscheiben  |
| Felgen                   | 3,00 D x 16   | 3,00 D x 16                                  | 3,00 D x 16   |
| Reifen                   | 5,00-16   | 5,00-16                                      | 4,50-16   |
| Wendekreis links/rechts  | 12,8/12,5 Meter   | 12,8/12,5 Meter                              | 11,7/11,7 Meter   |
| Wagengewicht             | 860 kg  | 870 kg                                       | 760 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht    | 1230 kg   | 1240 kg                                      | 1150 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit    | 100 km/h  | 100 km/h                                     | 98 km/h   |
| Verbrauch/100 km         | 9,5 Liter   | 9,5 Liter                                    | 8 Liter   |
| Kraftstofftank           | 28 Liter (im Heck)  | 28 Liter (im Heck)                           | 27 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>            |   |  |   |
| Limousine 2 Türen        | RM 2500,-   | RM 2500,-                                    | RM 2100,-   |
| Cabrio-Limousine 2 Türen | RM 2500,-   | RM 2500,-                                    | RM 2100,-   |

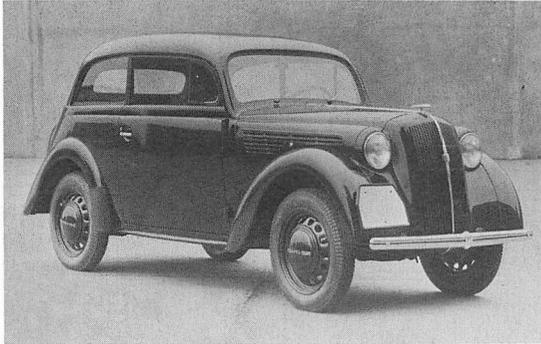
|                          | <b>Opel Kadett<br/>(KJ 38)<br/>1938 – 1940</b>      | <b>Opel Kadett Spezial<br/>(K 38)<br/>1938 – 1940</b>                   | <b>Opel Olympia<br/>(OL 38)<br/>1938 – 1940</b>                         |
|--------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>             |   |   |   |
| Zylinderzahl             | 4 (Reihe)   |   | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub            | 67,5 x 75 mm  |   | 80 x 74 mm  |
| Hubraum                  | 1074 (Steuer 1066) ccm                              |   | 1488 ccm  |
| Leistung                 | 23 PS bei 3400 U/min                                |   | 37 PS bei 3500 U/min  |
| Verdichtung              | 1 : 6,0   |   | 1 : 6,0   |
| Vergaser                 | 1 Fallstromvergaser                                 |   | 1 Fallstromvergaser   |
|                          | Opel (Lizenz Carter)                                |   | Opel (Lizenz Carter)  |
| Ventile                  | Seitlich stehend                                    |   | Hängend   |
|                          | Seitliche Nockenwelle                               |   | Seitliche Nockenwelle   |
|                          | Antrieb durch Stirnräder                            |   | Antrieb durch Stirnräder  |
| Kurbelwellenlager        | 3   |   | 4   |
| Kühlung                  | Pumpe, 6 Liter Wasser                               |   | Pumpe, 8,8 Liter Wasser   |
| Schmierung               | Druckumlauf, 3,2 Liter Öl                           |   | Druckumlauf, 3,25 Liter Öl  |
| Batterie                 | 6 V 62,5 Ah (im Motorraum)                          |   | 6 V 75 Ah (im Motorraum)  |
| Lichtmaschine            | 90 W  |   | 90 W  |
| Anlasser                 | 0,6 PS  |   | 0,6 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b>  |   |   |   |
| Kupplung                 | Antrieb auf Hinterräder                             |   | Antrieb auf Hinterräder   |
| Schaltung                | Einscheibentrockenkupplung                          |   | Einscheibentrockenkupplung  |
| Getriebe                 | Schalthebel Wagenmitte                              |   | Schalthebel Wagenmitte  |
| Synchronisierung         | 3 Gang  |   | 4 Gang  |
| Übersetzungen            | Ohne  |   | Ohne  |
|                          | I. 3,58   |   | I. 3,91   |
|                          | II. 1,73  |   | II. 2,47  |
|                          | III. 1,00   |   | III. 1,49   |
|                          |   |   | IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung     | 5,143   |   | 4,556   |
| <b>Fahrwerk</b>          |   |   |   |
| Vorderradaufhängung      | Selbststr. Ganzstahlkarosserie<br>starr, Halbfedern | Selbststr. Ganzstahlkarosserie<br>Dubonnet-Federknie                    | Selbststr. Ganzstahlkarosserie<br>Dubonnet-Federknie                    |
|                          | Selbststr. Ganzstahlkarosserie                      | »Synchronfederung« mit<br>Schraubenfeder im<br>Gehäuse und Schwinghebel | »Synchronfederung« mit<br>Schraubenfeder im<br>Gehäuse und Schwinghebel |
| Hinterradaufhängung      | starr, Halbfedern                                   | starr, Halbfedern   | starr, Halbfedern   |
| Lenkung                  | Schnecke-Segment                                    | Schnecke-Segment  | Schnecke-Segment (15 : 1)   |
| Fußbremse                | Hydraulisch, 4 Räder                                | Hydraulisch, 4 Räder  | Hydraulisch, 4 Räder  |
|                          | Bremsfläche 550 cm <sup>2</sup>                     | Bremsfläche 550 cm <sup>2</sup>   | Bremsfläche 550 cm <sup>2</sup>   |
| Handbremse               | Seilzug, Hinterräder                                | Seilzug, Hinterräder  | Seilzug, Hinterräder  |
| Schmierung               | Nippel  | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b>  |   |   |   |
| Radstand                 | 2337 mm   | 2337 mm   | 2430 mm   |
| Spur vorn/hinten         | 1110/1168 mm  | 1105/1168 mm  | 1105/1250 mm  |
| Gesamtmaße               | 3770 x 1375 x 1550 mm                               | 3840 x 1375 x 1540 mm   | 4020 x 1530 x 1570 mm   |
| Räder                    | Scheiben  | Scheiben  | Scheiben  |
| Reifen                   | 3,25 D x 16   | 3,25 D x 16   | 3,25 D x 16   |
| Reifen                   | 4,50-16   | 4,50-16   | 5,00-x 16   |
| Wendekreis links/rechts  | 12,2/11,7 Meter                                     | 11,5/11,3 Meter   | 11,4/11,5 Meter   |
| Wagengewicht             | 755 kg  | 775 kg  | 905 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht    | 1125 kg   | 1145 kg   | 1280 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit    | 98 km/h   | 98 km/h   | 112 km/h  |
| Verbrauch/100 km         | 8 Liter   | 8 Liter   | 10 Liter  |
| Kraftstofftank           | 31 Liter (im Heck)                                  | 31 Liter (im Heck)  | 35 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>            |   |   |   |
| Limousine 2 Türen        | RM 1800,-   | RM 2100,-   | RM 2675,-   |
| cabrio-Limousine 2 Türen | -   | RM 2150,-   | RM 2750,-   |
| Limousine 4 Türen        | -   | RM 2350,-   | RM 2950,-   |



**Opel Olympia (1,3 Liter)  
Cabrio-Limousine 2 Türen Modell 1937**



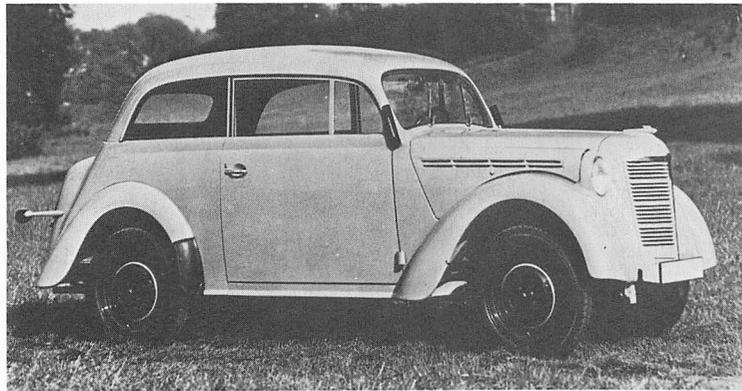
**Opel Olympia (1,3 Liter)  
Limousine 2 Türen Modell 1937**



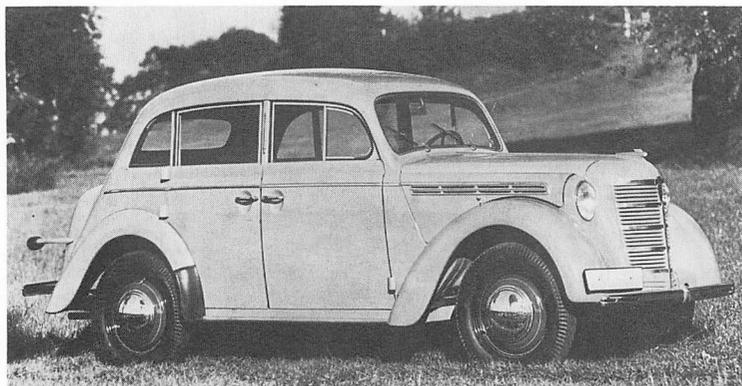
**Opel Kadett  
Limousine 2 Türen Modell 1937**



**Opel Kadett  
Cabrio-Limousine 2 Türen Modell 1937**

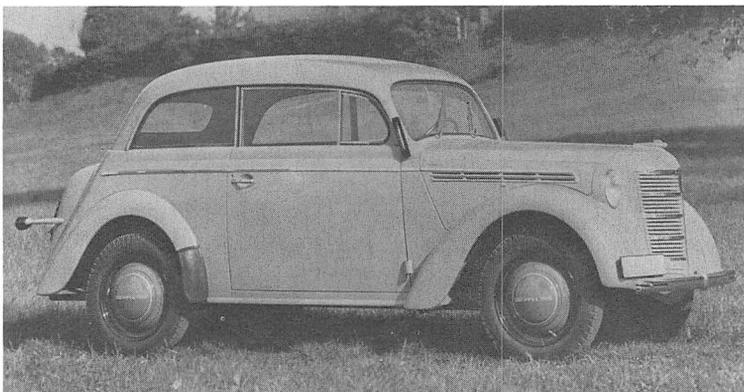


**Opel Kadett (KJ 38)  
Limousine 2 Türen  
1938 – 1940**

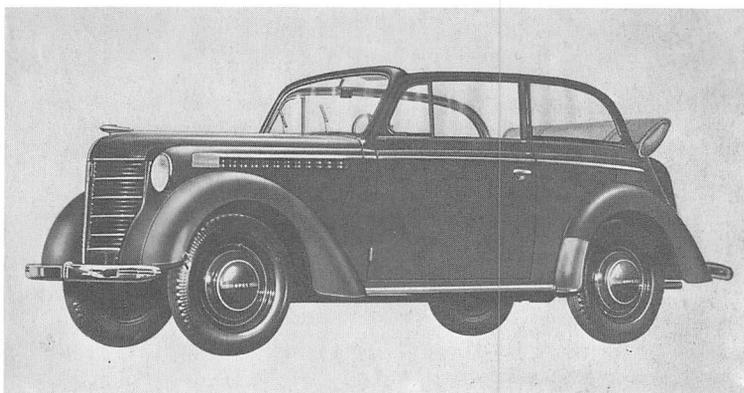
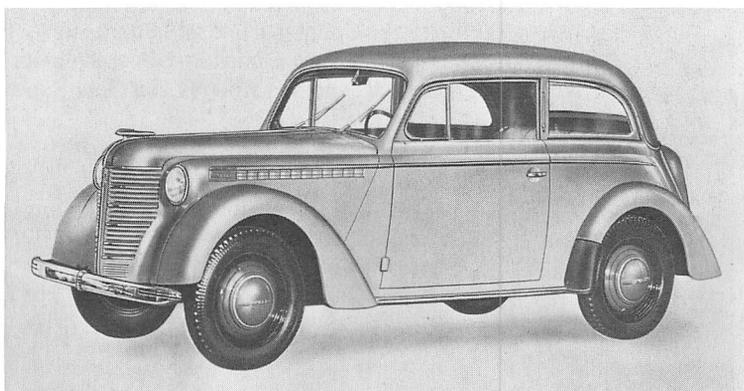


**Opel Kadett Spezial (K 38)  
Limousine 4 Türen  
1938 – 1940**

Opel Kadett Spezial (K 38)  
Limousine 2 Türen  
1938 – 1940



Opel Olympia (OL 38)  
Limousine 2 Türen  
1938 – 1940



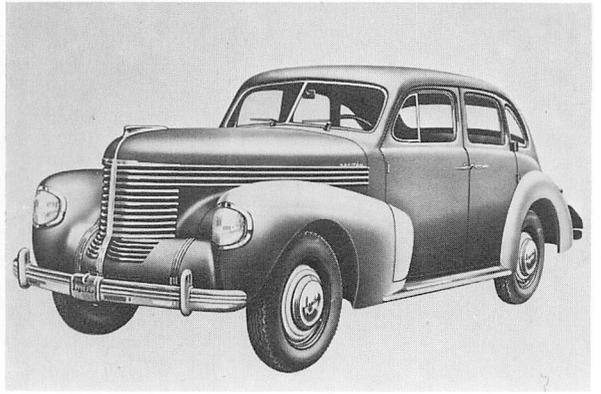
Opel Olympia (OL 38)  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
1938 – 1940

Opel Olympia (OL 38)  
Limousine 4 Türen  
1938 – 1940

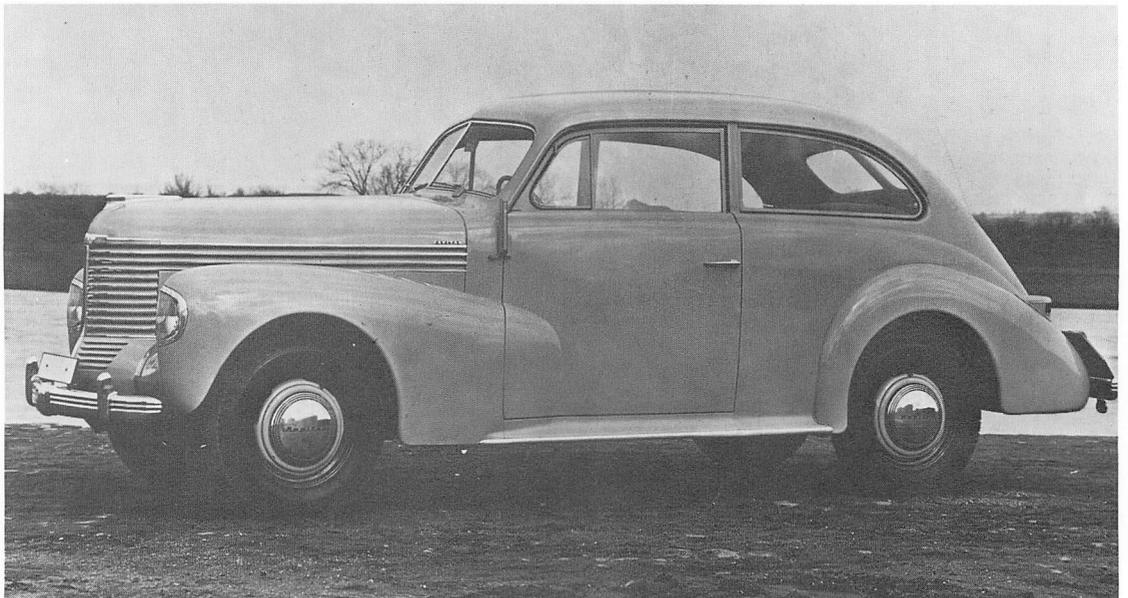


## Opel Kapitän (1938–1940)

Einen Monat nach Produktionsbeginn wurde im Dezember 1938 der Opel Kapitän vorgestellt. Vom Super 6, den er ablöste, übernahm er im wesentlichen nur den modernen 2,5 Liter Sechszylinder-Motor. Glücklicherweise befreit hat man sich hingegen von der Synchronfederung, die einer unproblematischen Querlenkeraufhängung wich. Mit dem Kapitän führte Opel nun auch bei einem großen Wagen die selbsttragende Ganzstahlkarosserie ein, die aber nicht nur wegen ihrer Bauart, sondern auch wegen ihrer klaren, gefälligen Linienführung viel Anerkennung fand. Der Werksproduktion entstammten drei Serienausführungen, nämlich eine Zwei- und eine Viertüren-Limousine sowie ein von ersterer abgeleitetes Cabriolet, dessen Verdeck von der Firma Gläser bezogen wurde. Außerdem boten die Händler hübsche, einander ähnliche Zweisitzer-Cabriolets mit Karosserien von Hebmüller oder von Gläser an. Diese Sonderaufbauten waren übrigens bemerkenswerterweise nicht selbsttragend, sondern noch in Holz-Stahl-Bauweise ausgeführt. Die Produktion des Opel Kapitän lief bis Oktober 1940. Hergestellt wurden 3422 Zweitüren-Limousinen, 17 144 Viertüren-Limousinen, 4560 Viersitzer-Cabriolets und 248 Fahrgestelle (hauptsächlich für Zweisitzer-Cabriolets), insgesamt also 25374 Einheiten. General Motors verkaufte den Opel Kapitän im Ausland, auch noch während des Krieges, als Opel Super Six.



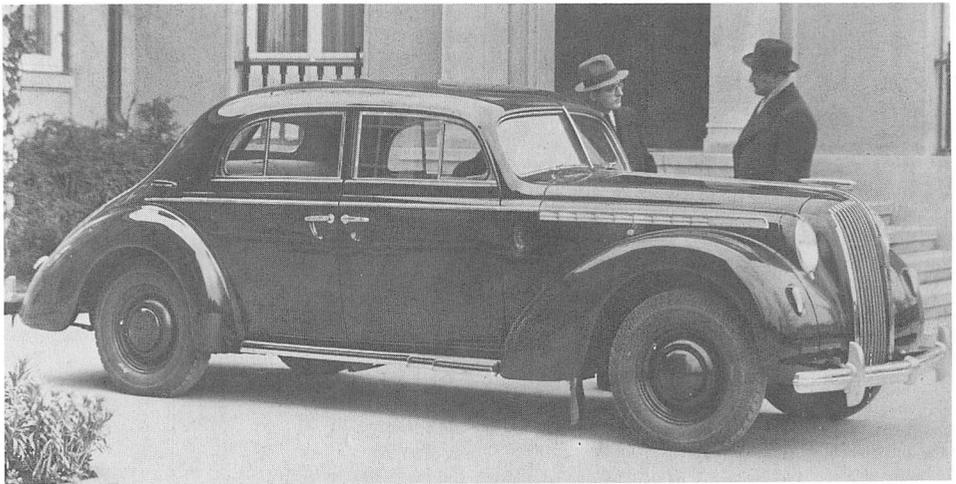
Oben links: Opel Kapitän Cabriolet 2 Türen 1938 – 1940  
Oben rechts: Opel Kapitän Limousine 4 Türen 1938 – 1940  
Unten: Opel Kapitän Limousine 2 Türen 1938 – 1940



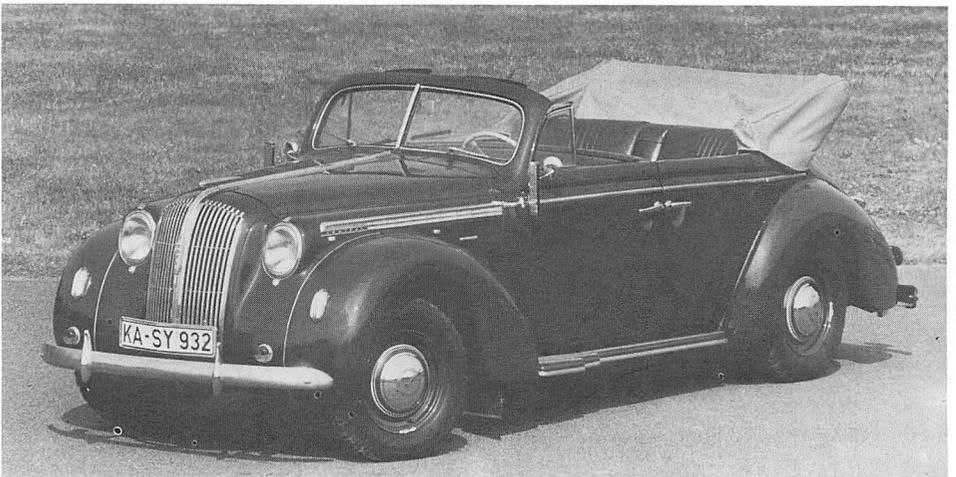
|                           | <b>Opel-Kapitän<br/>1938–1940</b>                 | <b>Opel Admiral<br/>1938–1939</b>   |
|---------------------------|---|---|
| <b>Motor</b>              |   |   |
| Zylinderzahl              | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub             | 80 x 82 mm  | 90 x 95 mm  |
| Hubraum                   | 2473 (Steuer 2456) ccm                            | 3626 (Steuer 3601) ccm  |
| Leistung                  | 55 PS bei 3600 U/min                              | 75 PS bei 3200 U/min  |
| Drehmoment                | 14,2 mkg bei 1200 U/min                           |   |
| Verdichtung               | 1:6   | 1:6,1   |
| Vergaser                  | 1 Fallstromvergaser<br>Opel (Lizenz Carter)       | 1 Fallstromvergaser<br>Opel (Lizenz Carter)   |
| Ventile                   | Hängend   | Hängend   |
| Kurbelwellenlager         | Seitl. Nockenwelle, Antrieb Stirnräder            | Seitl. Nockenwelle, Antrieb Stirnräder  |
| Kühlung                   | 4   | 4   |
| Schmierung                | Pumpe, 11,5 Liter Wasser                          | Pumpe, 14,3 Liter Wasser  |
| Batterie                  | Druckumlauf, 4 Liter Öl                           | Druckumlauf, 4,75 Liter Öl  |
| Lichtmaschine             | 6 V 75 Ah (im Motorraum)                          | 6 V 87,5 Ah (unter rechtem Vordersitz)  |
| Anlasser                  | 130 W   | 130 W   |
|                           | 0,8 PS  | 0,8 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b>   |   |   |
| Kupplung                  | Antrieb auf Hinterräder                           | Antrieb auf Hinterräder   |
| Schaltung                 | Einscheibentrockenkupplung                        | Einscheibentrockenkupplung  |
| Getriebe                  | Schalthebel Wagenmitte                            | Schalthebel Wagenmitte  |
| Synchronisierung          | 3 Gang  | 3 Gang  |
| Übersetzungen             | II–III  | II–III  |
|                           | I. 2,94   | I. 2,94   |
|                           | II. 1,66  | II. 1,66  |
|                           | III. 1,00   | III. 1,00   |
| Antriebs-Übersetzung      | 4,30  | 4,30  |
| <b>Fahrwerk</b>           |   |   |
|                           | Selbsttragende Ganzstahlkarosserie                | Kastenrahmen mit Kreuztraverse  |
| Vorderradaufhängung       | Doppel-Querlenker                                 | Holz-Stahl-Karosserie   |
| Hinterradaufhängung       | Schraubenfedern                                   | Dubonnet-Federknie. »Synchronfederung«<br>mit Schraubenfeder im Gehäuse und<br>Schwinghebel |
| Lenkung                   | Stabilisator                                      | Schwinghebel  |
| Fußbremse                 | starr, Halbfedern                                 | starr, Halbfedern, Stabilisator   |
| Handbremse                | Schnecke-Rolle                                    | Schnecke-Rolle  |
| Schmierung                | Hydraulisch, 4 Räder                              | Hydraulisch, 4 Räder  |
|                           | Trommel 230 mm Ø, Bremsfläche 732 cm <sup>2</sup> | Trommel 300 Ø, Bremsfläche 1252 cm <sup>2</sup>   |
|                           | Seilzug, Hinterräder                              | Seilzug, Hinterräder  |
|                           | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b>   |   |   |
| Radstand                  | 2695 mm   | 3155 mm   |
| Spur vorn/hinten          | 1348/1326 mm                                      | 1450/1450 mm  |
| Gesamtmaße                | 4620 x 1660 x 1640 mm                             | 5265 x 1800 x 1710 mm   |
| Räder                     | Scheiben  | Scheiben  |
| Felgen                    | 3,50 D x 16                                       | 4,50 E x 16   |
| Reifen                    | 5,50–16   | 6,50–16 extra   |
| Wendekreis-Ø              | 11 Meter  | 12,6 Meter  |
| Fahrgestellgewicht        | –   | 1170 kg   |
| Wagengewicht              | 1230 kg   | 1630 kg   |
| Zuläss. Gesamtgewicht     | 1630 kg   | 2300 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit     | 126 km/h  | 132 km/h  |
| Verbrauch/100 km          | 13 Liter  | 18 Liter  |
| Kraftstofftank            | 50 Liter (im Heck)                                | 70 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>             |   |   |
| Limousine 2 Türen         | RM 3575,-   | –   |
| Limousine 4 Türen         | RM 3975,-   | RM 6500,-   |
| Cabriolet 2 Türen         | RM 4325,-   | –   |
| Cabriolet 4 Türen         | –   | RM 7000,-   |
| Karosserie Hebmüller:     |   |   |
| Cabriolet 2/2 Sitze       | RM 5940,-   | RM 8450,-   |
| Pullman-Limousine 6 Sitze | –   | RM 8580,-   |

## Opel Admiral (1938–1939)

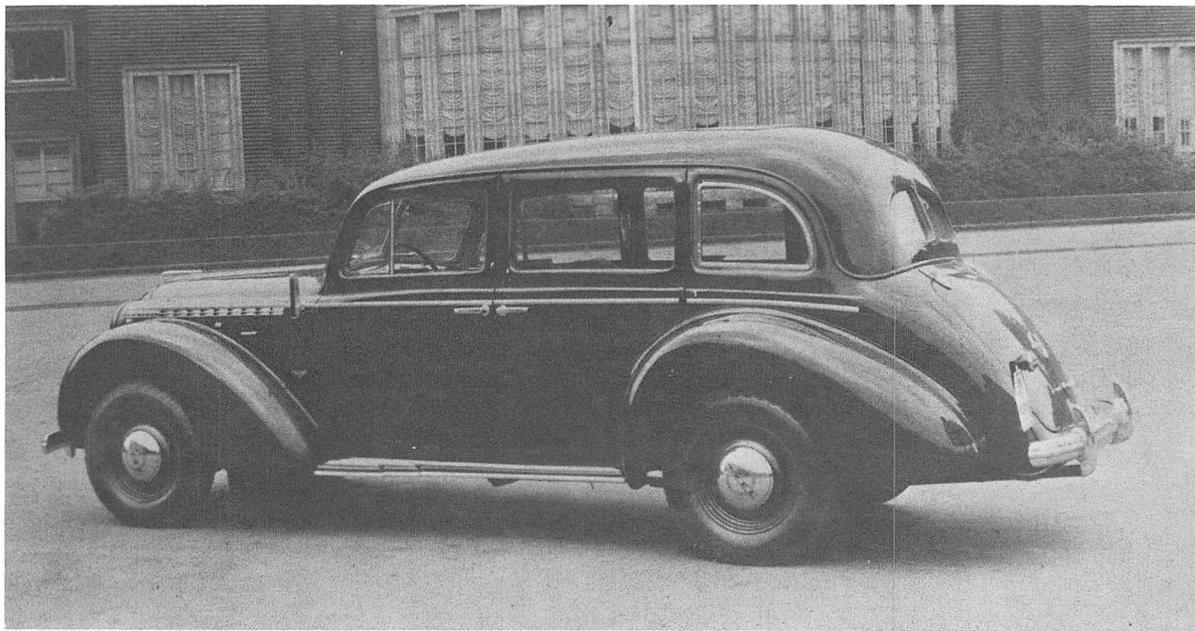
In der Konjunktur der letzten Vorkriegsjahre entstand auf dem deutschen Automarkt ein auffallender Zug zu großen Wagen mit Motoren von etwa 3,5 Liter Inhalt. Da Opel einen glänzend bewährten Motor dieser Größenordnung ohnehin schon in beträchtlicher Zahl für den Opel-Blitz Dreitonner-Lastwagen baute, lag es nahe, auch einen entsprechenden Personenwagen herauszubringen. Die ersten Exemplare des Opel Admiral entstanden Ende des Jahres 1937. In konstruktiver Hinsicht bot er keine bemerkenswerten Besonderheiten, zeichnete sich aber durch eine imposante Massigkeit und einen im Verhältnis dazu außergewöhnlich niedrigen Preis aus. Werkseitig gab es den Opel Admiral als großräumige und großzügig ausgestattete Viertüren-Limousine und als Cabriolet in gleicher Form, wozu wiederum die Firma Gläser das komplette Verdeck zulieferte. Vom Preis und seiner Bauart her eignete sich das Fahrgestell besonders gut für die verschiedensten Sonderaufbauten. Bekannt wurden vor allem das gediegene Zweisitzer-Cabriolet von Gläser, das optisch noch attraktivere Zweisitzer-Cabriolet von Hebmüller (geliefert etwa 90 Exemplare) sowie die Pullman-Limousine (Gesamtmaße 5320 x 1800 x 1730 mm) und andere Sechssitzer-Versionen, für die ebenfalls Hebmüller auf dem normalen Fahrgestell genügend Platz fand. Von der Firma Miesen gab es Krankenwagen auf dem gleichen Unterbau. Die Produktion des Opel Admiral mußte bald nach Kriegsausbruch schon im Oktober 1939 eingestellt werden, weil man jeden Motor für die nun viel dringender benötigten Lastwagen brauchte. Immerhin brachte es das große Auto auf beachtliche Stückzahlen: 3500 Limousinen, 2314 Cabriolets und 590 Fahrgestelle für Sonderaufbauten, insgesamt also 6404 Einheiten wurden fertiggestellt.



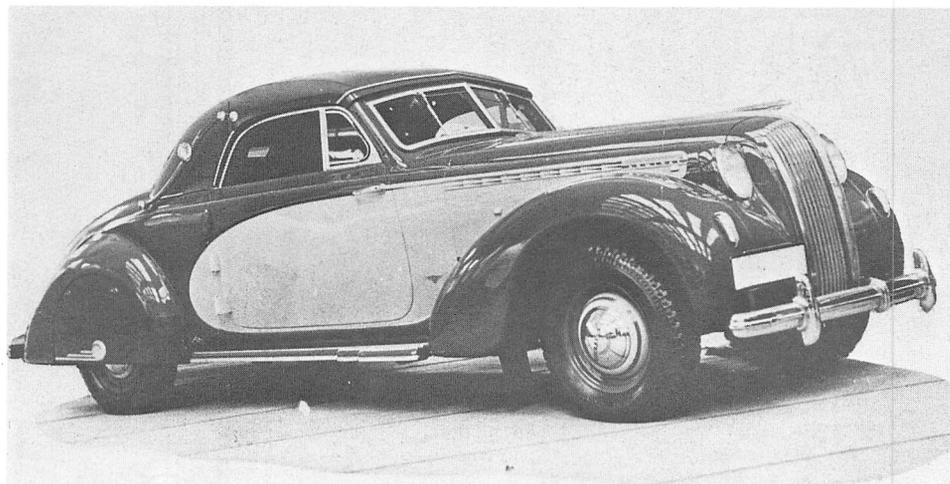
Opel Admiral  
Limousine  
4 Türen  
1938 – 1939



Opel Admiral  
Cabriolet  
4 Türen  
1938 – 1939



**Opel Admiral  
Pullman-  
Limousine  
(Karosserie  
Hebmüller)  
1938 – 1939**



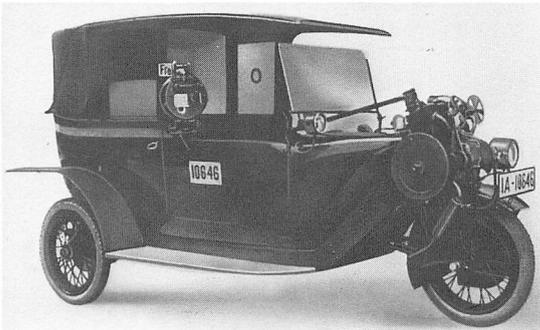
**Opel Admiral  
Cabriolet  
2/2 Sitze  
(Karosserie  
Hebmüller)  
1938 – 1939**



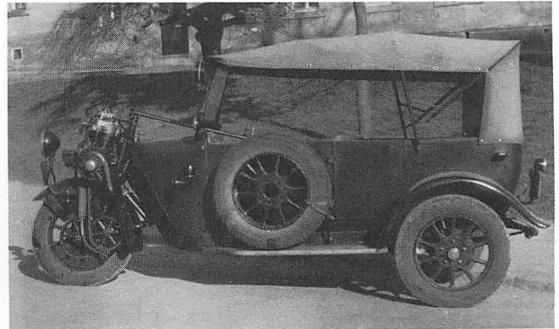
**Opel Admiral  
Cabriolet  
2/2 Sitze  
(Karosserie  
Gläser)  
1938 – 1939**

# Phänomen (bis 1927)

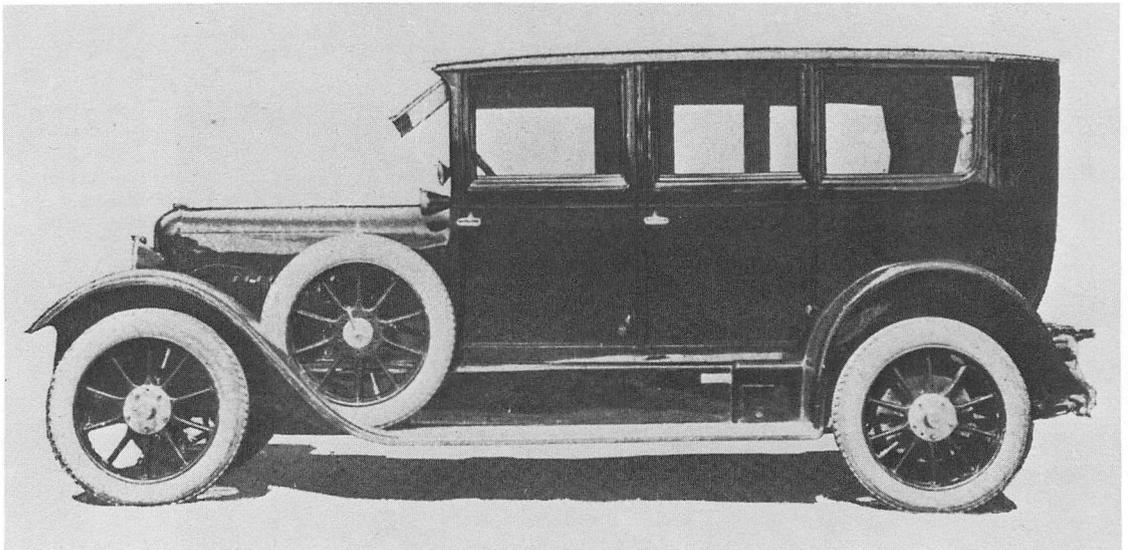
Die Phänomen-Werke im sächsischen Zittau, zunächst als Handelsfirma im Jahr 1888 von Ing. Gustav Hiller († 1913) gegründet, bauten ab 1898 Fahr- und ab 1903 Motorräder. Die damit gewonnenen Erfahrungen veranlaßten Hiller, 1907 das der Cyklonette ähnliche Dreiradfahrzeug Phänomobil herauszubringen. Die Ingenieure Hüttel und Svetescu, welche vor dem die Cyklonette konstruiert hatten, sorgten nun bei Hiller für die Weiterentwicklung des Phänomobils, wobei sie vor allem vom Zwei- zum Vierzylindermotor übergingen. Das neue Phänomobil, gebaut seit 1912, wurde und blieb bis 1927 das erfolgreichste Fahrzeug seiner Art. Ebenfalls von 1912 bis 1927 bauten die Phänomen-Werke auch größere Personenwagen normaler Bauart, die es aber nie auf rentierliche Stückzahlen brachten. Das Phänomobil und den Personenwagen gab der damalige 750 Mann-Betrieb auf, als der Lieferwagen Phänomen 4 RL mit luftgekühltem Motor in Serie ging, der vor allem durch die Lieferungen an die Reichspost zu einem schönen Erfolg wurde und am Beginn einer Reihe von Lastwagentypen stand, die sich heute noch, wenn auch mit anderem Markenzeichen, bestens bewährt. Die Phänomen-Werke nämlich, deren Belegschaft 1939 auf 3000 Mann angewachsen war und die bis zum Kriegsende über zwei Jahrzehnte lang unter der Leitung von Dipl.-Ing. Rudolf Hiller († 1972) gestanden hatten, wurden nach 1945 entschädigungslos enteignet und heißen heute VEB Robur-Werke.



6/12 PS Phänomobil 1920 – 1927  
als Berliner Kleinkraftdroschke



6/12 PS Phänomobil Viersitzer offen  
(Besitzer: Verkehrsmuseum Dresden)



12/50 PS Phänomen Typ 412 Limousine 1926

**Phänomobil  
6/12 PS Dreiradwagen Typ V  
1920–1927**

**Motor**  
Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Ventile  
Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Zündung  
Batterie

Phänomen  
4 Einzel-Zylinder (Reihe)  
74 x 90 mm  
1548 (Steuer 1536) ccm  
12 PS bei 1500 U/min  
Seitlich stehend  
3  
Luft (2 Ventilatoren)  
Magnetzünder  
6 V (unter Fahrersitz)

**Kraftübertragung**  
Getriebe  
Übersetzungen  
Antriebs-Übersetzung

Motor quer über Vorderrad  
Antrieb des Vorderrads über 2 Ketten  
2 Gang Umlaufgetriebe  
I. 1,75, II. 1,00  
1:4,66

**Fahrwerk**  
Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

Stahlblechrahmen  
Gabel, 4 Schraubenfedern in Hülsen  
starr, Halbfedern  
Direkt durch schwenkbare Lenkstange  
Mechanisch, Hinterräder  
Mechanisch, Hinterräder  
Staufferbüchsen

**Allgemeine Daten**

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

2560 mm  
– /1360 mm  
3430 x 1550 x 1650 mm (mit Verdeck)  
Draht- oder Stahlspeichen  
vorn 710 x 100 mm, hinten 710 x 90 mm Hochdruck  
oder ab etwa 1926 auch 730 x 130 Niederdruck  
450 kg  
Viersitzer offen 640 kg  
400 kg  
55 km/h  
10 Liter  
35 Liter

**Phänomen 10/30 PS  
1920–1924**

**Phänomen 16/45 PS  
1920–1924**

**Phänomen 12/50 PS Typ 412  
1924–1927**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Ventile  
Kühlung  
Getriebe  
Schaltung  
Lenkung  
Radstand  
Spur von/hinten  
Gesamtmaße  
Wagengewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Preis

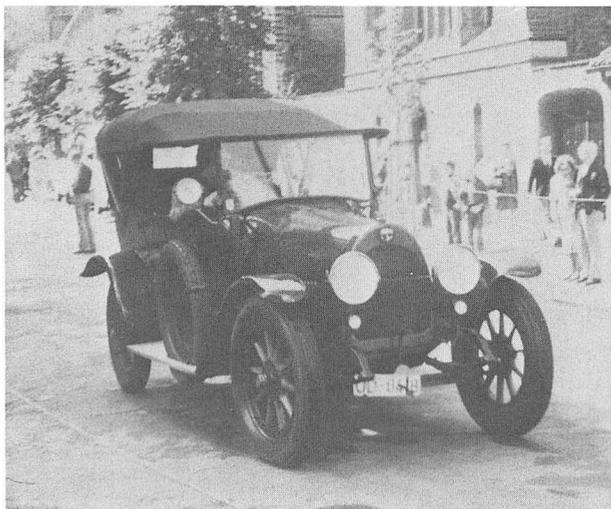
4 (Reihe)  
80 x 130 mm  
2612 ccm  
30 PS bei 1800 U/min  
Seitlich stehend  
Thermosyphon (Wasser)  
4 Gang  
Außen rechts  
Rechts  
3260 mm  
1420/1375 mm  
4460 x 1680 x 1630 mm  
1960 kg  
65 km/h

4 (Reihe)  
97 x 140 mm  
4219 ccm  
45 PS bei 1800 U/min  
Seitlich stehend  
Pumpe (Wasser)  
4 Gang  
Außen rechts  
Rechts  
3260 mm  
1420/1375 mm  
4460 x 1680 x 1630 mm  
1960 kg  
75 km/h

4 (Reihe)  
85 x 138 mm  
3132 ccm  
50 PS bei 3000 U/min  
Obenliegende Nockenwelle  
Pumpe (Wasser)  
4 Gang  
Mitte  
Rechts  
3300 mm  
1400/1400 mm  
4620 x 1750 x 1945 mm  
1960 kg  
100 km/h  
Tourenwagen RM 11000,-

# Presto (bis 1927) NAG-Presto (1928)

Die 1898 von dem späteren Kommerzienrat Georg Günther gegründeten Presto-Werke waren schon vor dem ersten Weltkrieg zu einer bedeutenden Fahrradfabrik gediehen. Ihr Automobilbau hingegen, dessen Anfänge bis auf das Jahr 1901 zurückgehen, besaß damals nur geringe Bedeutung. Dies änderte sich, als ab 1921 der 9/30 PS Vierzylinder-Einheitstyp aufgelegt wurde. Dieser und der 1925 folgende 9/40 PS galten als besonders zuverlässige und dauerhafte Gebrauchsaufomobile, die gern gekauft wurden. Bis 1926 lief das Geschäft ausgezeichnet, und nichts deutete darauf hin, daß die Firma nun sehr rasch ihrem Ende zuzuging. Im November 1926 stellte Presto den neuen 12/55 PS Sechszylinder vor, dessen Lieferung im Frühjahr 1927 begann und der bald auch noch einen 10/50 PS Zwillingbruder erhielt. Diese Sechszylinderwagen gingen unausgereift in Serie, verursachten jede Menge Ärger und Kosten, und sie ruinierten binnen kurzem den Ruf der Marke. Außerdem übernahm Presto 1926 die Dux-Werke in Leipzig, und das war für die Firma wohl doch ein zu dicker Brocken. So schluckte die NAG (Berlin) im November 1927 die Presto-Werke AG. samt den Dux-Werken. Die Sechszylinder-Typen wurden 1928 noch eine Zeitlang weitergebaut und als NAG-Presto angeboten, wobei es wahrscheinlich nur darum ging, die vorhandenen Materialvorräte aufzubreuchen. 1935 verkaufte die NAG ihre längst stillgelegten Presto-Werke an die Auto Union AG., welche dort ihre Hauptverwaltung einrichtete. – In ihrer besten Zeit, also 1925/26, beschäftigten die Presto-Werke 2000 Arbeiter und Angestellte. Die Gesamtproduktion der Vierzylinder-Typen D und E mag schätzungsweise etwa 8000, die der Sechszylinder-Typen F und G wohl höchstens 1000 Wagen betragen haben.



9/25 PS Presto Tourenwagen 1918  
(Besitzer: Automobilmuseum Tremsbüttel)

## Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie

## Kraftübertragung

Kupplung  
Getriebe  
Schaltung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

## Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse

Schmierung

## Allgemeine Daten

Radstand  
Spur  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Fahrgestellgewicht  
Wagengewicht

Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

## Preise

**Presto 9/30 PS Typ D**  
1921–1925

**Presto 9/40 PS Typ E**  
1925–1927

**Presto 10/50 PS Typ F**  
1927  
**NAG-Presto 10/50 PS Typ F**  
1928

**Presto 12/55 PS Typ G**  
1927  
**NAG-Presto 12/55 PS Typ G**  
1928

4 (Reihe)  
78 x 123 mm  
2350 ccm  
30 PS bei 2000 U/min

1 Flachstromvergaser  
Zenith

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Thermosyphon oder Pumpe  
Druckumlauf  
Magnetzünder  
12 V

Antrieb auf Hinterräder  
Mehrscheibenkupplung in Öl  
4 Gang  
Außen oder innen rechts  
I. 4,50  
II. 2,45  
III. 1,47  
IV. 1,00  
4,18

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schraubenspindel, rechts  
Mechanisch, Kardanwelle  
Mechanisch, Hinterräder bzw.  
(ab 1925) 4 Räder  
Nippel

3090 mm  
1350 mm  
4400 x 1650 x 1900 mm  
Draht- oder Stahlspeichen  
800 x 120 Hochdruck  
900 kg  
Tourenwagen 1250 kg

400 kg  
70 km/h  
11 Liter  
am Heck

Tourenwagen 6 Sitze  
RM 9500,-

4 (Reihe)  
78 x 123 mm  
2350 ccm  
40 PS bei 2500 U/min  
1:4,8

1 Flachstromvergaser  
Zenith HK

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Pumpe (Wasser)  
Druckumlauf  
Magnetzünder  
12 V 30 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
Mehrscheibenkupplung in Öl  
4 Gang  
Innen rechts  
I. 3,949  
II. 2,42  
III. 1,697  
IV. 1,00  
4,70

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Schraubenspindel, rechts  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, 4 Räder

Nippel

3175 mm  
1410 mm  
4400 x 1720 x 1900 mm  
Draht- oder Stahlspeichen  
30 x 5,77 Niederdruck  
1100 kg  
Tourenwagen 1450 kg  
Limousine 1650 kg

600 kg  
80 km/h  
12 Liter  
am Heck

Tourenwagen 6 Sitze  
RM 8000,-  
Limousine 6 Sitze  
RM 9750,-

6 (Reihe)  
72 x 107 mm  
2613 (Steuer 2596) ccm  
50 PS bei 2500 U/min  
1:5,2 bis 5,6

1 Doppel-Flachstromvergaser  
Zenith 30 DK  
oder 1 Flachstromvergaser  
Zenith KG 36

Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
8  
Pumpe (Wasser)  
Druckumlauf  
Magnetzünder  
12 V 30 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
Mehrscheibentrockenkupplung  
3 Gang  
Mitte  
I. 3,615  
II. 1,625  
III. 1,00  
4,73

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Schraubenspindel, links  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, 4 Räder

Nippel oder Zentral

3000 mm  
1420 mm  
4230 x 1750 x 1900 mm  
Stahlspeichen  
30 x 5,77 Niederdruck  
1100 kg  
Tourenwagen 1500 kg  
Limousine 1650 kg

450 kg  
80 km/h  
14 Liter  
am Heck

Tourenwagen 4 Sitze  
RM 8000,-  
Limousine 4 Sitze  
RM 8900,-

Auch mit 12/55 PS-Motor  
lieferbar

6 (Reihe)  
77 x 112,4 mm  
3119 ccm  
55 PS bei 3000 U/min  
1:5,2 bis 5,6

1 Doppel-Flachstromvergaser  
Zenith 30 DK  
oder 1 Flachstromvergaser  
Zenith KG 36

Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
8  
Pumpe (Wasser)  
Druckumlauf  
Magnetzünder  
12 V 45 Ah

Antrieb auf Hinterräder  
Mehrscheibentrockenkupplung  
3 Gang  
Mitte  
I. 3,615  
II. 1,625  
III. 1,00  
4,92

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Underslung-Halbfedern  
Schraubenspindel, links  
Mechanisch, 4 Räder  
Mechanisch, 4 Räder

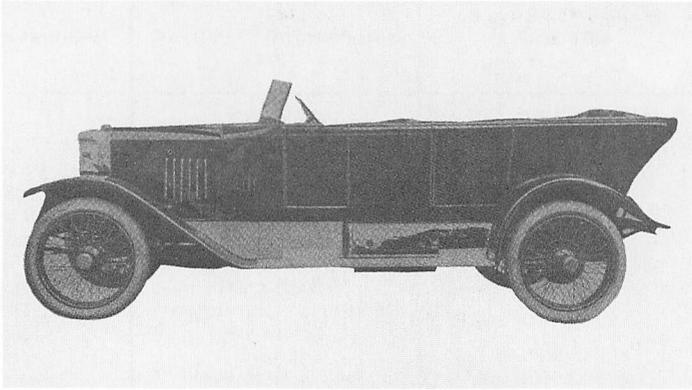
Nippel oder Zentral

3300 mm  
1420 mm  
4510 x 1750 x 1900 mm  
Stahlspeichen  
32 x 6,00 Niederdruck  
1200 kg  
Tourenwagen 1600 kg  
Limousine 1750 kg

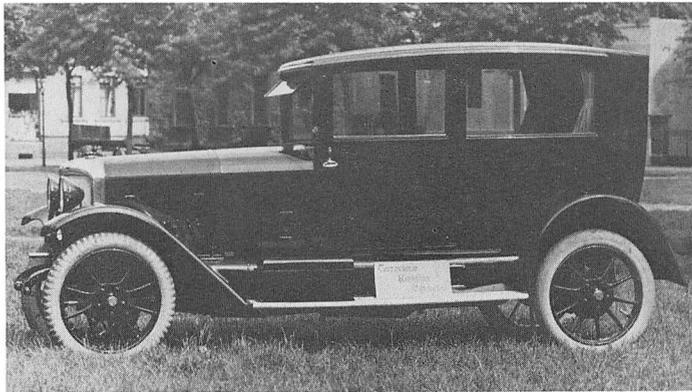
600 kg  
80 km/h  
16 Liter  
am Heck

Tourenwagen 6 Sitze  
RM 9800,-  
Limousine 6 Sitze  
RM 11500,-

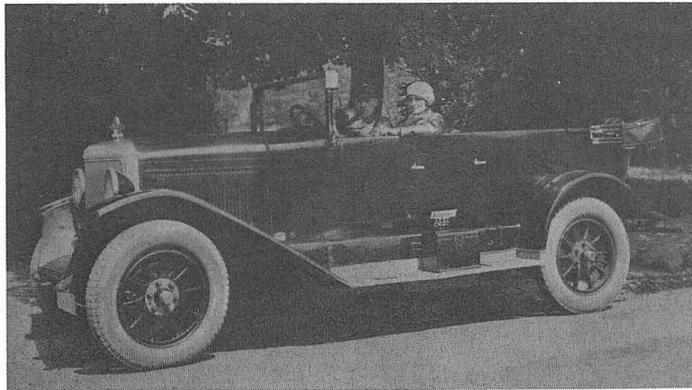
Auch mit 10/50 PS-Motor  
lieferbar



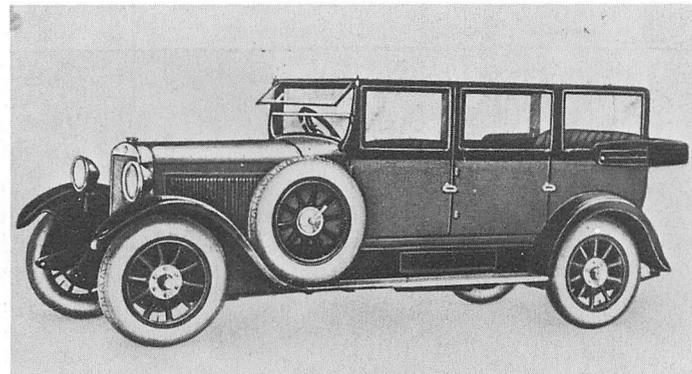
9/30 PS Presto Typ D  
Tourenwagen 1921



9/40 PS Presto Typ D  
Limousine  
(Karosserie Karmann)  
1922



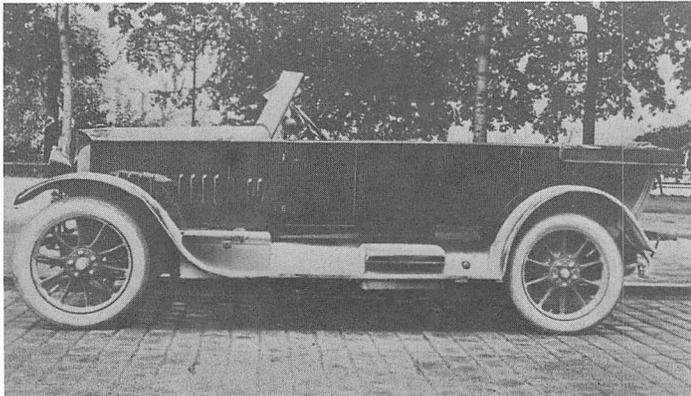
9/30 PS Presto Typ D  
Tourenwagen 1924



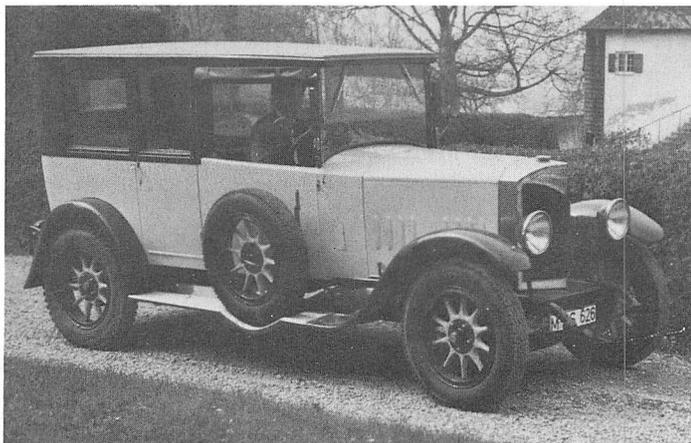
12/55 PS Presto  
12/55 PS NAG-Presto  
Tourenwagen 1927 - 1928

# Protos (bis 1927)

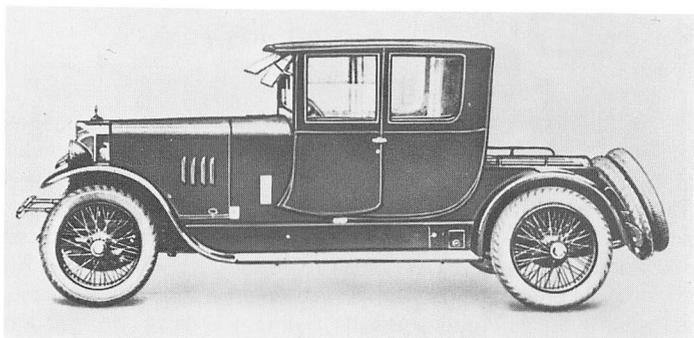
Protos-Automobile gab es seit 1898. Zehn Jahre später wurde die Ursprungsfirma vom Elektrokonzern Siemens-Schuckert (SSW) aufgekauft und seitdem als dessen Automobilwerk in Berlin-Siemensstadt betrieben. Bis zum ersten Weltkrieg hatte sich ein breitgefächertes Bauprogramm ergeben. Aus Rentabilitätsgründen beschränkte sich die Protos-Automobile GmbH. ab 1918 auf den schon seit 1913 eingeführten Typ C als Personen- und Lieferwagen. Ab Herbst 1924 folgte der modernisierte Typ C 1. Der Firma Protos kam es beim Bau ihrer Automobile kaum auf Geschwindigkeit oder sonstige Krafterleistungen an, sondern vielmehr auf solide Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit. Andererseits hat Siemens in den zwanziger Jahren der eigenen Automobilproduktion offensichtlich nicht mehr die nötige Förderung ange-deihen lassen, weshalb die an sich guten Protos-Wagen infolge ihrer Veraltung an Konkurrenzfähigkeit verloren. Von welchem Zeitpunkt an der Automobilbau für den Elektrokonzern verlustbringend wurde, ist nicht bekannt. Jedenfalls verkaufte Siemens-Schuckert die Protos GmbH. (mit 1110 Arbeitern und – wofür? – 340 Angestellten) zum Jahresende 1926 an die der AEG gehörende Nationale Automobil-Gesellschaft AG. (NAG) für nur 1,3 Mill. RM. Dieser Preis läßt erkennen, daß Wert und Bedeutung der Protos-Fabrikation nur mehr recht gering veranschlagt wurden. Die NAG ließ die in Produktion befindlichen Protos-Personenwagen fertigstellen und den Protos-Lieferwagen noch bis Juni 1927 weiterbauen, um die Materialvorräte aufzubrechen. Die Personenwagen der NAG trugen bis auf weiteres das Markenzeichen NAG-Protos, übernahmen jedoch nichts von der konstruktiven Substanz der seitherigen Protos-Wagen. Insgesamt dürften schätzungsweise 20000 Protos-Wagen gebaut worden sein, davon je etwa die Hälfte bis und nach 1918. Die Produktion der Typen C und C 1 betrug von 1913 bis 1927 insgesamt 16150 Stück.



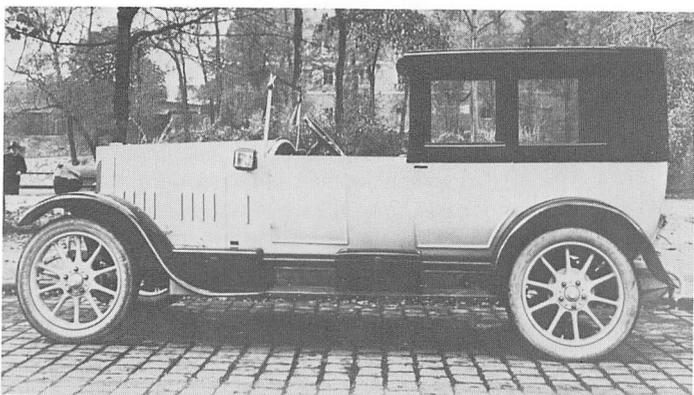
10/30 PS Protos  
Tourenwagen 1923  
(Karosserie:  
Karl Weinberger, München)



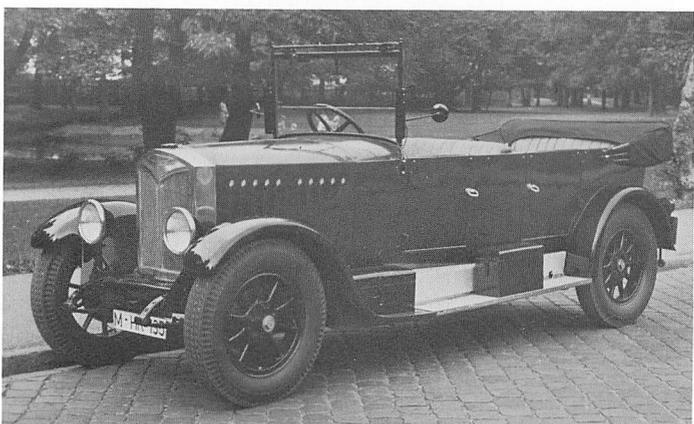
10/30 PS Protos  
Limousine 1919  
(Besitzer:  
Ruprecht von Siemens,  
München)



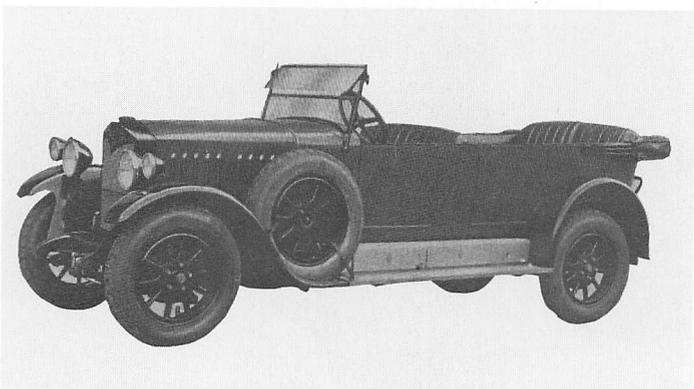
10/30 PS Protos  
Sport-Coupé 1923  
(Karosserie Kühlstein)



10/30 PS Protos  
Stadt-Coupé 1924  
(Karosserie:  
Karl Weinberger, München)



10/45 PS Protos  
Tourenwagen 1926  
(Besitzer:  
Ruprecht von Siemens,  
München)



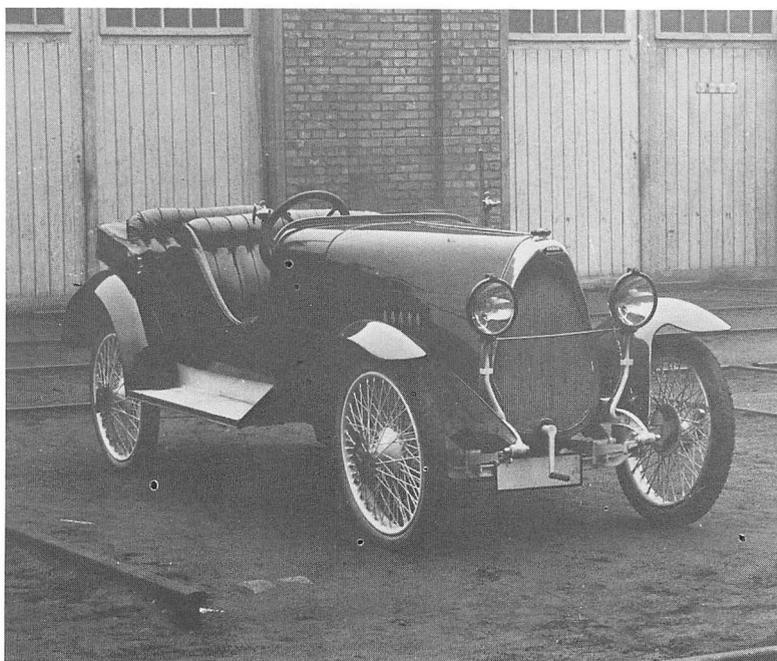
10/45 PS Protos  
Tourenwagen 1926/27  
(Endausführung)

|                         | <b>Protos 10/30 PS<br/>Typ C<br/>1918 – 1924</b>           | <b>Protos 10/45 PS<br/>Typ C 1<br/>1924 – 1927</b>                   |
|-------------------------|--|--|
| <b>Motor</b>            |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 80 x 130 mm  | 80 x 130 mm  |
| Hubraum                 | 2614 (Steuer 2596) ccm                                     | 2614 (Steuer 2596) ccm   |
| Leistung                | 30 PS bei 1800 U/min                                       | 45 PS bei 2500 U/min   |
| Verdichtung             |  | 1 : 4,75   |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser Zenith                                | 1 Flachstromvergaser Zenith 36                                       |
| Ventile                 | Seitlich stehend   | Hängend  |
|                         | Seitliche Nockenwelle                                      | Seitliche Nockenwelle  |
|                         | Antrieb durch Zahnkette                                    | Antrieb durch Zahnkette  |
|                         | 3  | 3  |
| Kurbelwellenlager       | Thermosyphon (Wasser)                                      | Thermosyphon (Wasser)  |
| Kühlung                 | Druckumlauf  | Druckumlauf  |
| Schmierung              | Magnetzündler  | Magnetzündler  |
| Zündung                 | 12 V   | 12 V   |
| Batterie                |  |  |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder                                    | Antrieb auf Hinterräder  |
| Getriebe                | Lederlamellen-Doppelkonuskupplung                          | Lederlamellen-Doppelkonuskupplung                                    |
| Schaltung               | 4 Gang   | 4 Gang   |
| Übersetzungen           | Außen oder innen rechts                                    | Innen rechts bzw. (ab Nov. 1925) Mitte                               |
|                         | I. 4,40  | I. 4,85  |
|                         | II. 2,80   | II. 3,30   |
|                         | III. 1,70  | III. 1,70  |
|                         | IV. 1,00   | IV. 1,00   |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,214  | 4,54   |
| <b>Fahrwerk</b>         |  |  |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                                  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern  |
| Lenkung                 | starr, Unterslung-Halbfedern                               | starr, Unterslung-Halbfedern   |
|                         | Schnecke-Segment, rechts                                   | Schnecke-Segment, rechts bzw.  |
|                         |  | (ab Nov. 1925) links   |
| Fußbremse               | Mechanisch, Kardanwelle                                    | Mechanisch, Kardanwelle bzw. (ab 1925)                               |
|                         |  | Mechanisch, Kardanwelle und Vorderräder                              |
|                         |  | bzw. (ab 1926) Mechanisch, 4 Räder                                   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder                                    | Mechanisch, Hinterräder  |
| Schmierung              | Nippel   | Nippel   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |
| Radstand                | 3200 mm bzw. (für Lieferwagen und Sonderaufbauten) 3400 mm | 3300 mm bzw. (für Lieferwagen und Sonderaufbauten) 3400 mm           |
| Spur                    | 1350 mm  | 1350 mm  |
| Gesamtmaße              | Tourenwagen 4600 x 1700 x 1700 mm                          | Tourenwagen 4680 x 1730 x 1800 mm                                    |
|                         | Limousine 4600 x 1700 x 2200 mm                            | Limousine 4580 x 1730 x 2100 mm                                      |
| Räder                   | Stahl- oder Holzspeichen                                   | Stahlspeichen  |
| Reifen                  | 820 x 120 oder 135 mm Hochdruck                            | 820 x 120 oder 135 mm Hochdruck bzw. (ab 1926) 32 x 6,20 Niederdruck |
| Wendekreis              | 11,5 bzw. (Radstand 3400 mm) 12 Meter                      | 11,8 bzw. (Radstand 3400 mm) 12 Meter                                |
| Fahrgestellgewicht      | 1200 kg  | 1250 kg  |
| Vagengewicht            | Tourenwagen 1520 kg  | Tourenwagen 1600 kg  |
|                         | Limousine 1650 kg  | Limousine 1730 kg  |
| zuläss. Belastung       | 500 kg   | 600 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 75 km/h  | 85 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 12 Liter   | 14 Liter   |
| Kraftstofftank          | im Heck  | im Heck  |
| <b>Preise</b>           |  |  |
|                         |  | Fahrgestell RM 7 500,-   |
|                         |  | Tourenwagen RM 10 000,-  |
|                         |  | Limousine RM 12 000,-  |
|                         |  | Pullman-Limousine RM 13 000,-  |
|                         |  | Landaulet RM 13 000,-  |
|                         |  | Cabriolet RM 13 750,-  |

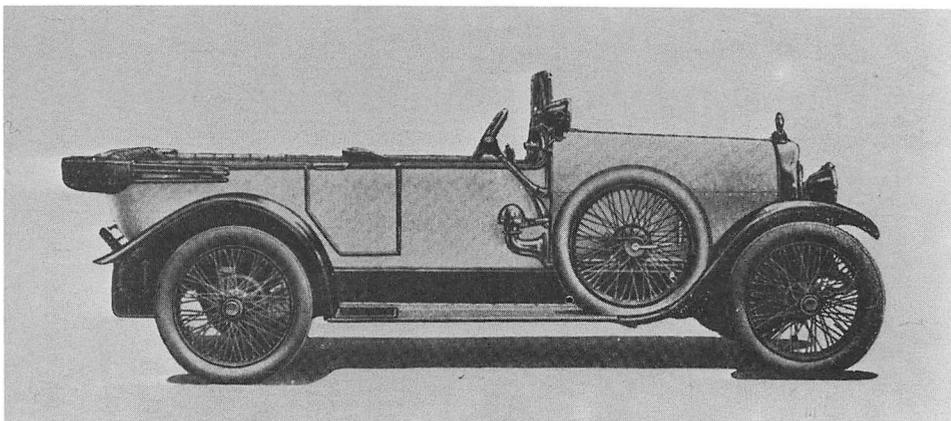
# Rabag (Lic. E. Bugatti) (1922–1926)

Als Rheinische Automobilbau AG. (Rabag) firmierte ab Ende 1920 die Automobilabteilung der Werkzeugfabrik Funke in Düsseldorf. Mit ihr verschmolz 1922 die Automobilbau-AG. (Abag) in Mannheim, die 1921 aus der während des Krieges entstandenen Automobilabteilung der Union-Maschinenfabrik hervorgegangen war. Außerdem gliederte sich die Rabag 1921 die erst nach dem Krieg eingerichtete Karosseriefabrik Rogg & Co. in Düsseldorf ein. Die Rabag betrieb den Lizenz-Nachbau des Bugatti Typ 22 und zuletzt des Typ 23, wobei die Motoren und Fahrgestelle in Mannheim, die Karosserien am Hauptsitz Düsseldorf hergestellt wurden. Der Rabag-Bugatti wich erheblich vom Originalmodell ab, was ihm aber durchaus nicht zum Vorteil gereichte. Bald nach der Fusion von 1922 übernahm der Stinnes-Konzern die Rabag und vereinigte sie 1924 mit AGA. Der Zusammenbruch von AGA bedeutete auch das Ende des Rabag-Bugatti. Aus Vorräten wurden 1926 noch ein paar Wagen zusammengebaut. Einschließlich einiger vom Bugatti Typ 13 abgeleiteter Rennwagen dürften insgesamt rund 100 Rabag-Bugatti geliefert worden sein.

6/20 PS Rabag-Bugatti  
Sport-Dreisitzer 1925  
(Karosserie:  
Gastell, Mainz)



6/30 PS Rabag-Bugatti  
Phaeton 4 Sitze 1926



|                            | <b>Rabag (Lic. E. Bugatti) 6/20 PS<br/>1922 – 1925</b>  | <b>Rabag (Lic. E. Bugatti) 6/30 PS<br/>1925 – 1926</b>                                  |
|----------------------------|---|---|
| <b>Motor</b>               | 4 (Reihe)<br>68 x 100 mm<br>1455 ccm<br>25 PS bei 2500 U/min  | 4 (Reihe)<br>69 x 100 mm<br>1495 ccm<br>30 PS bei 2500 U/min                            |
| Zylinderzahl               |   |   |
| Nockenmechanismus x Hub    |   |   |
| Hubraum                    |   |   |
| Leistung                   |   |   |
| Verdichtung                |   |   |
| Ölwanne                    |   |   |
| Verteilung                 | 1 Zenith  | 1 Zenith 30 HK  |
| Ventile                    | 4 hängende Ventile je Zylinder<br>Oberliegende Nockenwelle<br>Antrieb durch Königswelle             | 4 hängende Ventile je Zylinder<br>Oberliegende Nockenwelle<br>Antrieb durch Königswelle |
| Ventiltrieb                | 3   | 3   |
| Wasserpumpe                | Wasserpumpe   | Wasserpumpe   |
| Druckumlauf                | Druckumlauf   | Druckumlauf   |
| Magnetzündung              | Magnetzündung   | Magnetzündung   |
| Spannung                   | 12 V (am Trittbrett)  | 12 V (am Trittbrett)  |
| <b>Getriebeübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder<br>Lamellenkupplung in Öl<br>Schalthebel rechts innen                       | Antrieb auf Hinterräder<br>Lamellenkupplung in Öl<br>Schalthebel rechts innen           |
| Kupplung                   | 4 Gang  | 4 Gang  |
| Leistung                   |   |   |
| Getriebe                   |   |   |
| Übersetzungen              | Bis 1924: 1925:<br>I. 3,23 I. 2,93<br>II. 1,84 II. 1,85<br>III. 1,30 III. 1,30<br>IV. 1,00 IV. 1,00 | I. 2,93<br>II. 1,85<br>III. 1,30<br>IV. 1,00  |
| Leistung                   | 3,46 3,92   | 3,92  |
| <b>Chassis-Übersetzung</b> |   |   |
| <b>Rahmenwerk</b>          | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern  |
| Vorderradaufhängung        | starr, Ausleger-Viertelfedern   | starr, Ausleger-Viertelfedern   |
| Hinterradaufhängung        | Schnecke, rechts  | Schnecke, rechts  |
| Lenkung                    | Lenksäule verstellbar   | Lenksäule verstellbar   |
| Seilzug                    | Mechanisch, Kardanwelle   | Seilzug, 4 Räder  |
| Seilzug                    | Seilzug, Hinterräder  | Seilzug, Hinterräder  |
| Nippel                     | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b>    |   |   |
| Radstand                   | 2450 mm   | 2600 mm   |
| Spur vorn/hinten           | 1120/1120 bzw. (ab 1924) 1150/1150 mm   | 1150/1150 mm  |
| Riesentmaße                |   |   |
| Räder                      | Rudge-Drahtspeichen   | Rudge-Drahtspeichen   |
| Reifen                     | 710 x 90 Hochdruck  | 710 x 90 Hochdruck  |
| Wendekreis                 |   |   |
| Fahrgestellgewicht         | 650 kg  | 680 kg  |
| Leertgewicht               |   | Viersitzer offen 850 kg   |
| zuläss. Belastung          |   | 600 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit      | 95 km/h   | 95 km/h   |
| Verbrauch/100 km           | 10 Liter  | 10 Liter  |
| Leertank                   | im Heck   | im Heck   |

# Röhr (1927–1935)

Hans Gustav Röhr (1895–1937), Sohn eines Fabrikbesitzers im Rheinland, zählt zu den herausragenden Persönlichkeiten in der Geschichte des deutschen Automobilbaus. Jagdflieger und Flugmotorenkonstrukteur im ersten Weltkrieg, beschäftigte er sich die folgenden Jahre in Berlin mit der Entwicklung eines Automobils, das fahrwerksmäßig seiner Zeit weit vauseilte. Nachdem sich keine Fabrik fand, die seinen Wagen serienmäßig bauen wollte, gelang es H. G. Röhr dank persönlicher Beziehung zur Familie Stinnes eine eigene Produktionsstätte einzurichten. Ende 1926 erfolgte die Gründung der Röhr-Auto-AG., die das Fabrikgelände der ehemaligen Falcon-Werke in Ober-Ramstadt bei Darmstadt erwarb.

Im Herbst 1927 begann die Herstellung des Röhr 8. Mit Schwingachsen, Plattformrahmen, tiefliegender Karosserie, deren hintere Sitze sich nicht über, sondern vor der Hinterachse befanden, erregte der Wagen außergewöhnliches Aufsehen, zumal sich herausstellte, daß er tatsächlich allen Konkurrenzmodellen in bezug auf Straßenlage und Fahreigenschaften deutlich überlegen war. Nicht im gleichen Maße wie das Fahrgestell überzeugte der Achtzylindermotor. Trotz neunfacher Kurbelwellenlagerung, 16 Gegengewichten, dynamischer Auswuchtung und Schwingungsdämpfer litt er unter kritischen Drehzahlen. Überdies verbrauchte er viel Benzin und viel zu viel Öl. Die Anlaufserie mit 8/40 PS brachte zu wenig Leistung, weshalb man noch 1928 auf 9/50 PS und 1930 auf 10/55 PS überging. Bei dieser dritten Version mit 2,5 Liter Inhalt waren die Zylinder leicht V-förmig versetzt, wodurch man zwar den Block nicht zu verlängern brauchte, sich aber ein erhebliches Mehrgewicht einhandelte und die seitherigen Schwächen des Motors wiederum nicht zu beseitigen vermochte.

Derartige Schwierigkeiten, die viel Kosten verursachten, aber auch unternehmerische Fehldispositionen und die Wirtschaftskrise führten im Herbst 1930 zum Zusammenbruch. Die Produktion, für die etwa 500 und 1929 sogar bis 800 Leute beschäftigt waren, wurde eingestellt. Röhr mußte ausscheiden. Eine schweizerische Finanzholding übernahm die Konkursbestände und bildete die Neue Röhr-AG. Diese nahm im Herbst 1931 die Fertigung des 10/55 PS Röhr 8 wieder auf.

Die Einsicht, daß mit dem vorhandenen Wagen kein Geschäftserfolg zu erwarten sein würde, veranlaßte die Neue Röhr-AG., Professor Porsche mit der Konstruktion eines neuen Modells zu beauftragen. Den Motor hierfür hatte Porsche schon parat: Dieser war ursprünglich für einen großen Wanderer bestimmt gewesen, für den jedoch die inzwischen gegründete Auto Union keine Verwendung mehr hatte. Es handelte sich um einen sehr schön gezeichneten 3,3 Liter Reihen-Achtzylinder, mit dem ab 1933 der Typ F geliefert wurde, der ansonsten dem seitherigen und bis Sommer 1933 weitergebauten Typ RA entsprach. Der Typ F verkaufte sich allerdings auch nicht besser, denn einerseits war der Ruf des Röhr 8 nun doch schon ziemlich angeschlagen und andererseits besaßen Automobile anderer und größerer Marken inzwischen eine ähnlich gute Straßenlage. Professor Porsche hatte nun auch ein neues Fahrgestell fertig, das sich vom seitherigen hauptsächlich durch die Drehstabfederung der Schwingachsen unterschied, und dazu wurde der 3,3 Liter-Motor mittels Zoller-Kompressor auf 100 PS Leistung gebracht. Dieser Typ FK erhielt den Namen Olympier, aber er war teuer im Preis und im Verbrauch, so daß hiervon 1934 nur wenige Wagen gebaut wurden.

Um endlich auf rentablere Stückzahlen zu kommen, brachte die Neue Röhr-AG. zur Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1933 den Röhr Junior mit luftgekühltem 1,5 Liter-Boxermotor heraus. Um dem Namen der als fortschrittlich geltenden Marke Röhr gerecht zu werden, ohne aber das Risiko einer teureren Eigenentwicklung einzugehen, entschloß man sich zur Übernahme eines bereits bewährten und ausgereiften Typs: Der Röhr Junior war der modifizierte Lizenz-Nachbau des Tatra 30. Er fand beim Publikum sehr freundliche Aufnahme, doch fehlten die Mittel zur nunmehr nötigen Produktionsausweitung. Wieder kam es zur Pleite, und im März 1935 wurde der letzte Röhr Junior hergestellt. Seine Produktionseinrichtungen samt der Tatra-Lizenz übernahmen die Stoewer-Werke.

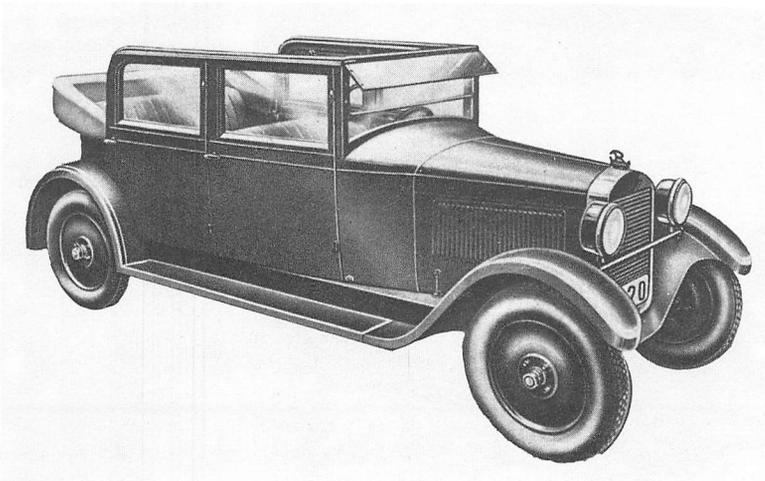
In den Jahren 1935/36 baute die Gesellschaft für Verwertung von Industrieanlagen mbH., Köln-Ehrenfeld, in den ehemaligen Röhr-Werken noch ein paar Einzelexemplare des F-Typs zusammen. Der letzte Versuch zur Weiterführung der Produktion erfolgte, als im Januar 1937 die Noll, Monnard & Co. KG. die Röhr-Werke übernahm. Sie verteilte zur Automobil-Ausstellung 1937 den Prospekt eines karosseriemäßig modernisierten Typs F, der jedoch nie realisiert wurde. Die Automarke Röhr war nun endgültig verschwunden. Im Sommer 1937 übernahm die Miag das Werk in Ober-Ramstadt, um dort Transportkarren und Gabelstapler für innerbetriebliche Zwecke zu fertigen. Heute befindet sich in der Fabrik ein großer Reifenvulkanisierbetrieb der amerikanischen Armee.

Zwar scheiterte H. G. Röhr als Unternehmer, doch blieb es ihm vergönnt, seine Tüchtigkeit als Konstrukteur weiterhin beweisen zu dürfen. 1931 ging er zu Adler, wo er die Trumpf- und Trumpf-Junior-Modelle mit Vorderradantrieb schuf, denen, wenn freilich auch unter günstigeren äußeren Voraussetzungen, ein voller Erfolg beschieden war. Wieder freilich disponierte er falsch, als er sich wegen der Nachbau-Lizenz seiner Konstruktion für die belgische Marke Imperia mit seinem Generaldirektor überwarf. Ab August 1935 finden wir ihn bei der Daimler-Benz AG., wo ihm die Aufgabe gestellt wurde, eine neue Pkw-Modellreihe zu entwickeln. Doch schon im August 1937 ereilte ihn ein früher Tod. Als er bei Regen im offenen Wagen zum Nürburgring fuhr, holte er sich eine Lungenentzündung, an der er in einem

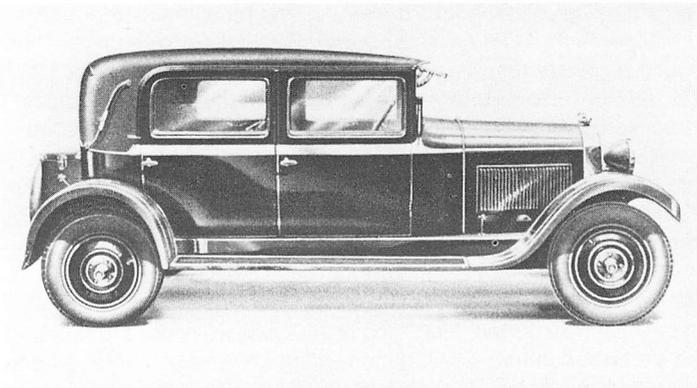
| Produktion      |                     |             |               |
|-----------------|---------------------|-------------|---------------|
| Röhr 8          | 8/40 PS Typ R       | 1927 – 1928 | max. ca. 100  |
| Röhr 8          | 9/50 PS Typ R       | 1928 – 1930 | max. ca. 1000 |
| Röhr 8          | 10/55 PS Typ RA     | 1930 – 1933 | max. ca. 350  |
| Röhr 8          | 13/75 PS Typ F      | 1933 – 1934 | max. ca. 250  |
| Röhr 8 Olympier | 13/75/100 PS Typ FK | 1934        | max. ca. 20   |
| Röhr Junior     | 6/30 PS             | 1933 – 1935 | max. ca. 1700 |

Koblenzer Krankenhaus starb. Immerhin hatte er noch die Konstruktion des Mercedes-Benz Typ 230 zum Abschluß gebracht, der Anfang 1939 erschien und dessen Konzept nach dem Krieg im Typ 170 S und dessen Nachfolgern fortlebte.

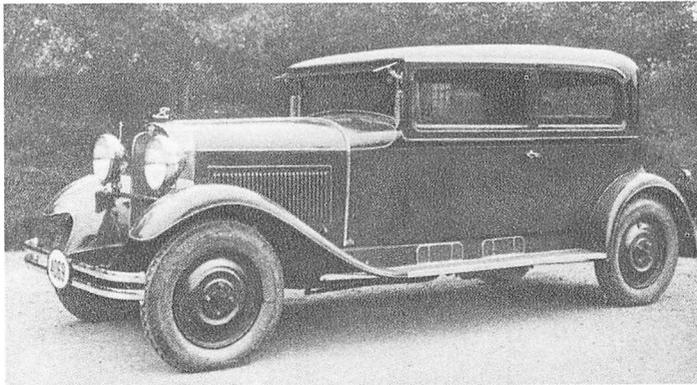
Abschließend sei Oberingenieur Joseph Dauben erwähnt, der engste Mitarbeiter von Hans Gustav Röhr. Er nämlich machte erst die fortschrittlichen, oft richtungsweisenden Ideen seines genialen Chefs zu produktionsreifen und praxisgerechten Konstruktionen. Dauben war schon in Berlin bei Röhr, er fungierte als Chefkonstrukteur der Röhr-AG. und mit Röhr entwickelte er bei Adler den Trumpf-Junior.



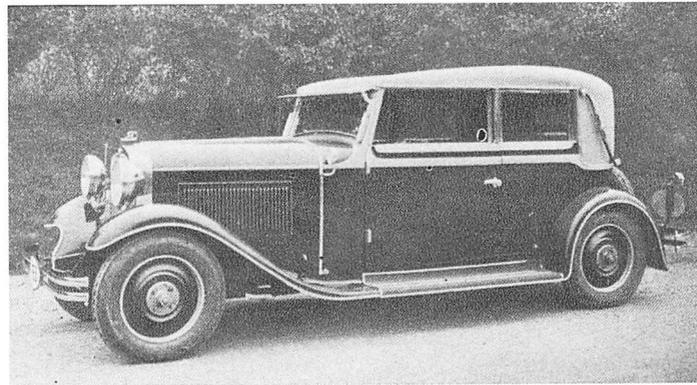
8/40 PS Röhr 8  
Typ R  
Cabriolet-Limousine  
(Karosserie: Lizenz  
»Aerale Monobloc«)  
1928



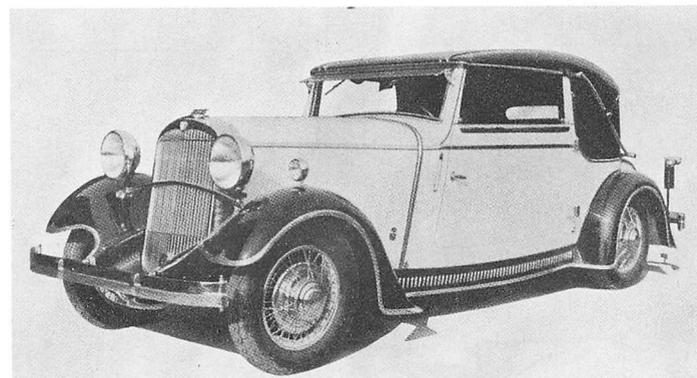
9/50 PS Röhre 8  
Typ R  
Cabriolet-Limousine  
(Karosserie Autenrieth  
»Aerabloc«)  
1930



10/55 PS Röhre 8  
Typ RA  
Limousine 2 Türen  
(Karosserie Autenrieth)  
1930/31

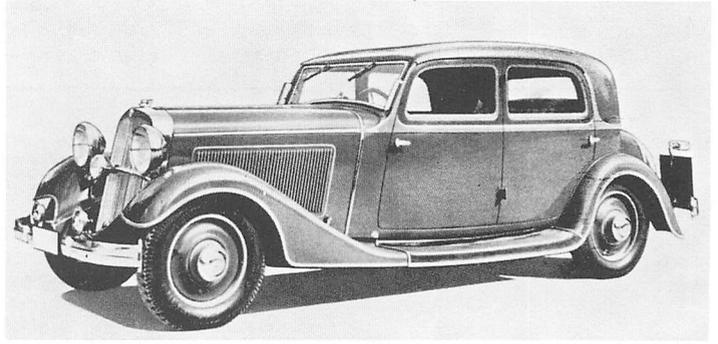


10/55 PS Röhre 8  
Typ RA  
Cabriolet 4 Fenster  
(Karosserie Autenrieth)  
1930/31

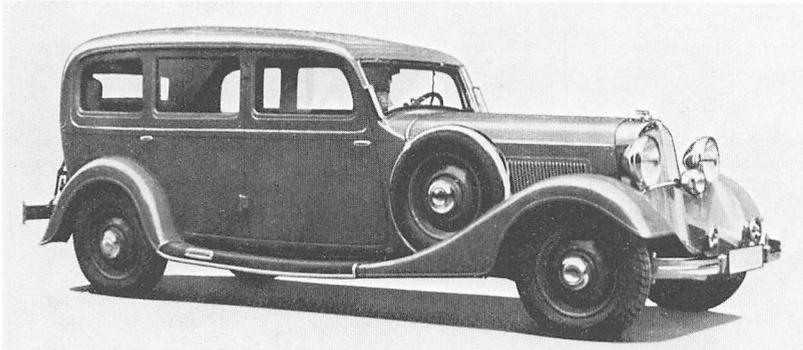


10/55 PS Röhre 8  
Typ RA  
Cabriolet 2 Fenster  
(Karosserie Autenrieth)  
1932/33

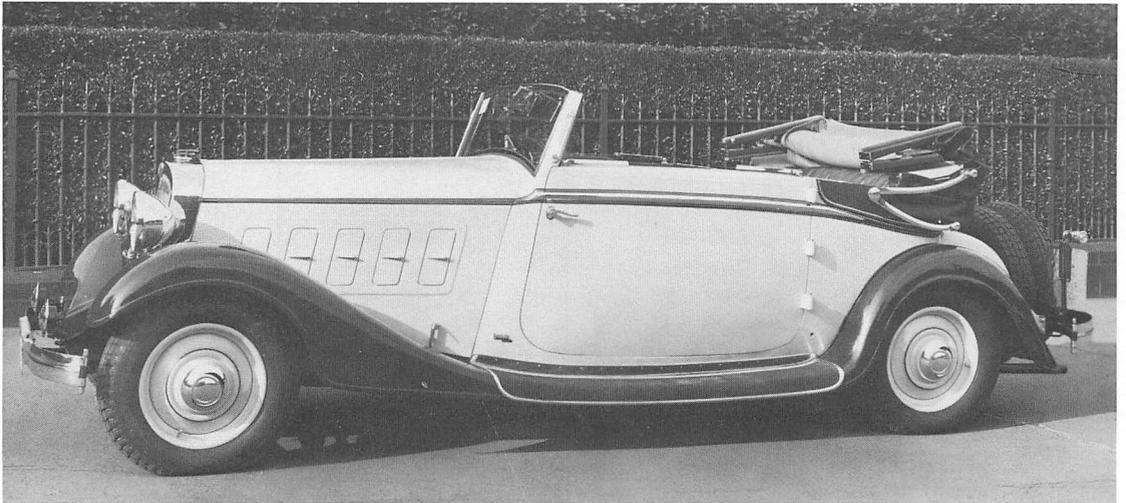
|                             | <b>Röhr 8</b><br><b>8/40 PS Typ R</b><br><b>1927 – 1928</b>          | <b>Röhr 8</b><br><b>9/50 PS Typ R</b><br><b>1928 – 1930</b>          | <b>Röhr 8</b><br><b>10/55 PS Typ RA</b><br><b>1930 – 1933</b>  |
|-----------------------------|--|--|--|
| <b>Motor</b>                |  |  |  |
| Zylinderzahl                | 8 (Reihe)  | 8 (Reihe)  | 8 (Reihe, jedoch um ca. 10° leicht V-förmig versetzt)  |
| Bohrung x Hub               | 58 x 94 mm   | 60 x 100 mm  | 63 x 100 mm  |
| Hubraum                     | 1980 ccm   | 2246 ccm   | 2496 ccm   |
| Leistung                    | 40 PS bei 3250 U/min   | 50 PS bei 3250 U/min   | 55 PS bei 3200 U/min   |
| Verdichtung                 | 1:6  | 1:5,8  | 1:5,8  |
| Vergaser                    | 1 Steigstromvergaser<br>Solex oder Zenith                            | 1 Steigstromvergaser<br>Solex oder Stromberg                         | 1 Steigstromvergaser<br>Atmos  |
| Ventile                     | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder         | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder         | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder   |
| Kurbelwellenlager           | 9  | 9  | 9  |
| Kühlung                     | Pumpe, ? Liter Wasser  | Pumpe, ? Liter Wasser  | Pumpe, 20 Liter Wasser   |
| Schmierung                  | Druckumlauf, ? Liter Öl  | Druckumlauf, ? Liter Öl  | Druckumlauf, 12 Liter Öl   |
| Batterie                    | 6 V  | 6 V  | 6 V 125 Ah   |
| <b>Kraftübertragung</b>     |  |  |  |
| Kupplung                    | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibentrockenkupplung               | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung  |
| Schaltung                   | Wagenmitte   | Wagenmitte   | Wagenmitte   |
| Getriebe                    | 3 Gang ZF HK 20  | 3 Gang Warner  | 3 Gang Warner  |
| Übersetzungen               | I. 3,00<br>II. 1,60<br>III. 1,00                                     | I. 3,20<br>II. 1,60<br>III. 1,00                                     | I. 3,039<br>II. 1, 823<br>III. 1,000<br>Auf Wunsch: 4 Gang<br>ZF-Aphon mit Freilauf<br>5,20  |
| Antriebs-Übersetzung        | 5,0  | 5,0  | 5,20   |
| <b>Fahwerk</b>              |  |  |  |
| Vorderradaufhängung         | Tiefbett-Kastenrahmen<br>mit Bodenplattform<br>achslos, 2 Querfedern | Tiefbett-Kastenrahmen<br>mit Bodenplattform<br>achslos, 2 Querfedern | Tiefbett-Kastenrahmen<br>mit Bodenplattform<br>achslos, 2 Querfedern   |
| Hinterradaufhängung         | Pendel-Schwingachse<br>Ausleger-Halbfedern<br>Zahnstange             | Pendel-Schwingachse<br>Ausleger-Halbfedern<br>Zahnstange             | Pendel-Schwingachse<br>Ausleger-Halbfedern<br>Zahnstange bzw.<br>(ab 1932) Schraube<br>Mechanisch bzw. (ab 1932)<br>Hydraulisch, 4 Räder |
| Lenkung                     |  |  | Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel  |
| Fußbremse                   | Mechanisch, 4 Räder  | Mechanisch, 4 Räder  | Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel  |
| Handbremse                  | Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel                                    | Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel                                    | Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel  |
| Schmierung                  |  |  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |  |  |  |
| Radstand                    | 3055 mm  | 3055 mm  | 3155 mm  |
| Spur vorn/hinten            | 1350/1350 mm   | 1350/1350 mm   | 1350/1350 mm   |
| Gesamtmaße                  | 4255 x 1610 x 1650 mm  | 4255 x 1610 x 1650 mm  | 4600 x 1690 x 1650 mm  |
| Räder                       | Scheiben oder Drahtspeichen  | Scheiben oder Drahtspeichen  | Scheiben oder Drahtspeichen  |
| Reifen                      | 28 x 5,00 Niederdruck  | 14 x 45 Niederdruck  | 14 x 45 Niederdruck  |
| Wendekreis                  |  |  | 11 Meter   |
| Fahrgestellgewicht          | 750 kg   | 800 kg   | 975 kg   |
| Wagengewicht                | 1030 kg  | 1080 kg  | 1400 kg  |
| Zuläss. Belastung           | 500 kg   | 500 kg   | 500 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit       | 90 km/h  | 100 km/h   | 100 km/h   |
| Verbrauch/100 km            | 14 Liter   | 14 Liter   | 15 Liter   |
| Kraftstofftank              | 47 Liter (im Motorraum)  | 47 Liter (im Motorraum)  | 60 Liter (im Motorraum)  |
| <b>Preise</b>               |  |  |  |
| Limousine 4 Türen           | RM 7 500,-   | RM 8 450,-   | RM 8 850,-   |
| Cabriolet-Limousine 4 Türen | RM 7 800,-   | RM 8 450,-   | RM 8 750,-   |
| Roadster-Cabriolet          |  | RM 8 450,-   |  |
| Cabriolet 2 Fenster         | -  | RM 10 500,-  | RM 9 500,-   |



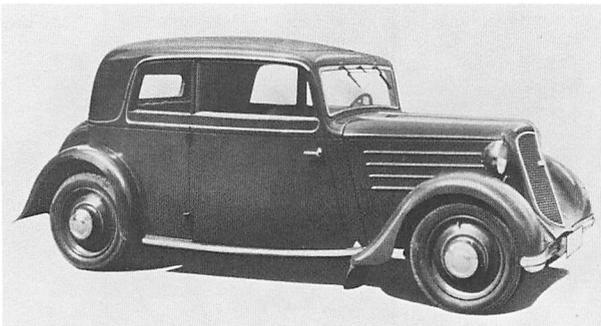
Röhr 8  
13/75 PS Typ F  
Limousine 4 Türen  
1933 – 1934



Röhr 8  
13/75 PS Typ F  
Pullman-Limousine  
1933 – 1934



Röhr 8  
13/75 PS Typ F  
Cabriolet 2 Fenster  
(Karosserie Papler)  
1933 – 1934

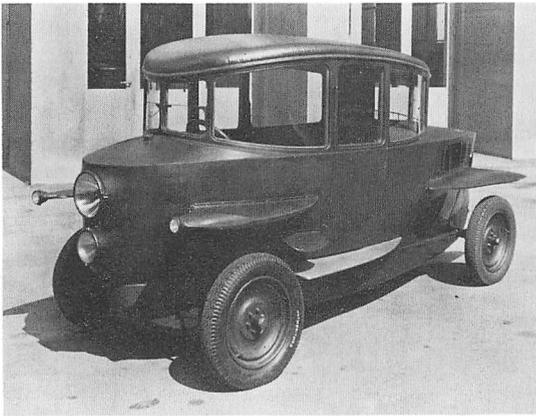


Röhr Junior  
6/30 PS (Lizenz Tatra)  
Limousine 2 Türen  
1933 – 1935

|                           | <b>Röhr 8</b><br><b>13/75 PS Typ F</b><br><b>1933 – 1934</b>   | <b>Röhr Olympier</b><br><b>13/75/100 PS Typ FK</b><br><b>1934</b>                               | <b>Röhr Junior</b><br><b>6/30 PS (Lizenz Tatra)</b><br><b>1933 – 1935</b> |
|---------------------------|--|---|---|
| <b>Motor</b>              |  |   |   |
| Zylinderzahl              | 8 (Reihe)<br>Leichtmetallblock   | 8 (Reihe)<br>Leichtmetallblock  | 4 (Boxer)   |
| Bohrung x Hub             | Nasse Zylinderbüchsen<br>69,6 x 108 mm   | Nasse Zylinderbüchsen<br>69,6 x 108 mm  | 75 x 84 mm  |
| Hubraum                   | 3287 ccm   | 3287 ccm  | 1485 ccm  |
| Leistung                  | 75 PS bei 3200 U/min   | 75 PS bei 3200 U/min<br>Mit Kompressor:<br>100 PS bei 3800 U/min                                | 30 PS bei 3500 U/min  |
| Drehmoment                | 23 mkg   | 31,5 mkg  | 7,2 mkg   |
| Verdichtung               | 1:5,6  | 1:5,6   | 1:5,4   |
| Vergaser                  | 1 Doppel-Steigstromvergaser<br>Pallas 30 DU  | Zoller-Kompressor<br>1 Doppel-Steigstromvergaser<br>Pallas 30 DU                                | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas oder Solex 30 BFL                          |
| Ventile                   | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette  | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette                                   | Hängend<br>Zentrale Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder               |
| Kurbelwellenlager         | 9  | 9   | 2   |
| Kühlung                   | Pumpe, ? Liter Wasser  | Pumpe, ? Liter Wasser   | Gebläse (Luft)  |
| Schmierung                | Druckumlauf, 8,5 Liter Öl  | Druckumlauf, 8,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 4 Liter Öl   |
| Batterie                  | 6 V 125 Ah   | 6 V 125 Ah  | 6 V 75 Ah   |
| Lichtmaschine             | 90 W   | 90 W  | 75 W  |
| <b>Kraftübertragung</b>   |  |   |   |
| Kupplung                  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                     |
| Getriebe                  | 4 Gang ZF-Aphon<br>mit abschaltbarem Freilauf  | 4 Gang ZF-Aphon<br>mit abschaltbarem Freilauf   | 4 Gang  |
| Übersetzungen             | I. 3,46            II. 4,10<br>II. 1,88           III. 2,63<br>III. 1,00          IV. 1,48<br>IV. 0,68          IV. 1,00 | I. 3,46<br>II. 1,88<br>III. 1,00<br>IV. 0,68  | I. 4,10<br>II. 2,41<br>III. 1,49<br>IV. 1,00                              |
| Antriebs-Übersetzung      | 5,2 oder 4,2            4,2  | 4,6   | 4,72  |
| <b>Fahrrahmen</b>         |  |   |   |
| Vorderradaufhängung       | Tiefbett-Kastenrahmen<br>mit Bodenplattform<br>achslos, 2 Querfedern   | Tiefbett-Kastenrahmen<br>mit Bodenplattform<br>Kurbellenker oben und unten<br>2 Federstäbe quer | Zentralrohrrahmen<br>achslos, 2 Querfedern                                |
| Hinterradaufhängung       | Pendel-Schwingachse<br>Ausleger-Halbfedern<br>Schraube   | Pendel-Schwingachse<br>Federstäbe längs<br>Schraube   | Pendel-Schwingachse<br>1 Querfeder<br>Zahnstange                          |
| Lenkung                   | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder  | Mechanisch, 4 Räder   |
| Fußbremse                 | Mechanisch, Kardanwelle  | Mechanisch, Kardanwelle   | Mechanisch, Hinterräder   |
| Handbremse                | Nippel oder Zentralschmierung  | Zentralschmierung   | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b>   |  |   |   |
| Radstand                  | 3235 mm  | 3255 mm   | 2660 mm   |
| Spur vorn/hinten          | 1400/1400 mm   | 1420/1420 mm  | 1250 1250 mm  |
| Gesamtmaße                | 4700 x 1750 x 1650 mm  | 4700 x 1750 x 1650 mm   | 3800 x 1550 x 1530 mm   |
| Räder                     | Scheiben oder Drahtspeichen  | Scheiben oder Drahtspeichen   | Scheiben  |
| Reifen                    | 1933: 15 x 45 oder 16 x 45<br>1934: 6,50–17  | 7,00–16   | 4,75–17   |
| Wendekreis                | 12,4 Meter   | 12,4 Meter  | 12 Meter  |
| Fahrgestellgewicht        | 1150 kg  | 1190 kg   | 570 kg  |
| Fahrgewicht               | 1600 bis 1700 kg   | 1640 bis 1740 kg  | 930 kg  |
| zuläss. Belastung         | 600 kg   | 600 kg  | 315 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit     | 120 km/h   | 135 km/h  | 90 km/h   |
| Verbrauch/100 km          | 17 Liter   | 22 Liter  | 10 Liter  |
| Tankraum                  | 60 Liter (im Motorraum)  | 60 Liter (im Motorraum)   | 30 Liter (im Motorraum)   |
| <b>Preise</b>             |  |   |   |
|                           | <b>1933</b>  | <b>1934</b>   | <b>1933</b>   |
| Limousine 2 Türen         | –  | –   | –   |
| abriole-Limousine 2 Türen | –  | –   | RM 2950,–   |
| Limousine 4 Türen         | RM 10850,–   | RM 9750,–   | RM 3400,–   |
| abriole-Limousine 4 Türen | RM 10800,–   | RM 9750,–   | –   |
| abriole 2 Fenster         | RM 10800,–   | RM 10500,–  | –   |
| ullmann-Limousine         | –  | RM 11400,–  | –   |
|                           |  |   | RM 4250,–   |

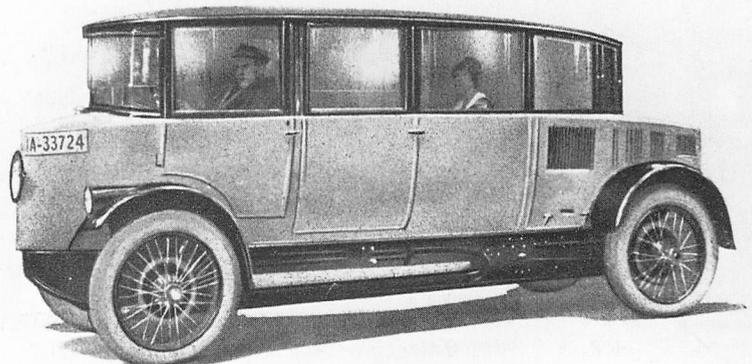
# Rumpler (1921–1925)

Dr.-Ing. Edmund Rumpler (1872–1940) machte sich als ebenso ideenreicher wie vielseitig interessierter Automobil- und Flugzeugkonstrukteur einen Namen, galt aber, ähnlich einigen anderen Prominenten dieses Metiers, als etwas schillernde, keineswegs unumstrittene Persönlichkeit. Seine wohl berühmteste Schöpfung gelang ihm mit dem Rumpler Tropfen-Auto, dem meistbestaunten Schaustück der sowieso ereignisreichen Berliner Automobil-Ausstellung 1921. Weltweites Aufsehen erregte die radikale Abkehr von den üblichen Normen des damaligen Automobilbaus. Neu waren die Anwendung der vom Flugzeugbau her bekannten Tropfenform für Karosserie und Fahrgestell, der Einbau des Motors vor der Hinterachse, die Ausführung der Hinterachse als Pendel-Schwingachse, der Sechszylinder-Fächermotor in platzsparender W-Form, der Fahrersitz weit vorn in Wagenmitte, die erstmalige Verwendung gebogenen Glases für die Frontscheibe und weitere, bis dahin ungewöhnliche Einzelheiten. In der Praxis freilich irritierte das Tropfen-Auto durch schlimme Mängel. Der Fächermotor erwies sich als untauglich, die Fahreigenschaften waren miserabel, die Lenkung schwergängig, und die Karosserie bot keinerlei Möglichkeit, Gepäck mitzunehmen, obwohl das Auto ausdrücklich aus Reisewagen gepriesen worden war. Rumpler versuchte, durch unzählige Änderungen sein Tropfen-Auto gebrauchstüchtig zu machen. Erreicht wurde damit kein wesentlicher Fortschritt, sondern durch vielerlei Zugeständnisse und Kompromisse bloß eine Verstümmelung des einst so genial anmutenden Konzepts bis fast zur Unkenntlichkeit. Das Wunderding war und blieb kaum verkäuflich, zumal es auch sehr viel Geld kostete. Es hat vom Rumpler Tropfen-Auto drei Modellreihen gegeben, nicht zwei, wie es bisher die Autoliteratur einhellig behauptet. Gebaut wurden von allen drei Ausführungen hauptsächlich Limousinen, jeweils vereinzelt aber auch offene Tourenwagen. Von den beiden ersten Reihen mit



Dieses ist eines der ersten Exemplare des Rumpler Tropfen-Autos von 1921, das im Deutschen Museum (München) steht. Hier sieht man, wie sich Rumpler die ideale Tropfen-Form für ein Automobil vorstellte. (Die Räder und Reifen des Museumswagens entsprechen nicht dem Original).

Nach Jahren des Experimentierens und Änderns wurde das Rumpler Tropfen-Auto weder origineller noch besser oder schöner, sondern ein ziemlich fauler Kompromiß zwischen den Vorstellungen des Konstrukteurs und den echten oder vermeintlichen Wünschen des Publikums. Die Autos blieben fast unverkäuflich, wie sie es von Anfang an waren. Als Kraftdroschken wurden sie schließlich in Berlin verbraucht.

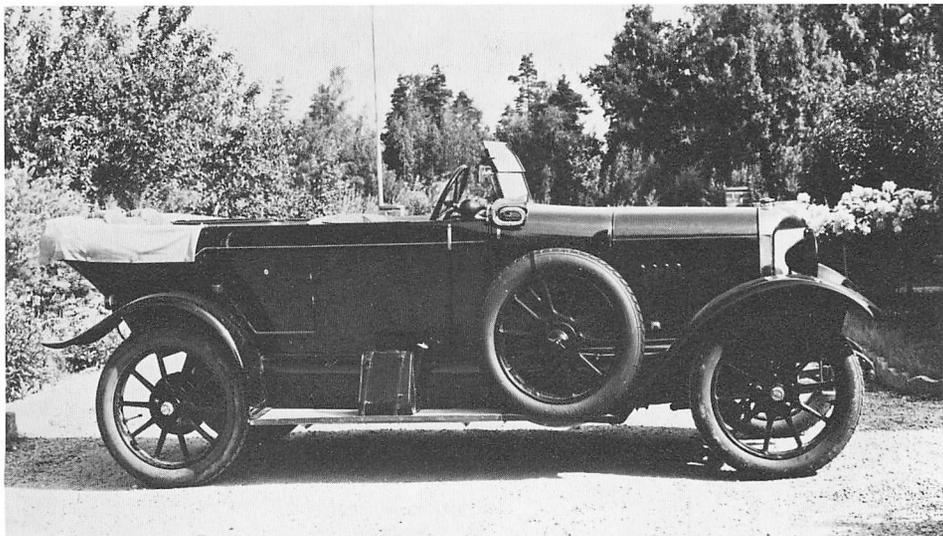


|                         | <b>Rumpler Tropfen-Auto<br/>10/30 PS<br/>1921 – 1922</b>                              | <b>Rumpler Tropfen-Auto<br/>10/30 PS<br/>1922 – 1923</b> | <b>Rumpler-Tropfen-Auto<br/>10/50 PS<br/>1924 – 1925</b>                           |
|-------------------------|---|--|--|
| <b>Motor</b>            | Siemens (Konstruktion Rumpler)<br>W-6 (Fächermotor, 3 x 2 Zylinder in 2 x 60°-W-Form) |  | Benz   |
| Zylinderzahl            | 70 x 100 mm   | 74 x 100 mm  | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 2310 ccm  | 2580 ccm   | 80 x 130 mm  |
| Hubraum                 | 35 PS bei 2000 U/min  | 35 PS bei 2000 U/min                                     | 2610 ccm   |
| Leistung                | 1 Pallas<br>Hängend   |  | 50 PS bei 2400 U/min   |
| Vergaser                | 2 zentrale Nockenwellen<br>Antrieb durch Stirnräder                                   |  | 1 Pallas oder Zenith<br>Hängend  |
| Ventile                 | 2   |  | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Kette                                       |
| Kurbelwellenlager       | Pumpe (Wasser)<br>Druckumlauf   |  | 3  |
| Kühlung                 | Magnetzündler   |  | Pumpe (Wasser)   |
| Schmierung              | 12 V  |  | Druckumlauf  |
| Zündung                 |   |  | Magnetzündler  |
| Batterie                |   |  | 12 V   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Hecktrieblock. Motor und<br>Getriebe vor Hinterachse                                  |  | Hecktrieblock. Motor und<br>Getriebe vor Hinterachse                               |
| Kupplung                | Stahlmellen im Ölbad  |  | Stahlmellen im Ölbad   |
| Schaltung               | Schalthebel innen rechts  |  | Schalthebel innen rechts   |
| Getriebe                | 3 Gang  |  | 3 Gang   |
| Übersetzungen           | I. 3,40   |  | I. 3,57  |
|                         | II. 1,62  |  | II. 2,20   |
|                         | III. 1,00   |  | III. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,00  |  | 4,00   |
| <b>Fahrwerk</b>         | Rahmen als tropfenförmige Stahlblech-Wanne<br>starr, Ausleger-Halbfedern              |  |  |
| Vorderradaufhängung     | Pendel-Schwingachse, schräg angeordnete Ausleger-Halbfedern                           |  |  |
| Hinterradaufhängung     | Schraubenspindel, Fahrzeugmitte<br>Mechanisch, Getriebe                               |  | Schraubenspindel, links<br>1924: Mechanisch, Getriebe<br>1925: Mechanisch, 4 Räder |
| Lenkung                 | Mechanisch, Hinterräder   |  | Mechanisch, Hinterräder  |
| Fußbremse               | Nippel  |  | Nippel   |
| Handbremse              |   |  |  |
| Schmierung              |   |  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |  |
| Radstand                | 2900 mm   | 3360 mm  | 3340 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1450/1350 mm  | 1350/1350 mm   | 1350/1300 mm   |
| Gesamtmaße              | 4550 x 1600 x 1950 mm   | 4950 x 1600 x 1900 mm                                    | 4950 x 1600 x 1920 mm  |
| Räder                   | Scheiben oder Drahtspeichen   |  | Drahtspeichen  |
| Reifen                  | 820 x 135 mm Hochdruck  | 820 x 120 mm Hochdruck                                   | 820 x 135 mm Hochdruck   |
| Fahrgestellgewicht      | 1030 kg   | 1050 kg  | 1060 kg  |
| Wagengewicht            | Limousine 1400 kg   | Limousine 1500 kg  | Limousine 1750 kg  |
| Zuläss. Belastung       | 600 kg  | 600 kg   | 600 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 95 km/h   | 105 km/h   | 115 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 20 Liter  | 20 Liter   | 15 Liter   |
| <b>Preis</b>            |   |  | Limousine RM 17 000,-  |

Fächermotor dürften schätzungsweise 20 Exemplare in Einzel fertigung entstanden sein. Vom dritten Modell, das laut Ankündigung des Werks in großer Serie aufgelegt werden sollte, wurden 100 Fahrgestelle gebaut, davon aber nur ungefähr 80 mit Karosserien versehen. Da diese Wagen wiederum nur ganz wenige Abnehmer fanden, ereilte die meisten das damals übliche Schicksal unverkäuflicher Automobile: Sie liefen schließlich als Kraftdroschken in Berlin. Die übriggebliebenen Fahrgestelle wurden verschrottet. – In völliger Abkehr von seinem bisherigen Konzept erstellte Rumpler nun einen Wagen mit Vorderradantrieb, indem er den zuletzt verwendeten 10/50 PS Benz-Motor in umgekehrter Richtung in einen Leichtmetallrahmen setzte. Für den Oberbau begnügte er sich mit Karosserien der damals üblichen Gestalt, was also auch den Verzicht auf jegliche Tropfenform bedeutete. Dieser Front-Wagen ging nicht in Serie. Rumpler verkaufte 1926 seine über Berlin verteilten Betriebsstätten an die Udet-Flugzeugwerke. Seine Geldgeber verloren bei dem fünfjährigen Automobil-Experiment viele Millionen Goldmark.

# Selve (1919–1929)

Unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg kaufte Dr.-Ing. e. h. Walter von Selve die ehemaligen Norddeutschen Automobilwerke in Hameln/Weser, die früher den Sperber Kleinwagen gebaut hatten. Die nunmehrigen Selve Automobilwerke GmbH. (AG. ab 1922) wurden als selbständiges Unternehmen in den einst von Geheimrat Gustav Selve aufgebauten Konzern eingliedert. Die schon dazugehörige Motorenfabrik Basse & Selve in Altena/Westfalen lieferte die Motoren, welche übrigens als Einbauaggregate auch anderen Marken zur Verfügung standen. Die Selve-Wagen erlangten bald einen guten Ruf, den sie der speziellen Fürsorge des Firmengründers verdankten, aber auch jenen namhaften Konstrukteuren, die er

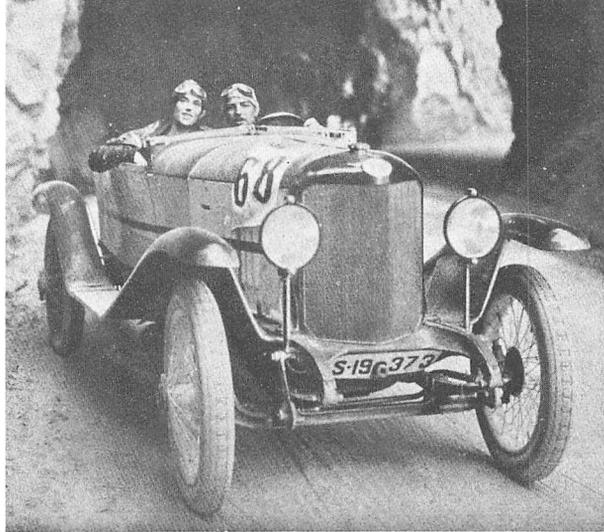


|                       | <b>Selve 6/20 PS</b><br>1919 – 1921<br><b>Selve 6/24 PS</b><br>1921 – 1923 | <b>Selve 8/30 PS</b><br>1920 – 1921<br><b>Selve 8/32 PS</b><br>1922 – 1925 | <b>Selve 8/40 PS Sport</b><br>1923 – 1925 |
|-----------------------|--|--|---|
| Motor                 | Basse & Selve  | Basse & Selve  | Basse & Selve                             |
| Zylinderzahl          | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)                                 |
| Bohrung x Hub         | 70,7 x 100 mm  | 81,5 x 100 mm  | 77,8 x 110 mm                             |
| Hubraum               | 1570 ccm   | 2086 ccm   | 2091 ccm                                  |
| Leistung              | 24 PS bei 3000 U/min   | 32 PS bei 3000 U/min   | 40 PS bei 2500 U/min                      |
| Ventile               | Seitlich stehend   | Seitlich stehend   | E stehend, A hängend                      |
| Getriebe              | 4 Gang   | 4 Gang   | 4 Gang                                    |
| Schaltung             | Innen rechts   | Innen rechts   | Mitte                                     |
| Lenkung               | Rechts   | Rechts   | Links                                     |
| Fußbremse             | Mechanisch, Kardanwelle  | Mechanisch, Kardanwelle  | Mechanisch, Kardanwelle                   |
| Handbremse            | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder  | Mechanisch, Hinterräder                   |
| Radstand              | 3000 mm  | 3100 mm  | 3100 mm                                   |
| Spur                  | 1300 mm  | 1300 mm  | 1350 mm                                   |
| Gesamtmaße            | 4100 x 1600 x 1600 mm<br>(Tourenwagen offen)                               | 4300 x 1600 x 1600 mm<br>(Tourenwagen offen)                               | 820 x 125 mm                              |
| Reifen                | 765 x 105 mm   | 820 x 120 mm   | 820 x 125 mm                              |
| Wagengewicht          | Tourenwagen 1250 kg  | Tourenwagen 1350 kg  | Tourenwagen 1300 kg                       |
| Höchstgeschwindigkeit | 70 km/h  | 90 km/h  | 100 km/h                                  |
| Verbrauch/100 km      | 11 Liter   | 12 Liter   | 12 Liter                                  |
| Preis                 |  |  |   |

einsetzte. Das war vor allem bis 1924 Direktor Ernst Lehmann (früher Chefkonstrukteur der belgischen Metallurgique-Werke), dann, wenn auch schon mit weniger Erfolg, Direktor Carl Slevogt (früher Apollo) und schließlich ab 1928 Direktor Paul Henze, der schon bei Selve wie ein paar Jahre später ebenso bei NAG noch mit einem großen Fronttriebwagen experimentierte, als sich schon längst das Ende der Geschichte abzeichnete. Selve stellte 1929 die Automobilproduktion ein, die unrentabel geworden war, seit man mehr und mehr vom erschwinglichen Mittelwagen zum luxusbetonen Großwagen überging. Die Selve Automobilwerke AG. existierten noch eine Zeitlang weiter, ab 1932 unter anderem Namen, bis sie 1934 in Konkurs gingen. In den 10 Jahren ihres Bestehens hat die 700 Mann-Fabrik wohl ungefähr 3000 Automobile gebaut. (Bei der wesentlich größeren Motorenfabrik Basse & Selve, die 1932 schließen mußte, arbeiteten über 2000 Leute.)



Das Bild zeigt den vermutlich einzigen noch erhaltenen Selve. Es ist ein 6/24 PS Selve Tourenwagen Modell 1919/20. Er gehört Herrn Herman Eriksson in Västerås/Schweden. Offenbar befindet sich das Auto noch in bestem Zustand.



8/40 PS Selve Sportwagen 1924

| Selve 9/36 PS<br>1926 – 1927   | Selve 11/45 PS<br>1927   | Selve 12/50 PS<br>1928   | Selve Selecta<br>1929  |
|--|--|--|--|
| <p>Basse &amp; Selve<br/>4 (Reihe)<br/>82,5 x 110 mm<br/>2360 ccm<br/>36 PS bei 2800 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>3 Gang<br/>Mitte<br/>Rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>3250 mm<br/>1340 mm<br/>4500 x 1600 x 1600 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>775 x 145 Niederdruck<br/>Tourenwagen 1270 kg<br/>83 km/h<br/>12 Liter</p> | <p>Basse &amp; Selve<br/>6 (Reihe)<br/>71 x 120 mm<br/>2850 ccm<br/>45 PS bei 2800 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>3 Gang<br/>Mitte<br/>Rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>3250 mm<br/>1340 mm<br/>4500 x 1600 x 1600 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>30 x 5,77 Niederdruck<br/>Limousine 1400 kg<br/>90 km/h<br/>14 Liter</p> | <p>Basse &amp; Selve<br/>6 (Reihe)<br/>74 x 120 mm<br/>3096 (Steuer 3080) ccm<br/>50 PS bei 3000 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>3 Gang<br/>Mitte<br/>Rechts oder links<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Kardanwelle<br/>3250 mm<br/>1360/1350 mm<br/>4500 x 1700 x 1900 mm<br/>(Limousine)<br/>30 x 5,77 Niederdruck<br/>Limousine 1600 kg<br/>90 km/h<br/>16 Liter<br/>Tourenwagen 6 Sitze<br/>RM 8950,-<br/>Pullman-Limousine<br/>RM 9950,-</p> | <p>Basse &amp; Selve<br/>6 (Reihe)<br/>74 x 120 mm<br/>3096 (Steuer 3080) ccm<br/>50 PS bei 3000 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>3 Gang<br/>Mitte<br/>Links oder rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>3450 mm<br/>1420/1420 mm<br/>5100 x 1800 x 1850 mm<br/>(Limousine)<br/>32 x 6,00 Niederdruck<br/>Pullman-Limousine 1600 kg<br/>90 km/h<br/>16 Liter<br/>Pullman-Limousine<br/>RM 11 500,-</p> |

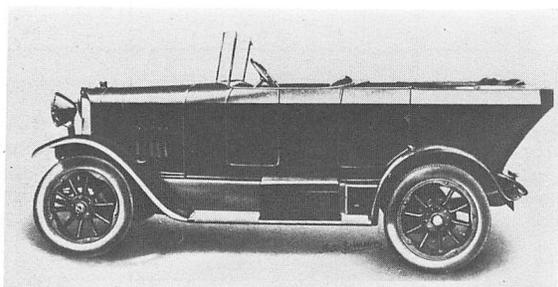
# Auto Simson (bis 1924) Simson-Supra (1924–1934)

Die auf das Jahr 1741 zurückgehende und 1856 von den Gebrüdern Simson übernommene Waffenfabrik in Suhl/Thüringen begann 1911 mit dem Automobilbau als weiterem Fertigungszweig des Unternehmens. Die Wagen, die »Auto Simson« hießen, führten sich gut ein. Da während des ersten Weltkriegs die Waffenherstellung Vorrang hatte, wurde der Automobilbau ausgesetzt, aber 1919 sofort wieder aufgenommen. Zunächst genügte die Weiterführung der modernisierten Vorkriegstypen. 1922 kam Oberingenieur Paul Henze, Gründer der belgischen Imperia-Werke und Konstrukteur des vielbeachteten Steiger-Wagens, als Technischer Direktor der Automobil-Abteilung zu Simson. Er brachte im Sommer 1924 den Simson-Supra heraus, einen Hochleistungs-Sportwagen, dessen Zweiliter-Vierzylindermotor 16 Ventile besaß. Eine technisch weniger aufwendige Ausführung mit immer noch 8/40 PS Leistung folgte, ebenso ein entsprechender Wagen mit Sechszylindermotor. Letzterer wurde mit weiteren konstruktiven Vereinfachungen zum Typ R entwickelt, der sich jahrelang als robustes, leistungsfähiges und sehr kultiviertes Fahrzeug behauptete. Alle diese schönen Autos wurden aber nur in ziemlich kleinen Serien gefertigt, denn die Automobil-Abteilung von Simson & Co. hatte innerhalb der Waffenfabrik nur untergeordnete Bedeutung.

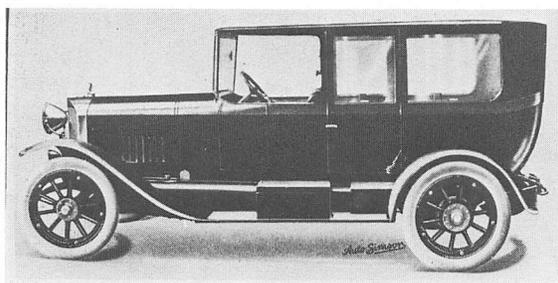
## Produktion

|  |             |                |
|--|-------------|----------------|
| Simson-Supra 4 Zylinder-Typen So und S     | 1924 – 1929 | etwa 750 Wagen |
| Simson-Supra 6 Zylinder-Typen J, R. und RJ | 1925 – 1934 | etwa 750 Wagen |
| Simson-Supra 8 Zylinder-Typ A              | 1931 – 1934 | etwa 20 Wagen  |

1934 wurden die letzten 12 Simson-Supra ausgeliefert. Die Nationalsozialisten enteigneten 1935 die Familie Simson und gliederten später die Suhler Waffenfabrik in den Konzern der Wilhelm-Gustloff-Werke ein. Heute baut der VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann in Suhl Motorräder mit dem Markennamen Simson.

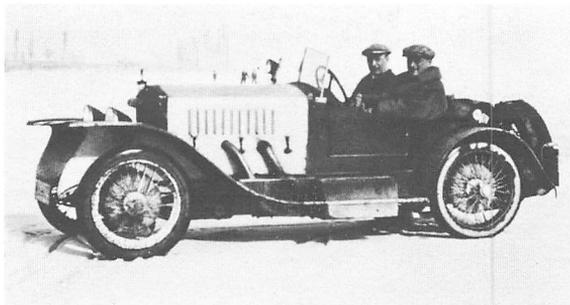


Auto-Simson 6/32 PS  
Typ Bo  
Tourenwagen 1921/22

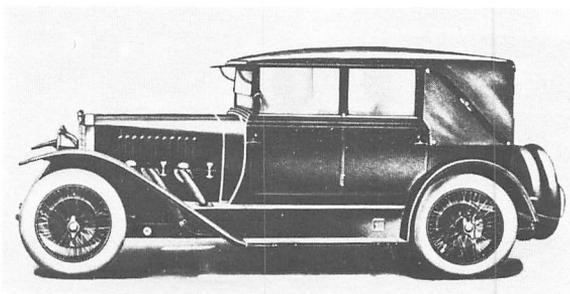


Auto-Simson 14/45 PS  
Typ D  
Limousine 1922

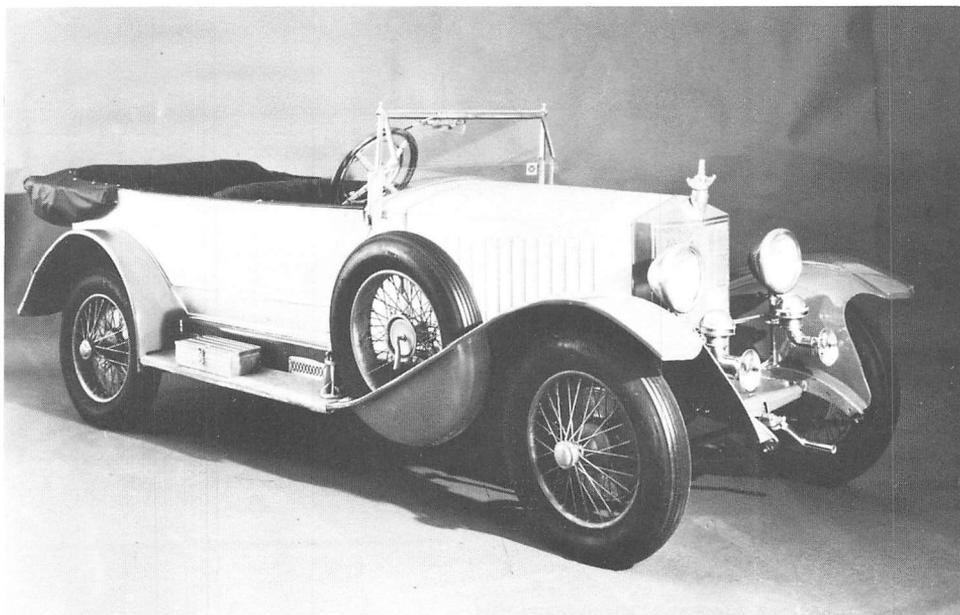
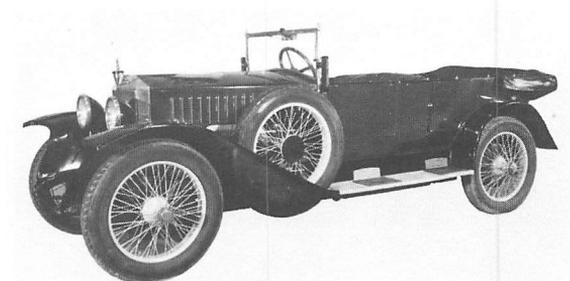
Simson-Supra Typ S Sportwagen 8/50 PS 1924 – 1926. Karl Kappler errang mit diesem Modell in den Jahren 1925 bis 1928 Sporterfolge. Aufsehen erregte Freiherr Koenig-Fachsenfeld (im Bild), als er im Februar 1929 von der Insel Reichenau nach Gaienhofen 7 km weit über den zugefrorenen Bodensee fuhr.

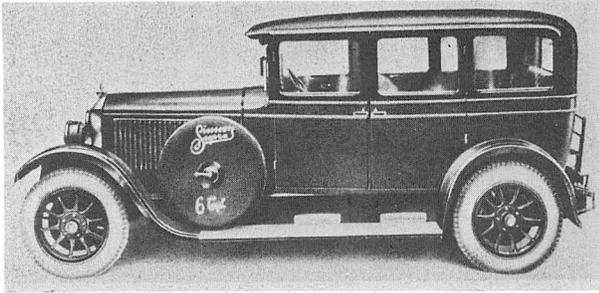


8/40 PS Simson-Supra Cabriolet 1924/25

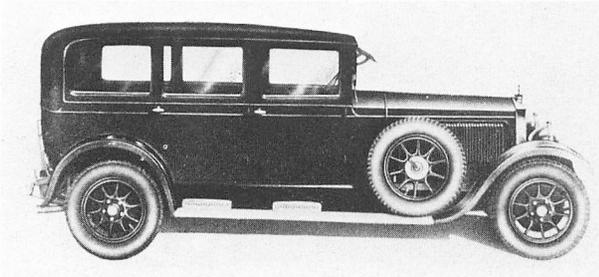


8/40 PS Simson-Supra Typ So Tourenwagen 1925. Der im Bild rechts abgebildete Wagen steht im Verkehrsmuseum Dresden, der nahezu gleiche Wagen auf dem unteren Bild gehört dem Automobil-Museum Bad Oeynhausen. Vermutlich sind das die beiden einzigen noch erhaltenen Exemplare der Marke Simson-Supra.

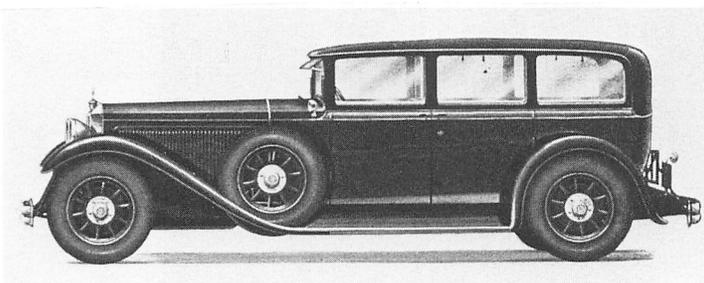
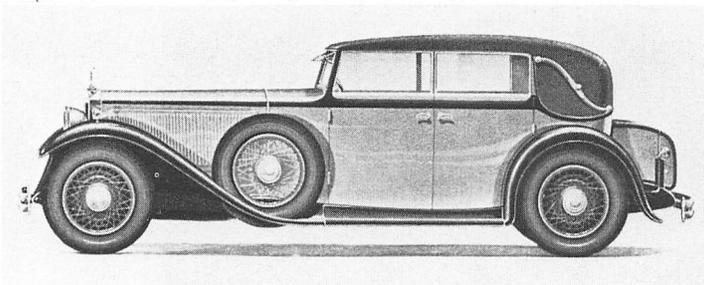
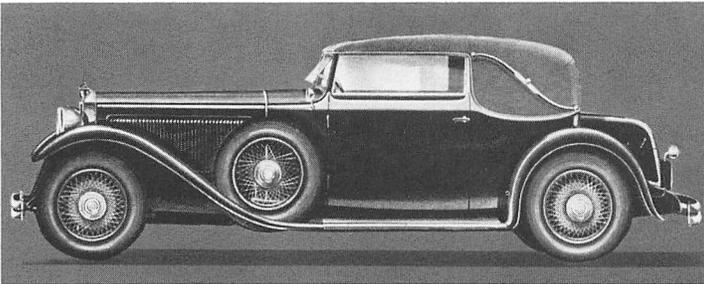




12/60 PS Simson-Supra Limousine 1928



12/60 PS Simson-Supra Pullman-Limousine 1930



13/70 PS Sechszylinder- bzw. 18/90 PS Achtzylinder Simson-Supra 1931

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Ventile  
Getriebe (Schaltung)  
Radstand  
Spur  
Gesamtmaße

Wagengewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km

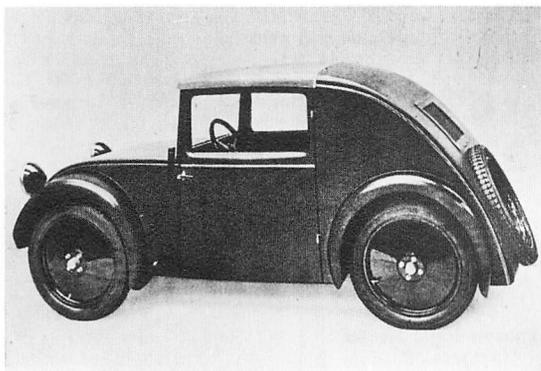
Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Ventile  
Getriebe (Schaltung)  
Lenkung  
Fußbremse  
Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Reifen  
Wagengewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Preis

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Ventile  
Getriebe (Schaltung)  
Lenkung  
Fußbremse  
Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Reifen  
Wagengewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Preis

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p><b>Auto Simson 6/32 PS</b><br/><b>Typ Bo</b><br/><b>1919 – 1924</b></p>   | <p><b>Auto Simson 10/40 PS</b><br/><b>Typ Co</b><br/><b>1919 – 1924</b></p>  | <p><b>Auto Simson 14/45 PS</b><br/><b>Typ D</b><br/><b>1919 – 1923</b></p>   | <p><b>Auto Simson 14/65 PS</b><br/><b>Typ F</b><br/><b>1923 – 1924</b></p>   |
| <p>4 (Reihe)<br/>70 x 102 mm<br/>1570 ccm<br/>22 PS bei 1800 U/min<br/>E hängend, A stehend<br/>4 Gang (außen rechts)<br/>2650 mm<br/>1250 mm<br/>4000 x 1550 x 1450 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>Tourenwagen 950 kg<br/>65 km/h<br/>8 Liter</p>   | <p>4 (Reihe)<br/>80 x 130 mm<br/>1613 ccm<br/>40 PS bei 1900 U/min<br/>E hängend, A stehend<br/>4 Gang (außen rechts)<br/>3150 mm<br/>1350 mm<br/>4500 x 1650 x 1600 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>Tourenwagen 1250 kg<br/>80 km/h<br/>12 Liter</p> | <p>4 (Reihe)<br/>90 x 140 mm<br/>3538 ccm<br/>45 PS bei 1900 U/min<br/>E hängend, A stehend<br/>4 Gang (außen rechts)<br/>3150 mm<br/>1350 mm<br/>4500 x 1700 x 1650 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>Tourenwagen 1400 kg<br/>90 km/h<br/>16 Liter</p>   | <p>4 (Reihe)<br/>85 x 160 mm<br/>3613 ccm<br/>65 PS bei 2000 U/min<br/>Hängend (OHV)<br/>4 Gang<br/>3500 mm<br/><br/>100 km/h<br/>17 Liter</p>   |
| <p><b>Simson-Supra Typ S</b><br/><b>8/50 PS</b><br/><b>1924 – 1926</b></p>   |  | <p><b>Simson-Supra Typ So</b><br/><b>8/40 PS</b><br/><b>1925 – 1929</b></p>  | <p><b>Simson-Supra Typ J</b><br/><b>12/60 PS</b><br/><b>1925 – 1926</b></p>  |
| <p>4 (Reihe)<br/>70 x 128 mm<br/>1970 (Steuer 1956) ccm<br/>50 PS bei 4000 U/min (Sport 60 bis 80 PS)<br/>16 Ventile V-förmig schräg hängend, 2 OHC, Königswelle<br/>4 Gang (Mitte)<br/>Rechts<br/>Seilzug, 4 Räder<br/>3000 (Zweisitzer 2600, Sport 2350) mm<br/>1320/1300 mm<br/>Tourenwagen offen 4200 x 1660 x 1550 mm<br/>705 x 105 Hochdruck<br/>Tourenwagen 1250 kg<br/>120 (Sport über 140) km/h<br/>12 (Sport 14) Liter</p> |  | <p>4 (Reihe)<br/>70 x 128 mm<br/>1970 (Steuer 1956) ccm<br/>40 PS bei 3000 U/min<br/>Hängend, 1 OHC, Königswelle<br/>4 Gang (Mitte)<br/>Rechts<br/>Seilzug, 4 Räder<br/>3000 mm<br/>1320/1300 mm<br/>4200 x 1660 x 1550 mm<br/>705 x 105 Hochdruck<br/>Tourenwagen 1250 kg<br/>100 km/h<br/>11 Liter<br/>Tourenwagen RM 9200,-</p> | <p>6 (Reihe)<br/>72 x 128 mm<br/>3120 ccm<br/>60 PS bei 2800 U/min<br/>Hängend, 1 OHC, Königswelle<br/>4 Gang (Mitte)<br/>Rechts<br/>Seilzug, 4 Räder<br/>3500 mm<br/>1420/1400 mm<br/><br/>820 x 120 Hochdruck<br/>Tourenwagen 1550 kg<br/>95 km/h<br/>14 Liter</p> |
| <p><b>Simson-Supra Typ R</b><br/><b>12/60 PS</b><br/><b>1926 – 1928</b></p>  | <p><b>Simson-Supra Typ R</b><br/><b>12/60 PS</b><br/><b>1928 – 1931</b></p>  | <p><b>Simson-Supra Typ RJ</b><br/><b>13/70 PS</b><br/><b>1931 – 1934</b></p>   | <p><b>Simson-Supra Typ A</b><br/><b>18/90 PS</b><br/><b>1931 – 1934</b></p>  |
| <p>6 (Reihe)<br/>76 x 115 mm<br/>3130 (Steuer 3108) ccm<br/>60 PS bei 2800 U/min<br/>Hängend (OHV)<br/>4 Gang (Mitte)<br/>Rechts<br/>Seilzug, 4 Räder<br/>3500 mm<br/>1420/1400 mm<br/>4700 x 1750 x 1900 mm<br/>33 x 6,20 Niederdruck<br/>Tourenwagen 1550 kg<br/>95 km/h<br/>16 Liter</p>  |  | <p>6 (Reihe)<br/>79,5 x 115 mm<br/>3358 ccm<br/>70 PS bei 2900 U/min<br/>Hängend (OHV)<br/>4 Gang (Mitte)<br/>Links<br/>Seilzug/Saugluft, 4 Räder<br/>3500 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4700 x 1840 x 1900 mm<br/>6,00–20<br/>Limousine 2000 kg<br/>95 km/h<br/>17 Liter<br/>Pullman-Limousine RM 9800,-</p>                            |  |
| <p>Links<br/>Seilzug/Saugluft, 4 Räder<br/>3500 mm<br/>1420/1400 mm<br/>4700 x 1750 x 1900 mm<br/>32 x 6,00 oder 6,00–20<br/>Limousine 1800 kg<br/>95 km/h<br/>16 Liter<br/>Pullman-Limousine RM 11 500,-</p>  |  | <p>8 (Reihe)<br/>79,5 x 120 mm<br/>4673 ccm<br/>90 PS bei 3000 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang (Mitte)<br/>Links<br/>Seilzug/Saugluft, 4 Räder<br/>3550 mm<br/>1460 x 1420 mm<br/>4750 x 1840 x 1900 mm<br/>6,50–20<br/>Limousine 2050 kg<br/>120 km/h<br/>21 Liter<br/>Pullman-Limousine RM 14 800,-</p>                    |  |

# Standard (1933–1935)

Wilhelm Gutbrod, Hersteller der wegen ihrer Solidität geschätzten Standard-Motorräder, brachte zur Berliner Automobil-Ausstellung 1933 sein erstes Kleinautomobil heraus. Es war der Standard Superior, eine Zweisitzer-Limousine mit Fließheck (»Stromlinienform«), Zentralrohrrahmen, Vollschwingachsen und Heckmotor. Die Konstruktion stammte von Dipl.-Ing. Josef Ganz, dem scharfzüngigen, aber auch sehr umstrittenen einstigen Herausgeber der »Motor-Kritik«. Der Standard Superior gehörte zu den bestgelungenen unter den vielen damaligen Kleinwagen. Er bot eine technisch einigermaßen überzeugende Lösung, sah nett aus und fand allgemein wohlwollende Beachtung. Im Preis freilich hielt er zu wenig Abstand von Opel und DKW. Vor allem aber blieb der Verkaufserfolg deshalb gering, weil gerade, als der Standard Superior erschien, die Zeit der ärgsten wirtschaftlichen Not überstanden war. Vom Modell 1933, der ersten Ausführung mit 2 Seitenfenstern, wurden nur 360 Exemplare gebaut. Vom Modell 1934/35, gekennzeichnet durch eine weichere Form, 4 Seitenfenster und ein Kinderbänkchen, wird wohl eine Stückzahl ähnlicher Größenordnung zustande gekommen sein. Aufgegeben hat man den Standard Superior, um die ohnehin beschränkte Produktionskapazität für einen nach dem gleichen Konzept entwickelten Kleinlieferwagen auszunützen, der sich bis 1938 leichter und lohnender verkaufen ließ. Die Standard Fahrzeugfabrik GmbH. war 1926 von Wilhelm Gutbrod (1890–1948) in Ludwigsburg gegründet worden. 1933 zog sie in den Stuttgarter Vorort Feuerbach und 1937 nach Plochingen am Neckar um. 1938 wurde die Firma in Gutbrod Motorenbau GmbH. umbenannt. Sie baute auch nach dem Krieg wieder Transporter und von 1950 bis 1954 den Gutbrod Superior.



Standard Superior Modell 1933



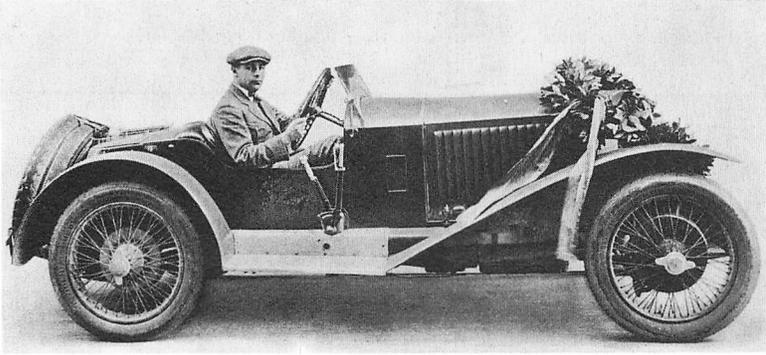
Standard Superior Modell 1934/35

# Steiger (1920–1926)

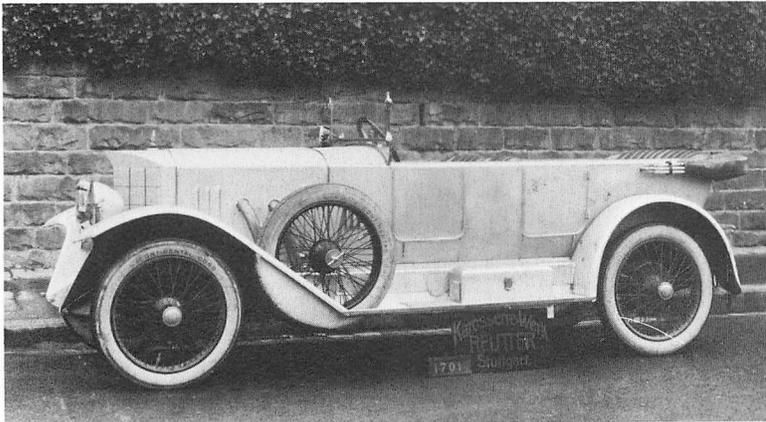
Der gebürtige Schweizer Walter Steiger gründete 1914 in Burgrieden bei Laupheim (etwa 20 km nördlich von Ulm) eine kleine Maschinenfabrik, die während des ersten Weltkrieges Flugzeuge und Flugmotoren instandsetzte. Walter Steiger und sein Betriebsleiter, der in der Fachwelt schon damals bekannte Konstrukteur Paul Henze, nahmen sich vor, nach dem Krieg Automobile herzustellen. Ab 1917 beschäftigte sich Henze mit dem Entwurf eines Wagens, der besonders modern und leistungsfähig sein sollte. Noch im Krieg wurden Versuchsfahrzeuge erprobt, so daß bereits Mitte 1920 die ersten Käufer beliefert werden konnten. Es war der 10/50 PS Steiger, das wichtigste Modell, solange es die Marke gab. In den ersten Nachkriegsjahren konnte er den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, der fortschrittlichste deutsche Serienwagen zu sein. 1921 richtete sich Steiger einen eigenen Karosseriebau ein,

|                         | Standard Superior 400<br>1933 – 1935   | Standard Superior 500<br>1933 – 1935   |
|-------------------------|--|--|
| <b>Motor</b>            | Standard<br>2 (Zweitakt)<br>60 x 70 mm<br>396 ccm<br>12 PS bei 3600 U/min<br>1 : 6,2 | Standard<br>2 (Zweitakt)<br>67 x 70 mm<br>494 ccm<br>16 PS bei 3600 U/min<br>1 : 6,2 |
| Zylinderzahl            |  |  |
| Bohrung x Hub           |  |  |
| Hubraum                 |  |  |
| Leistung                |  |  |
| Verdichtung             |  |  |
| Vergaser                |  | 1 Zenith 26 VEHG   |
| Ventile                 |  | Ohne   |
| Kurbelwellenlager       |  | 3  |
| Kühlung                 |  | Thermosyphon, 8 Liter Wasser   |
| Schmierung              |  | Zweitakt-Gemisch 1 : 25  |
| Batterie                |  | 6 V 60 Ah (hinten im Motorraum)  |
| Anlasser                |  | Dynastart  |
| <b>Kraftübertragung</b> |  | Hecktriebblock, kein Differential<br>Motor und Getriebe vor der Hinterachse          |
| Kupplung                |  | Mehrscheibentrockenkupplung  |
| Schaltung               |  | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                |  | 4 Gang   |
| Synchronisierung        |  | Ohne   |
| Übersetzungen           |  | I. 3,50<br>II. 2,35<br>III. 1,53<br>IV. 1,00<br>6,00                                 |
| Antriebs-Übersetzung    |  |  |
| <b>Fahrwerk</b>         |  | Zentralrohrrahmen<br>Sperrholz-Karosserie mit Kunstlederbezug                        |
| Vorderradaufhängung     |  | 2 Querfedern   |
| Hinterradaufhängung     |  | Pendelachse, 2 Querfedern  |
| Lenkung                 |  | Zahnstange   |
| Fußbremse               |  | Mechanisch, Innenbacken, Hinterräder   |
| Handbremse              |  | Mechanisch, Außenband, Hinterräder   |
| Schmierung              |  | Nippel   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |
| Radstand                |  | 2000 mm  |
| Spur vorn/hinten        |  | 1050/950 mm  |
| Gesamtmaße              |  | 3300 x 1400 x 1450 mm  |
| Räder                   |  | Scheiben   |
| Reifen                  |  | 3,00 oder 3,50–19 Ballon   |
| Wagengewicht            |  | 490 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 70 km/h  | 80 km/h  |
| Verbrauch/100 km/h      | 7 Liter Gemisch  | 8 Liter Gemisch  |
| Kraftstofftank          |  | 18 Liter (hinten im Motorraum)   |
| <b>Preis</b>            |  | Limousine 2 Sitze RM 1590,-  |

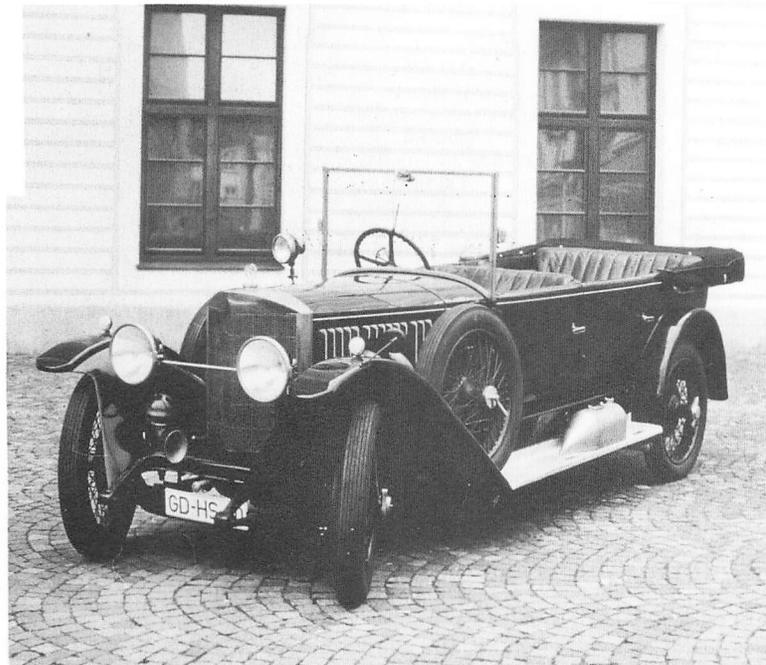
um fortan den speziellen Wünschen seiner Kunden weitgehend entsprechen zu können. Leiter des Karosseriebaus wurde Hans Neuer, der dem Steiger-Wagen sein unverwechselbar markantes Aussehen gab. Leider besaß Walter Steiger wenig kaufmännisches Geschick, so daß trotz durchaus guten Geschäftsganges sein Unternehmen, das zeitweise über 500 Leute beschäftigt hatte, 1926 in Konkurs ging. Insgesamt mögen an die 2000 Steiger-Wagen gebaut worden sein. Obwohl sie überwiegend Kennern und Liebhabern gehört hatten, blieb erstaunlicherweise nur ein einziges Exemplar bis heute erhalten. Wer Steiger-Wagen noch im normalen Alltag erlebte, der wird die spitze Kühler Nase und das faszinierende Motorpfeifen beim Gaswegnehmen gewiß nicht vergessen. Walter Steiger ging nach dem Konkurs seiner Firma zu Martini in der Schweiz, wo er einen Wagen mit 90 PS Sechszylindermotor konstruierte, der bis 1930 mit bescheidenem Erfolg angeboten wurde. Der Martini-Steiger, wie er hieß, war sicherlich ein gutes und braves Auto, doch fehlte ihm völlig die Brillanz der Konstruktion von Paul Henze. Der Versuch, den Martini-Steiger auch auf dem deutschen Markt einzuführen, erwies sich als aussichtslos.



Steiger Sport-Zweisitzer 1925



10/50 PS Steiger Tourenwagen (Karosserie Reutter) 1923



10/50 PS Steiger Tourenwagen 1924. Dieser Wagen hier, der sich in exzellentem Zustand befindet, ist der einzige noch erhalten gebliebene Steiger. Ein Limousinen-Aufsetzdach dazu ist ebenfalls noch vorhanden. Besitzer: Hermann E. Sieger, Lorch/Württemberg.

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Vergaser  
Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung

Getriebe  
Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur  
Gesamtmaße

Räder  
Reifen  
Fahrstellgewicht  
Wagengewicht

Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

| Steiger 10/50 PS<br>1920 – 1926   | Steiger 11/60 PS<br>1925 – 1926   | Steiger Sportwagen<br>1922 – 1924  | Steiger Sportwagen<br>1924 – 1926  |
|---|---|--|--|
| <p>4 (Reihe)<br/>72 x 160 mm<br/>2604 ccm<br/>50 PS bei 2400 U/min</p>  | <p>4 (Reihe)<br/>75 x 160 mm<br/>2826 ccm<br/>60 PS bei 3300 U/min</p>  | <p>4 (Reihe)<br/>75 x 160 mm<br/>2826 ccm<br/>60 PS bei 3300 U/min</p>   | <p>4 (Reihe)<br/>76 x 160 mm<br/>2902 ccm<br/>70 PS bei 3300 U/min</p>                             |
| <p>1 Steigstromvergaser Zenith 36 ABC</p> <p style="text-align: right;">1 Zenith</p> <p style="text-align: center;">Hängend<br/>1 obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb über Königswelle mit Kegelrädern<br/>2<br/>Pumpe (Wasser)<br/>Druckumlauf<br/>12 V (seitlich auf Trittbrett)</p> |   |  |  |
| <p style="text-align: center;">Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung</p>   |   |  |  |
| <p>Außen oder innen rechts<br/>bzw. (ab 1924) Mitte<br/>4 Gang<br/>4,23</p>   | <p>Mitte<br/>4 Gang<br/>4,23</p>  | <p>Außen oder innen rechts<br/>4 Gang</p>  | <p>Mitte<br/>4 Gang</p>  |
| <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Ausleger-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts</p>  |   | <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schraubenspindel, rechts</p> |  |
| <p>Mechanisch, Antriebswelle<br/>bzw. (ab Ende 1924)<br/>Vorderräder + Antriebswelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p>   | <p>Mechanisch<br/>Vorderräder + Antriebswelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p>  | <p>Mechanisch, Antriebswelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p>  | <p>Mechanisch<br/>Vorderräder + Antriebswelle<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel</p>           |
| <p>3000 mm<br/>1350 mm<br/>4130 x 1650 x 1600 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>Drahtspeichen<br/>820 x 120 mm Hochdruck<br/>1050 kg<br/>Tourenwagen 1500 kg<br/>Limousine 1650 kg<br/>320 kg<br/>95 km/h<br/>12 Liter<br/>(am Heck)</p>   | <p>3250 mm<br/>1350 mm<br/>4380 x 1650 x 1600 mm<br/>(Tourenwagen offen)<br/>Drahtspeichen<br/>820 x 120 mm Hochdruck<br/>1120 kg<br/>Tourenwagen 1720 kg<br/>500 kg<br/>95 km/h<br/>14 Liter<br/>(am Heck)</p> | <p>2600 mm<br/>1350 mm<br/>Drahtspeichen<br/>850 x 135 mm Hochdruck<br/>120 km/h<br/>(am Heck)</p>                   | <p>2600 mm<br/>1350 mm<br/>Drahtspeichen<br/>850 x 135 mm Hochdruck<br/>140 km/h<br/>(am Heck)</p> |
| <p>Tourenwagen 4 Sitze<br/>RM 14 000,-</p>  | <p>Tourenwagen 6 Sitze</p>  | <p>Sportwagen 2 Sitze<br/>RM 18 000,-</p>  | <p>Sportwagen 2 Sitze<br/>RM 18 000,-</p>  |

# Stoewer (bis 1945)

Die Stoewer-Werke in Stettin begannen 1899 mit der Herstellung von Automobilen. Recht bald brachte es die Marke zu gutem Ansehen, so daß bis 1918 bereits über 10000 Personen- und Lastwagen verkauft werden konnten. 1916 erfolgte die Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft, wobei Kaufmann Emil Stoewer (1873–1942) zum Generaldirektor, sein Bruder Dipl.-Ing. Bernhard Stoewer (1875–1937) zum Technischen Direktor bestellt wurden. Beide sorgten rechtzeitig dafür, daß für die Friedensproduktion sofort wieder ein modernes Typenprogramm zur Verfügung stand.

Die zwanziger und dreißiger Jahre brachten den Stoewer-Werken in ziemlich häufigem Wechsel gute und schlechte Zeiten. Entsprechend schwankte die Zahl der Beschäftigten, die

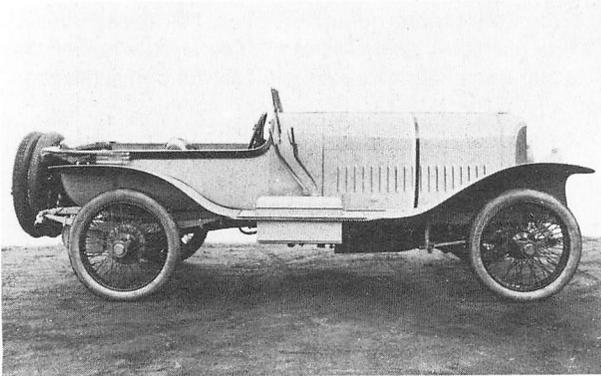
| Produktion           |      | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| C 5                  | 200  | 200  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| H 12                 | 80   | 80   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D 3                  | 2410 |      | 280  | 450  | 940  | 740  |      |      |      |      |      |
| D 5                  | 650  |      | 70   | 120  | 260  | 200  |      |      |      |      |      |
| D 6                  | 60   |      | 50   | 10   |      |      |      |      |      |      |      |
| D 7                  | 20   |      |      | 20   |      |      |      |      |      |      |      |
| D 9                  | 1000 |      |      |      |      | 260  | 740  |      |      |      |      |
| D 12                 | 300  |      |      |      |      | 100  | 200  |      |      |      |      |
| D 10                 | 70   |      |      |      |      |      | 60   |      |      |      |      |
| D 9 V                | 670  |      |      |      |      |      |      | 10   |      |      |      |
| D 12 V               | 220  |      |      |      |      |      |      | 300  | 240  | 130  |      |
| F 6                  | 800  |      |      |      |      |      |      | 90   | 60   | 60   | 10   |
| S 8                  | 380  |      |      |      |      |      |      |      |      | 434  | 366  |
| S 10                 | 790  |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 380  |
| G 14                 | 150  |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 70   |
| G 15                 | 650  |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 150  |
| P 20                 | 24   |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 250  |
| M 12                 | 280  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| M 12 RW              | 800  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| V 5                  | 2100 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| R 140 (1,4 l)        | 1100 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| R 140 (1,5 l)        | 1210 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| R 150                | 1150 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| R 180                | 300  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Greif V 8            | 825  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Greif Jr. (1. Ausf.) | 306  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Greif Jr. (2. Ausf.) | 3694 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Sedina               | 924  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Arkona               | 201  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| R 180 Spezial        | 800  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| R 200 Spezial        | 2000 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| E. Pkw. Typ 40       | 4700 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|                      |      | 280  | 400  | 600  | 1200 | 1300 | 1000 | 400  | 300  | 624  | 1226 |

im Schnitt bei etwa 1000 lag, auf 500 im Krisenjahr 1932 absank, auf 2000 während des letzten Krieges und sogar auf 2500 in der Inflation angestiegen war. Hier spiegelte sich einerseits das Auf und Ab der volkswirtschaftlichen Entwicklung, aber auch die Schwäche der innerbetrieblichen Struktur. Daß die Gründerfamilie schließlich das Werk verlassen mußte, stellte zwar dessen Fortbestand damals nicht in Frage, doch verloren die Stoewer-Wagen damit ihre seither unverkennbare Identität. Die zivile Automobilproduktion endete bei Stoewer im Jahre 1940, doch blieb das Werk bis Kriegsende durch die Herstellung von Wehrmacht-Kraftfahrzeugen einschlägig beschäftigt. Der Zusammenbruch bedeutete dann freilich den Untergang der Firma. Die Produktionseinrichtungen wurden demontiert, ohne daß sie, soweit bekannt, anderwärts nützliche Verwendung gefunden hätten. Die leere Fabrik in Stettin richteten die Polen später als Fertigungsbetrieb für Motorräder ein. Heute heißen die ehemaligen Stoewer-Werke »Kfz.-Mechanische Fabrik Polmo«, die Teile für den polnischen Personenwagen Polski-Fiat erzeugt.

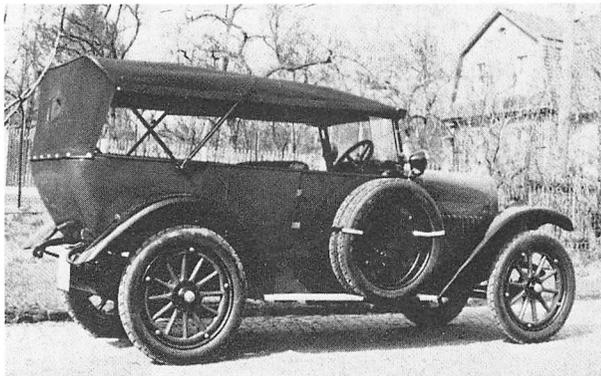
| 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 510  | 210  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 250  | 111  | 18   | 12   | 9    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      | 14   |      |      | 10   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      | 27   | 200  | 33   | 10   | 10   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      | 300  | 500  |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      | 1380 | 720  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      | 220  | 880  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      | 828  | 382  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      | 790  | 360  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      | 300  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      | 360  | 310  | 90   | 65   |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      | 250  | 56   |      |      |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      |      | 894  | 960  | 993  | 847  |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      |      |      | 61   | 233  | 480  | 150  |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      |      |      | 4    | 44   | 103  | 50   |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      |      | 200  | 600  | 200  |      |      |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      | 500  | 850  | 650  |      |      |      |      |
|      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 500  | 1231 | 1969 | 900  | 100  |
| 760  | 362  | 1598 | 985  | 1737 | 1542 | 1520 | 1740 | 1690 | 1970 | 2280 | 1350 | 1231 | 1969 | 900  | 100  |

## Stoewer D-Typen (1920–1928)

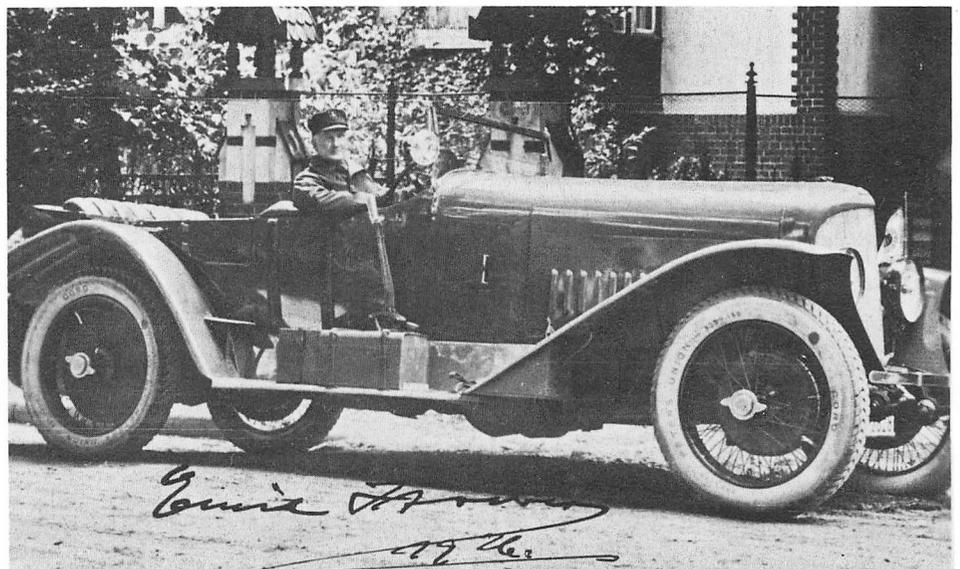
Die D-Typen gewannen auf dem Markt eine gute Position, wobei sich vor allem die jeweils kleinste Ausführung D 3 und D 9 zügig verkaufte. Es waren robuste und zuverlässige Gebrauchsfahrzeuge, wozu sich bei den größeren Typen noch eine gewisse Sportlichkeit gesellte. Ein ausgesprochener Bolide war dabei der mit einem 11,2 Liter Argus-Flugmotor ausgerüstete Typ D 7, von dem es allerdings nur 20 Stück gegeben hat. Von allen D-Typen zusammen lieferte Stoewer rund 5000 Exemplare.



8/24 PS Stoewer Typ D 3 als Spezial-Avuswagen, Sonderanfertigung für einen preußischen Prinzen, 1923 ausgeführt von der Karosseriefirma Maatz, Berlin-Weißensee.

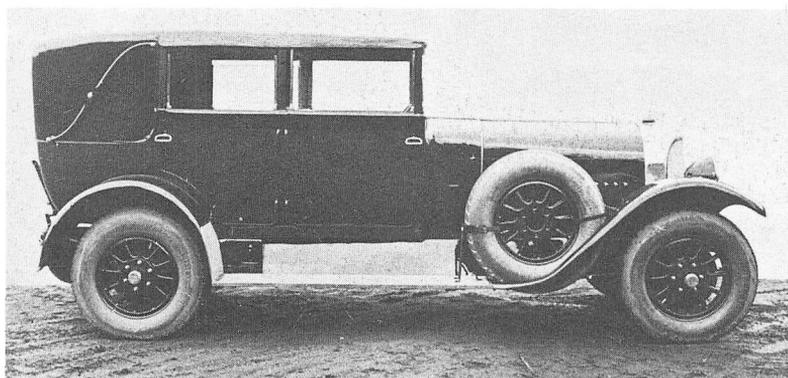
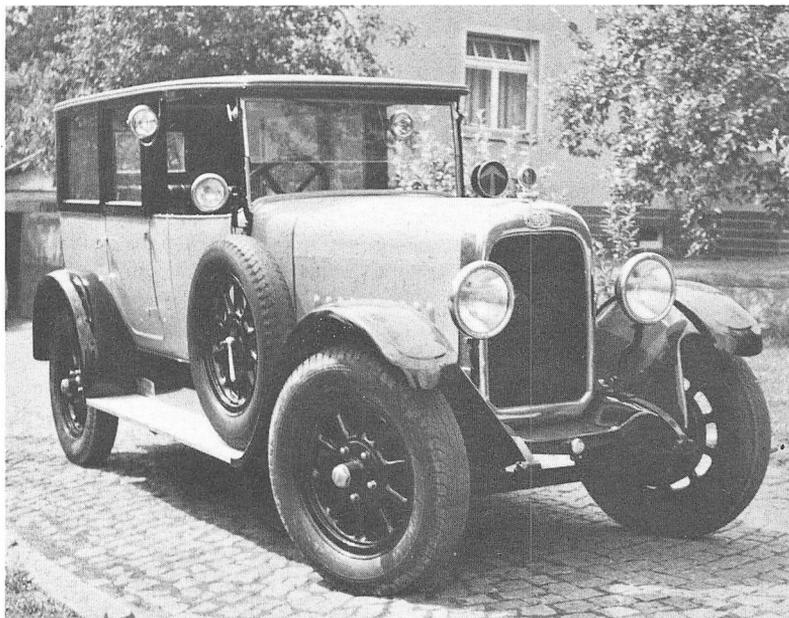


8/32 PS Stoewer Typ D 9 Tourenwagen 1923. Sehr gut erhaltener Wagen im Automobil-Museum Schloß Langenburg.



Stoewer Typ D 7 Sport-Tourenwagen 1921 mit Argus-Flugmotor (6 Zylinder, 11,2 Liter, 120 PS). Am Lenkrad sitzt Emil Stoewer.

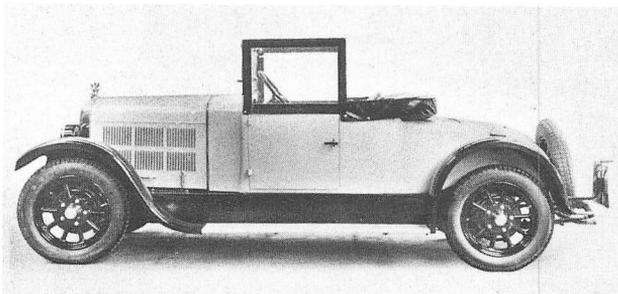
9/32 PS Stoewer Typ D 9 V Limousine 1927. Dieser Wagen, 1970 ganz hervorragend restauriert, befindet sich in der DDR. Er gehört zur letzten Serie des Typs D 9 V, kenntlich am Flachkühler.



13/55 PS Stoewer Typ D 12 V Cabriolet 1926 mit sehr schöner Karosserie von Gläser (Dresden).

## Stoewer Typ F 6 (1927–1928)

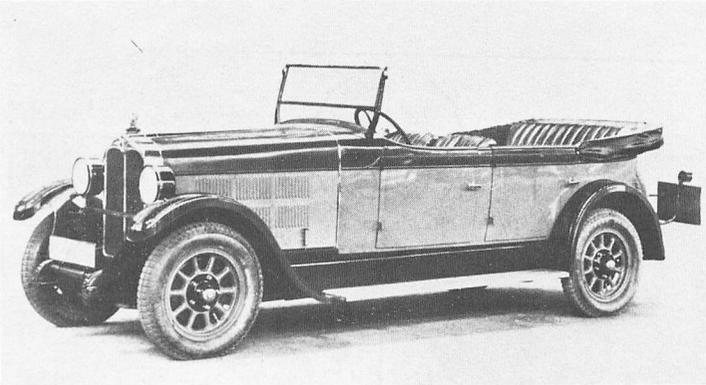
Anfang 1927 brachte Stoewer einen völlig neuen 1,5 Liter-Wagen auf den Markt. Entstanden nach dem Vorbild eines englischen Austin-Modells wies er in konstruktiver Hinsicht keinerlei sonderlich bemerkenswerten Einzelheiten auf, vermochte aber durch seine sehr solide Bauweise Vertrauen zu erwecken. Wahrscheinlich war er sogar zu solid und deshalb zu teuer für seine Größe, weshalb man ihn schon Mitte 1928 wieder aufgab. Es dürfte ein Fehler gewesen sein, daß Stoewer damit zeitweise auf einen kleineren Wagen völlig verzichtete.



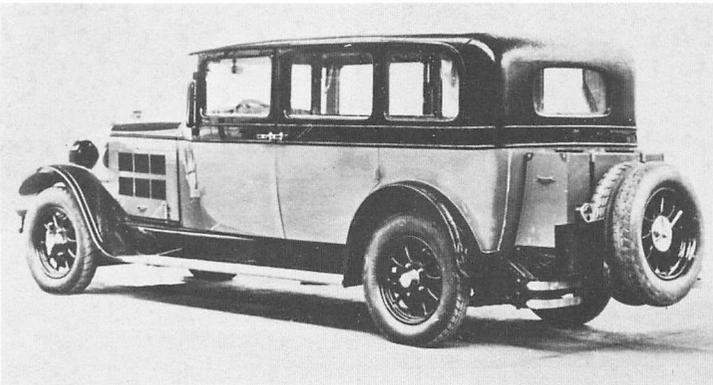
6/30 PS Stoewer Typ F 6 Zweisitzer offen 1928

## Stoewer Achtzylinder-Typen (1928–1934)

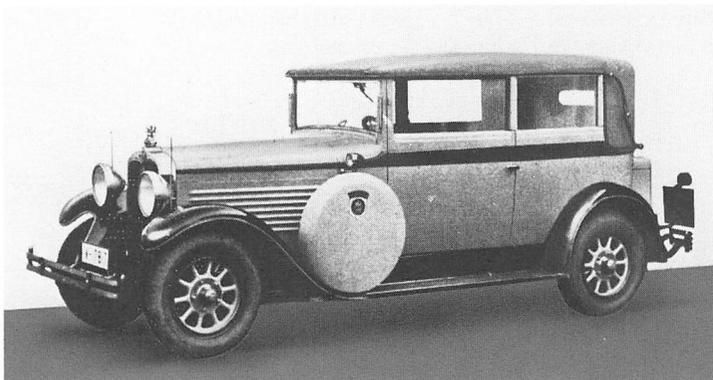
Bernhard Stoewer glaubte, daß das relativ kleine Werk der in- und ausländischen Konkurrenz nur dann standhalten könne, wenn es etwas ganz Besonderes zu bieten vermochte. So kamen im Frühjahr 1928 zunächst die beiden vorläufigen Achtzylinder S 8 und G 14 heraus, die man bereits im Spätherbst des gleichen Jahres durch die Typen S 10 und G 15 ersetzte. Diese »Stoewer 8« gehörten als für damalige Begriffe hochmoderne Konstruktionen zur Extraklasse. Vor allem die rassigen Sport-Phaetons und -Cabriolets zählten fraglos zu den schönsten Automobilen jener Zeit. Mit diesem Programm machten die Stoewer-Werke vorübergehend ein recht gutes Geschäft. Mit der Ende 1929 einsetzenden Wirtschaftskrise schwand aber die Nachfrage nach Luxuswagen. Daran änderten auch der kleinere Achtzylinder »Marschall« und der imposante 100 PS »Repräsentant« nichts, die 1930 herauskamen. Mit ihnen fand die Reihe der Stoewer 8-Modelle ihre technische und formale Vervollständigung, was aber der Markt in jenen Jahren nicht honorierte.



8/45 PS Stoewer 8  
Typ S 8  
Phaeton 4 Türen  
1928

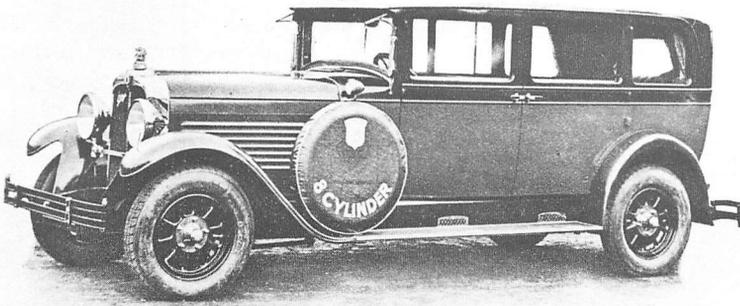


14/70 PS Stoewer 8  
Typ G 14  
Pullman-Limousine  
1928

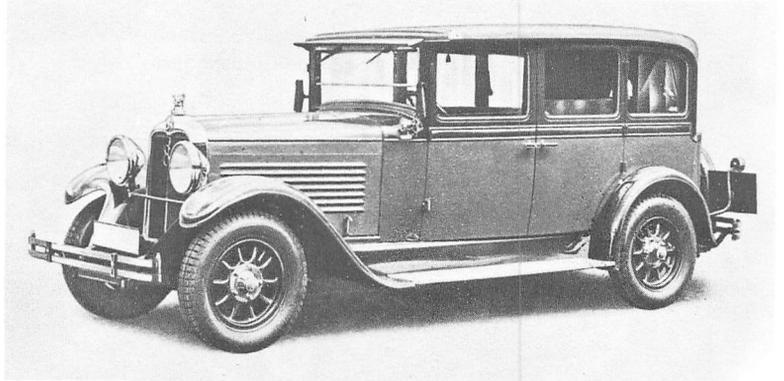


10/50 PS Stoewer 8  
Typ S 10 »Superior 50«  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Seegers & Sohn (Leipzig)  
1929

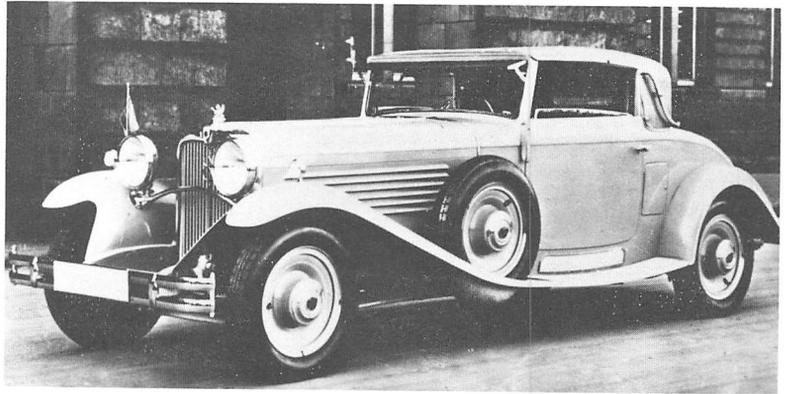
15/80 PS Stoewer 8  
Typ G 15 »Gigant 80«  
Pullman-Limousine  
1928/29



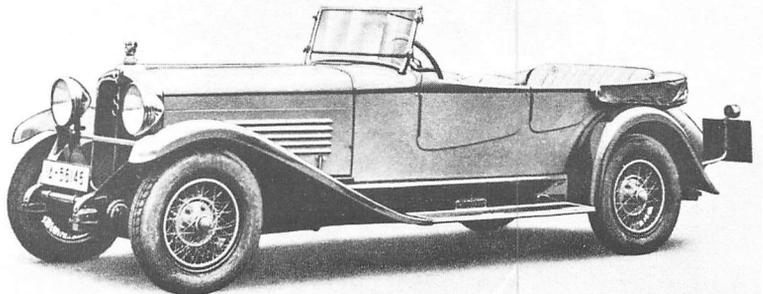
10/50 PS Stoewer 8  
Typ S 10 »Superior 50«  
Landriolet 4 Türen  
(Limousine-Cabriolet)  
Karosserie Schlesierwerk (Liegnitz)  
1929/30

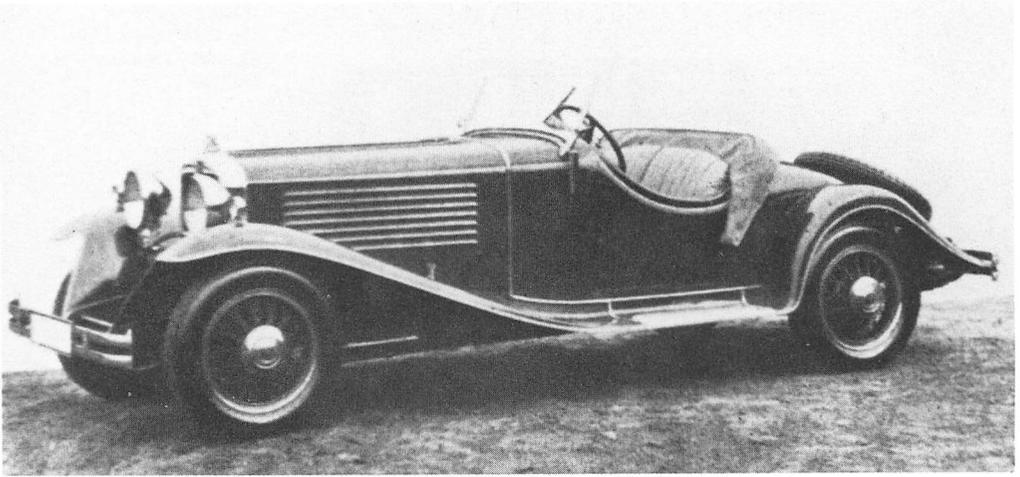


15/80 PS Stoewer 8  
Typ G 15 K »Gigant 80«  
Roadster-Cabriolet  
1930

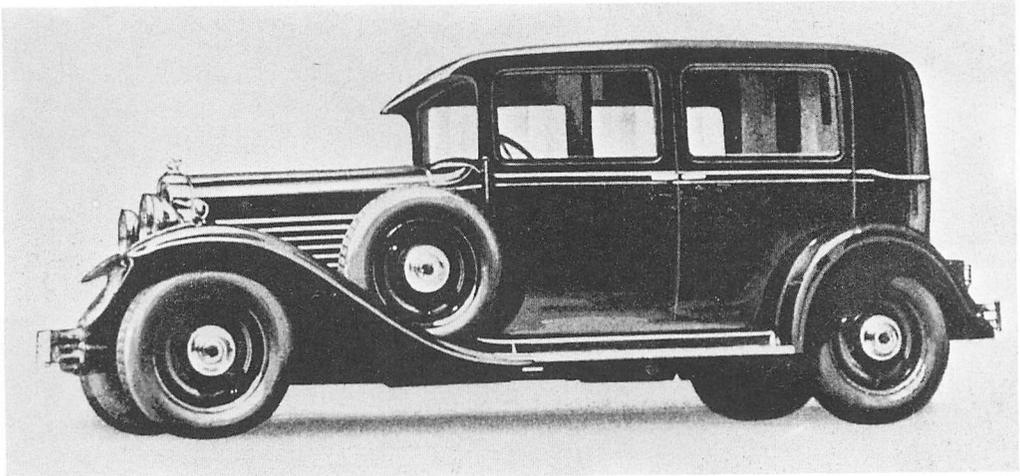


15/80 PS Stoewer 8  
Typ G 15 K »Gigant 80«  
Sport-Phaeton  
Spezial-Ausführung 4 Türen  
1929/30

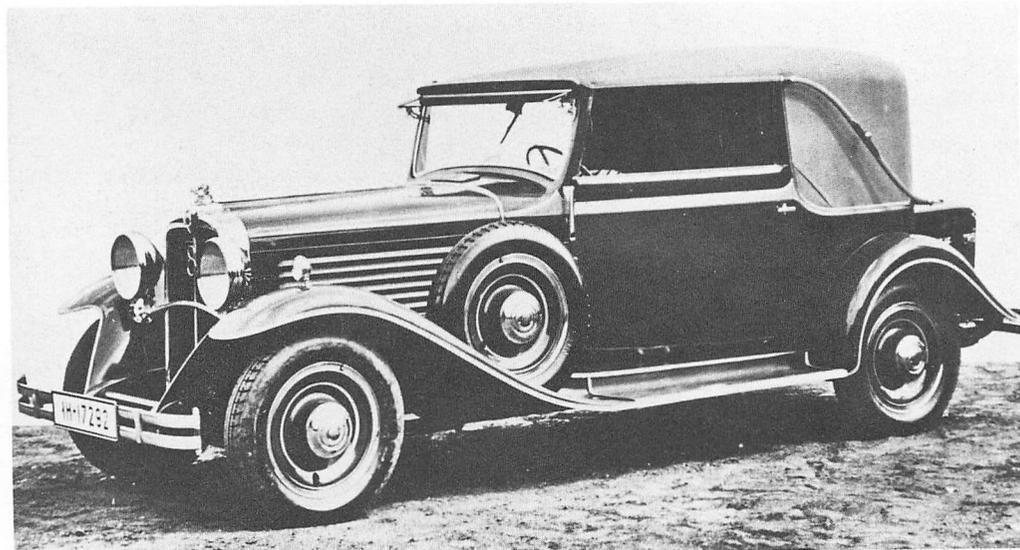




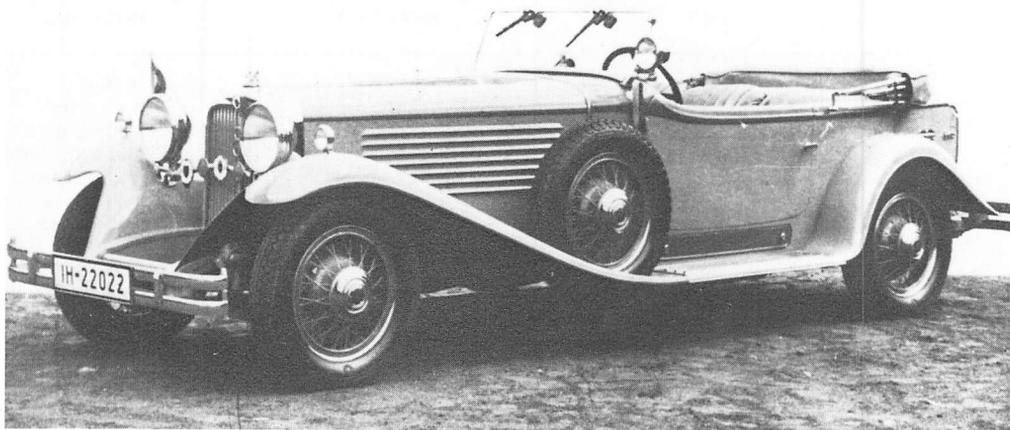
12/60 PS Stoeber 8 Typ M 12 »Marschall« Sport-Roadster 1930



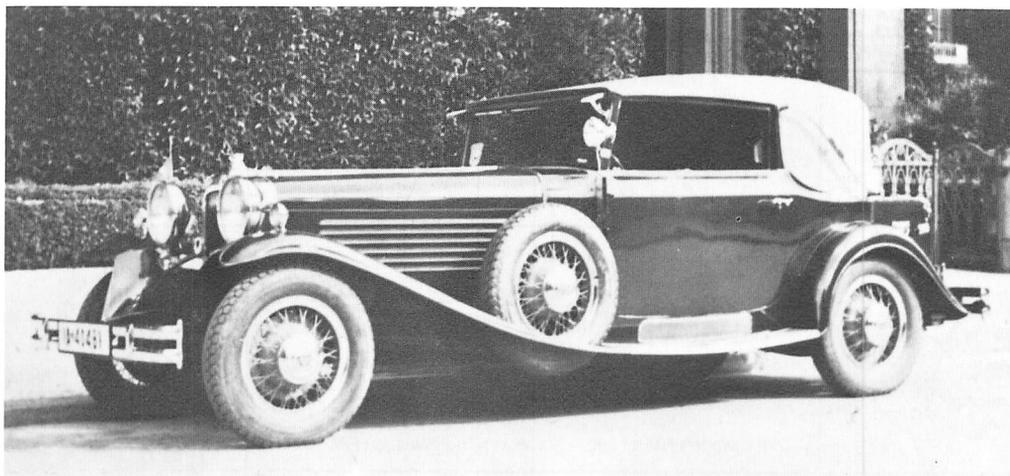
12/60 PS Stoeber 8 Typ M 12 »Marschall« Limousine 4 Türen 1931



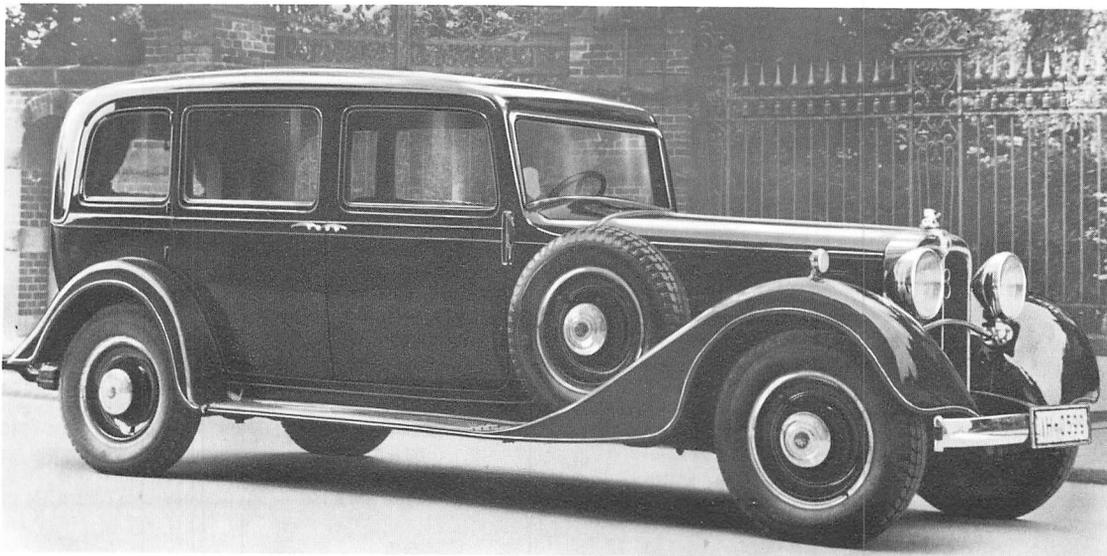
12/60 PS Stoeber 8 Typ M 12 »Marschall« Cabriolet 2 Fenster 1930



20/100 PS Stoeber 8 Typ P 20 »Repräsentant« Sport-Phaeton 1930



20/100 PS Stoeber 8 Typ P 20 »Repräsentant« Sport-Cabriolet 1930



20/100 PS Stoeber 8 Typ P 20 »Repräsentant« Pullman-Limousine 1933

|   | <b>Stoewer 6/18 PS Typ D 2<br/>1919 – 1920</b>  | <b>Stoewer 8/24 PS Typ D 3<br/>1920 – 1923</b>   | <b>Stoewer 12/36 PS Typ D 5<br/>1920 – 1923</b>  |
|---|---|--|--|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km   | 4 (Reihe)<br>65 x 120 mm<br>1593 ccm<br>18 PS bei 1800 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>2790 mm<br>1300 mm<br>Tourenwagen 1200 kg<br>70 km/h<br>9 Liter   | 4 (Reihe)<br>75 x 120 mm<br>2120 ccm<br>24 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>2950 mm<br>1300 mm<br>Tourenwagen 1300 kg<br>70 km/h<br>14 Liter   | 6 (Reihe)<br>75 x 118 mm<br>3107 ccm<br>36 PS bei 2000 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Außen rechts<br>3325 mm<br>1360 mm<br>Tourenwagen 1500 kg<br>80 km/h<br>18 Liter   |
|   | <b>Stoewer 8/32 PS Typ D 9<br/>1923 – 1924</b>  | <b>Stoewer 10/50 PS Typ D 10<br/>1924 – 1925</b>   | <b>Stoewer 12/45 PS Typ D 12<br/>1923 – 1924</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Preise | 4 (Reihe)<br>78 x 120 mm<br>2290 ccm<br>32 PS bei 2100 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br><br>2950 mm<br>1324 mm<br>4120 x ... x ...<br><br>90 km/h<br>14 Liter<br>Tourenwagen RM 11 000,-  | 4 (Reihe)<br>83 x 120 mm<br>2580 ccm<br>50 PS bei 2400 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br><br>2950 mm<br>1280 mm<br>4490 x ... x ...<br><br>120 km/h<br>15 Liter<br>Sport-Tourenwagen RM 14 000,-  | 6 (Reihe)<br>75 x 118 mm<br>3107 ccm<br>45 PS bei 2100 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br><br>3325 mm<br>1370 mm<br>4610 x ... x ...<br><br>Tourenwagen 1800 kg<br>100 km/h<br>18 Liter<br>Tourenwagen RM 14 000,-   |
|   | <b>Stoewer Achtzylinder<br/>8/45 PS Typ S 8<br/>1928</b>  | <b>Stoewer Achtzylinder<br/>10/50 PS Typ S 10<br/>1928 – 1930</b>  | <b>Stoewer Achtzylinder<br/>14/70 PS Typ G 14<br/>1928</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Preise | 8 (Reihe)<br>60 x 88 mm<br>1999 (Steuer 1976) ccm<br>45 PS bei 3500 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Links<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3100 mm<br>1420 mm<br>4830 x 1700 x 1700 mm<br>28 x 5,25 Niederdruck<br>Limousine 1250 kg<br>85 km/h<br>13 Liter<br>Tourenwagen RM 7 500,- | 8 (Reihe)<br>62 x 102 mm<br>2464 (Steuer 2447) ccm<br>50 PS bei 3500 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Links<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3100 mm<br>1420 mm<br>4700 x 1720 x 1850 mm<br>28 x 5,25 Niederdruck<br>Limousine 1600 kg<br>90 km/h<br>14 Liter<br>Tourenwagen RM 8 450,- | 8 (Reihe)<br>70 x 118 mm<br>3633 (Steuer 3597) ccm<br>70 PS bei 3100 U/min<br>Seitlich stehend<br>4 Gang<br>Mitte<br>Links<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3400 mm<br>1420 mm<br>5330 x 1700 x 1750 mm<br>30 x 6,00 Niederdruck<br>Pullman-Limousine 1700 kg<br>100 km/h<br>18 Liter<br>Tourenwagen 6 Sitze RM 11 000,- |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <p><b>Stoewer 19/55 PS Typ D 6</b><br/>1920 – 1921</p>   | <p><b>Stoewer 43/120 PS Typ D 7</b><br/>1921</p>   |   |   |
| <p>6 (Reihe)<br/>90 x 130 mm<br/>4960 ccm<br/>55 PS bei 1700 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Außen rechts<br/>3480 mm<br/>1450 mm<br/>Tourenwagen 1850 kg<br/>100 km/h</p>   | <p>6 (Reihe)<br/>130 x 140 mm<br/>11160 ccm<br/>120 PS bei 2200 U/min<br/>Hängend (OHC)<br/>4 Gang<br/>Außen rechts<br/>3480 mm<br/>1450 mm<br/>Tourenwagen 2000 kg<br/>180 km/h</p>   |   |   |
| <p><b>Stoewer 9/32 PS Typ D 9 V</b><br/>1925 – 1927</p>  | <p><b>Stoewer 13/55 PS Typ D 12 V</b><br/>1925 – 1928</p>  | <p><b>Stoewer 6/30 PS Typ F 6</b><br/>1927 – 1928</p>   |   |
| <p>4 (Reihe)<br/>78 x 120 mm<br/>2290 ccm<br/>32 PS bei 2200 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Innen rechts bzw. (1927) Mitte<br/>Rechts bzw. (1927) Links<br/>Mechanisch (4 Räder)<br/>2950 mm<br/>1324 mm<br/>4360 x 1710 x 1870 mm<br/>31 x 5,25 Niederdruck<br/>Limousine 1620 kg<br/>90 km/h<br/>15 Liter<br/>Limousine RM 11 000,-</p> | <p>6 (Reihe)<br/>78 x 118 mm<br/>3386 ccm<br/>55 PS bei 2700 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Innen rechts<br/>Rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>3325 mm<br/>1370 mm<br/>4750 x 1710 x 1960 mm<br/>33 x 6,20 Niederdruck<br/>Limousine 1940 kg<br/>100 km/h<br/>19 Liter<br/>Pullman-Limousine RM 14 500,-</p> | <p>4 (Reihe)<br/>70 x 102 mm<br/>1570 ccm<br/>30 PS bei 3000 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Links<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>2850 mm<br/>1350 mm<br/>4200 x 1630 x 1700 mm<br/>28 x 4,95 Niederdruck<br/>Limousine 1150 kg<br/>70 km/h<br/>12 Liter<br/>Limousine RM 6 950,-</p>        |   |
| <p><b>Stoewer Gigant</b><br/><b>15/80 PS Typ G 15 K</b><br/>1928 – 1933</p>  | <p><b>Stoewer Gigant</b><br/><b>15/80 PS Typ G 15</b><br/>1928 – 1933</p>  | <p><b>Stoewer Marschall</b><br/><b>12/60 PS Typ M 12</b><br/>1930 – 1934</p>  | <p><b>Stoewer Repräsentant</b><br/><b>20/100 PS Typ P 20</b><br/>1930 – 1933</p>  |
| <p>8 (Reihe)<br/>72 x 122 mm<br/>3974 (Steuer 3946) ccm<br/>80 PS bei 3500 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Links<br/>Hydraulisch, 4 Räder<br/>3200 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4850 x 1720 x 1870 mm<br/>30 x 6,00<br/>Limousine 1750 kg<br/>110 km/h<br/>18 Liter<br/>Sport-Phaeton RM 15 000,-</p>                                 | <p>3400 mm<br/>1420/1420 mm<br/>5150 x 1780 x 1950 mm<br/>30 x 6,00 oder 7 x 18<br/>Pullman-Limousine 1950 kg<br/>100 km/h<br/>18 Liter<br/>Pullman-Limousine RM 14 300,-</p>  | <p>8 (Reihe)<br/>68 x 102 mm<br/>2963 (Steuer 2943) ccm<br/>60 PS bei 3500 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Links<br/>Hydraulisch, 4 Räder<br/>3100 mm<br/>1420/1420 mm<br/>4600 x 1720 x 1750 mm<br/>5,50–18<br/>Limousine 1650 kg<br/>90 km/h<br/>14 Liter<br/>Cabriolet RM 10 350,-</p> | <p>8 (Reihe)<br/>80 x 122 mm<br/>4906 (Steuer 4872) ccm<br/>100 PS bei 3200 U/min<br/>Seitlich stehend<br/>4 Gang<br/>Mitte<br/>Links<br/>Hydraulisch, 4 Räder<br/>3500 mm<br/>1420/1450 mm<br/>5820 x 1780 x 1950 mm<br/>6,00–18<br/>Cabriolet 2000 kg<br/>120 km/h<br/>19 Liter<br/>Sport-Cabriolet RM 17 000,-</p> |

**Stoewer Typ V 5**  
1931 – 1932

**Stoewer Typ V 5 Sport**  
1931 – 1932

**Motor**

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

V 4 (90°V-Form)  
68 x 82 mm  
1188 (Steuer 1183) ccm  
25 PS bei 3500 U/min  
1:5,2  
1 Flachstromvergaser  
Solex FH 26

30 PS bei 3500 U/min  
1:5,8  
1 Flachstromvergaser  
Solex FH 30

**Ventile**

Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Zahnkette  
2

**Kurbelwellenlager**

Kühlung  
Schmierung  
Batterie  
Lichtmaschine  
Anlasser

Thermosyphon, 12 Liter Wasser  
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl  
6 V 85 Ah  
90 W  
0,4 PS

**Kraftübertragung**

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Fronttrieblock. Motor und Getriebe hinter der Vorderachse  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
Ohne  
I. 3,75  
II. 1,79  
III. 1,00

**Antriebs-Übersetzung**

5,67 | 6,15

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

V-förmig nach vorn gegabelter Stahlblechprofilrahmen  
1 Querfeder oben, Querlenker unten  
1 Querfeder, Querlenker  
Zahnstange  
Hydraulisch, 4 Räder  
Seilzug, Hinterräder  
Zentral

**Allgemeine Daten**

**Radstand**

2500 mm

**Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße**

1250/1250 mm  
3500 x 1540 x 1600 mm | Sport-Cabriolet:  
3700 x 1765 x 1400 mm

**Räder**

Reifen  
Wendekreis  
Wagengewicht  
Zuläss. Belastung  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

Scheiben  
4,50–18  
12 Meter  
Limousine 830 kg  
Limousine 400 kg  
80 km/h  
9 Liter  
30 Liter (im Motorraum)

100 km/h  
9 Liter  
30 Liter (im Motorraum)

**Preise**

Limousine 2 Türen  
RM 3600,-  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
RM 3600,-  
Rolldach-Cabriolet 2 (2) Sitze  
RM 3600,-  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 4300,- (nur 1932)

Sport-Zweisitzer offen  
RM 4600,-  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
RM 5000,- (nur 1932)



**Stoewer R 140**  
1932 – 1933

**Stoewer R 140**  
1933 – 1934

**Stoewer R 150**  
1934 – 1935

**Stoewer R 180**  
1935

4 (Reihe)  
70 x 88 mm  
1355 (Steuer 1345) ccm  
30 PS bei 3500 U/min  
1:6,1

4 (Reihe)  
72 x 90 mm  
1466 (Steuer 1455) ccm  
30 PS bei 3500 U/min  
1:6,1

4 (Reihe)  
72 x 90 mm  
1466 (Steuer 1455) ccm  
35 PS bei 3800 U/min  
1:6,5

4 (Reihe)  
80 x 88 mm  
1769 (Steuer 1760) ccm  
45 PS bei 3800 U/min  
1:6,5

1 Steigstromvergaser  
Solex 26 FVS  
Seitlich stehend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Rollenkette  
3

1 Steigstromvergaser  
Solex 30 BFRV  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Rollenkette  
3

Thermosyphon, 10 Liter Wasser  
Druckumlauf, 4 Liter Öl  
6 V 85 Ah  
90 W  
0,6 PS

Auswechselbare Laufbüchsen  
Pumpe, 11,5 Liter Wasser  
Druckumlauf 5,5 Liter Öl  
6 V 85 Ah  
90 W  
0,8 PS

Fronttrieblock. Motor und Getriebe hinter der Vorderachse  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte

4 Gang  
Ohne  
I. 4,45  
II. 2,72  
III. 1,59  
IV. 1,00  
5,40

4 Gang  
Ohne  
I. 4,00  
II. 2,50  
III. 1,51  
IV. 1,00  
5,40 (auch 4,87 oder 6,1)

4 Gang  
Ohne

Stahlblechprofilrahmen mit Kreuztraverse  
2 Querfedern

1 Querfeder oben, 2 Querfedern unten

Längs-Schwingarme, je 1 Schraubenfeder in Längsrichtung

Zahnstange  
Hydraulisch, 4 Räder  
Seilzug, Hinterräder  
Zentral

2750 mm  
Sport-Cabriolet 2500 mm  
1250/1250 mm  
3900 x 1565 x 1670 mm  
Sport-Cabriolet:  
3700 x 1565 x 1400 mm  
Scheiben  
4,75–17  
13 (Sport-Cabriolet 12) Meter  
Limousine 950 kg  
Limousine 400 kg  
85 (Sport 105) km/h  
10 Liter  
33 Liter (im Motorraum)

2750 mm  
Sport-Cabriolet 2500 mm  
1250/1250 mm  
3900 x 1565 x 1670 mm  
Sport-Cabriolet:  
3700 x 1565 x 1400 mm  
Scheiben  
4,75–17  
13 (Sport-Cabriolet 12) Meter  
Limousine 970 kg  
Limousine 400 kg  
85 (Sport 105) km/h  
10 Liter  
33 Liter (im Motorraum)

2750 mm  
Sport-Cabriolet 2500 mm  
1266/1280 mm  
3900 x 1565 x 1670 mm  
Sport-Cabriolet:  
3700 x 1565 x 1400 mm  
Scheiben  
4,75–17  
13 (Sport-Cabriolet 12) Meter  
Limousine 970 kg  
Limousine 400 kg  
90 (Sport 110) km/h  
11 Liter  
33 Liter (im Motorraum)

2847 mm  
1266/1280 mm  
4000 x 1540 x 1600 mm  
Scheiben  
4,75 oder 5,00–17  
13 Meter  
Limousine 1200 kg  
105 km/h  
12 Liter  
33 Liter (im Motorraum)

Limousine 2 Türen  
RM 3750,-  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 4450,-  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
RM 5000,-

Limousine 4 Türen  
RM 3800,-  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 4400,-  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
RM 5000,-

Limousine 4 Türen  
RM 3800,-  
Cabriolet 2 Fenster  
RM 4400,-  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
RM 5000,-

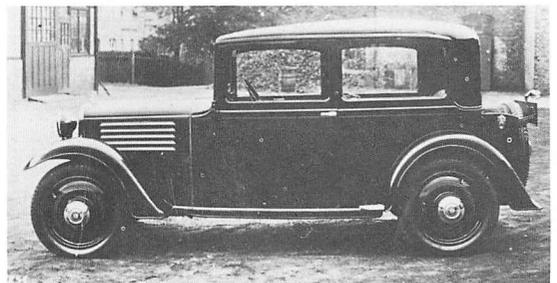
Limousine 4 Türen  
RM 4200,-  
Cabriolet 4 Fenster  
RM 4900,-

## **Stoewer Typ V 5 (1931–1932)** **Stoewer R 140, R 150, R 180 (1932–1935)**

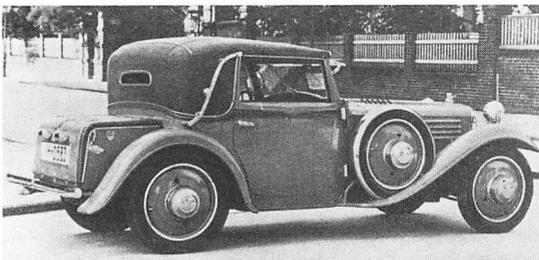
Zwar bestand trotz der schwierigen Absatzlage noch nicht die Absicht, das Programm der teuren Achtzylinder aufzugeben, doch erkannte man die Notwendigkeit, schnellstens ein kleines, zeitgerechteres Modell herauszubringen. Ende 1930 stellte Stoewer den Typ V 5 vor, den ersten deutschen Serienwagen mit Frontantrieb und Schwingachsen. Er zählte zu den wichtigsten Attraktionen der Berliner Automobil-Ausstellung 1931 und bestätigte den Ruf der Marke, für den technischen Fortschritt aufgeschlossen zu sein. Der Verkauf des neuen Wagens übertraf zunächst die Erwartungen, bis sich allerdings herausstellte, daß der kleine Stoewer noch unter erheblichen Unzuträglichkeiten litt. Als Grundfehler erwies sich vor allem der Vierzylindermotor in V-Form, der zwar wenig Raum beanspruchte, sich aber im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten nicht zu einigermaßen kultivierter Laufruhe bringen ließ. Die Produktion mußte drastisch eingeschränkt werden, und weil die Banken weitere Kredite versagten, kam es zu einem Vergleichsverfahren mit der Zulieferindustrie, wobei Emil Stoewer die Leitung des Unternehmens abgeben mußte.

Als Nachfolger des kleinen Stoewer erschien im Oktober 1932 der Typ R 140, bei dem man wieder zum normalen Reihenmotor zurückkehrte. Die Karosserie blieb zunächst unverändert, erhielt aber bei entsprechend verlängertem Radstand eine sehr lange Motorhaube, was dem damaligen Publikumsgeschmack durchaus entsprach. Zur Automobil-Ausstellung im Februar 1933 kam der R 140 mit neuen Karosserien, wobei die Zweitüren-Limousine durch eine Viertüren-Limousine ohne Mittelpfosten ersetzt wurde. Im Herbst 1933 wurde der Hubraum unter Beibehaltung der Typenbezeichnung R 140 auf 1,5 Liter vergrößert. Erst Mitte 1934 beförderte man den R 140 zum R 150, der sich vom Vorgänger äußerlich kaum, technisch aber durch mehr PS, ein anderes Getriebe und eine völlig neue Hinterachse (ähnlich Greif V 8) unterschied. 1935 erhielt der R 150 nochmals eine neue, stromlinienförmigere Karosserie, und zum Abschluß der Serie gab es von April bis August 1935 noch den Typ R 180, der den wesentlich stärkeren, später im Wehrmacht-Geländewagen eingebauten 1,8 Liter Motor verwendete. Die Typen R 140, R 150 und R 180 funktionierten gut. Für den Frontantrieb und für ihre formschönen Karosserien erhielten sie viel Beifall. Andererseits beeinträchtigten die allzu häufigen Änderungen die Verkäuflichkeit dieser Wagen und leider fehlten der Firma die finanziellen Mittel, welche nötig gewesen wären, um eine rationelle Fertigung größeren Stils aufzuziehen und so über niedrigere Verkaufspreise einen angemessenen Marktanteil zu gewinnen.

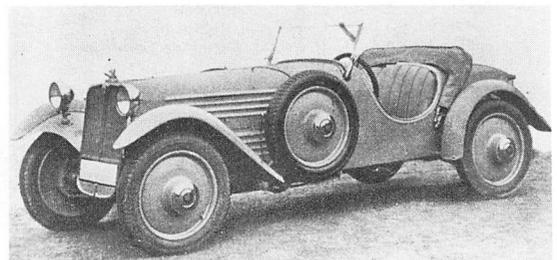
**Bild rechts:**  
5/25 PS Stoewer Typ V 5  
Limousine 1931 – 1932

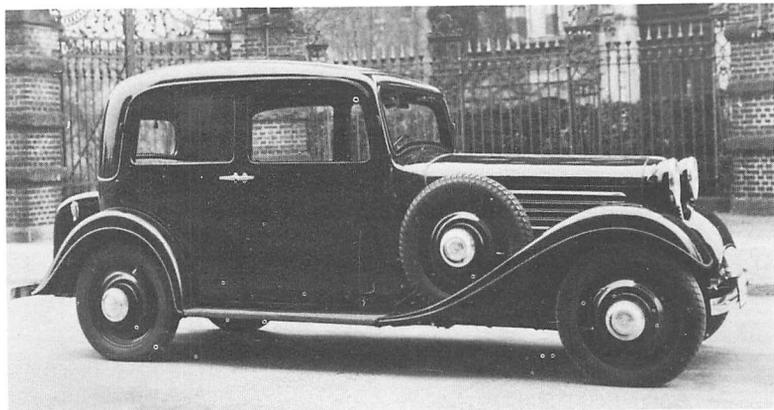


**Bild unten links:**  
5/30 PS Stoewer Typ V 5 Sport  
Sport-Cabriolet 2 Sitze 1932

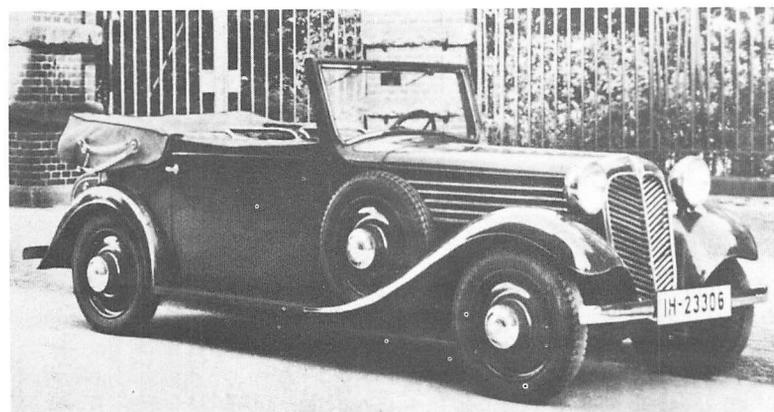


**Bild unten rechts:**  
5/30 PS Stoewer Typ V 5 Sport  
Sport-Zweisitner offen 1931 – 1932

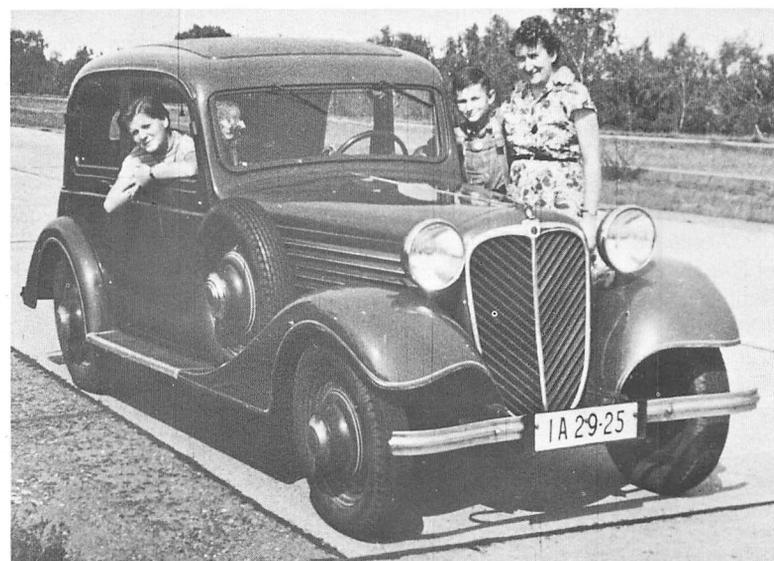




Stoewer R 140  
Limousine 4 Türen  
1933–1934



Stoewer R 140  
Cabriolet 2 Fenster  
1932–1934



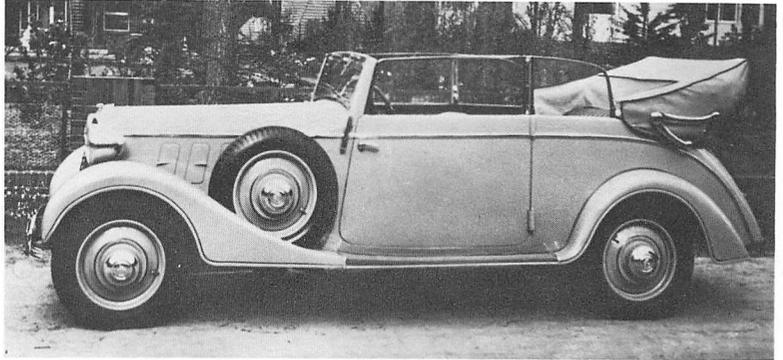
Stoewer R 180  
Limousine 4 Türen  
1935

### **Stoewer Greif V 8 (1934–1937)**

Schon beim Stoewer V 5, beim R 140 und beim R 150 gab es für entsprechende Liebhaber ein von Bernhard Stoewer hinreißend schön gezeichnetes Sport-Cabriolet. Ein Traumauto im gleichen Stil mit 2 Liter V 8-Motor und ebenfalls Frontantrieb zeigte der Konstrukteur auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1933. Der Wagen, der in dieser Form nie in Serie ging, sollte

der letzte Entwurf von Bernhard Stoewer sein, der im Werk nun jeglichen Einfluß verlor und Ende 1934 zu Opel nach Rüsselsheim überwechselte.

1934 kam der Stoewer Greif V 8 auf den Markt, der im Vergleich zum Prototyp 1933 einen auf 2,5 Liter vergrößerten Motor besaß, vor allem aber Karosserien von so bieder-hausbackener Form, wie es sie in der Geschichte der Marke bisher noch nie gegeben hatte. In der Tat verlor sie mit Bernhard Stoewer geradezu von einem Jahr auf das andere ihr Identität. Der Greif V 8 hat es trotz seiner technischen Besonderheiten nie zu sonderlichem Ansehen gebracht.



Stoewer Greif V 8  
Cabriolet 4 Fenster  
1936 – 1937

## Stoewer Greif (Junior) (1935–1939)

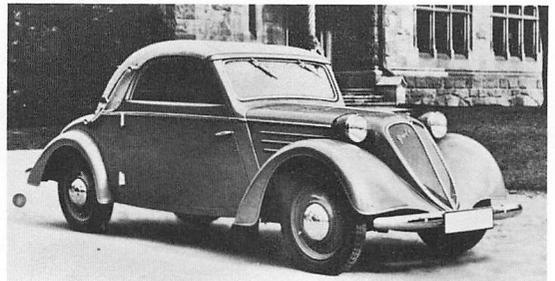
Als im März 1935 die Neuen Röhr-Werke stillgelegt wurden, ergriff man bei Stoewer die günstige Gelegenheit, den nach Tatra-Lizenz gebauten Röhr Junior zu adoptieren. So stand in kürzester Frist und ohne Entwicklungsrisiko ein neues zeitgemäßes und doch bereits bewährtes Modell zur Verfügung, das endlich die Erweiterung der Absatzmöglichkeiten erhoffen ließ. Auch insofern handelte es sich um einen ausgesprochenen Glücksfall, weil in dieser Größenklasse im Werk keinerlei eigene Entwicklung vorhanden war.

Im Herbst 1935 lief die Produktion des Stoewer Greif Junior an. Es handelte sich zunächst um den als Limousine unverändert übernommenen Röhr Junior. Von dieser ersten Ausführung wurden etwa 500 Stück hergestellt. Der zunächst unveränderte Weiterbau erlaubte einen rascheren Serienanlauf sowie die Verwertung des noch vorhandenen Materials.

Im Frühjahr 1936 erschien der Stoewer Greif Junior in seiner endgültigen Gestalt. Wiederm ließ man die Mechanik im wesentlichen unverändert, wogegen der Wagen völlig neue Karosserien erhielt. Ab 1937 entfiel der Beinamen Junior, der Wagen hieß nur noch Stoewer Greif oder auch Stoewer Greif luftgekühlt. Er war seinerzeit nämlich der einzige deutsche Personenwagen mit Luftkühlung, die man aber bereits als wichtige Errungenschaft des kommenden Volkswagens pries. Der Stoewer Greif bewährte sich als anspruchsloses Gebrauchsauto, mit dem das Werk endlich auch auf einigermaßen lohnende Stückzahlen kam.



Stoewer Greif Junior  
Cabrio-Limousine 2 Türen 1935 – 1936

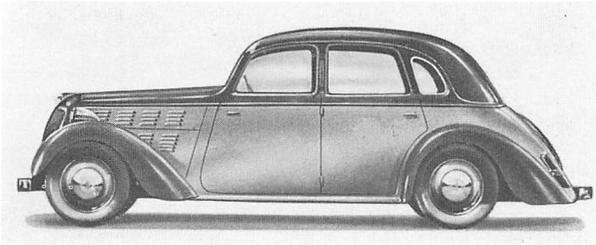


Stoewer Greif Junior  
Cabriolet 2/3 Sitze 1936 – 1937

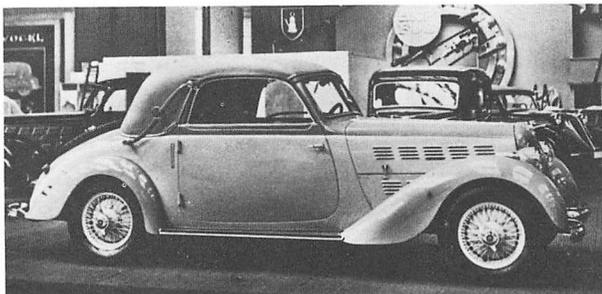
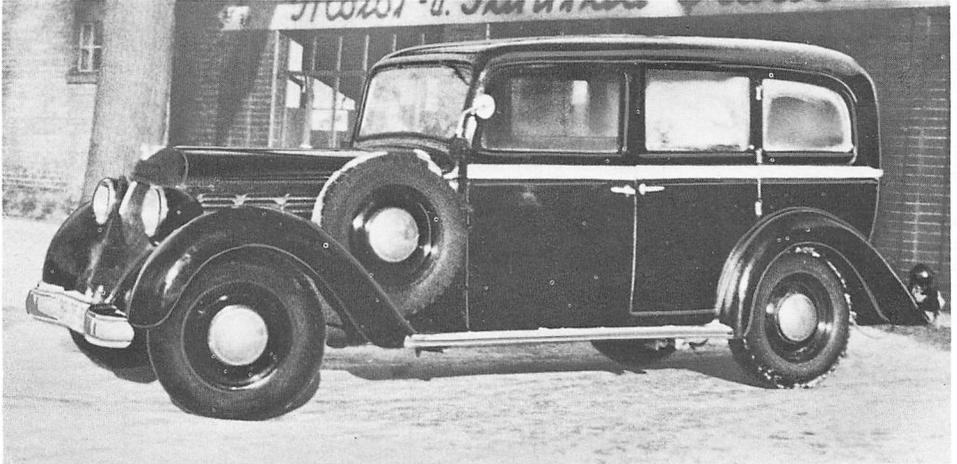
|                         | <b>Stoewer Greif V8<br/>1934 – 1937</b>  | <b>Stoewer Greif V8<br/>Sport-Cabriolet<br/>1935 – 1937</b> | <b>Stoewer Greif (Junior)<br/>1936 – 1939</b>     |
|-------------------------|--|---|---|
| <b>Motor</b>            |  |   |   |
| Zylinderzahl            | V8 (90°-V-Form)  |   | 4 (Boxer)   |
| Zylinderbohrung x Hub   | 69,5 x 82 mm   |   | 75 x 84 mm  |
| Zylinderkammer          | 2489 (Steuer 2472) ccm   |   | 1484 (Steuer 1474) ccm                            |
| Leistung                | 55 PS bei 3800 U/min   | 57 PS bei 3800 U/min  | 34 PS bei 3600 U/min                              |
| Verdichtung             | 1:6  | 1:6,25  | 1:5,4   |
| Vergaser                | 1 Doppel-Fallstromvergaser<br>Solex 30 JFF   |   | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFLV<br>Hängend  |
| Ventile                 | Liegend (stehend zur Zylinderachse)<br>Zentrale Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette |   | Zentrale Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette |
| Wurzelwellenlager       | 3  |   | 2   |
| Ölwanne                 | Auswechselbare Laufbüchsen   |   |   |
| Ölpumpe                 | Pumpe, 20 Liter Wasser   |   | Gebläse-Luft                                      |
| Ölwanne                 | Druckumlauf, 5 Liter Öl  |   | Druckumlauf, 4,5 Liter Öl                         |
| Ölwanne                 | 6 V 85 oder 100 Ah   |   | 6 V 75 Ah (im Motorraum)                          |
| Ölwanne                 | 90 W   |   | 90 W  |
| Ölwanne                 | 0,8 (anfangs 0,6) PS   |   | 0,6 PS  |
| <b>Triebübertragung</b> |  |   |   |
|                         | Fronttrieblock   |   | Antrieb auf Hinterräder                           |
|                         | Motor und Getriebe hinter der Vorderachse  |   |   |
|                         | Einscheibentrockenkupplung   |   | Einscheibentrockenkupplung                        |
|                         | Schalthebel Wagenmitte   |   | Schalthebel Wagenmitte                            |
|                         | 4 Gang   |   | 4 Gang  |
|                         | Ohne   |   | Ohne  |
|                         | I. 4,00  |   | I. 4,10   |
|                         | II. 2,50   |   | II. 2,41  |
|                         | III. 1,51  |   | III. 1,49   |
|                         | IV. 1,00   |   | IV. 1,00  |
| Übertriebs-Übersetzung  | 4,37, 4,87 oder 5,40   | 4,22  | 4,72  |
| <b>Chassis</b>          |  |   |   |
| Chassis                 | Stahlblechprofilrahmen mit Kreuztraverse   |   | Zentralrohrrahmen                                 |
| Vorderradaufhängung     | 2 Querfedern   |   | 2 Querfedern                                      |
| Hinterradaufhängung     | Längs-Schwingarme  |   | Pendel-Schwingachse                               |
|                         | Je 1 Schraubenfeder in Längsrichtung   |   | Schwinggabeln, 1 Querfeder                        |
|                         | Zahnstange   |   | Zahnstange  |
| Lenkung                 | Hydraulisch, 4 Räder   |   | Hydraulisch, 4 Räder                              |
| Vorderradbremse         | Seilzug, Hinterräder   |   | Seilzug, Hinterräder                              |
| Hinterradbremse         | Zentral  |   | Zentral   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |   |   |
| Radstand                | 3000 mm  | 2750 mm   | 2660 mm   |
| Radstand vorn/hinten    | 1260/1280 mm   | 1350/1370 mm  | 1250/1250 mm                                      |
| Radstand gesamt         | 4250 x 1650 x 1650 mm  | 4000 x 1650 x 1600 mm                                       | 4380 x 1580 x 1580 mm                             |
| Räder                   | Scheiben   | Drahtspeichen   | Scheiben  |
| Räder                   | 5,25–17  | 5,25–17   | 4,75–17. Ab 1938: 5,25–16                         |
| Räder                   | 12,5 Meter   | 12 Meter  | 12 Meter  |
| Leertrockengewicht      | Limousine 1250 kg  | 1180 kg   | Limousine 1035 kg                                 |
| Leertrockengewicht      | Limousine 450 kg   |   | Limousine 390 kg                                  |
| Leertrockengewicht      | 110 km/h   | 120 km/h  | 100 km/h  |
| Leertrockengewicht      | 15 Liter   | 15 Liter  | 11 Liter  |
| Leertrockengewicht      | 62 Liter (im Heck)   | 62 Liter (im Heck)  | 45 Liter (im Heck)                                |
| <b>Preise</b>           |  |   |   |
|                         | Limousine 4 Türen<br>RM 5700,-   | Sport-Cabriolet 2/3 Sitze<br>RM 7150,-                      | Limousine 2 Türen<br>RM 3500,-                    |
|                         | Cabriolet 4 Fenster<br>RM 6700,-   |   | Cabrio-Limousine 2 Türen<br>RM 3650,-             |
|                         | Phaeton 4 Türen<br>(nur 1936) RM 6250,-  |   | Cabriolet 4 Fenster<br>RM 4400,-                  |
|                         |  |   | Cabriolet 2/3 Sitze<br>(nur 1936/37) RM 4575,-    |
|                         |  |   | Tourenwagen 2 Türen<br>(nur 1938) RM 4150,-       |
|                         |  |   | Roadster 2 Sitze<br>(nur 1938) RM 4200,-          |

## **Stoewer Sedina (1937–1940)** **Stoewer Arkona (1937–1940)**

Im Oktober 1936 wird Direktor Karl Trefz Alleinvorstand der Stoewer-Werke, deren Aktienmehrheit übrigens längst der Stadt Stettin gehört. Der neue Mann beginnt unverzüglich mit der Entwicklung eigener Konstruktionen, welche das nach dem Mißerfolg des Greif V 8 einseitig gewordene Typenprogramm des Werks ergänzen sollen. Bereits im Februar 1937 erscheint, selbst für die Fachwelt ganz unerwartet, das Zwillingenspaar Sedina und Arkona. Es sind ausgesprochen robuste Gebrauchsfahrzeuge mit soliden Motoren und Fahrgestellen, außerdem rationell konstruiert, denn die Teile beider Typen sind größtenteils austauschbar. Hingegen vermag die ziemlich unbeholfene Form der Karossen kaum zu überzeugen. Hier ist gar nichts mehr von der Eleganz früherer Stoewer-Modelle und insbesondere von der klassischen Schönheit der großen Achtzylinder zu sehen. Direktor Trefz baute vordem Lastwagen bei Magirus. Offensichtlich besitzt er für die technische Konstruktion mehr Geschick als für die äußere Gestaltung der neuen Personenwagen. Die Produktion der Zwillinge beginnt nur zögernd und erreicht niemals einen lohnenden Umfang. Das liegt allerdings nicht daran, daß der Verkauf zu schwierig wäre. Vielmehr ist die Kapazität des Werks inzwischen weitgehend durch den Bau des kleinen Wehrmacht-Geländewagens in Anspruch genommen.



**Stoewer Sedina**  
**Limousine 4 Türen**  
1937 – 1940



**Stoewer Sedina**  
**Pullman-Limousine**  
**als Kraftdroschke**  
**(Karosserie:**  
**Gebr. Hornig, Meerane)**  
1938

**Stoewer Arkona**  
**Sport-Cabriolet 2–4 Sitze**  
1937 – 1939

**Stoewer Sedina  
1937 – 1940**

**Stoewer Arkona  
1937 – 1940**

|                         |   |  |  |
|-------------------------|---|--|--|
| <b>Motor</b>            | 4 (Reihe)<br>85 x 106 mm<br>2406 (Steuer 2390) ccm<br>55 PS bei 3200 U/min<br>1 : 5,8<br>1 Steigstromvergaser<br>Solex 35 BFLV<br>Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette | 6 (Reihe)<br>85 x 106 mm<br>3610 (Steuer 3585 ) ccm<br>80 PS bei 3200 U/min<br>1 : 5,8<br>2 Steigstromvergaser<br>Solex 30 BFLV<br>Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette |  |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 4  |  |
| Kühlung                 | Pumpe, 18 Liter Wasser  | Pumpe, 21 Liter Wasser   |  |
| Schmierung              | Druckumlauf, 5,5 Liter Öl   | Druckumlauf, 8,5 Liter Öl  |  |
| Batterie                | 12 V 62,5 Ah (im Motorraum)   | 12 V 75 Ah (im Motorraum)  |  |
| Lichtmaschine           | 90 W  | 90 W   |  |
| Anlasser                | 1,4 PS  | 1,4 PS   |  |
| <b>Kraftübertragung</b> | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte  |  |
| Kupplung                | 4 Gang ZF   | 4 Gang ZF  |  |
| Schaltung               | III – IV  | III – IV   |  |
| Getriebe                | I. 4,00   | I. 3,77  |  |
| Synchronisierung        | II. 2,25  | II. 2,10   |  |
| Übersetzungen           | III. 1,50   | III. 1,36  |  |
|                         | IV. 1,00  | IV. 1,00   |  |
| Antriebs-Übersetzung    | 3,88  | 3,44   | 3,88   |
| <b>Fahrwerk</b>         |   | Ovalrohrrahmen<br>1 Querfeder oben, Querlenker unten<br>starr, Halbfedern<br>Schnecke<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>Seilzug, Hinterräder<br>Nippel  |  |
| Vorderradaufhängung     |   |  |  |
| Hinterradaufhängung     |   |  |  |
| Lenkung                 |   |  |  |
| Fußbremse               |   |  |  |
| Handbremse              |   |  |  |
| Schmierung              |   |  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |  |
| Radstand                | 2900 mm   | 3150 mm  | 3350 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1430/1430 mm  | 1440/1440 mm   | 1440/1440 mm   |
| Gesamtmaße              | 4600 x 1720 x 1620 mm   | 4900 x 1760 x 1750 mm  | 5100 x 1760 x 1750 mm  |
| Räder                   | Scheiben  | Scheiben   | Scheiben   |
| Reifen                  | 6,00–16 extra   | 6,50–17 extra  | 6,50–17 extra  |
| Fahrgestellgewicht      | 750 kg  | 930 kg   | 950 kg   |
| Wagengewicht            | Limousine 1360 kg   | Limousine 1540 kg<br>Sport-Cabriolet 1710 kg   | Pullman-Limousine 1760 kg  |
| Zuläss. Belastung       | Limousine 385 kg  |  | Pullman-Limousine 535 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 110 km/h  | 140 km/h   | 120 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 15 Liter  | 17 Liter   | 18 Liter   |
| Kraftstofftank          | 60 Liter (im Heck)  | 72 Liter (im Heck)   | 72 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>           | Fahrgestell<br>RM 3950,-<br>Limousine 6 Fenster<br>RM 5250,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>RM 6250,-<br>Pullman-Limousine<br>RM 6525,-  | Fahrgestell<br>RM 5900,-<br>Limousine 6 Fenster<br>RM 7850,-<br>Cabriolet 4 Fenster<br>RM 8850,-<br>Sport-Cabriolet 2–4 Sitze<br>RM 9250,-   | Fahrgestell<br>RM 5900,-<br>Pullman-Limousine<br>RM 8750,-<br>Phaeton 6 Sitze<br>RM 9500,- |

# Volkswagen (ab 1938)

Erst nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs kamen die ersten privaten Käufer in den Besitz eines Volkswagens. In der Zeitspanne, die das vorliegende Buch behandelt, gab es vom Volkswagen in seiner normalen Ausführung nur unverkäufliche Versuchs- und Vorserienfahrzeuge. Dennoch beeinflusste dieses Auto in den letzten Vorkriegsjahren sehr nachhaltig das Geschehen auf dem deutschen Markt. Immerhin begann 1938 der Verkauf des Volkswagens über Sparverträge. Vor allem aber mußten sich jene Automobilfabriken, die Wagentypen ähnlicher Größenordnung anboten, durch Neukonstruktionen und anderweitige Maßnahmen auf die bevorstehende, zweifellos äußerst harte Konkurrenz einrichten. Die seitherigen Marktführer der unteren Preisklasse räumten dieses Feld. Opel hatte den Schritt mit der Aufgabe des P 4 und der Einführung des Kadett bereits vollzogen, DKW beabsichtigte das gleiche ab 1940 mit dem Typ F 9. Jedenfalls hatte wohl noch nie ein Auto, das es praktisch noch gar nicht gab, den Markt so sehr in Bewegung versetzt und dann drei Jahrzehnte lang souverän beherrscht wie der Volkswagen in seiner käferförmigen Gestalt.

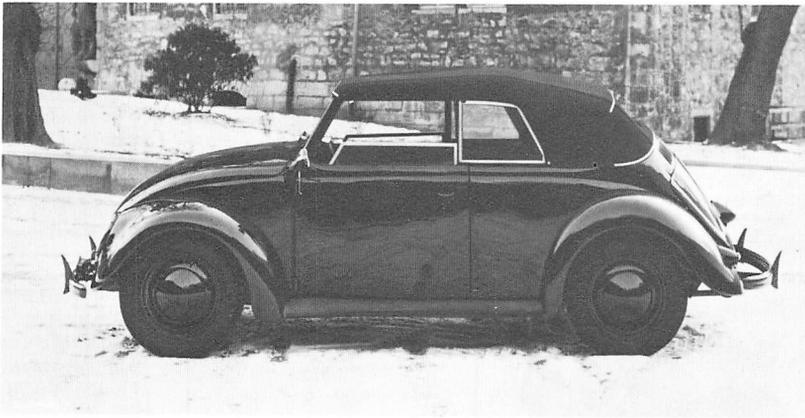
Der Begriff des Volkswagens war keineswegs neu. Schon seit Beginn der zwanziger Jahre (und noch früher) nahmen immer wieder primitive Niedrigpreis-Modelle dieses Prädikat für sich in Anspruch. Neu war auch keineswegs das Konzept des Heckmotorwagens, denn mit dieser Bauart beschäftigten sich ebenfalls schon mehrere prominente Konstrukteure. Vor allem für kleinere Wagen galt der Heckmotor damals weithin als fortschrittlichste und vorteilhafteste Lösung, genauso, wie »man« diese heute im Frontantrieb mit Quermotor sieht. Einer macht's halt dem anderen nach. Auch im Automobilbau herrscht die Mode.

Erste konkrete Vorläufer des Volkswagens waren jene drei Versuchsfahrzeuge, die Geheimrat Dr.-Ing. h. c. Fritz Neumeyer, Inhaber der Zündapp-Motorradfabrik in Nürnberg, 1931/32 von Dr. Ferdinand Porsche konstruieren und bauen ließ. Sie besaßen einen wassergekühlten Fünfzylinder-Sternmotor im Heck, der zwar äußerst kurz, aber teuer in der Herstellung war und sich als viel zu störanfällig erwies. Die Karosserien in Gemischtbauweise, zwei Stromlinien-Limousinen und ein Cabriolet herkömmlicher Form, ließ Porsche bei der Firma Reutter anfertigen. Nachdem sich aber Zündapp nun doch nicht zum Serienbau des Wagens entschließen konnte, kaufte die Firma zwei der Versuchswagen, um sie zu verschrotten. Eine der beiden Limousinen verblieb bei Porsche und ging erst 1944 bei einem Bombenangriff auf Stuttgart verloren.

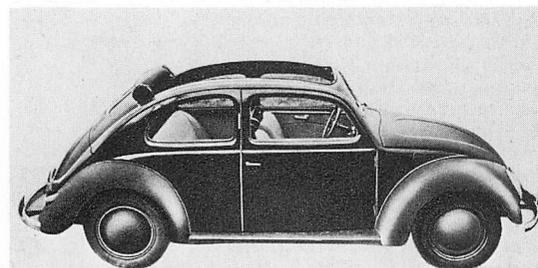
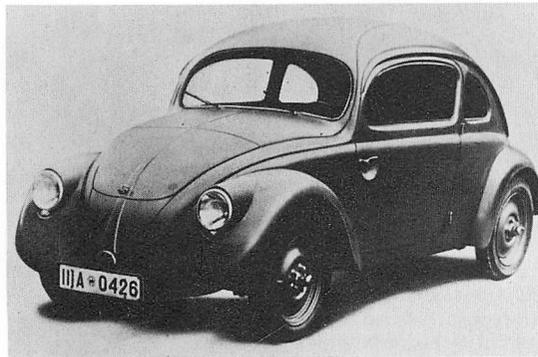
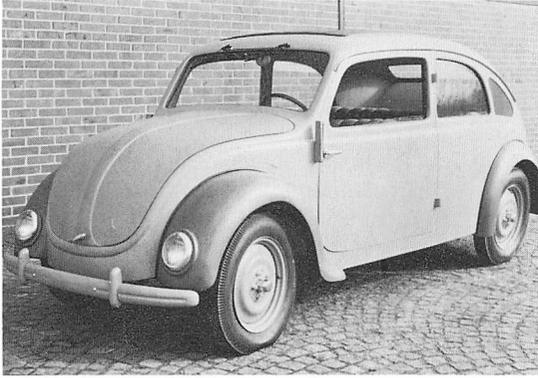
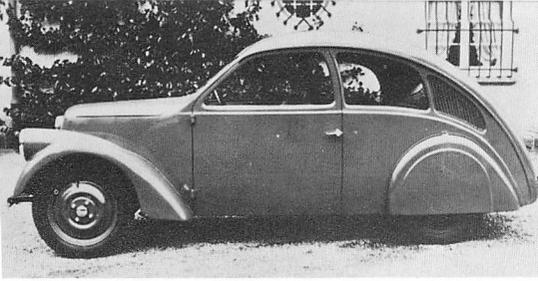
Anfang 1933 trat eine andere Motorradfabrik an Dr. Porsche heran, um sich einen Kleinwagen entwickeln zu lassen: NSU in Neckarsulm unter ihrem damaligen Generaldirektor Fritz von Falkenhayn. Hier hatte der Auftraggeber allerdings (im Gegensatz zu Geheimrat Neumeyer) keine Ambitionen in Richtung Volksmotorisierung, sondern man dachte an ein technisch fortschrittliches und leistungsfähiges Normalautomobil. Daher fällt der Porsche Typ 32, wie das NSU-Projekt intern hieß, durch 1,5 Liter Hubraum und relativ große Dimensionen auf, aber in seiner grundsätzlichen Gestaltung war er dem späteren Volkswagen noch wesentlich ähnlicher als der Porsche Typ 12 für Zündapp. Die Neckarsulmer Prototypen zeichneten sich nämlich bereits durch die Luftkühlung, den Boxermotor und die Drehstabfederung für alle vier Räder aus. Auch mit NSU hat Porsche drei Versuchswagen gebaut, nämlich zwei Limousinen in Gemischtbauweise mit Karosserien von Reutter und eine Ganzstahl-Limousine mit Karosserie von Drauz (Heilbronn). Die Wagen liefen zufriedenstellend, doch auch NSU verzichtete auf den Serienbau. Das damit verbundene Risiko auf sich zu nehmen bestand kein Grund mehr, nachdem inzwischen das Motorradgeschäft wieder prächtig lief. Einer der drei Versuchswagen, die Ganzstahl-Limousine, bewahrte nach dem Krieg ein Meister der NSU-Werke vor dem Untergang, und heute gehört sie dem Museum des Volkswagenwerks.

Anfang 1934 überreichte Dr. Ferdinand Porsche dem Reichsverkehrsministerium ein »Exposé, betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens«. Nach vorbereitenden Gesprächen zwischen Regierungsstellen und dem Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) kam es

im Juni 1934 zu einem Vertrag zwischen dem RDA und der Porsche GmbH. Danach sollte Porsche innerhalb von 10 Monaten den ersten Prototyp eines Volkswagens fertigstellen. Doch schon Anfang 1935 wird deutlich, daß sowohl der Termin als auch der vorgegebene Verkaufspreis von 1000 Reichsmark bei den gegebenen Verhältnissen nicht einzuhalten waren. Der RDA verlängerte den Vertrag. Hitler kündigte auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1935 an, daß Mitte des Jahres die Erprobung der ersten Exemplare des Volkswagens beginnen würde. Schon 1934 liefen die beiden ersten Versuchswagen des Porsche Typ 60, die aber vor allem karosseriemäßig nicht befriedigten. 1935 entstanden bei Porsche 3 Wagen der Versuchsserie V 3, der 1936 die Vorserie VW 30 folgte. Diese bestand aus 30 Wagen, deren Herstellung die Daimler-Benz AG. übernommen hatte (oder übernehmen mußte). Jedes dieser Fahrzeuge wurde auf einer 80000 km langen Versuchsfahrt erprobt, wobei sich keinerlei wesentliche Beanstandungen ergaben. Da aber die deutsche Automobilindustrie weiterhin wenig Neigung zeigte, den Bau des Volkswagens zu übernehmen oder zu organisieren, beauftragte 1937 Hitler die Deutsche Arbeitsfront mit dem Bau des Volkswagens, des Volkswagenwerkes und einer zugehörigen Stadt. Anfang 1938 war der Volkswagen in seiner endgültigen Form fertig. Hergestellt und weiter erprobt wurde nun die Vorserie VW 38. Die Öffentlichkeit sah den Wagen zum erstenmal anlässlich der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes im Mai 1938. Hitler taufte ihn auf den Namen KdF-Wagen und verkündete den Verkaufspreis von 990 Reichsmark. Am 1. August 1938 begann der Verkauf des KdF-Wagens mittels eines von der Deutschen Arbeitsfront organisierten Sparkartensystems, wobei bis Ende 1939 bereits 170000 Sparanträge gestellt wurden. Vorgesehen war, daß in der ersten Ausbaustufe des Werks 17500 Mitarbeiter pro Jahr 500000 und in der zweiten Ausbaustufe 30000 Mitarbeiter pro Jahr 800000 KdF-Wagen fertigen sollten. Diese Zahlen waren, wie man heute weiß, keineswegs Utopie. Und der Preis von 990 RM war ebenfalls keine, auch wenn dies selbst Leute, die es besser wissen müßten, aus purem Opportunismus bis heute nicht wahrhaben wollen.



Ein einziges Exemplar der Vorserie VW 38 wurde als Tourenwagen (offener Viersitzer mit leichtem Klappverdeck) ausgeführt. Diesen noch vorhandenen Wagen kann man zwar rückblickend als Vorläufer des späteren Viersitzer-Cabriolets ansehen, aber geplant in diesem Sinne war er keineswegs. Hitler und Porsche hatten damals nämlich nicht im entferntesten beabsichtigt, außer der Limousine und der Sonnendach-Limousine auch ein Cabriolet serienmäßig fertigen zu lassen. In den Prospekten und sonstigen Drucksachen über den KdF-Wagen ist ebenfalls nirgends von einem Cabriolet die Rede. Auch das abgebildete Einzelexemplar eines Tourenwagens war und sollte kein Cabriolet sein. Man baute ihn vielmehr im Hinblick auf die erstmalige öffentliche Vorführung des KdF-Wagens anlässlich der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes am Himmelfahrtstag 1938. Der offene Wagen war ausschließlich dazu bestimmt, daß sich Hitler hineinsetzen und darin fotografieren lassen konnte. Hitler fuhr bei offiziellen Publikumsveranstaltungen grundsätzlich nur in offenen Autos, damit ihn das Volk sehen und damit er mit erhobenem Arm grüßen konnte. Nun, dann kam ja bald der Krieg. Andernfalls wäre für Hitler noch öfter Anlaß gewesen, sich im offenen KdF-Wagen statt im offenen Mercedes zu zeigen. Denn nur dazu war dieses einmalige VW-Exemplar bestimmt. (Übrigens hatte es schon parallel zur Versuchsserie V 3 einen offenen Tourenwagen gegeben. Das hing wohl mit den damals noch bestehenden Bedenken wegen des vorgegebenen Verkaufspreises zusammen. Offene Tourenwagen kosteten früher weniger als entsprechende Limousinen. Das änderte sich dann durch die gegenläufige Entwicklung der Stückzahlen von Limousinen und Tourenwagen sowie vor allem infolge des Übergangs zu selbsttragenden Karosserien.)



**Zündapp (Versuchswagen)  
Porsche Typ 12  
1931/32**

**NSU (Versuchswagen)  
Porsche Typ 32  
1933/34**

5 (Stern)  
70 x 62 mm  
1192 ccm  
26 PS bei 3200 U/min

1:5,3  
1 Zenith 26 Ø

Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2  
Wasser-Pumpe  
Druckumlauf  
6 V

Hecktriebblock. Motor hinter,  
Getriebe vor der Hinterachse  
Nasse Einscheibenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang + Schnellgang  
Ohne  
I. 3,14  
II. 1,74  
III. 1,00  
Schnellgang 0,847  
6,00

U-Profil-Mittelträger

1 Quersfeder

1 Quersfeder

Spindel  
Mechanisch oder hydraulisch  
4 Räder  
Mechanisch, Hinterräder

2500 mm  
1200 mm  
3330 x 1420 x 1500 mm  
Scheiben  
4,00-18

900 kg  
1200 kg  
80 km/h

Hinten im Motorraum

4 (Boxer)  
80 x 72 mm  
1470 ccm  
28 PS bei 2600 U/min

1 Fallstromvergaser

Hängend  
Stoßstangen und Kipphebel  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3  
Luft-Gebläse  
Druckumlauf  
12 V

Hecktriebblock. Motor hinter,  
Getriebe vor der Hinterachse  
Einscheibentrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
4 Gang  
Ohne

Zentralrohr-Plattformrahmen

Kurbellenker oben und unten  
2 Federstäbe quer  
Pendelachse  
Längslenker, Federstäbe quer

Spindel  
Hydraulisch, 4 Räder  
Trommel-Ø 180 mm  
Mechanisch, Hinterräder

2600 mm  
1200/1200 mm  
4050 x 1510 x 1500 mm  
Scheiben  
5,25-16

870 kg  
1150 kg  
90 km/h

Hinten im Motorraum

Die Bilder zeigen von oben nach unten:  
Zündapp Versuchswagen (Porsche Typ 12) 1931/32  
NSU Versuchswagen (Porsche Typ 32) 1933/34  
Volkswagen V3 (Porsche Typ 60) 1935/36  
Volkswagen VW 30 (Porsche Typ 60) 1936/37  
KdF-Wagen VW 38 (Porsche Typ 60) 1937/38

| <b>Volkswagen<br/>(Versuchsserie V 3)<br/>Porsche Typ 60<br/>1935/36</b>   | <b>Volkswagen (Vorserie VW 30)<br/>Porsche Typ 60<br/>1936/37</b>   | <b>KdF-Wagen (Vorserie VW 38)<br/>Porsche Typ 60<br/>1937/38</b>   |  |
|--|---|--|--|
| <p>4 (Boxer)<br/>70 x 64 mm<br/>985 ccm<br/>22 PS bei 3100 U/min</p> <p>1:5,8<br/>1 Fallstromvergaser<br/>Solex oder Graetzin<br/>Hängend<br/>Stoßstangen und Kipphebel<br/>Zentrale Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Luft-Gebläse<br/>Druckumlauf<br/>6 V 75 Ah</p> <p>Hecktrieblock. Motor hinter,<br/>Getriebe vor der Hinterachse<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>Ohne</p> <p>4,43</p> <p>Zentralrohr-Plattformrahmen<br/>Ganzstahlkarosserie<br/>Kurbellenker oben und unten<br/>2 Federstäbe quer<br/>Pendelachse<br/>Längslenker, Federstäbe quer<br/>Spindel<br/>Mechanisch, 4 Räder</p> <p>Mechanisch, 4 Räder</p> <p>2400 mm<br/>1250/1250 mm<br/>3900 x 1500 x 1500 mm<br/>Scheiben<br/>4,50-17 oder 4,50-16<br/>11 Meter<br/>650 kg<br/>1000 kg<br/>100 km/h<br/>8,5 Liter<br/>25 Liter (vorn im Wagen)</p> | <p>4 (Boxer)<br/>70 x 64 mm<br/>985 ccm<br/>22 PS bei 3100 U/min</p> <p>1:5,8<br/>1 Fallstromvergaser<br/>Solex oder Graetzin<br/>Hängend<br/>Stoßstangen und Kipphebel<br/>Zentrale Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Luft-Gebläse<br/>Druckumlauf<br/>6 V 75 Ah</p> <p>Hecktrieblock. Motor hinter,<br/>Getriebe vor der Hinterachse<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>Ohne</p> <p>4,43</p> <p>Zentralrohr-Plattformrahmen<br/>Ganzstahlkarosserie<br/>Kurbellenker oben und unten<br/>2 Federstäbe quer<br/>Pendelachse<br/>Längslenker, Federstäbe quer<br/>Spindel<br/>Mechanisch, 4 Räder</p> <p>Mechanisch, 4 Räder</p> <p>2400 mm<br/>1250/1250 mm<br/>3900 x 1500 x 1500 mm<br/>Scheiben<br/>4,50-16 oder 5,25-16 Aero<br/>11 Meter<br/>650 kg<br/>1000 kg<br/>100 km/h<br/>8,5 Liter<br/>25 Liter (vorn im Wagen)</p> | <p>4 (Boxer)<br/>70 x 64 mm<br/>985 ccm<br/>23,5 PS bei 3000 U/min<br/>6,4 mkg bei 1900 U/min<br/>1:5,8<br/>1 Fallstromvergaser<br/>Solex 26 VFJ<br/>Hängend<br/>Stoßstangen und Kipphebel<br/>Zentrale Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Luft-Gebläse<br/>Druckumlauf, 2,5 Liter Öl<br/>6 V 75 Ah (unter Rücksitz)</p> <p>Hecktrieblock. Motor hinter,<br/>Getriebe vor der Hinterachse<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>Ohne<br/>I. 3,60<br/>II. 2,07<br/>III. 1,25<br/>IV. 0,80<br/>4,43</p> <p>Zentralrohr-Plattformrahmen<br/>Ganzstahlkarosserie<br/>Kurbellenker oben und unten<br/>2 Federstäbe quer<br/>Pendelachse<br/>Längslenker, Federstäbe quer<br/>Spindel<br/>Mechanisch, 4 Räder</p> <p>Mechanisch, 4 Räder</p> <p>2400 mm<br/>1290/1250 mm<br/>4200 x 1550 x 1550 mm<br/>Scheiben<br/>4,50-16<br/>11,5 Meter<br/>750 kg<br/>1100 kg<br/>100 km/h<br/>9 Liter<br/>25 Liter (vorn im Wagen)</p> | <p><b>Motor</b><br/>Zylinderzahl<br/>Bohrung x Hub<br/>Hubraum<br/>Leistung<br/>Drehmoment<br/>Verdichtung<br/>Vergaser</p> <p>Ventile</p> <p>Kurbelwellenlager<br/>Kühlung<br/>Schmierung<br/>Batterie</p> <p><b>Kraftübertragung</b><br/>Kupplung<br/>Schaltung<br/>Getriebe<br/>Synchronisierung<br/>Übersetzungen</p> <p>Antriebs-Übersetzung</p> <p><b>Fahrwerk</b><br/>Vorderradaufhängung<br/>Hinterradaufhängung<br/>Lenkung<br/>Fußbremse<br/>Handbremse</p> <p><b>Allgemeine Daten</b><br/>Radstand<br/>Spur vorn/hinten<br/>Gesamtmaße<br/>Räder<br/>Reifen<br/>Wendekreis<br/>Wagengewicht<br/>Zuläss. Gesamtgewicht<br/>Höchstgeschwindigkeit<br/>Verbrauch/100 km<br/>Kraftstofftank</p> |



# Wanderer (bis 1945)

Die Mechaniker Johann Baptist Winklhofer und Richard Rolf Jaenicke gründeten 1885 eine kleine Fahrradhandlung, das »Chemnitzer Velociped-Depot«. Aus dem handwerklichen Zusammenbau von Fahrrädern war schon zwei Jahre später ein Fabrikbetrieb geworden, der 1907 in die »Wanderer-Werke vorm. Winklhofer & Jaenicke AG.« mit dem Sitz in Schönau bei Chemnitz umgewandelt wurde. Zum Fertigungsprogramm gehörten jetzt außer Fahrrädern auch Werkzeug- und Büromaschinen (berühmt geworden unter der Marke »Continental«) sowie ab 1902 Wanderer Motorräder. Versuche im Automobilbau begannen um die gleiche Zeit. 1905 wurde ein erstes, 1907 ein zweites »Wanderermobil« fertig. Beide überzeugten wenig. Erst nach weiteren vier Jahren war ein ganz neuer Kleinwagen mit zwei Sitzen hintereinander entwickelt, der erfolgversprechend erschien, ab 1912 serienmäßig hergestellt wurde und es bald als »Puppchen« zu außergewöhnlicher Popularität brachte. Bis 1926 dauerte seine erfolgreiche Laufbahn.

Ab 1921 baute Wanderer auch ein »richtiges« Auto mit 4 Sitzen. Dieser 1,5 Liter-Vierzylinder zeichnete sich nicht mehr durch preiswerte Sportlichkeit, sondern vor allem durch Qualität und Solidität aus, fortan die Grundmerkmale aller Wanderer Automobile.

1928 verlegte Wanderer die Automobilproduktion in ein neu errichtetes Fabrikhochhaus nach Siegmars. Diese Investition, die Entwicklung neuer Modelle und natürlich auch die desolante Wirtschaftslage ließen die Rentabilität derart schrumpfen, daß die Deutsche Bank als Hauptaktionär der Wanderer-Werke den Verkauf der Automobilabteilung beschloß. Eine Gelegenheit hierzu bot sich, als die Sächsische Staatsbank die Marken DKW, Audi und Horch zur Auto Union AG. vereinigte. Diese übernahm am 1. Januar 1932 auch die Automobilabteilung der Wanderer-Werke. Innerhalb des weitgespannten Programms der Auto Union wurde Wanderer das Spitzenprodukt der Mittelklasse, wie es der Tradition und dem Kundenstamm der Marke entsprach. Eine sehr gedeihliche Entwicklung setzte ein, die freilich durch den Krieg bald wieder abgebrochen wurde. Während des Krieges erzeugte Wanderer außer Wehrmacht-Kraftfahrzeugen Rüstungsgüter verschiedenster Art. Nach 1945 wurden die Fertigungsstätten in Siegmars aus dem Komplex der vormaligen Auto Union herausgenommen und wieder in die ursprünglichen Wanderer-Werke eingegliedert. Sie haben seit der Enteignung als VEB Industrierwerke mit der Automobilproduktion nichts mehr zu tun.

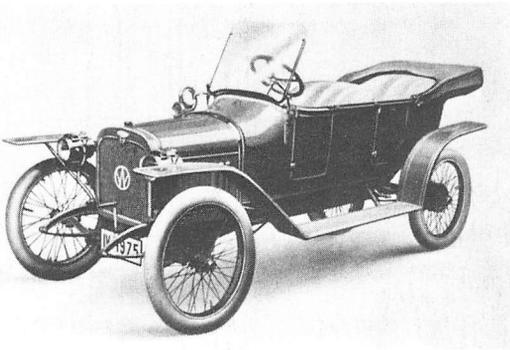
## Produktion

|   |             |           |
|---|-------------|-----------|
| Wanderer W 1, W 2, W 3, W 4, W 8 (»Puppchen«) | 1912 – 1926 | ca. 9000  |
| Wanderer W 6, W 9                             | 1921 – 1925 | ca. 2000  |
| Wanderer W 10/I                               | 1926 – 1928 | ca. 6500  |
| Wanderer W 10/II                              | 1927 – 1929 | ca. 1500  |
| Wanderer W 10/IV                              | 1930 – 1932 | ca. 4500  |
| Wanderer W 11                                 | 1928 – 1933 | ca. 5200  |
| Wanderer W 11/I (Wehrmacht-Kübelwagen)        | 1933 – 1941 | ca. 4500  |
| Wanderer W 14                                 | 1931 – 1932 | 24        |
| Wanderer W 15, W 17, W 20                     | 1932 – 1933 | 750       |
| Wanderer W 21, W 22                           | 1933 – 1938 | 29111     |
| Wanderer W 235, W 240, W 245, W 250           |             |           |
| Wanderer W 35, W 40, W 45, W 50               |             |           |
| Wanderer Spezial W 51                         | 1936        | ca. 800   |
| Wanderer W 52                                 | 1937        | ca. 1400  |
| Wanderer W 25 K                               | 1936 – 1938 | 258       |
| Wanderer W 24                                 | 1937 – 1940 | ca. 23000 |
| Wanderer W 23                                 | 1937 – 1941 | ca. 8000  |
| Wanderer W 26                                 | 1937 – 1940 | ca. 1800  |

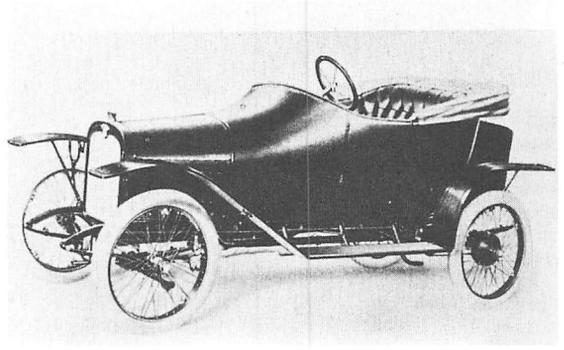
Insgesamt fertigten die Wanderer-Werke zeit ihres Bestehens rund 100000 Automobile. In den zwanziger Jahren beschäftigten sie etwa 4000 Mitarbeiter, davon schätzungsweise die Hälfte im Automobilbau. Mit dessen Technischer Leitung war Dipl.-Ing. Otto Dyckhoff betraut, der 1930 von Hanomag kam und 1935 zu Opel ging.

## Wanderer 5/12, 5/15 und 5/20 PS (1912–1926)

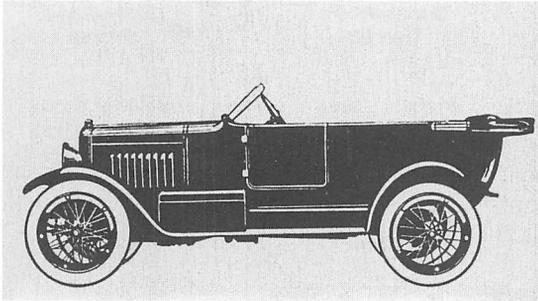
Die große Attraktion der Berliner Automobil-Ausstellung im Oktober 1911 war der kleine Wanderer 5/12 PS mit zwei hintereinander angeordneten Sitzen. Als Wanderer »Puppchen« gewann er große Popularität, man rühmte ihn bald als zuverlässigsten Wagen seiner Größenklasse und schließlich sollte er zum berühmtesten und erfolgreichsten aller jemals gebauten Wanderer-Typen werden. Dem 3/12 PS W 1, der 1912 in Serie gegangen war, folgte schon 1913 der 5/15 PS W 2. Dieser war als Modell H (Hintereinander 2 Sitze) und als Modell N (Nebeneinander 2 Sitze) lieferbar. 1914 folgte der Typ W 3, bei dem es als dritte Karosserieausführung das Modell Nv mit drei Sitzen in gestaffelter Anordnung gab. Der Tandem-Zweisitzer (Modell H) stand ab 1919 nicht mehr auf dem Programm, und die letzte Serie, den Typ W 8, lieferte man nur noch als Drei- oder Viersitzer. Alle Aufbauten waren offen und besaßen ein vorklappbares Wetterdach. Beim Tandem-Zweisitzer erfolgte der Einstieg durch zwei kleine Türen auf der linken Seite, alle anderen Modelle begnügten sich mit einer Türe links.



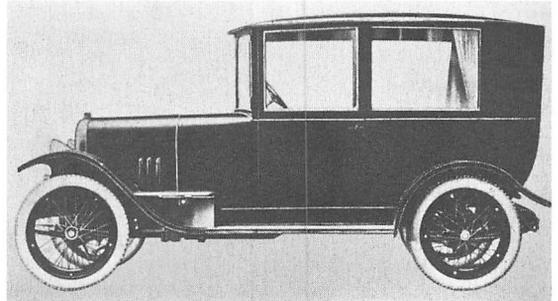
5/12 PS Wanderer Typ W 1 (1912 – 1913)



5/15 PS Wanderer Typ W 2 Modell N (1913 – 1914)



5/15 PS Wanderer Typ W 4 (1924)



6/18 PS Wanderer Typ W 6 (1922)

## Wanderer 6/30 und 8/40 PS (1926–1932)

Wanderer zeigte auf der Berliner Automobil-Ausstellung Ende November 1925 den »Probewagen« (Prototyp würde man heute sagen) eines wesentlich moderneren Nachfolgers des Typs W 9. (Im Bestreben, außer dem »Puppchen« auch ein »richtiges« Auto anbieten zu können, brachte Wanderer schon 1921 den 6/18 PS Typ W 6 heraus, der 1923 zum 6/24 PS Typ W 9 weiterentwickelt worden war.) Der neue Wanderer 6/30 PS war der erste Wagen dieses Fabrikats mit Linkslenkung, Mittelschaltung und Vierradbremse. Er kam als Typ W 10/I im Laufe des Jahres 1926 zur Auslieferung. Seine Besonderheit war der von innen nach Vor-

|                             | <b>Wanderer 5/12 PS<br/>Typ W 1<br/>1912 – 1913</b>    | <b>Wanderer 5/15 PS<br/>Typ W 2<br/>1913 – 1914</b>       | <b>Wanderer 5/15 PS<br/>Typ W 3<br/>1914 – 1919</b>                                      |
|-----------------------------|--|---|--|
| <b>Motor</b>                |  |   |  |
| Zylinderzahl                | 4 (Reihe)  | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub               | 62 x 95 mm   | 64 x 95 mm  | 64 x 100 mm  |
| Hubraum                     | 1147 ccm   | 1222 ccm  | 1286 ccm   |
| Leistung                    | 12 PS bei 1800 U/min                                   | 15 PS bei 1800 U/min                                      | 15 PS bei 1800 U/min   |
| Verdichtung                 |  | 1 Zenith  |  |
| Vergaser                    |  | Einlaß-Ventile hängend, Stoßstangen und Kipphebel         |  |
| Ventile                     |  | Auslaß-Ventile seitlich stehend                           |  |
|                             |  | Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette                |  |
|                             |  | 3   |  |
|                             |  | Pumpe (Wasser)  |  |
|                             |  | Druckumlauf   |  |
|                             |  | Magnetzündler   |  |
|                             |  | 12 V  |  |
|                             |  | Antrieb auf Hinterräder                                   |  |
|                             |  | Lederkonuskupplung  |  |
|                             |  | Schalthebel innen rechts                                  |  |
|                             |  | 3 Gang  |  |
|                             |  | I. 3,48   |  |
|                             |  | II. 1,78  |  |
|                             |  | III. 1,00   |  |
|                             |  | 4,60  |  |
| <b>Kraftübertragung</b>     |  |   |  |
| Kupplung                    |  |   |  |
| Schaltung                   |  |   |  |
| Getriebe                    |  |   |  |
| Übersetzungen               |  |   |  |
|                             |  |   |  |
| <b>Antriebs-Übersetzung</b> |  |   |  |
|                             |  |   |  |
| <b>Fahrwerk</b>             |  |   |  |
| Vorderradaufhängung         |  | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                                 |  |
| Hinterradaufhängung         |  | starr, Halbfedern   |  |
| Lenkung                     |  | starr, Dreiviertelfedern                                  |  |
| Fußbremse                   |  | Schraube/Spindel, Mitte bzw. rechts                       |  |
| Handbremse                  |  | Mechanisch, Kardanwelle                                   |  |
| Schmierung                  |  | Mechanisch, Hinterräder                                   |  |
|                             |  | Nippel  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |  |   |  |
| Radstand                    | 2250 mm  | 2250 mm   | 2350 mm  |
| Spur vorn/hinten            | 1070 mm  | 1070 mm   | 1070 mm  |
| Gesamtmaße                  | 3100 x 1330 x 1500 mm<br>(Höhe über Windschutzscheibe) |   |  |
| Räder                       | Drahtspeichen  | Drahtspeichen   | Drahtspeichen  |
| Reifen                      | 760 x 90   | 710 x 90  | 710 x 90   |
| <b>Fahrgestellgewicht</b>   |  |   |  |
| Wagengewicht                | Modell H: 500 kg                                       | Modell H: 550 kg<br>Modell N: 600 kg                      | Modell H: 600 kg<br>Modell N: 650 kg<br>Modell Nv: 750 kg                                |
| <b>Zuläss. Belastung</b>    |  |   |  |
| Höchstgeschwindigkeit       | 70 km/h  | 70 km/h   | 70 km/h  |
| Verbrauch/100 km            | 8 Liter  | 8 Liter   | 8 Liter  |
| Kraftstofftank              | im Motorraum   | im Motorraum  | im Motorraum   |
| <b>Modelle</b>              | Modell H: Tandem-Zweisitzer                            | Modell H: Tandem-Zweisitzer<br>Modell N: Zweisitzer offen | Modell H: Tandem-Zweisitzer<br>Modell N: Zweisitzer offen<br>Modell Nv: Dreisitzer offen |
|                             | Preis: 4000 Mark                                       |   |  |



**Wanderer 5/15 PS**  
**Typ W 4 (R 4)**  
**1919 – 1924**

**Wanderer 5/20 PS**  
**Typ W 8**  
**1925 – 1926**

**Wanderer 6/18 PS**  
**Typ W 6**  
**1921 – 1923**

**Wanderer 6/24 PS**  
**Typ W 9 (S 4)**  
**1923 – 1925**

4 (Reihe)  
 64,5 x 100 mm  
 1306 ccm  
 17 PS bei 2000 U/min

4 (Reihe)  
 64,5 x 100 mm  
 1306 ccm  
 20 PS bei 2000 U/min

4 (Reihe)  
 67 x 110 mm  
 1551 ccm  
 18 PS bei 1800 U/min

4 (Reihe)  
 67 x 110 mm  
 1551 ccm  
 24 PS bei 2800 U/min

1 Pallas  
 Einlaß- und Auslaß-Ventile hängend  
 Stoßstangen und Kipphebel  
 Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette

3  
 Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Magnetzündler  
 12 V

Antrieb auf Hinterräder  
 Lederkonuskupplung  
 Schalthebel innen rechts

3 Gang  
 I. 3,48  
 II. 1,78  
 III. 1,00

4,60

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Ausleger-Halbfedern  
 Schraube/Spindel, rechts  
 Mechanisch, Kardanwelle bzw. (ab Ende 1925) 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Nippel

1 Pallas  
 Einlaß- und Auslaß-Ventile hängend  
 Stoßstangen und Kipphebel  
 Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette

3  
 Pumpe (Wasser)  
 Druckumlauf  
 Magnetzündler  
 12 V

Antrieb auf Hinterräder  
 Lederkonuskupplung  
 Schalthebel innen rechts | Schalthebel Wagenmitte

4 Gang  
 I. 3,48  
 II. 2,15  
 III. 1,62  
 IV. 1,00  
 4,50

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Halbfedern  
 Schraube/Spindel, rechts  
 Mechanisch, Kardanwelle  
 Mechanisch, Hinterräder  
 Nippel

2395 mm  
 1080 mm  
 3250 x 1330 x 1420 mm  
 (Höhe über Windschutzscheibe)

2395 mm  
 1080 mm  
 Drahtspeichen  
 710 x 100 bzw. (ab Ende 1925)  
 730 x 130 Niederdruck

2750 mm  
 1180 mm  
 3850 x 1390 x 1420 mm  
 (Höhe über Windschutzscheibe)

2750 mm  
 1180 mm

Drahtspeichen  
 710 x 90  
 420 kg  
 Dreisitzer offen 650 kg

610 kg  
 Dreisitzer offen 700 kg  
 Viersitzer offen 850 kg

Drahtspeichen  
 760 x 100  
 700 kg  
 Viersitzer offen 950 kg

Drahtspeichen  
 765 x 105  
 Viersitzer offen 950 kg

250 kg  
 78 km/h  
 8,5 Liter  
 im Motorraum

450 kg  
 78 km/h  
 8,5 Liter  
 im Motorraum

400 kg  
 80 km/h  
 9 Liter  
 im Heck

85 km/h  
 9,5 Liter  
 im Heck

Modell N: Zweisitzer offen  
 Modell Nv: Dreisitzer offen

Dreisitzer offen  
 Viersitzer offen

Viersitzer offen  
 Limousine

Viersitzer offen  
 Limousine

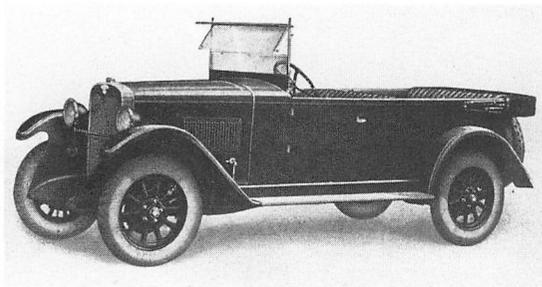
Preis 7000 Mark

klappen der Rücksitzlehne zugängliche Kofferraum in der ausgebauchten Rückwand der Karosserie bei der Limousine und beim offenen Wagen. Die kunstlederbezogene Weymann-Karosserien lieferte Gläser (Dresden), die wahlweise angebotenen Stahlblech-Aufbauten die Firma Lindner.

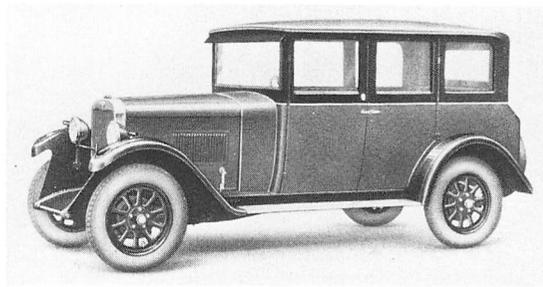
Im Herbst 1927 kam der 8/40 PS Wanderer Typ W 10/II, der, vom größeren Motor abgesehen, mit dem Typ W 10/I völlig identisch war. Ende 1928 wurde der 6/30 PS aufgegeben, so daß 1929 nur noch der 8/40er lieferbar blieb.

Die Krisenzeit erforderte die Rückkehr zum sparsameren 6/30 PS, dessen Wiederauflage mit neuem Motor und neuer Karosserie im September 1930 erfolgte. Es gab nur zwei Serienkarosserien, nämlich die Viertüren-Limousine (Karosserie Reutter) und das Zweifenster-Cabriolet (Karosserie Gläser). Während die Modelle 1930/31 ziemlich bieder ausgefallen waren, zeichneten sich die Modelle 1931/32 durch eine recht elegante Linienführung aus.

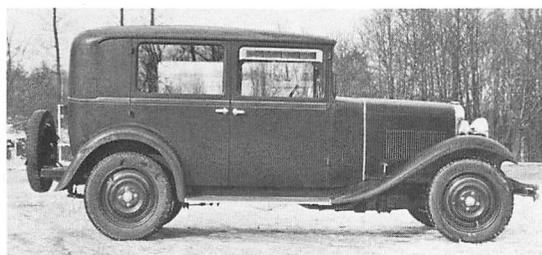
Eine Sonderausführung des Typs W 10/IV war der Wanderer 6/30 PS als Droschke (Landaulet) mit 4 + 2 Sitzen. Radstand 3000 mm, Gesamtmaße 4500 x 1570 x 1760 mm, Wagengewicht 1450 kg, Hinterachse 6,11 statt 5,77, Verbrauch 12 statt 11 Liter/100 km.



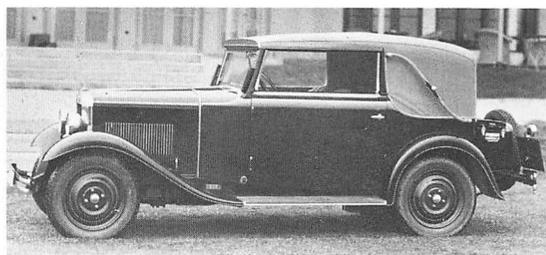
Wanderer 6/30 und 8/40 PS Tourenwagen 1926 – 1929



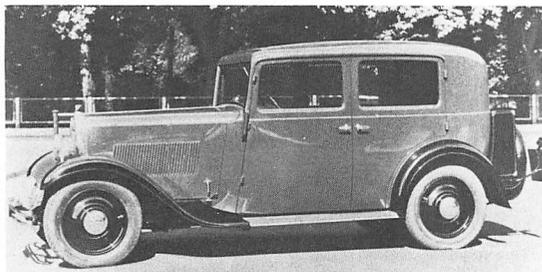
Wanderer 6/30 und 8/40 PS Limousine 1926 – 1929



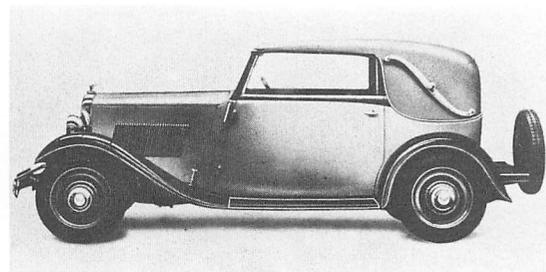
Wanderer 6/30 PS Limousine 4 Türen 1930/31  
Karosserie Reutter



Wanderer 6/30 PS Cabriolet 2 Fenster 1930/31  
Karosserie Gläser



Wanderer 6/30 PS Limousine 4 Türen 1931/32  
Karosserie Reutter



Wanderer 6/30 PS Cabriolet 2 Fenster 1931/32  
Karosserie Gläser

|                         | <b>Wanderer 6/30 PS<br/>Typ W 10/I<br/>1926 – 1928</b>                | <b>Wanderer 8/40 PS<br/>Typ W 10/II<br/>1927 – 1929</b>               | <b>Wanderer 6/30 PS<br/>Typ W 10/IV<br/>1930 – 1932</b>              |
|-------------------------|---|---|--|
| <b>Motor</b>            | 4 (Reihe)<br>67 x 110 mm<br>1551 ccm<br>30 PS bei 2800 U/min<br>1:5,3 | 4 (Reihe)<br>72 x 120 mm<br>1940 ccm<br>40 PS bei 2800 U/min<br>1:5,3 | 4 (Reihe)<br>72 x 96 mm<br>1563 ccm<br>30 PS bei 3400 U/min<br>1:5,6 |
| Zylinderzahl            |   |   |  |
| Bohrung x Hub           |   |   |  |
| Hubraum                 |   |   |  |
| Leistung                |   |   |  |
| Verdichtung             |   |   |  |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser Pallas SA II                                     |   | 1 Zenith 26 UP   |
| Ventile                 | Hängend   |   | Hängend  |
| Kurbelwellenlager       | Seitliche Nockenwelle   |   | Seitliche Nockenwelle  |
| Kühlung                 | Antrieb durch Zahnkette   |   | Antrieb durch Zahnkette  |
| Schmierung              | 3   |   | 3  |
| Zündung                 | Pumpe (Wasser)  |   | Pumpe, 10 Liter Wasser   |
| Batterie                | Druckumlauf   |   | Druckumlauf, 5 Liter Öl  |
|                         | Magnetzündler   |   | Batteriezündung  |
|                         | 12 V 40 Ah  |   | 6 V  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder   |   | Antrieb auf Hinterräder  |
| Schaltung               | Mehrscheibentrockenkupplung   |   | Einscheibentrockenkupplung   |
| Getriebe-               | Schalthebel Wagenmitte  |   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Übersetzungen           | 3 Gang (Wanderer)   |   | 3 Gang (ZF)  |
|                         | I. 3,62   |   | I. 3,40  |
|                         | II. 1,73  |   | II. 1,82   |
|                         | III. 1,00   |   | III. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,33  |   | 5,77   |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |   |  |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   |   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  |
| Hinterradaufhängung     | starr, Halbfedern   |   | starr, Halbfedern  |
| Lenkung                 | starr, Halbfedern   |   | starr, Halbfedern  |
| Fußbremse               | Schraube/Spindel, links   |   | Schnecke, links  |
| Handbremse              | Mechanisch, 4 Räder   |   | Mechanisch, 4 Räder  |
| Schmierung              | Mechanisch, Hinterräder   |   | Mechanisch, 4 Räder  |
|                         | Nippel  |   | Zentralschmierung  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |  |
| Radstand                | 2800 mm   |   | 2800 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1250/1250 mm  |   | 1250/1250 mm   |
| Gesamtmaße              | 4300 x 1500 x 1800 mm   |   | 4400 x 1570 x 1690 mm  |
| Räder                   | Stahlblechspeichen (5-Loch) bzw. ab 1928 Scheiben (4-Loch)            |   | Scheiben (4-Loch)  |
| Reifen                  | 730 x 130 oder 740 x 135 bzw. (ab 1927) 28 x 5,25 Niederdruck         |   | 5,00-18 Niederdruck  |
| Wendekreis              |   |   | 12,5 Meter   |
| Fahrgestellgewicht      | 875 kg  |   | 920 kg   |
| Wagengewicht            | Viersitzer offen 1100 kg  |   | Limousine 1230 kg  |
|                         | Limousine 1150 kg   |   | Cabriolet 1300 kg  |
| Zuläss. Belastung       | 400 kg  |   | 350 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 km/h   | 95 km/h   | 85 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 10 Liter  | 11 Liter  | 11 Liter   |
| Kraftstofftank          | 45 Liter (im Motorraum)   | 45 Liter (im Motorraum)   | 45 Liter (im Motorraum)  |
| <b>Preise</b>           |   |   |  |
| Zweisitzer offen        | RM 1926 1927 1928   | RM 1928 1929  | RM 1930 1932   |
| Viersitzer offen        | 7000,- 6500,- 6250,-  | 6500,- —  | — —  |
| Limousine 2 Türen       | 7750,- 7250,- 6950,-  | 7250,- 6750,-   | — —  |
| Limousine 4 Türen       | 8000,- 7500,- 7200,-  | 7500,- 7000,-   | 5250,- 4850,-  |
| Cabriolet               |   | 8000,- 7500,-   | 6450,- 5950,-  |

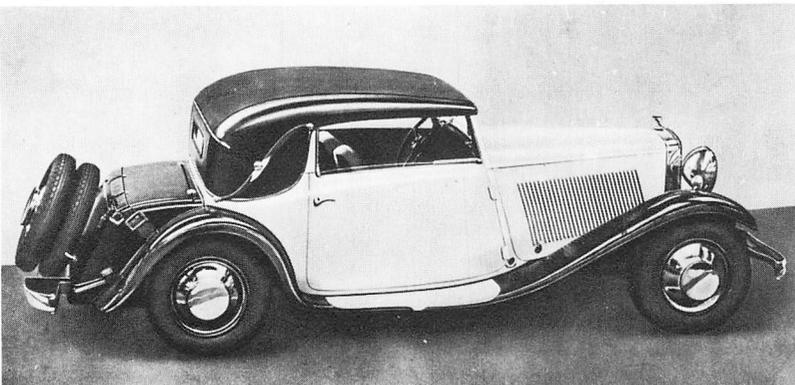
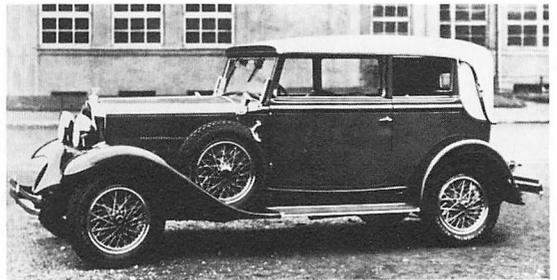
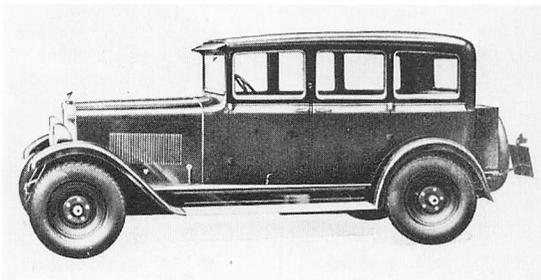
## Wanderer 10/50 und 12/65 PS (1928–1933)

In den letzten Monaten des Jahres 1928 brachte Wanderer den 10/50 PS 2,5 Liter Sechszylinder Typ W 11 auf den Markt. Der zwar recht behäbige, dafür aber repräsentative Wagen erlangte vor allem dank seiner soliden Qualität und der formschönen Karosserien einen guten Ruf. Die Limousine des Typs W 11 gab es bis 1930 in drei Ausführungen, nämlich als Stahlblech-Limousine (Karosserie Lindner), als Weymann-Limousine (Karosserie Gläser) und als »halbstarre Limousine« (Gläser), bei welcher das Holzgerippe herauf bis zur Gürtellinie mit Stahlblech, der Dachaufbau mit Kunstleder beschlagen war.

Zum Pariser Salon im Oktober 1930 wurde der Wanderer W 11 in technischer Hinsicht modernisiert und mit einer Reihe hocheleganter Karosserien herausgebracht. Die Limousinen, nunmehr in Ganzstahlbauweise, lieferten das Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG. und die Stuttgarter Firma Reutter. Die Cabriolets stammten von Gläser (Dresden). Durch die Wirtschaftslage bestand allerdings für Autos solcher Klassen nur geringe Nachfrage.

Nachdem Professor Porsche in Stuttgart sein selbständiges Konstruktionsbüro etabliert hatte, war Wanderer die erste große Automobilfabrik, die ihm Entwicklungsaufträge erteilte. Vom W 11 leitete Porsche den Typ W 14 ab, der auf dem Pariser Salon im Oktober 1931 als »Wanderer-Sport« vorgestellt wurde. Dreiliter-Motor und Fahrwerk des bildschönen Gläser-Cabriolets, kalkweiß mit schwarzem Lacklederdach, entsprachen zwar dem herkömmlichen Standard, waren aber in optimaler Weise verfeinert. Das Ergebnis freilich erwies sich als typisch Porsche: Ein Glanzstück deutschen Automobilbaus, das jedoch zu einem marktgerechten Preis überhaupt nicht realisiert werden konnte. Nur 24 Stück sind gebaut worden.

Immerhin konnte Wanderer wenigstens den Dreiliter-Motor verwenden, nämlich in den etwa 4500 Wehrmacht-Kübelwagen Typ W 11/I der Jahre 1933 bis 1941. Außerdem rüstete man einige normale W 11 für Zuverlässigkeits- und Langstreckenfahrten 1932/33 mit dem Dreiliter-Motor aus.



Oben links:  
10/50 PS Wanderer Typ W 11  
Limousine 4 Türen  
Modell 1929/30

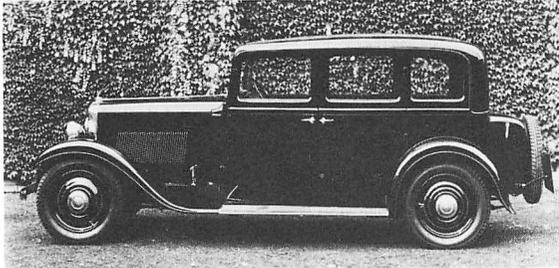
Oben rechts:  
10/50 PS Wanderer Typ W 11  
Cabriolet 4 Fenster  
Modell 1931 – 1933

Links:  
12/65 PS Wanderer Typ W 14  
Sport-Cabriolet 4 Sitze  
Karosserie Gläser  
1931/32

|                            | <b>Wanderer 10/50 PS<br/>Typ W 11<br/>1928 – 1930</b>    | <b>Wanderer 10/50 PS<br/>Typ W 11<br/>1930 – 1933</b> | <b>Wanderer 12/65 PS<br/>Typ W 14<br/>1931 – 1932</b> |
|----------------------------|--|---|---|
| <b>Motor</b>               |  |   |   |
| Zylinderzahl               | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Zylinderbohrung x Hub      | 72 x 104 mm  | 72 x 104 mm   | 75 x 112 oder 75 x 113 mm                             |
| Zylinderinhalt             | 2540 ccm   | 2540 ccm  | 2970 oder 2995 ccm                                    |
| Leistung                   | 50 PS bei 3400 U/min                                     | 50 PS bei 3400 U/min                                  | 65 PS bei 3400 U/min                                  |
| Drehmoment                 | 14,5 mkg bei 2000 U/min                                  |   |   |
| Verdichtung                | 1:5,3  | 1:5,6   | 1:5,6   |
| Vergaser                   | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas                           | 1 Steigstromvergaser<br>Zenith 30 UP                  | 1 Fallstromvergaser<br>Solex                          |
| Ventile                    | Hängend  | Hängend   | Hängend   |
|                            | Seitliche Nockenwelle                                    | Seitliche Nockenwelle                                 | Seitliche Nockenwelle                                 |
|                            | Antrieb durch Zahnkette                                  | Antrieb durch Zahnkette                               | Antrieb durch Stirnräder                              |
| Wellenlager                | 7  | 7   | 7   |
| Ölwanne                    | Pumpe, 12 Liter Wasser                                   | Pumpe, 12 Liter Wasser                                | Pumpe, 12 Liter Wasser                                |
| Schmierung                 | Druckumlauf, 8 Liter Öl                                  | Druckumlauf, 8 Liter Öl                               | Druckumlauf, 10 Liter Öl                              |
| Ölwanne                    | Magnet   | Batterie  | Batterie  |
| Batterie                   | 12 V 45 Ah   | 12 V 45 Ah  | 12 V 45 Ah  |
| Lichtmaschine              | 90 W   | 90 W  | 90 W  |
| Wasserpumpe                | 1,2 PS   | 1,2 PS  | 1,2 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b>    |  |   |   |
| Kupplung                   | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibentrockenkupplung   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung |
| Schalthebel                | Schalthebel Wagenmitte                                   | Schalthebel Wagenmitte                                | Schalthebel Wagenmitte                                |
| Getriebe                   | 3 Gang (Wanderer)  | 4 Gang (ZF-Aphon)                                     | 4 Gang (ZF-Aphon)                                     |
| Übersetzungen              | I. 3,62<br>II. 1,73<br>III. 1,00                         | I. 4,60<br>II. 2,20<br>III. 1,48<br>IV. 1,00          | I. 3,65<br>II. 2,68<br>III. 1,34<br>IV. 1,00          |
| Triebwerks-Übersetzung     | 5,77   | 4,80  | 4,40  |
| <b>Rahmen</b>              |  |   |   |
| Rahmen                     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                                | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                             | U-Profil-Preßstahl-Nieder Rahmen                      |
| Vorderradaufhängung        | starr, Halbfedern  | starr, Halbfedern                                     | starr, Halbfedern                                     |
| Hinterradaufhängung        | starr, Unterslung-Halbfedern                             | starr, Unterslung-Halbfedern                          | starr, Unterslung-Halbfedern                          |
| Lenkung                    | Schraube/Spindel, links                                  | ZF-Roß Schnecke, links                                | ZF-Roß Schnecke, links                                |
| Vorderradbremse            | Hydraulisch, 4 Räder                                     | Hydraulisch, 4 Räder                                  | Hydraulisch, 4 Räder                                  |
| Hinterradbremse            | Mechanisch, Hinterräder                                  | Mechanisch, Hinterräder                               | Mechanisch, Hinterräder                               |
| Schmierung                 | Zentral  | Zentral   | Zentral   |
| <b>Allgemeine Daten</b>    |  |   |   |
| Radstand                   | 2920 mm  | 3000 mm   | 3100 mm   |
| Wagenlänge                 | Pullmann-Limousine 3170 mm                               | Pullman-Limousine 3170 mm                             |   |
| Wagenbreite                | 1420/1420 mm   | 1420/1420 mm  | 1420/1420 mm  |
| Wagenhöhe                  | 4350 (mit Stoßstangen)                                   | 4600 x 1720 x 1850 mm                                 | 5000 x 1720 x 1650 mm                                 |
| Wagenlänge x Breite x Höhe | Pullmann-Limousine 4770 x 1720 x 1850 mm                 |   |   |
| Räder                      | Stahlblechspeichen oder Scheiben (5-Loch)                | Scheiben oder Drahtspeichen (5-Loch)                  | Scheiben  |
| Wagenlast                  | 1929: 30 x 6,00 Niederdruck<br>1930: 14 x 45 Niederdruck | 6,00–18   | 5,50 oder 6,00–18                                     |
| Wagenlast                  |  | 12 Meter  |   |
| Wagenlast                  | 1050 (Pullmann 1070) kg                                  | 1200 (Pullmann 1220) kg                               | 1250 kg   |
| Wagenlast                  | Tourenwagen 1320 kg                                      | Limousine 1500 kg                                     | Cabriolet 1650 kg                                     |
| Wagenlast                  | Limousine 1350 kg  | Cabriolet 1600 kg                                     |   |
| Wagenlast                  | 500 kg   | 450 kg  |   |
| Wagenlast                  | 90 km/h  | 97 km/h   | 105 km/h  |
| Wagenlast                  | 15 Liter   | 15 Liter  | 15 Liter  |
| Wagenlast                  | 54 Liter (im Motorraum)                                  | 54 Liter (im Motorraum)                               | 60 Liter (im Heck)                                    |
| <b>Preise</b>              |  |   |   |
| Tourenwagen 4 Türen        | <b>1929</b><br>RM 7000,-                                 | <b>1932</b><br>RM 7250,-                              | <b>1932</b><br>-                                      |
| Limousine 4 Türen          | RM 8000,-  | RM 7250,-   | -   |
| Limousine-Cabriolet        | RM 8750,-  | RM 7650,-   | -   |
| Pullmann-Limousine         | RM 9320,-  | RM 8450,-   | -   |
| Cabriolet 4 Sitze          | RM 9600,-  | RM 8450,-   | RM 12900,-  |

## Wanderer 6/30, 7/35 und 8/40 PS (1932–1933)

Im März 1932 begann mit einem Zwischentyp der Übergang zu einer neuen Modellreihe. Als Ergänzung zum W 10/IV erschien eine Sechsfenster-Limousine (Karosserie Reutter) mit 3000 statt 2800 mm Radstand, dem 6/30 PS Vierzylinder-Motor und den seitherigen Starrachsen. In diesen Wagen wurde dann ab Oktober 1932 ein neu von Porsche entwickelter Sechszylinder-Leichtmetallmotor eingebaut, der je nach Laufbüchsen entweder 1,7 oder 2 Liter Hubraum besaß. Außer der Limousine wurde für alle drei Zwischentypen das vom W 10/IV übernommene Gläser-Cabriolet angeboten. Im Februar 1933 erfolgte die Ablösung durch die Typen W 21 und W 22.



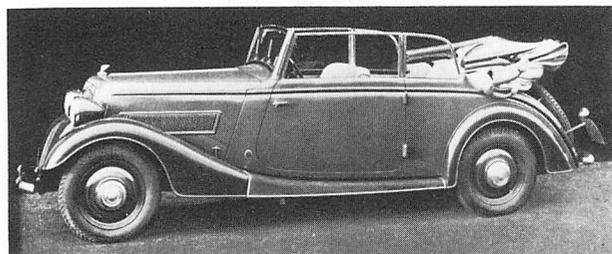
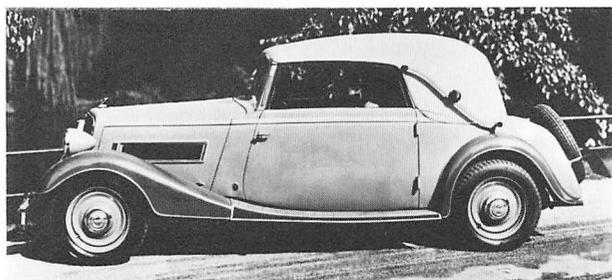
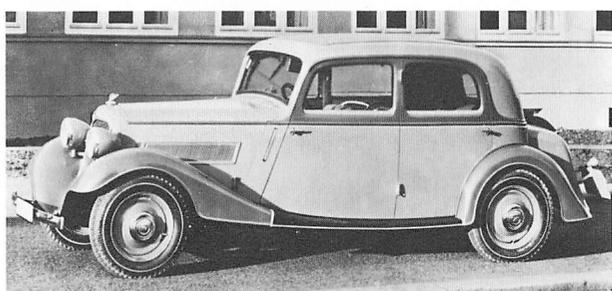
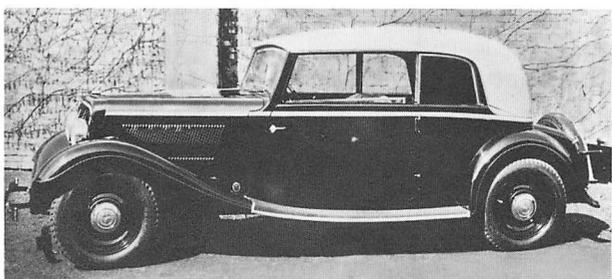
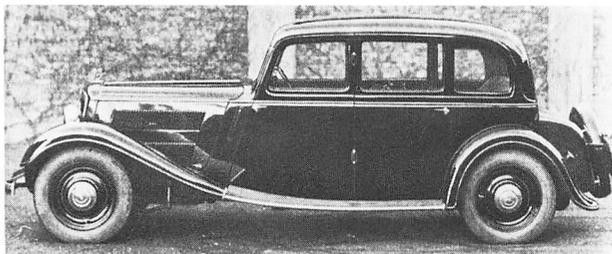
6/30 PS Wanderer W 15  
7/35 PS Wanderer W 17  
8/40 PS Wanderer W 20  
Limousine 6 Fenster  
1932 – 1933

## Wanderer 1,7, 2 und 2,3 Liter (1933–1938)

Als Mercedes-Benz den Vollschrwingachs-Sechszylinder Typ 170 herausbrachte, beehrte man sich bei Wanderer, dem Markt eine konkurrenzfähige Alternative zu bieten. Professor Porsche entwickelte die Zwillinge Wanderer W 21 und W 22 mit 1,7 und 2 Liter Sechszylinder-Leichtmetallmotor und einer dem Steyr nachempfundenen Pendel-Schwingachse. Einzelaufhängung der Vorderräder hatte er im Gegensatz zu Mercedes noch nicht. Dafür war der neue Wanderer beträchtlich länger, wodurch sich dann doch eine etwa gleich gute Straßelage ergab, und überdies präsentierte er sich bei etwa gleichem Preis und gleicher Qualität als das größere und geräumigere Auto. Wanderer erreichte zwar nie die Verkaufszahlen von Mercedes, blieb aber in der Mittelklasse auf dem deutschen Markt bis zum Krieg dessen wichtigster Konkurrent. Das Modell-Programm, ursprünglich klar und übersichtlich, wurde im Laufe der Jahre immer mehr aufgefächert, bestand aber dennoch nur aus der Kombination von 3 Motoren und 6 Karosserien, wie die folgende Tabelle zeigt:

| Modell-Programm             | 1933 | 1934 | 1935  | 1936 | 1937 | 1938 |
|-----------------------------|------|------|-------|------|------|------|
| <b>1,7 Liter</b>            |      |      |       |      |      |      |
| Limousine 4 Türen 4 Fenster | W 21 | W 21 | W 235 | W 35 | –    | –    |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | W 21 | W 21 | –     | –    | –    | –    |
| Tourenwagen 4 Türen 4 Sitze | –    | –    | W 235 | W 35 | –    | –    |
| <b>2 Liter</b>              |      |      |       |      |      |      |
| Limousine 4 Türen 4 Fenster | –    | –    | W 240 | W 40 | W 40 | W 40 |
| Limousine 4 Türen 6 Fenster | W 22 | W 22 | –     | –    | –    | –    |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | –    | –    | W 240 | W 40 | W 40 | W 40 |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster | W 22 | W 22 | –     | –    | –    | –    |
| Tourenwagen 4 Türen 4 Sitze | –    | W 22 | W 240 | W 40 | –    | –    |
| Pullman-Limousine 6 Sitze   | –    | W 22 | –     | –    | –    | –    |
| <b>2,3 Liter</b>            |      |      |       |      |      |      |
| Limousine 4 Türen 4 Fenster | –    | –    | W 245 | W 45 | W 45 | W 45 |
| Limousine 4 Türen 6 Fenster | –    | –    | W 250 | W 50 | W 50 | W 50 |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | –    | –    | –     | –    | W 45 | W 45 |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster | –    | –    | W 250 | W 50 | W 50 | W 50 |
| Tourenwagen 4 Türen 4 Sitze | –    | –    | W 245 | W 50 | –    | –    |
| Pullman-Limousine 6 Sitze   | –    | –    | W 250 | W 50 | –    | –    |

|                         | <b>Wanderer 6/30 PS<br/>Typ W 15<br/>1932</b>         | <b>Wanderer 7/35 PS<br/>Typ W 17<br/>1932 – 1933</b>           | <b>Wanderer 8/40 PS<br/>Typ W 20<br/>1932 – 1933</b>           |
|-------------------------|---|--|--|
| <b>Motor</b>            |   |  |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)   | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 72 x 96 mm  | 65 x 85 mm   | 70 x 85 mm   |
| Hubraum                 | 1563 ccm  | 1690 ccm   | 1950 ccm   |
| Leistung                | 30 PS bei 3400 U/min                                  | 35 PS bei 3400 U/min   | 40 PS bei 3400 U/min   |
| Verdichtung             | 1:5,6   | 1:5,6  | 1:5,6  |
| Vergaser                | 1 Zenith 26 UP  | 1 Steigstromvergaser<br>solex 30 Ø                             | 1 Steigstromvergaser<br>Solex 30 Ø                             |
| Ventile                 | Hängend   | Hängend  | Hängend  |
|                         | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Zahnkette      | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder              | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder              |
| Kurbelwellenlager       | 3   | 7  | 7  |
|                         |   | Auswechselbare Laufbüchsen                                     | Auswechselbare Laufbüchsen                                     |
| Kühlung                 | Pumpe, 10 Liter Wasser                                | Pumpe, 7,5 Liter Wasser  | Pumpe, 7,5 Liter Wasser  |
| Schmierung              | Druckumlauf, 5 Liter Öl                               | Druckumlauf, 8 Liter Öl  | Druckumlauf, 8 Liter Öl  |
| Batterie                | 12 V 45 Ah  | 12 V 45 Ah   | 12 V 45 Ah   |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |  |  |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung | Antrieb auf Hinterräder<br>Halbnasse<br>Doppelscheibenkupplung | Antrieb auf Hinterräder<br>Halbnasse<br>Doppelscheibenkupplung |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte                                | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 3 Gang  | 4 Gang   | 4 Gang   |
| Übersetzungen           | I. 3,44<br>II. 1,83<br>III. 1,00                      | I. 4,17<br>II. 2,04<br>III. 1,27<br>IV. 1,00                   | I. 4,17<br>II. 2,04<br>III. 1,27<br>IV. 1,00                   |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,77  | 5,00   | 5,00   |
| <b>Fahrwerk</b>         |   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                                      |  |
| Vorderradaufhängung     |   | starr, Halbfedern  |  |
| Hinterradaufhängung     |   | starr, Halbfedern  |  |
| Lenkung                 |   | Schnecke   |  |
| Fußbremse               |   | Mechanisch, 4 Räder, Trommel-Ø 300 mm                          |  |
| Handbremse              |   | Mechanisch, 4 Räder  |  |
| Schmierung              |   | Zentral  |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |  |
| Radstand                |   | 3000 mm  |  |
| Spur vorn/hinten        |   | 1300/1250 mm   |  |
| Gesamtmaße              |   | 4500 x 1570 x 1690 mm  |  |
| Räder                   |   | Scheiben   |  |
| Reifen                  |   | 5,00–18  |  |
| Fahrgestellgewicht      |   | 920 kg   |  |
| Wagengewicht            |   | Limousine 1230 kg<br>Cabriolet 1300 kg                         |  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 km/h   | 90 km/h  | 95 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 12 Liter  | 12 Liter   | 12 Liter   |
| Kraftstofftank          | 42 Liter (im Motorraum)                               | 42 Liter (im Motorraum)  | 42 Liter (im Motorraum)  |
| <b>Preise</b>           |   |  |  |
| Limousine 4 Türen       |   | RM 5250,-  | RM 5250,-  |
| Cabriolet 4 Sitze       |   | RM 6250,-  | RM 6250,-  |



Die Bilder zeigen von oben nach unten:  
 Wanderer W 22 (2 Liter) Limousine 6 Fenster 1933 – 1934  
 Wanderer W 22 (2 Liter) Cabriolet 4 Fenster (Gläser) 1933 – 1934  
 Wanderer W 240 (2 Liter) Limousine 4 Türen 1935  
 Wanderer W 250 (2,3 Liter) Cabriolet 2 Fenster (Gläser) 1936  
 Wanderer W 50 (2,3 Liter) Cabriolet 4 Fenster (Gläser) 1936 – 1938

#### Motor

Zylinderzahl  
 Bohrung x Hub  
 Hubraum  
 Leistung  
 Verdichtung  
 Vergaser  
 Ventile  
 Kurbelwellenlager  
 Kühlung  
 Schmierung  
 Batterie  
 Lichtmaschine  
 Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
 Schaltung  
 Getriebe  
 Synchronisierung  
 Übersetzungen

Antriebsübersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung  
 Fußbremse  
 Handbremse  
 Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
 Spur vorn/hinten  
 Gesamtmaße  
 Räder  
 Reifen  
 Wendekreis  
 Fahrgestellgewicht  
 Wagengewicht

Zuläss. Belastung  
 Höchstgeschwindigkeit  
 Verbrauch/100 km  
 Kraftstofftank

#### Preise

Lim. 4 Türen 4 Fenster  
 Lim. 4 Türen 6 Fenster  
 Tourenwagen 4 Türen  
 Cabr. 4 Sitze 2 Fenster  
 Cabr. 4 Sitze 4 Fenster  
 Pullman-Limousine

| <b>Wanderer W 21 (1933 – 1934)</b><br><b>Wanderer W 235 (1935)</b><br><b>Wanderer W 35 (1936)</b>   | <b>Wanderer W 22 (1933 – 1934)</b><br><b>Wanderer W 240 (1935)</b><br><b>Wanderer W 40 (1936 – 1938)</b>   | <b>Wanderer W 245, W 250 (1935)</b><br><b>Wanderer W 45, W 50 (1936 – 1938)</b>  |  |
|---|--|--|--|
| <p>6 (Reihe)<br/>65 x 85 mm<br/>1690 ccm<br/>35 PS bei 3500 U/min<br/>1:6 bzw. (ab 1935) 6,4<br/>1 Flachstromvergaser Solex 30 BFRV</p>   | <p>6 (Reihe)<br/>70 x 85 mm<br/>1950 ccm<br/>40 PS bei 3500 U/min<br/>1:6 bzw. (ab 1935) 6,4<br/>1 Fallstromvergaser Solex 30 JFF</p>  | <p>6 (Reihe)<br/>71 x 95 mm<br/>2257 ccm<br/>50 PS bei 3300 U/min bzw. (ab Sept. 1936) 55 PS bei 3800 U/min<br/>1:6,1 bzw. (ab Sept. 1936) 1:6,4<br/>1 Fallstromvergaser Solex 30 JFF</p>  |  |
| <p>Hängend. Stoßstangen und Kipphebel. Seitliche Nockenwelle. Antrieb durch Stirnräder</p>  |  |  |  |
| <p>7</p>  |  |  |  |
| <p>Pumpe, 8 Liter Wasser</p>  |  |  |  |
| <p>Druckumlauf, 8 Liter Öl</p>  |  |  |  |
| <p>12 V 45 Ah</p>   |  |  |  |
| <p>75 bzw. (ab 1935) 90 W</p>   |  |  |  |
| <p>0,6 PS</p>   |  |  |  |
| <p>Antrieb auf Hinterräder</p>  |  |  |  |
| <p>Halbnasse Doppelscheibenkupplung</p>   |  |  |  |
| <p>Schalthebel Wagenmitte</p>   |  |  |  |
| <p>4 Gang</p>   |  |  |  |
| <p>Ohne</p>   |  |  |  |
| <p>I. 4,50, II. 2,40, III. 1,49, IV. 1,00</p>   |  |  |  |
| 5,75  | 5,30   | 4,90   |  |
| <p>U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen</p>  |  |  |  |
| <p>starr, Halbfedern bzw. (ab 1936)</p>   |  |  |  |
| <p>Doppel-Querlenker, 1 Querfeder</p>   |  |  |  |
| <p>Pendel-Schwingachse, Schwingarme, 1 Querfeder</p>  |  |  |  |
| <p>ZF-Roß Schnecke</p>  |  |  |  |
| <p>Hydraulisch, 4 Räder</p>   |  |  |  |
| <p>Mechanisch, Hinterräder</p>  |  |  |  |
| <p>Zentral</p>  |  |  |  |
| <p>3000 mm<br/>1350/1350 mm<br/>4500 x 1670 x 1650 mm<br/>Scheiben<br/>5,25–17<br/>12 Meter<br/>900 kg<br/>Limousine 1250 kg<br/>Tourenwagen 1250 kg<br/>Cabriolet 1300 kg<br/>450 kg<br/>95 km/h<br/>12 Liter<br/>53 Liter (im Heck)</p> | <p>3000 mm<br/>1350/1350 mm<br/>4500 x 1670 x 1650 mm<br/>Scheiben<br/>5,25–17<br/>12 Meter<br/>900 kg<br/>Limousine 1275 kg<br/>Tourenwagen 1250 kg<br/>Cabriolet 1310 kg<br/>450 kg<br/>100 km/h<br/>13 Liter<br/>53 Liter (im Heck)</p> | <p>3000 mm<br/>1350/1350 mm<br/>4500 x 1670 x 1650 mm<br/>Scheiben<br/>5,25–17<br/>12 Meter<br/>900 kg<br/>Limousine 1275 kg<br/>Tourenwagen 1250 kg<br/>Cabriolet 1310 kg<br/>450 kg<br/>105 km/h<br/>14 Liter<br/>53 Liter (im Heck)</p> | <p><b>Pullmann-Sechssitzer 1935/36</b><br/>3150 mm<br/>1350/1350 mm<br/>4650 x 1670 x 1670 mm<br/>Scheiben<br/>5,50–17<br/>14,3 Meter<br/>Pullmann 1350 kg<br/><br/>100 km/h<br/>15 Liter<br/>53 Liter (im Heck)</p> |
| <b>W 21</b>   | <b>W 22</b>  | <b>W 40</b>  | <b>W 250, W 50</b>   |
| RM 4660,—   | —  | RM 4800,—  | —  |
| —   | RM 5250,—  | —  | —  |
| —   | RM 5750,—  | —  | —  |
| RM 5800,—   | —  | RM 5350,—  | —  |
| —   | RM 6250,—  | —  | —  |
| —   | —  | —  | RM 6500,—  |

## **Wanderer Spezial W 51 (1936)**

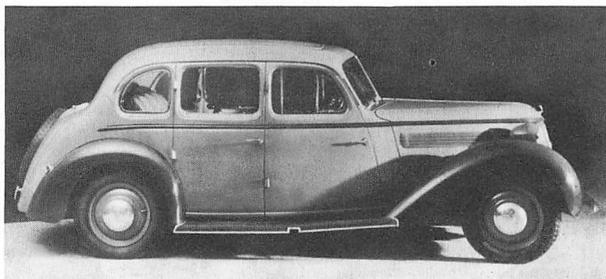
## **Wanderer W 52 (1937)**

## **Wanderer W 23 und W 26 (1937–1941)**

Wie 1932/33 vollzog Wanderer auch jetzt wieder den Übergang zu einem neuen Modell in drei Stufen. 1936 erschien der W 51, der noch die Mechanik des W 50, aber eine völlig andere Karosserie besaß. 1937 kamen der W 52 und der W 23, beide mit einem neuen 2,6 Liter Seitenventil-Motor. Dessen Konstruktion war notwendig geworden, weil der seinerzeit von Porsche entworfene Leichtmetall-Sechszylinder keine Weiterentwicklung mehr zuließ. Er konnte weder weiter aufgebohrt noch wegen der damaligen Kraftstoffe höher verdichtet werden. Außerdem lohnte sich die aufwendige Technik nicht, wenn sie wie hier keine entsprechend höhere Leistung brachte. Ein simpler Seitenventil-Motor erzielte nun mit weit geringerem Aufwand den gleichen Effekt. Beim W 23 schließlich ersetzte man dann auch noch die teure Pendel-Hinterachse durch die von DKW übernommene Schwebearchse, was ebenfalls keinen spürbaren Qualitätsverlust verursachte. Dennoch baute Wanderer den Vollsvingachser W 52 parallel zum W 23, weil immerhin die Möglichkeit bestand, daß das Publikum vielleicht auf die zu jener Zeit so hochgelobte Schwingachse nicht verzichten wollte. Doch schon nach einem Jahr verschwand der W 52, und der W 23 gedieh zu einem erfolgreichen Wagen. Äußeres Unterscheidungsmerkmal: W 51 und W 52 hatten eine reicher verzierte Kühlerverkleidung sowie vor allem je ein Ersatzrad beiderseits in den Vorderkotflügeln, während beim W 23 das Ersatzrad im Gepäckraumdeckel eingelassen war.

Als Nachfolger der W 50 Pullmann-Limousine erschien 1937 der W 26, zunächst äußerlich unverändert, jedoch mit dem neuen 2,6 Liter-Motor. Außerdem ersetzte man zum gleichen Zeitpunkt den Viersitzer-Tourenwagen W 50 durch den Sechssitzer-Tourenwagen W 26. Erst 1939 erhielt der W 26 auch das Gesicht des W 23. Im übrigen behielt der W 26 die Pendel-Hinterachse, weil bei ihm der für die hochliegende Querfeder der Schwebearchse nötige Platz fehlte.

Die Produktion des W 23 und des W 26 dauerte bis 1940, doch wurden Ende 1941/Anfang 1942 nochmal 100 Cabriolets W 23 für den Reichsarbeitsdienst gebaut.

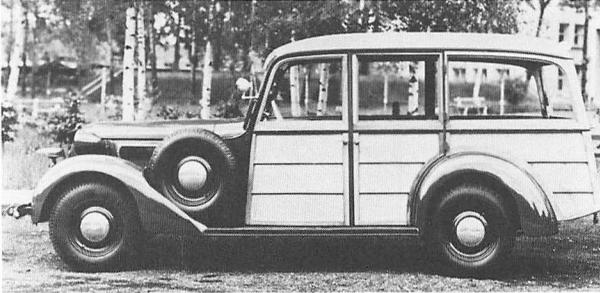
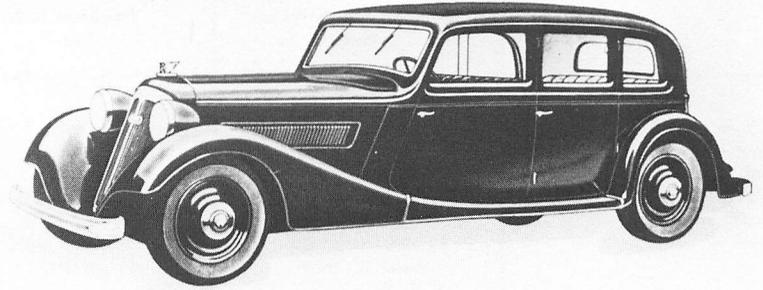


**Wanderer W 23**  
**Limousine 6 Fenster**  
1937 – 1940



**Wanderer W 23**  
**Cabriolet 4 Fenster**  
**Karosserie Gläser**  
1937 – 1942

|                         | <b>Wanderer Spezial W 51<br/>1936</b>  | <b>Wanderer W 52<br/>1937</b>  | <b>Wanderer W 25 K<br/>1936 – 1938</b>  |
|-------------------------|--|--|---|
| <b>Motor</b>            |  |  |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)   |
| Böhrung x Hub           | 71 x 95 mm   | 75 x 100 mm  | 70 x 85 mm  |
| Hubraum                 | 2257 ccm   | 2651 ccm   | 1950 ccm  |
| Leistung                | 55 PS bei 3800 U/min   | 62 PS bei 3500 U/min   | 85 PS bei 4000 U/min  |
| Verdichtung             | 1:6,4  | 1:6,4  | 1:6,4   |
| Vergaser                | 1 Fallstromvergaser<br>Solex 30 JFF  | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 35 BFH RC 1  | 1 Doppel-Steigstromvergaser<br>Solex 32 FFVS<br>Roots-Kompressor hinter<br>Vergaser, nicht abschaltbar<br>2,3 x n = 9200 U/min      |
| Ventile                 | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder                         | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette               | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder  |
| Kurbelwellenlager       | 7  | 4  | 7   |
| Kühlung                 | Pumpe, 8 Liter Wasser  | Pumpe, 10,2 Liter Wasser   | Pumpe, 8,2 Liter Wasser   |
| Schmierung              | Druckumlauf, 8 Liter Öl  | Druckumlauf, 7 Liter Öl  | Druckumlauf, 10 Liter Öl  |
| Batterie                | 12 V 45 Ah   | 6 V 88 Ah  | 12 V 55 Ah  |
| Lichtmaschine           | 90 W   | 90 W   |   |
| Wasserpumpe             | 0,6 PS   | 0,8 PS   |   |
| <b>Kraftübertragung</b> |  |  |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Halbnasse   | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                                | Antrieb auf Hinterräder<br>Halbnasse  |
| Schaltung               | Doppelscheibenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte                                     | Schalthebel Wagenmitte   | Doppelscheibenkupplung<br>Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                | 4 Gang   | 4 Gang   | 4 Gang  |
| Synchronisierung        | Ohne   | III – IV   | Ohne  |
| Übersetzungen           | I. 4,50<br>II. 2,40<br>III. 1,49<br>IV. 1,00<br>4,90                                 | I. 4,10<br>II. 2,40<br>III. 1,49<br>IV. 1,00<br>4,10                                 | I. 3,30<br>II. 2,06<br>III. 1,37<br>IV. 1,00<br>3,60, Cabriolet 3,80  |
| Antriebs-Übersetzung    |  |  |   |
| <b>Fahrrahmen</b>       |  |  |   |
| Vorderradaufhängung     | Kastenrahmen<br>Doppel-Querlenker  | Kastenrahmen<br>Doppel-Querlenker  | Kastenrahmen<br>Doppel-Querlenker   |
| Hinterradaufhängung     | 1 Querfeder<br>Pendel-Schwingachse   | 1 Querfeder<br>Pendel-Schwingachse   | 1 Querfeder<br>Starre »Schwebeachse«  |
| Lenkung                 | Schwingarme, 1 Querfeder   | Schwingarme, 1 Querfeder   | 1 Querfeder hochliegend   |
| Vorbremsen              | ZF-Roß Schnecke  | ZF-Roß Schnecke  | ZF-Roß (Schnecke)   |
| Nachbremsen             | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder   | Hydraulisch, 4 Räder  |
| Schmierung              | Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral   | Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral   | Mechanisch, Hinterräder<br>Zentral  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |   |
| Radstand                | 3000 mm  | 3000 mm  | 2650 mm   |
| Weg vorn/hinten         | 1350/1350 mm   | 1350/1350 mm   | 1325/1330 mm  |
| Gesamtmaße              | 4700 x 1680 x 1650 mm  | 4700 x 1680 x 1650 mm  | 4220 x 1680 x 1400 (1550) mm  |
| Räder                   | Scheiben   | Scheiben   | Drahtspeichen   |
| Reifen                  | 5,25–17  | 5,25–17  | 5,25–17   |
| Wendekreis              | 12 Meter   | 12 Meter   | 12,4 Meter  |
| Fahrgestellgewicht      | 1000 kg  | 1030 kg  | 800 kg  |
| Gesamtgewicht           | Limousine 1410 kg<br>Cabriolet 1470 kg   | Limousine 1440 kg<br>Cabriolet 1500 kg   | Sportwagen 1000 kg<br>Sport-Cabriolet 1070 kg   |
| zuläss. Belastung       |  | 400 kg   | 250 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 105 km/h   | 115 km/h   | 145 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 15 Liter   | 15 Liter   | 20 Liter  |
| Tankvolumen             | 53 Liter (im Heck)   | 53 Liter (im Heck)   | 80 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>           |  |  |   |
|                         | Limousine 4 Türen 6 Fenster<br>RM 5950,-<br>Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster<br>RM 6950,- | Limousine 4 Türen 6 Fenster<br>RM 5550,-<br>Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster<br>RM 6500,- | Sport-Zweisitzer offen<br>1936: RM 6800,-<br>1937/38: RM 7950,-<br>Sport-Cabriolet 2 Sitze<br>1936: RM 7500,-<br>1937/38: RM 8250,- |



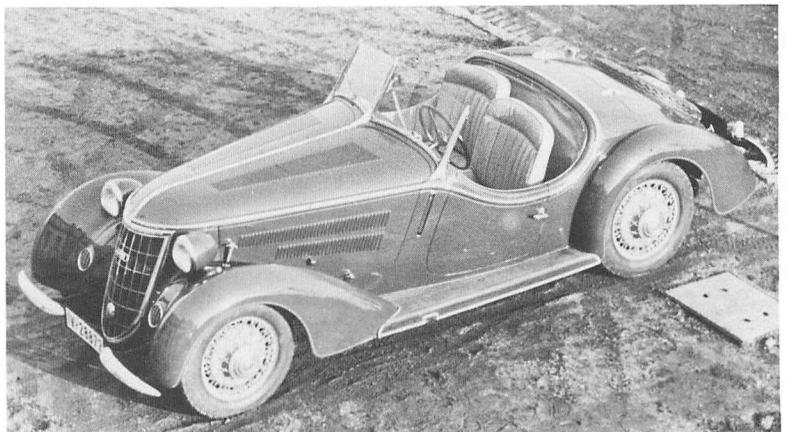
Wanderer W 250  
Wanderer W 50  
Wanderer W 26  
Pullman-Limousine  
1935 – 1938

Wanderer W 23  
Farmerwagen  
1939

### Wanderer W 25 K (1936–1938)

1936 überraschte Wanderer mit dem als Konkurrenz zu BMW gedachten Sportwagen W 25 K. Da sich hierfür der in der Entwicklung befindliche Seitenventil-Motor sowieso nicht geeignet hätte, sollte (auf weitere Sicht allein für diesen Wagen) Porsches Leichtmetall-Sechszylinder beibehalten werden. Um die hier notwendige Leistung zu erzielen, baute man einen ständig mitlaufenden Kompressor an, wobei sich die Höchstleistung von 85 PS nach Angabe des Werks bei 4000 U/min ergab, in Wirklichkeit aber erst bei etwa 5000 U/min zur Verfügung stand. Jedenfalls wurde dem Motor mehr abverlangt, als er vertragen konnte. So fand und findet heute noch der W 25 K begeisterte Bewunderer wegen der brillanten Form seiner Karosserien, aber motorisch und leistungsmäßig erntete er keinen Ruhm. Gebaut wurden 149 Wagen im Jahr 1936, 72 Wagen im Jahr 1937, 37 Wagen im Jahr 1938, insgesamt also 258 Exemplare. Die letzten wurden als W 25 (ohne K) ausgeliefert, wie überhaupt in die vorhandenen Wagen später größtenteils entweder normale Wanderer- oder 2,5 Liter Opel-Motoren eingebaut wurden. Der W 25 K versagte zwar als Sportwagen, aber ein Traumwagen ist er seiner Schönheit wegen bis heute geblieben.

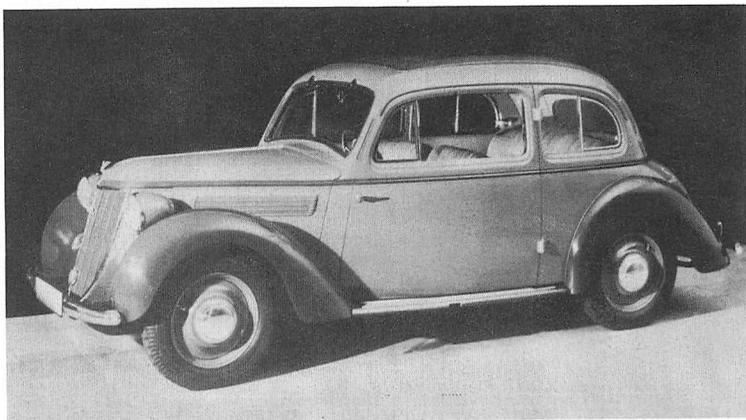
Wanderer W 25 K  
Sport-Zweitzer offen  
1936 – 1938



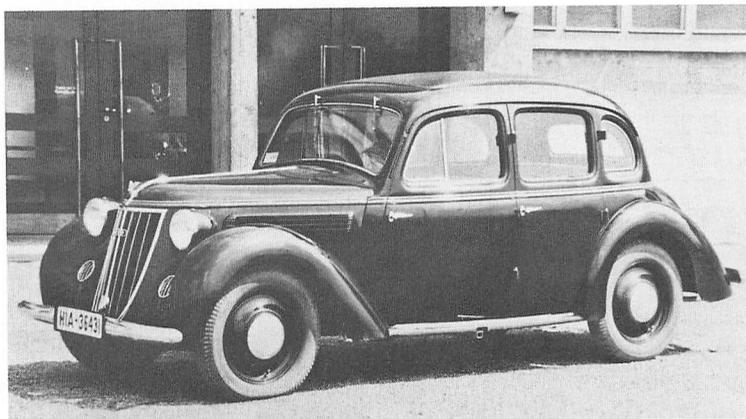
|                           | <b>Wanderer W 24<br/>1937 – 1940</b>                      | <b>Wanderer W 23<br/>1937 – 1941</b>             | <b>Wanderer W 26<br/>1937 – 1940</b>                      |
|---------------------------|---|--|---|
| <b>Motor</b>              |   |  |   |
| Zylinderzahl              | 4 (Reihe)   |  | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub             | 75 x 100 mm   |  | 75 x 100 mm   |
| Hubraum                   | 1767 ccm  |  | 2651 ccm  |
| Leistung                  | 42 PS bei 3500 U/min                                      |  | 62 PS bei 3500 U/min                                      |
| Verdichtung               | 1:6,4   |  | 1:6,4   |
| Vergaser                  | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 30 BFRH<br>Seitlich stehend |  | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 35 BFRH<br>Seitlich stehend |
| Ventile                   | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette        |  | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Rollenkette        |
| Kurbelwellenlager         | 3   |  | 4   |
| Kühlung                   | Pumpe, 7 Liter Wasser                                     |  | Pumpe, 10,2 Liter Wasser                                  |
| Schmierung                | Druckumlauf, 5,5 Liter Öl                                 |  | Druckumlauf, 7 Liter Öl                                   |
| Batterie                  | 6 V 75 Ah   |  | 6 V 88 Ah bzw. (ab 1938) 12 V 50 Ah                       |
| Lichtmaschine             | 90 W  |  | 90 W  |
| Anlasser                  | 0,6 PS  |  | 0,8 bzw. (ab 1938) 1,0 PS                                 |
| <b>Kraftübertragung</b>   |   |  |   |
| Kupplung                  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung     |  | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung     |
| Schaltung                 | Schalthebel Wagenmitte                                    |  | Schalthebel Wagenmitte                                    |
| Getriebe                  | 4 Gang  |  | 4 Gang  |
| Synchronisierung          | III – IV  |  | III – IV  |
| Übersetzungen             | I. 4,10<br>II. 2,40<br>III. 1,61<br>IV. 1,00              |  | I. 4,10<br>II. 2,40<br>III. 1,61<br>IV. 1,00              |
| Antriebs-Übersetzung      | 4,22, Gebirge 4,50  | 4,10, Gebirge 4,50                               | 4,50, Gebirge 4,88  |
| <b>Chassis</b>            |   |  |   |
| Vorderradaufhängung       | Kastenrahmen<br>Doppel-Querlenker<br>1 Querfeder          |  | Kastenrahmen<br>Doppel-Querlenker<br>1 Querfeder          |
| Hinterradaufhängung       | Starre »Schwebeachse«<br>1 Querfeder hochliegend          | Starre »Schwebeachse«<br>1 Querfeder hochliegend | Pendel-Schwingachse<br>Schwingarme, 1 Querfeder           |
| Lenkung                   | ZF-Roß Schnecke   |  | ZF-Roß Schnecke   |
| Luftbremse                | Hydraulisch, 4 Räder                                      |  | Hydraulisch, 4 Räder                                      |
| Handbremse                | Mechanisch, Hinterräder                                   |  | Mechanisch, Hinterräder                                   |
| Schmierung                | Zentral   |  | Zentral   |
| <b>Allgemeine Daten</b>   |   |  |   |
| Radstand                  | 2600 mm   | 2900 mm  | 3150 mm   |
| Radpur vorn/hinten        | 1300/1330 mm  | 1420/1450 mm                                     | 1350/1350 mm  |
| Gesamtmåße                | 4300 x 1615 x 1650 mm                                     | 4600 x 1700 x 1650 mm                            | 4800 x 1700 x 1750 mm                                     |
| Räder                     | Scheiben  | Scheiben   | Scheiben  |
| Reifen                    | 5,00–17 bzw.<br>(ab 1939) 5,25–16                         | 5,25–17 bzw.<br>(ab 1939) 6,00–16                | 5,50–17 bzw.<br>(ab 1939) 6,50–16                         |
| Wendekreis                | 11,5 Meter  | 12 Meter   | 14,3 Meter  |
| Leertargewicht            | 820 kg  | 1000 kg  | 1050 kg   |
| Leertargewicht            | Limousine 1140/1170 kg<br>Cabriolet 1210 kg               | Limousine 1390 kg<br>Cabriolet 1450 kg           | Pullman 1470 kg   |
| zuläss. Belastung         | 340, Cabriolet 320 kg                                     | 400 kg   | 470 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit     | 105 km/h  | 115 km/h   | 105 km/h  |
| Verbrauch/100 km          | 11 Liter  | 15 Liter   | 15,5 Liter  |
| Tankstofftank             | 43 Liter (im Heck)  | 60 Liter (im Heck)                               | 53 Liter (im Heck)  |
| <b>Preise</b>             |   |  |   |
| Leertargewicht            | RM 3450,-   | RM 4550,-  | RM 4650,-   |
| Limousine 2 Türen         | RM 3875,-   | -  | -   |
| Limousine 4 Türen         | RM 3985,-   | RM 5350,-  | -   |
| Cabrio-Limousine 2 Türen  | RM 4100,-   | -  | -   |
| Cabrio-Limousine 4 Türen  | RM 4210,-   | -  | -   |
| Cabriolet 4 Fenster       | RM 4950,-   | RM 6450,-  | -   |
| Limousinenwagen 4 Türen   | RM 4950,- bzw. (ab 1939) 4600,-                           | -  | -   |
| Pullman-Limousine 6 Sitze | -   | -  | RM 6500,-   |
| Limousinenwagen 6 Sitze   | -   | -  | RM 6950,-   |

## Wanderer W 24 (1937–1940)

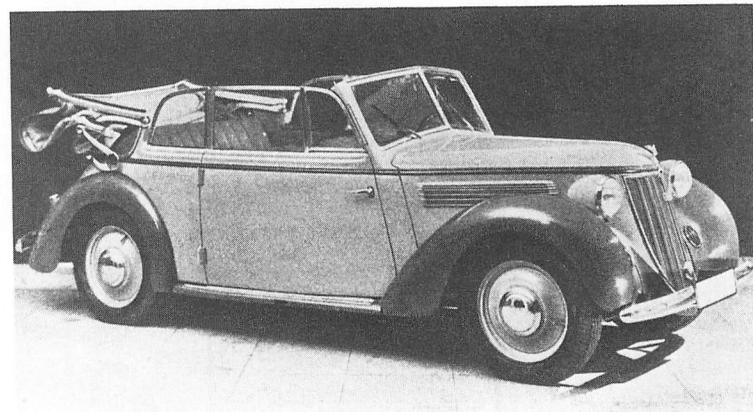
So wie man 1933 mit dem W 21 und W 22 auf den Mercedes-Benz 170-Sechszylinder reagiert hatte, so war es nun geboten, dem Typ 170 V ein überzeugendes Konkurrenzangebot entgegen zu stellen. Es entstand der Wanderer W 24, der dem vorgegebenen Anspruch voll- auf gerecht wurde. Er erhielt den gleichen Seitenventil-Motor wie der W 23, jedoch mit 4 statt 6 Zylindern. Karosserie- und fahrgestellmäßig hatte er wichtige Komponenten mit der DKW Sonderklasse gemeinsam. Das Ergebnis war ein recht preisgünstiger, gefällig aussehender, leistungsfähiger und solider Gebrauchswagen, der sich bestens bewährte. Für die Wieder- aufnahme der Automobilproduktion nach dem Kriege hätte er eine gesunde Ausgangsbasis abgegeben. Doch leider kam es dazu nicht mehr.



Wanderer W 24  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Reutter  
1937 – 1940



Wanderer W 24  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Reutter  
1937 – 1940



Wanderer W 24  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Reutter  
1937 – 1940

# Montage-Produktion ausländischer Marken im Deutschen Reich

Während des Ersten Weltkriegs und im folgenden Jahrzehnt stagnierte die Automobiltechnik in Deutschland, während in Amerika eine riesige Produktion eingerichtet und die Ausreifung des Kraftfahrzeugs konsequent vorangetrieben wurde. Nach der Inflation blieb die deutsche Automobilindustrie etwa ein Jahr lang durch einen hohen Schutzzoll gegen die Einfuhr ausländischer Konkurrenzprodukte geschützt, doch dann wurden unter dem Druck der öffentlichen Meinung per 1. Oktober 1925 die Grenzen geöffnet. Das führte trotz der zunächst immer noch hohen Zölle zu einer Überflutung des deutschen Marktes mit ausländischen, vor allem amerikanischen Personen- und Lastwagen. Obendrein wurden innerhalb von drei Jahren die Zollsätze für Personenkraftwagen von RM 250,- auf RM 75,- je 100 kg herabgesetzt.

|   | 1927       | 1928    | 1929       | 1930       | 1931     | 1932     | 1933      |
|---|------------|---------|------------|------------|----------|----------|-----------|
| Produktion deutscher Personenwagen  | 84 668     | 101 701 | 92 025     | 71 960     | 58 774   | 41 727   | 90 041    |
| Ausfuhr deutscher Personenwagen   | 2 688      | 4 578   | 4 809      | 3 898      | 8 332    | 9 131    | 10 844    |
| Montage-Produktion ausländischer Personenwagen im Deutschen Reich   | ca. 16 000 | 27 781  | 22 575     | 17 102     | 6 978    | 2 026    | ca. 2 000 |
| Einfuhr fertiger ausländischer Personenwagen in das Deutsche Reich  | 11 383     | 18 274  | 14 513     | 12 567     | 3 343    | 2 569    | ca. 2 600 |
| Personenwagen-Neuzulassungen im Deutschen Reich   | ca. 97 000 | 118 761 | ca. 91 000 | ca. 78 000 | 56 039   | 41 118   | 82 048    |
| Anteil der ausländischen Marken (Montage-Produktion + Fertigwagen-Einfuhr) an den Personenwagen-Neuzulassungen im Deutschen Reich | 28,4 %     | 39,4 %  | 40,8 %     | ca. 28 %   | ca. 17 % | ca. 11 % | ca. 5,6 % |

Was Opel noch rechtzeitig vorher aus eigener Einsicht getan hatte, dazu sahen sich nun auch die anderen deutschen Automobilfabriken gezwungen, nämlich ihre Fertigung durchgreifend zu rationalisieren. Allerdings ließen es die meisten nicht dabei bewenden, amerikanische Produktionsmethoden zu übernehmen, sondern sie verfielen darüber hinaus in den Fehler, nun auch die Konstruktion amerikanischer Wagen nachzuahmen. Das war falsch, weil sich erstens diese Baumuster ohnehin nur bedingt für europäische Verhältnisse eigneten, weil zweitens deren Qualitätsstandard und drittens deren Preisüberlegenheit hier zunächst bei weitem nicht zu erreichen waren. Die Ende 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise hat das Übergewicht, das die amerikanischen Wagen auf dem deutschen Markt binnen weniger Jahre gewonnen hatten, noch rascher wieder beseitigt. Ihr Betrieb war im Hinblick auf die Höhe der Steuer und des Kraftstoffverbrauchs zu teuer geworden.

Vor allem aber hatte die deutsche Industrie inzwischen begriffen, daß sie sich auf dem eigenen Markt und weltweit gegenüber den Amerikanern nur mittels fortschrittlicher Technik und bester Qualität zu behaupten vermochte. Man kann sagen, daß die deutsche Automobilindustrie ab 1931 in konstruktiver und qualitativer Hinsicht wieder internationales Niveau erreicht hat. Die Statistik beweist diese Feststellung: Obwohl alle Welt unter der Krise litt, ging 1931 der Export deutscher Personenwagen schlagartig in die Höhe. Bewirkt hatten dies vor allem die neuen Modelle von Opel und Mercedes-Benz. Opel trug von da an bis auf weiteres die Hälfte zum gesamten deutschen Automobilexport bei. General Motors machte es möglich.

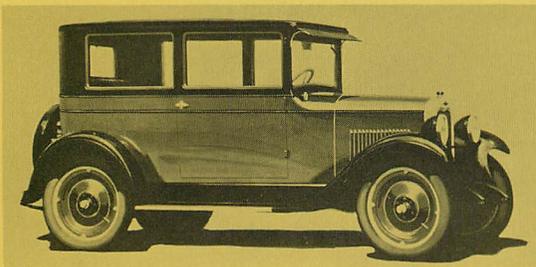
In jenen Jahren, als sich die deutsche Automobilindustrie durch die überlegene Auslandskonkurrenz in gefährliche Bedrängnis gebracht sah, suchte sie ihr Heil (unter anderem) darin, nationale Gefühle zu mobilisieren. Man redete viel von deutscher Wertarbeit, man kennzeichnete deutsche Automobile mit einem goldfarbenen Eichenzweig auf dem Kühler, und jeder kannte den Slogan: »Deutsche, kauft deutsche Wagen!«. Die Zeitschrift »Motor-Kritik« machte daraus in nüchterner Einschätzung der Sachlage die Aufforderung: »Deutsche, kauft gute Wagen!«. Fehl geriet freilich ein Werbespruch der Adler-Werke, der gutgemeint, aber in ungewollter Zweideutigkeit jammerte:

Deutsche, kauft deutsche Wagen!  
Helft deutsches Leid gemeinsam tragen!

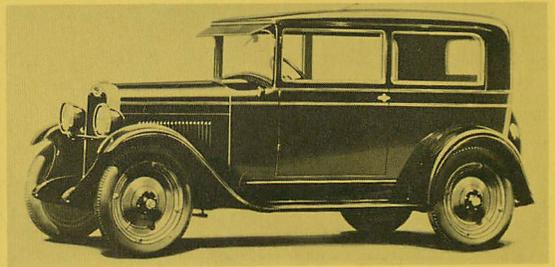
Rückblickend darf, ja muß man feststellen, daß die damalige Invasion amerikanischer Automobile absolut kein nationales Unglück war, sondern im Endeffekt recht positive Wirkungen auslöste. Diese wären möglicherweise nie mehr, gewiß aber nicht in einer so kurzen Zeitspanne eingetreten. Jene Firmen der deutschen Automobilindustrie, die dazu fähig waren, erwachten zu neuer Aktivität und Vitalität, die ihnen wieder Weltgeltung einbrachte. Andere Firmen, die – aus welchen Gründen auch immer – den Anschluß verpaßten, mußten entweder schließen oder den Automobilbau aufgeben. Und das gehörte ebenfalls zur Gesundung dieser Industrie.

1928, auf dem Höhepunkt der damaligen Konjunktur, gab es im Deutschen Reich insgesamt 10 Montagebetriebe ausländischer Marken. Zwei davon, nämlich General Motors und Ford, machten das Hauptgeschäft. Auch Chrysler und Hudson-Essex traten zeitweise recht stark in Erscheinung, Studebaker und Willys-Overland schon nur mehr wenig, die übrigen Amerikaner praktisch überhaupt kaum. Außerdem hatten sich noch zwei französische Marken im Deutschen Reich niedergelassen, nämlich Citroën in Köln-Poll und Mathis in Kehl am Rhein. Citroën konnte sich eine kleine, aber recht beständige Position auf dem deutschen Markt sichern, während Mathis schon 1929 wieder aufgab. Hinzu kam 1929 Fiat, als es von NSU das Werk Heilbronn übernahm.

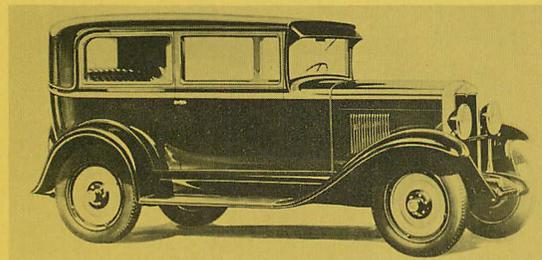
Wenn dieses Buch einen umfassenden Überblick über die deutschen Personenwagen der zwanziger und dreißiger Jahre vermitteln soll, kann man nicht umhin, die wichtigsten Montage-Marken in diesen Kreis mit einzubeziehen. Schließlich trugen sie damals wesentlich zum Gesamtbild des deutschen Automarktes bei, und vor allem gaben sie entscheidende Impulse zur Wiederauffrischung der deutschen Automobilindustrie.



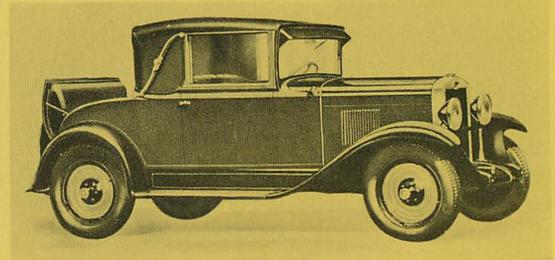
Chevrolet Coach 2 Türen 1927



Chevrolet Coach 2 Türen 1928



Chevrolet 6 Coach 2 Türen 1929



Chevrolet 6 Convertible Sport-Cabriolet 1929

# General Motors (1927–1931)

Die amerikanische General Motors Corporation, die damals gerade Ford überflügelte und damit zum größten Automobilkonzern der Welt aufstieg, eröffnete im Frühjahr 1925 ihr erstes deutsches Büro in Berlin Unter den Linden. Noch im gleichen Jahr übersiedelte die General Motors GmbH. nach Hamburg, um im Freihafen eine Montagewerkstätte einzurichten. Dort beschäftigte man bald einige hundert Arbeiter, die 1926 zunächst etwa 30, dann schon 50 Chevrolet Lastwagen pro Tag zusammenbauten. Nachdem diese Anlagen nicht mehr dem rasch anwachsenden Verkauf genügten und weil sich eine Verbilligung, zumal der Personenwagen, nur durch Montage am Verkaufsort erreichen ließ, zog die Gesellschaft wieder nach Berlin zurück. Anfang 1927 wurde die Montage in Berlin-Wittenau aufgenommen, wo 300 Arbeiter täglich 90 Wagen zusammensetzen konnten. Schon im September verließ der 5000. in Deutschland montierte Chevrolet das Band, wozu noch mehrere hundert Wagen der Marken Buick und Pontiac sowie einige Oldsmobile und Oakland kamen. (Bei Cadillac und La Salle beschränkte man sich darauf, die fertigen Karosserien mit den ebenfalls fertig ankommenden Fahrgestellen zusammenzubauen.) Weil die Verkäufe derart weiterstiegen, daß Mitte 1927 monatlich etwa 1400 Wagen abgesetzt werden konnten, mußte eine nochmalige Erweiterung und Verlegung des auf 1700 Mann angewachsenen Betriebs erfolgen. Die General Motors GmbH. zog Ende 1927 nach Berlin-Borsigwalde, wo drei große Gebäude der früheren Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken von den Berlin-Karlsruher Industrierwerken gepachtet worden waren. Zunächst lief ein Band, auf dem täglich 100 Wagen montiert werden konnten, dem 1928 ein zweites Band mit gleicher Kapazität folgte. Mehr und mehr wächst dabei der Anteil deutschen Materials. So erhält vor allem der Chevrolet Rahmen von Krupp sowie Karosserien von Ambi-Budd, Gläser und Hubertia. Deutscher Herkunft sind ferner Reifen, Scheinwerfer, Glas, Polster und Lacke. Die Duco-Lackieranlage mit vier Bändern und eine automatische Emaillieranlage werden von deutschen Firmen eingerichtet. Die General Motors GmbH. ist übrigens nicht nur für den deutschen Markt, sondern auch für Österreich, die Tschechoslowakei und Ungarn zuständig. 1928 steigt die Zahl der Beschäftigten auf 2200, die Zahl der verkauften Personen- und Lastwagen auf 18 000, dabei allein im März 1928 auf fast 2000 Wagen.

Diese für General Motors äußerst günstige Entwicklung wurde durch die Ende 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise abrupt abgebrochen. Das Geschäft ging derart zurück, daß ab Mai 1931 die Montage auf ein Mindestmaß reduziert und zum 31. Oktober 1931 völlig stillgelegt werden mußte. Die General Motors GmbH. bestand noch bis 1939 als Verkaufsniederlassung und Ersatzteillager in Berlin-Reinickendorf West.

Bekanntlich hatte im März 1929 der General Motors-Konzern 80 % des Aktienkapitals der Adam Opel AG. übernommen und seitdem maßgebenden Einfluß auf die damals größte deutsche Automobilfabrik gewonnen. Dennoch wurden die General Motors GmbH. und die Adam Opel AG. völlig unabhängig voneinander weitergeführt, und auch die beiderseitigen Händlerorganisationen blieben erhalten.

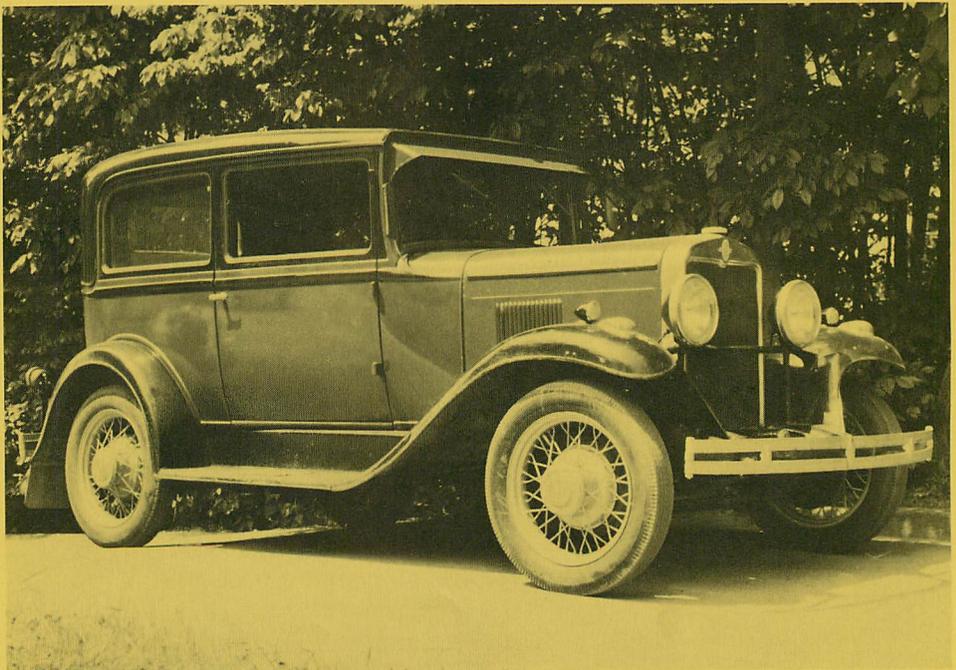
## Chevrolet (1927–1931)

1927 wurden zum erstenmal 1 Million Chevrolets innerhalb eines Jahres produziert. Ebenfalls 1927 begann die General Motors GmbH. mit einer Montage größeren Stils von Chevrolet Personenwagen in Deutschland. Der Chevrolet wird zu einem für hiesige Verhältnisse unglaublich niedrigen Preis angeboten, so daß er in kürzester Zeit zur jahrelang führenden Auslandsmarke auf dem deutschen Markt wird. Einen grandiosen Verkaufserfolg verzeichnet vor allem das Model 1928. Dem Chevrolet kommt dabei zustatten, daß 1927 der Hauptkonkurrent Ford mit dem nicht mehr zeitgemäßen T-Modell nur noch wenig auszurichten vermochte und dann erst Ende August 1928 mit der Montage des A-Modells begann. Dieses fand zwar viel Beachtung, doch bei Chevrolet war man bereits damit beschäftigt, heimlich die noch größere Sensation vorzubereiten: Am 1. Oktober 1928 beendete man (in Amerika) die Produk-

tion des Modells 1928, um Ende Dezember 1928 den Chevrolet »6« vorstellen und sofort ausliefern zu können. Dieser leistungsfähige und sehr elegant aufgemachte Sechszylinder-Wagen war wieder überraschend preisgünstig. Er kostete nur wenig mehr als der seitherige Vierzylinder. Um den Chevrolet dennoch zu übertrumpfen, brachte Ford 1932 den berühmten V8, der aber den Konkurrenten dennoch nicht mehr einzuholen vermochte und den deutschen Markt zunächst sowieso nicht tangierte, weil ab 1930 hier der Verkauf amerikanischer Wagen rapid zurückging und ab 1933 praktisch aufhörte. Im Oktober 1931 kam der letzte Chevrolet aus deutscher Montage. Die wenigen Wagen, die in der Folgezeit noch abgesetzt werden konnten, wurden entweder komplett importiert oder als Fahrgestelle mit deutschen Cabriolet-Aufbauten versehen.

## **Buick (1927–1931)**

Der Buick war bereits vor Gründung der General Motors GmbH. auf dem deutschen Markt gut eingeführt. Seine Generalvertretung besaß nämlich die schon damals zu Berlins führenden Händlern zählende Firma Eduard Winter. Der Montagebau des Buick begann 1927. Zahlenmäßig erreichte er bei weitem nicht die Bedeutung des Chevrolet, war und blieb aber die zweitwichtigste General Motors-Marke in Deutschland. Er konkurrierte erfolgreich mit den Typen Mannheim und Nürburg von Mercedes-Benz, mit den Achtzylindern von Horch und Stoewer sowie mit den Opel Riesen-Sechszylindern der Jahre 1927 bis 1929. Die Buick-Modelle 1926 bis 1928, kenntlich am Packard-Kühler, blieben drei Jahre lang nahezu unverändert. Sie gewannen durch ihre Leistung und Gediegenheit uneingeschränkte Anerkennung. Da sie sich durch einen für damalige Begriffe enorm ruhigen Motorlauf auszeichneten, hörte man beim Fahren um so deutlicher das gelegentliche Knarzen der Holzspeichenräder. Unvergeßlich für den, der es erlebte! Der Buick Modell 1929 erschien mit einem völlig neuen Styling, das zwar ungewohnt, aber recht eindrucksvoll aussah. Diese Karosserielinie ließ Buick leider nur ein Jahr lang gelten, doch finden wir sie wieder beim Mercedes-Benz Typ 170 (und anderen) der Jahre 1932 bis 1936. Der Buick 1930, der ab Oktober 1929 auf den deutschen Markt kam, war ebenfalls elegant, aber viel weniger auffallend gezeichnet. Die 400er-Reihe des Horch 8, die im Juni 1930 herauskam, war äußerlich eine so genaue Kopie des Buick, daß man den einen vom anderen fast nur am Kühlergesicht unterscheiden konnte. Die Vier- und

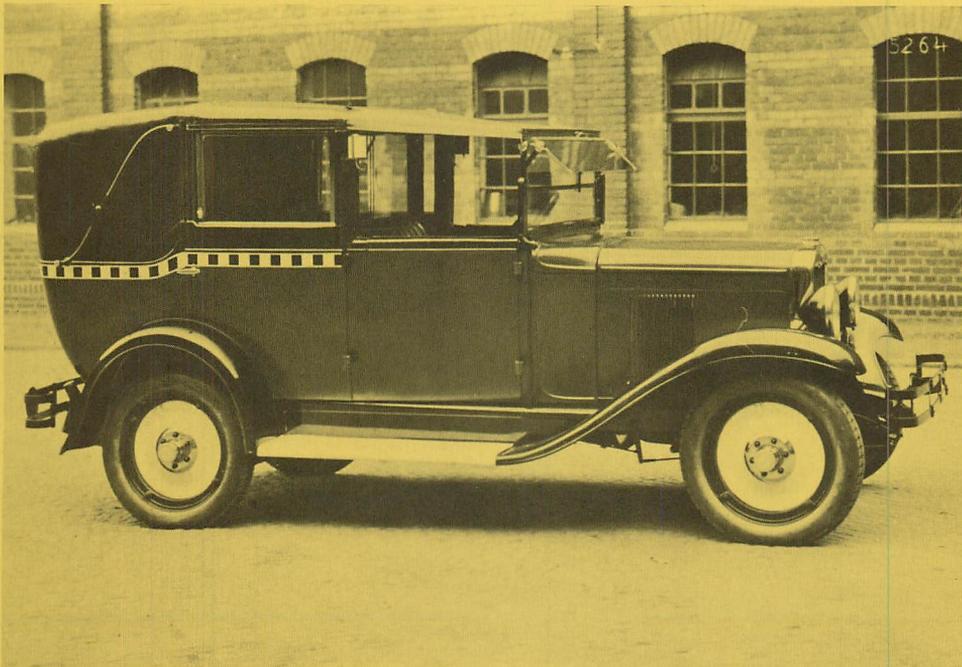


Chevrolet 6 Coach 2 Türen 1930 (Besitzer: R. Helsper, Siegen)

Sechssitzer-Cabriolets beider Marken, von Gläser in Dresden gebaut, besaßen ohnehin die gleichen Karosserien. Der Buick 1931 sah kaum anders aus als sein Vorgänger, wurde aber nun zum fast gleichen Preis mit drei Varianten eines Reihen-Achtzylindermotors ausgestattet. Praktisch hatte man damit im Vergleich zu den seitherigen Sechszylindern nichts dazu gewonnen, doch die Mehrheit der Käufer verlangte jetzt in dieser Klasse größere Zylinderzahlen. Das Modell 1931 war der letzte Buick aus deutscher Montage. In ganz geringer Zahl importiert wurden weiterhin fertige Wagen sowie vor allem Fahrgestelle, welche deutsche Cabriolet-Aufbauten erhielten. – Die jährliche Gesamtproduktion von Buick hatte 1926 die damalige Rekordhöhe von fast 267 000 Wagen und 1933 den Tiefstand von 40 000 Wagen erreicht.

## Cadillac (1927–1931)

Vom Cadillac, dem teuersten Wagen des Konzerns, wurden auf dem deutschen Markt naturgemäß keine großen Stückzahlen verkauft, doch immerhin galt diese Marke damals als wichtigste Konkurrenz für Maybach und die Mercedes Kompressor-Modelle. Im Vergleich zu diesen großen deutschen Wagen zeichnete sich der Cadillac durch wesentlich eleganter gezeichnete Karosserien aus, in bezug auf Größe, Leistung, Qualität und Prestige war er ihnen ebenbürtig, und trotzdem lag sein Preis beträchtlich niedriger. Der Cadillac 1929 (V8-Motor, 5,7 Liter, 22/110 PS, Radstand 3550 mm) kostete als Sedan RM 20 450,- und als Pullman-Limousine RM 22 600,-. Im Januar 1930 erschien der berühmte Sechzehner-Cadillac (V16-Motor, 7,4 Liter, 165 PS, Radstand 3750 mm), ein bildschöner Prachtwagen, der etwa RM 37 000,- kostete. Er war zu jener Zeit hierzulande unverkäuflich, doch erscheint es reizvoll, ihn mit den damals ebenfalls gerade neu herausgekommenen Maybach Zeppelin und Großen Mercedes zu vergleichen. Ab Herbst 1930 gab es übrigens auch einen Cadillac V12, der für etwa RM 24 000,- zu haben war. Zur Abrundung des Bildes möge man sich vor Augen führen, welcher eklatante Unterschied zwischen den Produktionszahlen des Cadillac und der vergleichbaren deutschen Luxuswagen bestand. Allein im Rekordjahr 1927 baute Cadillac über 47 000 Wagen, 1929 fast 41 000 und selbst 1931 noch fast 30 000. Vom Sechzehner lieferte Cadillac in den beiden ersten Produktionsjahren 1930 und 1931 insgesamt 3250 Exemplare aus!



Chevrolet 6 Droschken-Landaulet 1929 (Karosserie Buhne)

|                         | Chevrolet<br>11/30 PS Serie V<br>1926 | Chevrolet<br>11/30 PS Serie AA<br>1927 | Chevrolet<br>11/30 PS Serie AB<br>1928 |
|-------------------------|---------------------------------------|--|--|
| <b>Motor</b>            |                                       |  |  |
| Zylinderzahl            |                                       | 4 (Reihe)                              |  |
| Bohrung x Hub           |                                       | 93,66 x 101,6 mm                       |  |
| Hubraum                 |                                       | 2798 (Steuer 2768) ccm                 |  |
| Leistung                |                                       | 30 PS bei 2200 U/min                   |  |
| Drehmoment              |                                       |  |  |
| Verdichtung             |                                       | 1 : 4,5                                |  |
| Vergaser                |                                       | 1 Carter                               |  |
| Ventile                 |                                       | Hängend (OHV)<br>Seitliche Nockenwelle |  |
| Kurbelwellenlager       |                                       | 3                                      |  |
| Kühlung                 |                                       | Pumpe, 8 Liter Wasser                  |  |
| Schmierung              |                                       | Druckumlauf, 4,75 Liter Öl             |  |
| Zündung                 |                                       | Batterie                               |  |
| Batterie                |                                       | 6 V                                    |  |
| <b>Kraftübertragung</b> |                                       |  |  |
| Kupplung                |                                       | Antrieb auf Hinterräder                |  |
| Schaltung               |                                       | Einscheibentrockenkupplung             |  |
| Getriebe                |                                       | Schalthebel Wagenmitte                 |  |
| Übersetzungen           |                                       | 3 Gang                                 |  |
| Antriebs-Übersetzung    | 3,82                                  | 4,18                                   | 4,18                                   |
| <b>Fahrwerk</b>         |                                       |  |  |
| Vorderradaufhängung     |                                       | U-Profil-Preßstahl-Rahmen              |  |
| Hinterradaufhängung     |                                       | starr, Halbfedern                      |  |
| Lenkung                 |                                       | starr, Halbfedern                      |  |
| Fußbremse               |                                       | Schnecke/Segment                       |  |
|                         |                                       | Mechanisch (Gestänge)                  |  |
|                         |                                       | 4 Räder                                |  |
| Handbremse              |                                       | Mechanisch (Gestänge)                  |  |
|                         |                                       | Hinterräder                            |  |
| Schmierung              |                                       | Nippel                                 |  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |                                       |  |  |
| Radstand                | 2615 mm                               | 2615 mm                                | 2715 mm                                |
| Spur                    |                                       |  | 1420 mm                                |
| Gesamtmaße              |                                       |  |  |
| Räder                   | Scheiben                              | Scheiben                               | Scheiben                               |
| Reifen                  | 30 x 3,50"                            | 29 x 4,40"                             | 30 x 4,50"                             |
| Wendekreis              |                                       |  |  |
| Wagengewicht            | Touring 885 kg                        | Touring 925 kg                         | Touring 980 kg                         |
| Zuläss. Gesamtgewicht   |                                       |  |  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 km/h                               | 85 km/h                                | 85 km/h                                |
| Verbrauch/100 km        | 14 Liter                              | 14 Liter                               | 14 Liter                               |
| Kraftstofftank          |                                       |  | 38 Liter                               |
| <b>Preise</b>           |                                       |  |  |
| Touring 4 Türen         |                                       | RM 3455,-                              | RM 3725,-                              |
| Roadster 2(2) Sitze     |                                       |  | RM 4250,-                              |
| Coach 2 Türen           |                                       | RM 4425,-                              | RM 4250,-                              |
| Sedan 4 Türen           |                                       | RM 4895,-                              | RM 4625,-                              |
| Landau-Sedan 4 Türen    |                                       |  | RM 4750,-                              |
| Cabriolet 2(2) Sitze    |                                       |  | RM 4890,-                              |
| Coupé 2(2) Sitze        |                                       |  |  |
| Cabriolet 2 Fenster     |                                       |  |  |
| Droschke                |                                       |  |  |

**Chevrolet 6**  
12/46 PS Serie AC  
1929

**Chevrolet 6**  
12/50 PS Serie AD  
1930

**Chevrolet 6**  
12/50 PS Serie AE  
1931

46 PS bei 2600 U/min  
17,2 mkg bei 1100 U/min

6 (Reihe)  
84,14 x 95,25 mm  
3176 (Steuer 3137) ccm  
50 PS bei 3000 U/min

50 PS bei 3000 U/min

1 : 5  
1 Carter  
Hängend (OHV)  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Novotext-Stirnrad  
3  
Pumpe (Wasser)  
Druckumlauf  
Batterie  
6 V 90 Ah (unter Bodenbrett vorn)

Antrieb auf Hinterräder  
Einscheibetrockenkupplung  
Schalthebel Wagenmitte  
3 Gang  
I. 3,32, II. 1,77, III. 1,00  
4,10

4,20

4,10

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
starr, Halbfedern  
starr, Halbfedern  
Schnecke/Schneckenrad  
Mechanisch (Seilzug)  
4 Räder  
Mechanisch (Seilzug)  
Hinterräder  
Nippel

Mechanisch (Gestänge)  
4 Räder  
Mechanisch (Gestänge)  
Hinterräder  
Nippel

Mechanisch (Seilzug)  
4 Räder  
Mechanisch (Seilzug)  
Hinterräder  
Nippel

2715 mm  
1420 mm

2715 mm  
1420 mm

2765 mm  
1440 mm  
Gesamtlänge 4200 mm

Scheiben  
4,50–20  
12,5 Meter  
Sedan 1175 kg

Scheiben oder Drahtspeichen  
4,75–19  
12,5 Meter  
Sedan 1190 kg

Drahtspeichen  
4,75–19  
13 Meter  
Sedan 1220 kg  
1740 kg

95 km/h  
16 Liter  
38 Liter (im Heck)

95 km/h  
16 Liter  
38 Liter (im Heck)

95 km/h  
16 Liter  
38 Liter (im Heck)

RM 3995,-  
RM 4395,-  
RM 4395,-  
RM 4795,-  
RM 5150,-  
RM 4925,-  
RM 5300,-  
-  
-

RM 3995,-  
RM 5395,-  
RM 4395,-  
RM 4695,-, Deluxe RM 4995,-  
-  
-  
-  
RM 5700,- (Gläser-Karosserie)  
RM 5600,- (Bühne-Karosserie)

RM 4450,-  
RM 5200,-  
RM 5300,-  
RM 6400,- (Gläser-Karosserie)

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Drehmoment  
Verdichtung  
Vergaser  
Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Zündung  
Batterie

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Übersetzungen  
Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse

Handbremse

Schmierung

#### Allgemeine Daten

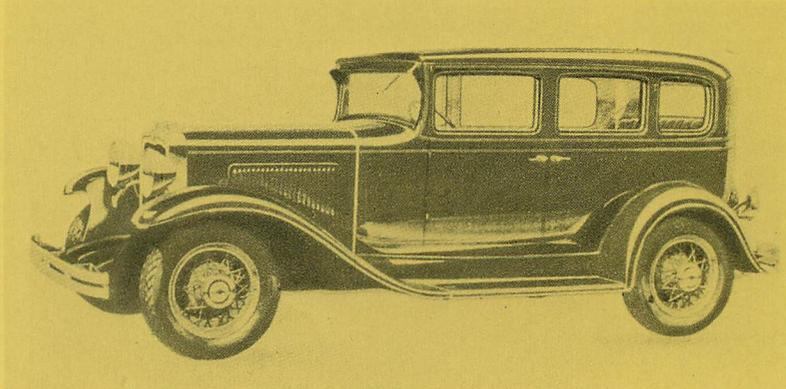
Radstand  
Spur  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Wagengewicht  
Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

Touring 4 Türen  
Roadster 2(2) Sitze  
Coach 2 Türen  
Sedan 4 Türen  
Landau-Sedan 4 Türen  
Cabriolet 2(2) Sitze  
Coupé 2(2) Sitze  
Cabriolet 2 Fenster  
Droschke

|  | <b>Buick Standard Six<br/>13/60 PS Serie 115<br/>1926 – 1928</b>   | <b>Buick Master Six<br/>18/80 PS Serie 120<br/>1926 – 1928</b>   | <b>Buick Master Six<br/>18/80 PS Serie 128<br/>1926 – 1928</b>   |
|--|--|--|--|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Reifen | 6 (Reihe)<br>79,4 x 114,3 mm<br>3394 (Steuer 3329) ccm<br>60 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Halbfedern<br>Seilzug, 4 Räder<br>2910 mm (114,5")<br>31 x 5,75"          | 6 (Reihe)<br>89 x 120,7 mm<br>4503 (Steuer 4416) ccm<br>80 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Halbfedern<br>Seilzug, 4 Räder<br>3050 mm (120")<br>33 x 6"               | 6 (Reihe)<br>92,08 x 127 mm<br>5072 (Steuer 5038) ccm<br>95 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Halbfedern<br>Seilzug, 4 Räder<br>3250 mm (128")<br>33 x 6"              |
| <b>Preise</b>  | <b>1926</b> <b>1928</b>  | <b>1926</b> <b>1928</b>  | <b>1926</b> <b>1928</b>  |
| Touring 4 Sitze  | RM 10800,-    RM 8000,-  | RM 13350,-    RM 10720,-   | —              —   |
| Coach 4 Sitze  | RM 11780,-    RM 8800,-  | —              —   | —              —   |
| Sedan 4 Sitze  | RM 12350,-    RM 9200,-  | RM 15700,-    RM 12600,-   | —              —   |
| Touring 6 Sitze  | —              —   | —              —   | RM 14900,-    RM 11700,-   |
| Sedan 6 Sitze  | —              —   | —              —   | RM 17800,-    RM 14200,-   |
|  | <b>Buick<br/>15/75 PS Serie 116<br/>1929</b>   | <b>Buick<br/>19/95 PS Serie 121<br/>1929</b>   | <b>Buick<br/>19/95 PS Serie 129<br/>1929</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Reifen | 6 (Reihe)<br>84,14 x 117,5 mm<br>3918 (Steuer 3863) ccm<br>75 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Halbfedern<br>Seilzug, 4 Räder<br>2940 mm (116")<br>5,50–20 (30 x 5,50") | 6 (Reihe)<br>92,08 x 127 mm<br>5072 (Steuer 5038) ccm<br>95 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Halbfedern<br>Seilzug, 4 Räder<br>3070 mm (121")<br>6,50–20 (32 x 6,50") | 6 (Reihe)<br>92,08 x 127 mm<br>5072 (Steuer 5038) ccm<br>95 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Ausleger-Halbfedern<br>Seilzug, 4 Räder<br>3270 mm (129")<br>5,50–20 (32 x 6,50") |
| <b>Preise</b>  |  |  |  |
| Coach 2 Türen  | Modell 20      RM 8100,-   | Modell 47      RM 9950,-   | Modell 57      RM 12800,-  |
| Sedan 4 Fenster  |  | Modell 41      RM 10375,-  |  |
| Sedan 6 Fenster  | Modell 27      RM 8350,-   |  | Modell 49      RM 10650,-  |
| Cabriolet 4 Fenster  | Modell 20 CC    RM 9950,-  |  | Modell 50 L    RM 11950,-  |
| Touring 6 Sitze  |  |  |  |
| Limousine 6 Sitze  |  |  |  |

**Chevrolet 6  
Sedan 4 Türen  
1931**

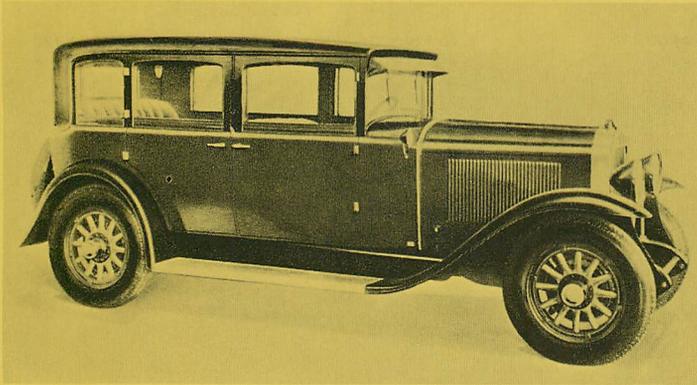




**Buick Master Six  
18/80 PS Touring  
1927**

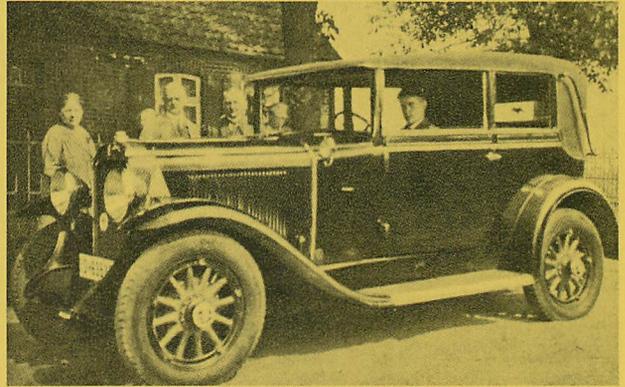


|   | <b>Buick<br/>18/80 PS Serie 40<br/>1930</b>  | <b>Buick<br/>20/100 PS Serie 50<br/>1930</b>  | <b>Buick<br/>20/100 PS Serie 60<br/>1930</b>  |
|---|--|---|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Verdichtung<br>Getriebe<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spurweite vorn/hinten<br>Reifen<br><br><b>Preise</b><br>Roadster 2(2) Sitze<br>Touring 4 Sitze<br>Coach 2 Türen<br>Sedan 4 Türen<br>Coupé<br>Cabriolet 4 Fenster<br>Touring 6 Sitze<br>Limousine 6 Sitze | 6 (Reihe)<br>87,31 x 117,5 mm<br>4219 (Steuer 4144) ccm<br>80 PS bei 2800 U/min<br>Hängend (OHV)<br>4,5:1<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Unterslung-Halbfedern<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3000 mm<br>1445/1473 mm<br>5,50-19<br><br>Modell 44            RM 8975,-<br>Modell 45            RM 8975,-<br>Modell 40-            RM 8975,-<br>Modell 47            RM 8975,-<br>Modell 46 S            RM 9250,-<br>Modell 40 CC        RM 10950,- | 6 (Reihe)<br>95,25 x 127 mm<br>5427 (Steuer 5364) ccm<br>100 PS bei 3000 U/min<br>Hängend (OHV)<br>4,35:1<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Unterslung-Halbfedern<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3150 mm<br>1445/1470 mm<br>6,50-19<br><br>Modell 57            RM 10800,-<br>Modell 58            RM 10600,- | 6 (Reihe)<br>95,25 x 127 mm<br>5427 (Steuer 5364) ccm<br>100 PS bei 3000 U/min<br>Hängend (OHV)<br>4,35:1<br>3 Gang<br>starr, Halbfedern<br>starr, Unterslung-Halbfedern<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3350 mm<br>1445/1470 mm<br>6,50-19<br><br>Modell 68            RM 11750,-<br><br>Modell 69            RM 11950,-<br>Modell 60 L         RM 12500,- |
|   | <b>Buick 8<br/>14/74 PS Serie 8-50<br/>1931</b>  | <b>Buick 8<br/>19/90 PS Serie 8-60<br/>1931</b>   | <b>Buick 8<br/>22/104 PS Serie 8-90<br/>1931</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Radstand<br>Preise   | 8 (Reihe)<br>73 x 108 mm<br>3614 (Steuer 3574) ccm<br>74 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang<br>2900 mm<br>Etwa gleich 1930 (Serie 40)   | 8 (Reihe)<br>77,8 x 117,5 mm<br>4457 (Steuer 4384) ccm<br>90 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang (Synchron II - III)<br>3000 mm<br>Etwa gleich 1930 (Serie 50)  | 8 (Reihe)<br>84,14 x 127 mm<br>5646 (Steuer 5591) ccm<br>104 PS<br>Hängend (OHV)<br>4 Gang (Synchron II-III)<br>3350 mm<br>Etwa gleich 1930 (Serie 60)  |

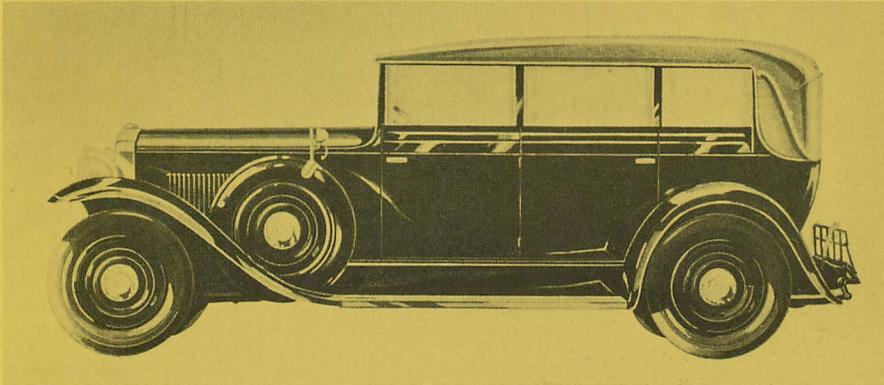


Buick 19/95 PS Modell 57  
Sedan 4 Türen  
1929

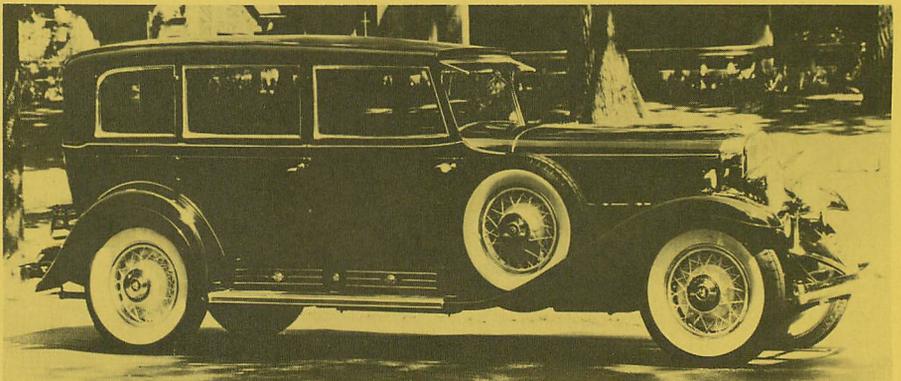
Buick 15/75 PS Modell 20 CC  
Cabriolet 4 Fenster (Karosserie Gläser)  
1929



Buick 20/100 PS Modell 60 CC  
Pullman-Cabriolet (Karosserie Gläser)  
1930



Cadillac V 16  
Sedan 7 Sitze  
1930

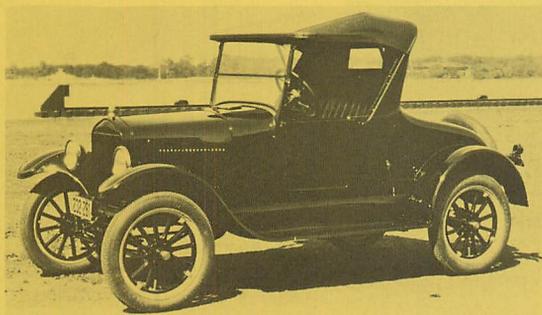


# Ford (1926–1934)

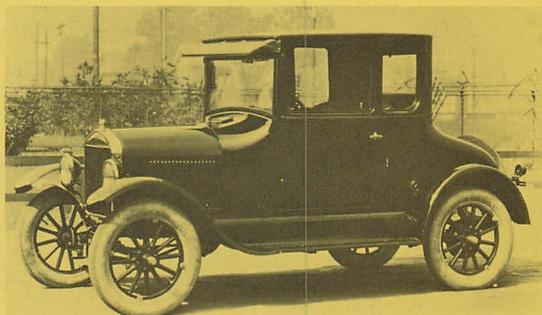
Ende 1924 eröffnete die amerikanische Ford Motor Company ein Verkaufsbüro in Berlin, das Anfang 1925 die Einfuhrgenehmigung für 1000 Ford-Traktoren erhielt. Nachdem im Oktober 1925 die Einfuhrsperre für ausländische Automobile aufgehoben worden war, errichtete Ford eine Montagefabrik in gemieteten Lagerräumen am Berliner Westhafen. Am 1. April 1926 läuft dort das erste in Deutschland montierte T-Modell vom Band. Dessen Produktion wird am

| Ford Personenwagen-Montage in Deutschland |          |              |              |       |       |        |
|---|----------|--------------|--------------|-------|-------|--------|
|   | Modell T | Modell A, AF | Modell B, BF | V8-18 | V8-40 |        |
| 1926                                      | 1 177    |              |              |       |       | 1 177  |
| 1927                                      | 2 594    |              |              |       |       | 2 594  |
| 1928                                      |          | 1 274        |              |       |       | 1 274  |
| 1929                                      |          | 7 024        |              |       |       | 7 024  |
| 1930                                      |          | 9 906        |              |       |       | 9 906  |
| 1931                                      |          | 972          |              |       |       | 972    |
| 1932                                      |          | 239          | 636          | 430   |       | 1 305  |
| 1933                                      |          |              | 1 135        | 205   |       | 1 340  |
| 1934                                      |          |              | 13           | 1     | 29    | 43     |
|   | 3 771    | 19 415       | 1 784        | 636   | 29    | 25 635 |

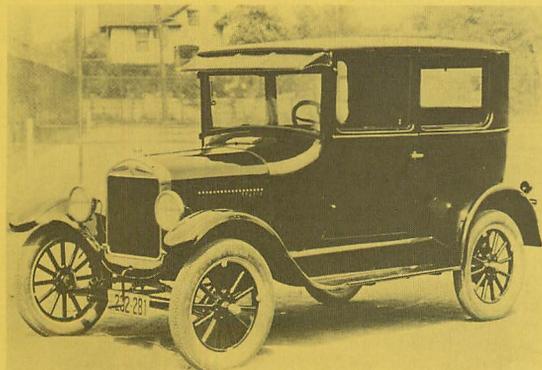
31. August 1927 wieder stillgelegt, und es dauert ein Jahr, bis am 20. August 1928 die Montage des neuen Ford Modell A beginnen kann. Dieser Wagen, von Haus aus mit einem 13/40 PS-Motor ausgerüstet, wird auf dem deutschen und anderen europäischen Märkten wahlweise mit einem steuergünstigeren 8/28 PS-Motor geliefert (Modell AF). 1932 folgen mit glei-



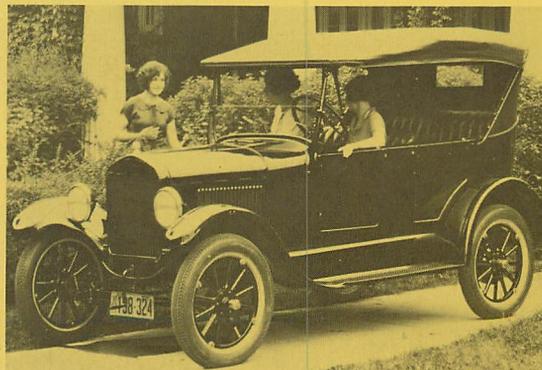
Ford Modell T Roadster 2/2 Sitze 1926 – 1927



Ford Modell T Coupé 2/2 Sitze 1926 – 1927



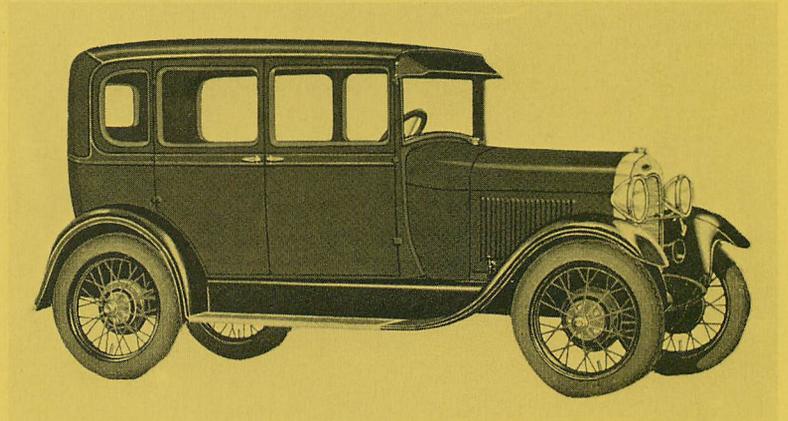
Ford Modell T Tudor 2 Türen 1926 – 1927



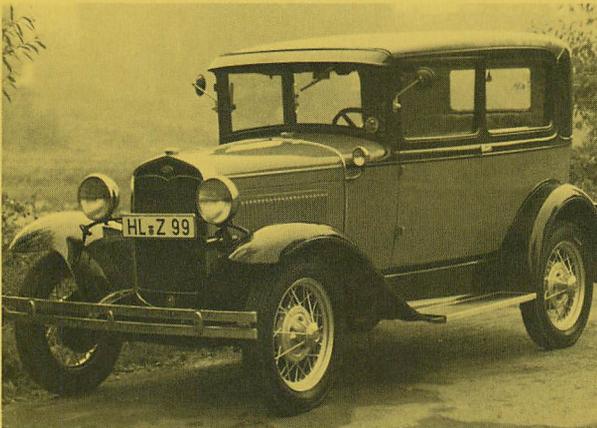
Ford Modell T Phaeton 4 Türen 1926 – 1927

cher Mechanik, aber höherer Leistung und modernisierter, recht gefälliger Karosserie die Ford Modelle B und BF (auch AB und ABF genannt). Eine Weltsensation bedeutet es, als Ford im März 1932 das ansonsten kaum veränderte B-Modell mit 65 PS V8-Motor herausbringt. Es ist der erste V8 in der niedrigen Preisklasse Amerikas und die Antwort auf den 1929 erfolgreich eingeführten Chevrolet 6. Die Weltwirtschaftskrise freilich verhindert zunächst einen durchschlagenden Erfolg des neuen Ford V8.

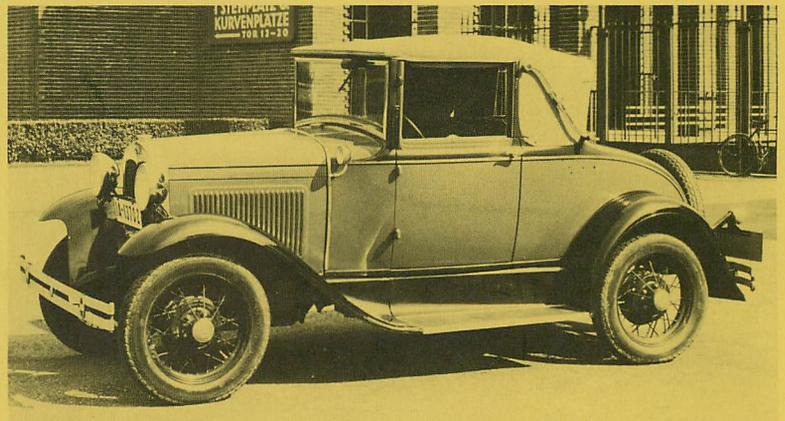
Nach der 1929 erfolgten Übernahme der Adam Opel AG durch die General Motors Corporation beschließt Henry Ford prompt, sich in Deutschland ebenfalls mit einer eigenen Automot-



**Ford Modell A**  
Fordor 4 Türen  
Ältere Ausführung  
1928 – 1930

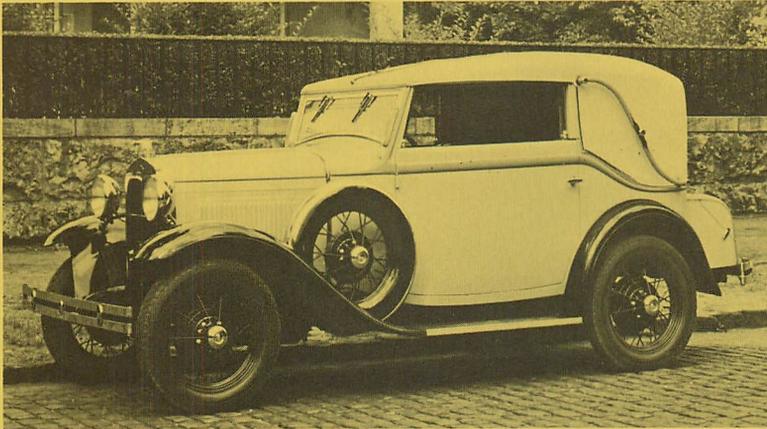


**Ford Modell A**  
Tudor de Luxe 2 Türen  
Neuere Ausführung  
1930 – 1932  
(Besitzer:  
L. Schreiter, Lübeck)

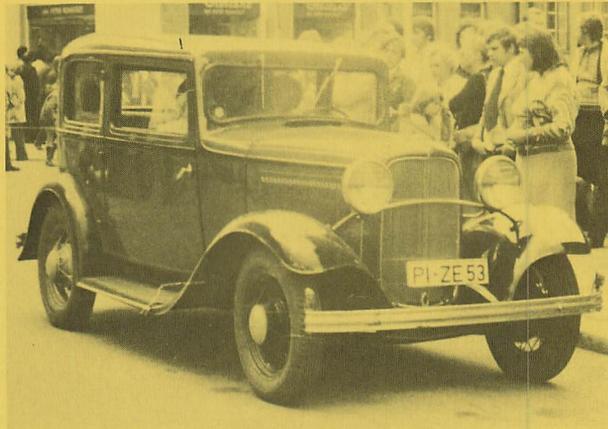


**Ford Modell A**  
Cabriolet 2/2 Sitze  
Neuere Ausführung  
1930 – 1932

bilfabrik niederzulassen. Noch im gleichen Jahr wird ein Grundstück in Köln am Rhein gekauft und am 2. Oktober 1930 legt Henry Ford (damals 67), begleitet von Oberbürgermeister Konrad Adenauer, den Grundstein zu den Kölner Ford-Werken. Am 15. April 1931 wird die Ford-Montage in Berlin beendet und nach Köln verlegt, wo am 4. Mai 1931 mit einem Ford Modell A Lastwagen die Produktion anläuft. Vorderhand freilich handelt es sich auch hier noch im wesentlichen um den Zusammenbau eingeführter Teile und Aggregate, doch wird in wenig mehr als zwei Jahren eine rein deutsche Fertigung erreicht. Ab August 1933 tragen alle Vierzylinder-Modelle und ab Mitte 1935 auch der V8 das Markenzeichen »Ford – Deutsches Erzeugnis«. Siehe Seite 112!

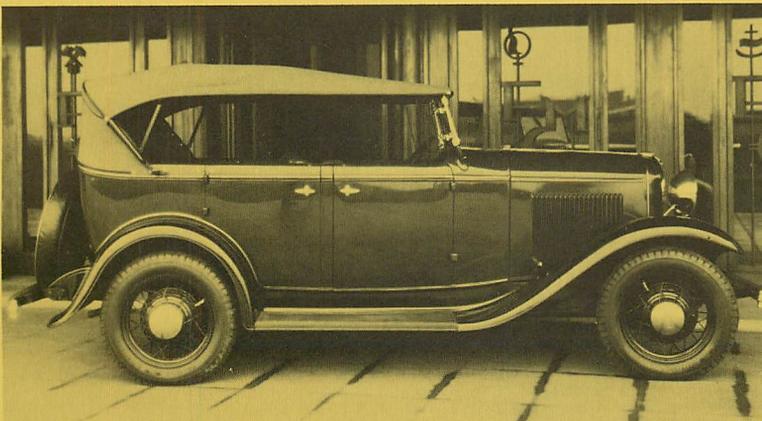


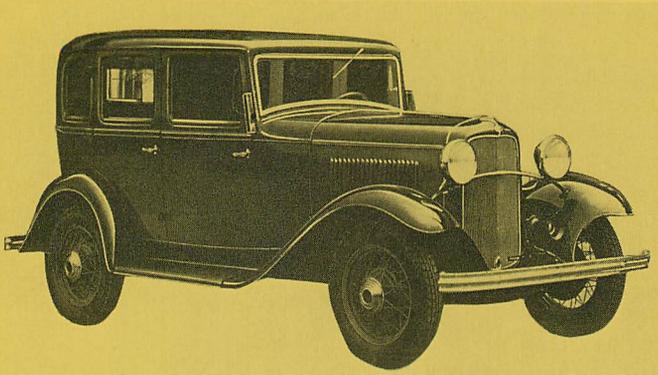
**Ford Modell A**  
**Cabriolet 2 Fenster**  
**Karosserie Drauz**  
**1932**



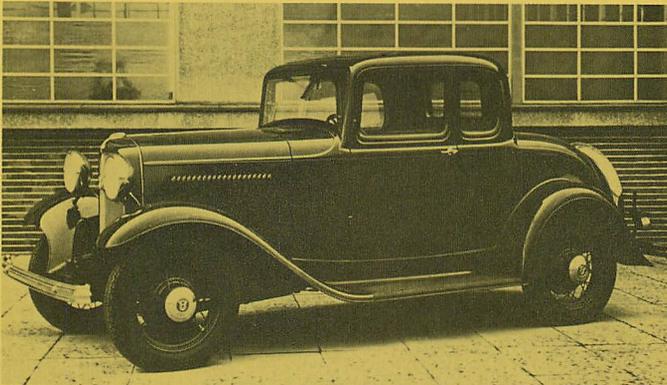
**Ford Modell B**  
**Tudor 2 Türen**  
**1932 – 1934**

**Ford Modell B**  
**Phaeton 4 Türen**  
**1932 – 1934**

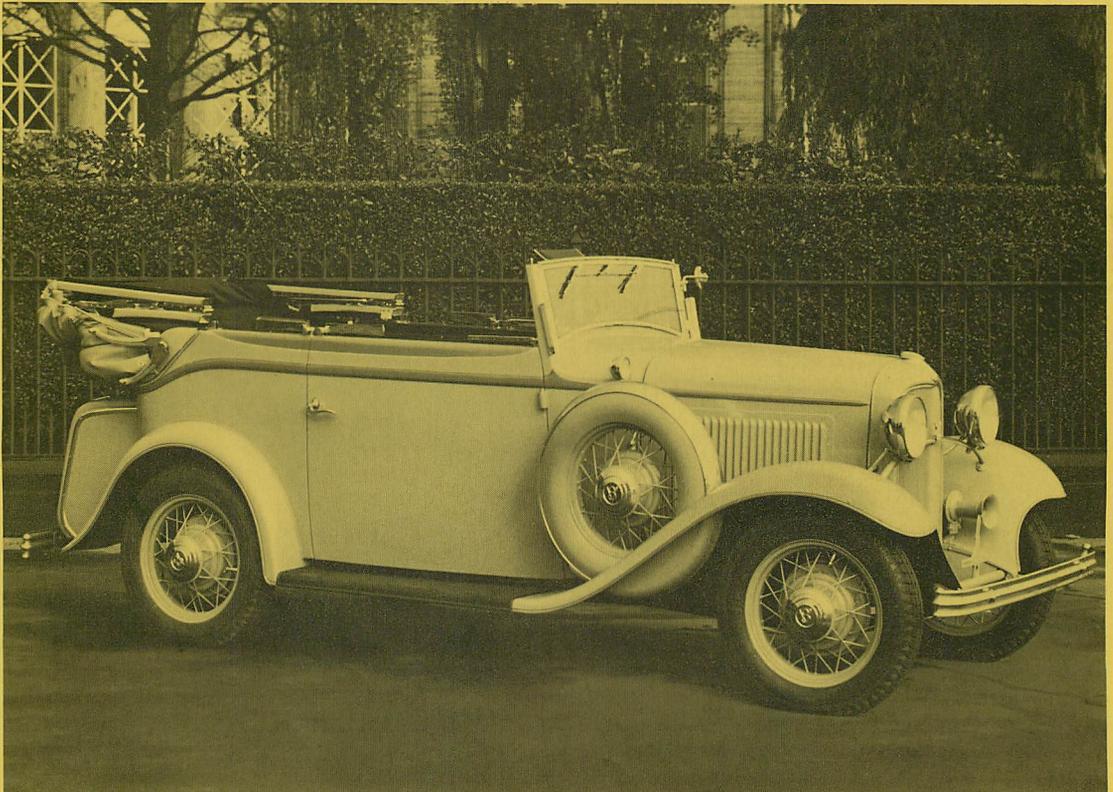




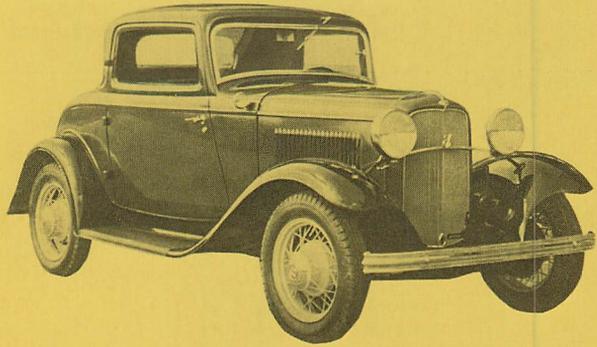
Ford Modell B  
Fordor 4 Türen  
1932 – 1934



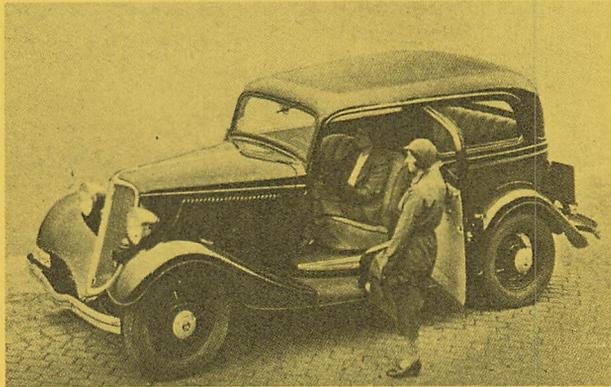
Ford Modell B  
Coupé 2/2 Sitze  
1932 – 1934



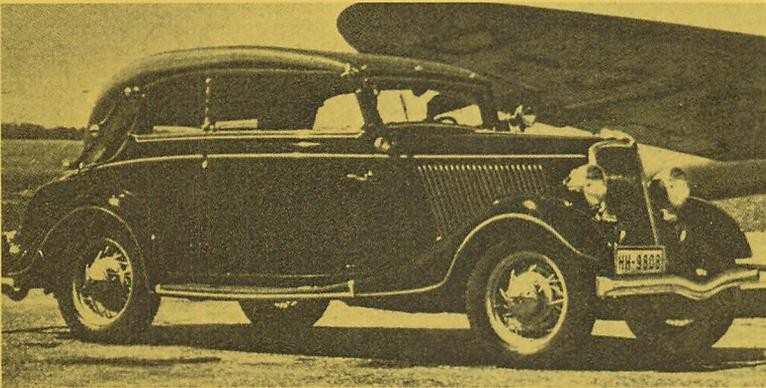
Ford V8-18  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Deutsch  
1933



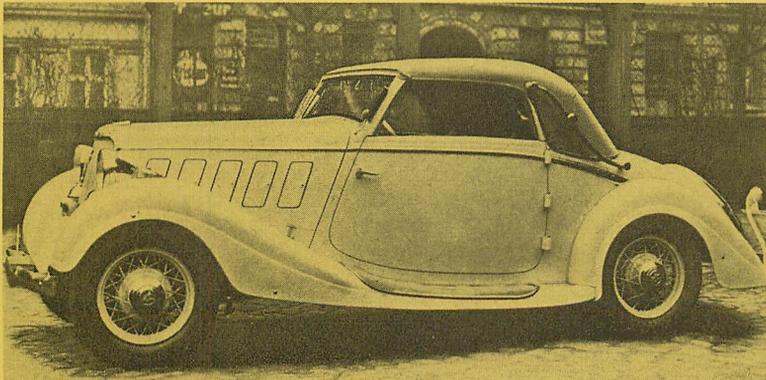
Ford V8-18  
Coupé 2/2 Sitze  
1933



Ford V8-40  
Tudor 2 Türen  
1933 - 1934



Ford V8-40  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Drauz (?)  
1933 - 1934



Ford V8-40  
Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Buhne  
1934

|                         | Ford Modell T<br>12/24 PS<br>1926 – 1927        | Ford Modell AF<br>8/28 PS<br>1928 – 1932        | Ford Modell A<br>13/40 PS<br>1928 – 1932              |
|-------------------------|---|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |   |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)                                       | 4 (Reihe)                                       | 4 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 95,25 x 101,6 mm                                | 77,8 x 108 mm                                   | 98,4 x 108 mm   |
| Hubraum                 | 2884 ccm  | 2023 ccm  | 3285 (Steuer 3236) ccm                                |
| Leistung                | 24 PS bei 1800 U/min                            | 28 PS bei 2200 U/min                            | 40 PS bei 2200 U/min                                  |
| Drehmoment              | 12,8 mkg bei 850 U/min                          |   | 15,5 mkg bei 1200 U/min                               |
| Verdichtung             | 1:4,5   | 1:4,3   | 1:4,3   |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser Ford                       | 1 Flachstromvergaser Ford                       |   |
| Ventile                 | Seitlich stehend                                | Seitlich stehend                                |   |
|                         | Seitliche Nockenwelle                           | Seitliche Nockenwelle                           |   |
|                         | Antrieb durch Stirnräder                        | Antrieb durch Stirnräder                        |   |
|                         | 3   | 3   |   |
| Kurbelwellenlager       | Thermosyphon                                    | Thermosyphon. 11,4 Liter Wasser                 |   |
| Kühlung                 | Tauchschrnerung, 7,8 l Öl                       | Tauchschrnerung                                 |   |
| Schmierung              | 6 V   | 6 V   |   |
| Batterie                |   |   |   |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder                         | Antrieb auf Hinterräder                         |   |
| Schaltung               | Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung                     | Einscheibentrockenkupplung                      |   |
| Getriebe                | 3 Fußhebel                                      | Schalthebel Wagenmitte                          |   |
| Übersetzungen           | 2 Gang-Planetengertriebe                        | 3 Gang  |   |
|                         | I. 2,75   | I. 3,12   |   |
|                         | II. 1,00  | II. 1,85  |   |
|                         |   | III. 1,00                                       |   |
| Antriebs-Übersetzung    | 3,63, auch 4,00                                 | 3,77, auch 4,55                                 |   |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |   |   |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, 1 Querfeder | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, 1 Querfeder |   |
|                         | Dreieckstrebe mit Schubkugel                    | Dreieckstrebe mit Schubkugel                    |   |
| Hinterradaufhängung     | starr, 1 Querfeder                              | starr, 1 Querfeder                              |   |
| Lenkung                 | Planetengertriebe, links                        | Schnecke, links                                 |   |
| Fußbremse               | Mechanisch, Getriebe                            | Mechanisch (Gestänge), 4 Räder                  |   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder                         | Mechanisch (Gestänge), Hinterräder              |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |   |
| Radstand                | 2540 mm   | 2629 mm   |   |
| Spur vorn/hinten        | 1270/1270                                       | 1405/1420 mm                                    |   |
| Gesamtmaße              | 3500 x 1710 x 1850 mm                           | 3875 x 1710 x 1780 mm                           |   |
| Räder                   | Drahtspeichen                                   | Drahtspeichen                                   |   |
| Reifen                  | 4,00–21 Ballon                                  | 4,75–19 Ballon                                  |   |
| Wagengewicht            | Limousine 840 kg                                | Phaeton 1075 kg                                 |   |
| Zuläss.Gesamtgewicht    | 1200 kg   |   |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 65 km/h   | 85 km/h   | 100 km/h  |
| Verbrauch               | 14 Liter  | 14 Liter  | 14 Liter  |
| Kraftstofftank          | (unter Vordersitzbank)                          | 38 Liter (im Motorraum)                         | 38 Liter (im Motorraum)                               |
| <b>Preise</b>           |   |   |   |
|                         | Dez. 1925                                       | Dez. 1926                                       |   |
| Tudor 2 Türen           | RM 5450,-                                       | RM 4450,-                                       |   |
| Fordor 4 Türen          |   | RM 4625,-                                       |   |
| Phaeton 4 Türen         | RM 4400,-                                       | RM 3575,-                                       |   |
| Roadster 2/2 Sitze      | RM 4200,-                                       | RM 3445,-                                       |   |
| Coupé 2/2 Sitze         |   | RM 4350,-                                       |   |
| Cabriolet 2/2 Sitze     | –   | –   |   |
| Cabriolet 4 Fenster     | –   | –   | –   |
| Cabriolet 2 Fenster     | –   | –   | –   |
| Fahrgestell             |   | RM 2850,-                                       |   |
|                         |   |   | 8/28 oder 13/40 PS-Motor nach Wahl zum gleichen Preis |
|                         |   |   | 1928  |
|                         |   |   | 1929  |
|                         |   |   | 1931  |
|                         |   |   | RM 4400,-   |
|                         |   |   | RM 3950,-   |
|                         |   |   | RM 3850,-   |
|                         |   |   | RM 4800,-   |
|                         |   |   | RM 4590,-   |
|                         |   |   | RM 3750,-   |
|                         |   |   | RM 3505,-   |
|                         |   |   | RM 3875,-   |
|                         |   |   | RM 3645,-   |
|                         |   |   | RM 4650,-   |
|                         |   |   | RM 4350,-   |
|                         |   |   | RM 4825,-   |
|                         |   |   | RM 4375,-   |
|                         |   |   | –   |
|                         |   |   | –   |
|                         |   |   | –   |
|                         |   |   | –   |
|                         |   |   | RM 3000,-   |

| Ford Modell BF<br>8/40 PS<br>1932 – 1933  | Ford Modell B<br>13/50 PS<br>1932 – 1934  | Ford V8-18<br>14/65 PS<br>1932 – 1933   | Ford V8-40<br>14/75 PS<br>1933 – 1934   |
|---|---|---|---|
| <p>4 (Reihe)<br/>77,8 x 108 mm<br/>2023 ccm<br/>40 PS bei 3000 U/min</p> <p>1 : 5,2</p> <p>1 Flachstromvergaser Ford<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Pumpe, 13 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 3 Liter Öl<br/>6 V 80 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang</p> | <p>4 (Reihe)<br/>98,4 x 108 mm<br/>3285 (Steuer 3236) ccm<br/>50 PS bei 2800 U/min<br/>17,8 mkg bei 1500 U/min</p> <p>1 : 4,6</p> <p>1 Flachstromvergaser Ford<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>Pumpe, 13 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 3 Liter Öl<br/>6 V 80 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang</p> | <p>V8 (90°-V-Form)<br/>77,8 x 95,3 mm<br/>3620 (Steuer 3560) ccm<br/>65 PS bei 3400 U/min</p> <p>1 : 5,5</p> <p>1 Fallstromvergaser Ford<br/>Seitlich stehend<br/>Zentrale Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>2 Pumpen, 21 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br/>6 V 80 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang</p> | <p>V8 (90°-V-Form)<br/>77,8 x 95,3 mm<br/>3620 (Steuer 3560) ccm<br/>75 PS bei 3800 U/min</p> <p>1 : 6,3</p> <p>1 Fallstromvergaser Ford<br/>Seitlich stehend<br/>Zentrale Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>3<br/>2 Pumpen, 21 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br/>6 V 80 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang</p> |
| <p>5,20</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, 1 Querfeder<br/>Dreieckstrebe mit Schubkugel<br/>starr, 1 Querfeder hinter der Achse<br/>Schnecke, links<br/>Mechanisch (Gestänge), 4 Räder<br/>Mechanisch (Gestänge), Hinterräder</p>  | <p>4,60</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, 1 Querfeder<br/>Dreieckstrebe mit Schubkugel<br/>starr, 1 Querfeder hinter der Achse<br/>Schnecke, links<br/>Mechanisch (Gestänge), 4 Räder<br/>Mechanisch (Gestänge), Hinterräder</p>  | <p>5,50</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, 1 Querfeder<br/>Dreieckstrebe mit Schubkugel<br/>starr, 1 Querfeder hinter der Achse<br/>Schnecke, links<br/>Mechanisch (Gestänge), 4 Räder<br/>Mechanisch (Gestänge), Hinterräder</p>  | <p>5,50</p> <p>U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, 1 Querfeder<br/>Dreieckstrebe mit Schubkugel<br/>starr, 1 Querfeder hinter der Achse<br/>Schnecke, links<br/>Mechanisch (Gestänge), 4 Räder<br/>Mechanisch (Gestänge), Hinterräder</p>  |
| <p>2690 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>5,25-18</p> <p>95 km/h<br/>14 Liter<br/>50 Liter (im Heck)</p>  | <p>2690 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>5,25-18</p> <p>100 km/h<br/>14 Liter<br/>50 Liter (im Heck)</p>   | <p>2690 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>5,25-18</p> <p>115 km/h<br/>16 Liter<br/>50 Liter (im Heck)</p>   | <p>2845 mm<br/>1422/1422 mm<br/>4400 x 1740 x 1750 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>5,50-17</p> <p>120 km/h<br/>16 Liter<br/>50 Liter (im Heck)</p>  |
| <p>8/40 oder 13/50 PS Motor nach Wahl zum gleichen Preis</p> <p>1932/33<br/>RM 4100,-<br/>RM 4425,-<br/>RM 4575,-<br/>RM 4225,-</p> <p>RM 4225,-<br/>RM 5325,-<br/>RM 4825,-</p>  | <p>8/40 oder 13/50 PS Motor nach Wahl zum gleichen Preis</p> <p>1932/33<br/>RM 4100,-<br/>RM 4425,-<br/>RM 4575,-<br/>RM 4225,-</p> <p>RM 4225,-<br/>RM 5325,-<br/>RM 4825,-</p>  | <p>1932/33<br/>RM 4950,-<br/>RM 5275,-<br/>RM 5425,-<br/>RM 5075,-</p> <p>RM 5075,-<br/>RM 6175,-<br/>RM 5685,-</p>   | <p>1932/33<br/>RM 4950,-<br/>RM 5275,-<br/>RM 5425,-<br/>RM 5075,-</p> <p>RM 5075,-<br/>RM 6175,-<br/>RM 5685,-</p>   |

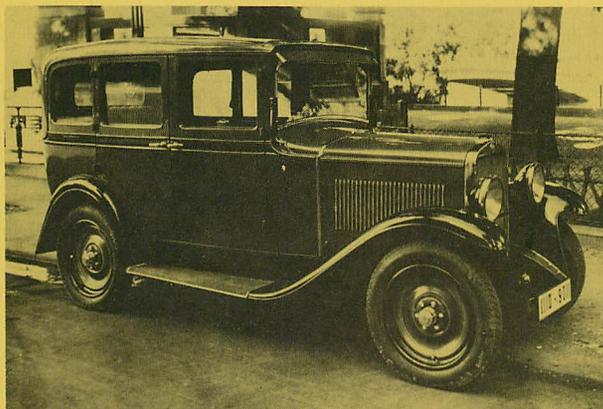
# NSU/Fiat (ab 1934)

Die Deutsche Fiat Automobil-Verkaufs-AG. ließ sich 1922 in München nieder und verlegte 1926 ihren Hauptsitz nach Berlin. Bekannt wurde Fiat in Deutschland vor allem mit den Typen 509 und 509 A (1925–1929), den ersten Viersitzer-Limousinen mit Einliter-Motor auf dem hiesigen Markt. Im Sommer 1929 erfolgte die Gründung der NSU Automobil-AG. in Heilbronn, deren Aktien in Höhe von 2 Mill. RM je zur Hälfte von Fiat und der Dresdner Bank übernommen wurden. Vorstand: Piero Bonelli. Die neue Gesellschaft übernahm von der NSU

| Verkaufszahlen der Deutschen Fiat            |                |                 |  |
|--|----------------|-----------------|--|
|  | Fiat           | NSU/Fiat        | insgesamt  |
| <b>1937</b>                                  | 1502           | 4627            | <b>6129</b><br>(darunter<br>1578 Fiat und<br>NSU/Fiat 500) |
| <b>1938</b>                                  |                |                 |  |
|  | 500            | 724             | 1940   |
|  | 1000 bzw. 1100 | 744             | 2694   |
|  | 1500           | 52              | 998  |
|  | 518 L          | 3               | —  |
|  |                | 1523            | 5632   |
|  |                |                 | 7155   |
|  | Österreich     |                 | + 285  |
|  |                |                 | <b>7440</b>  |
| <b>1939</b>                                  | 644            | 5016            | <b>6660</b>  |
| <b>1940</b>                                  | 1739           | 2366            | <b>4105</b>  |
| In Deutschland dürften verkauft worden sein: |                |                 |  |
| Fiat und NSU/Fiat 500                        | 1937–1941      | schätzungsweise | ca. 7000   |
| NSU/Fiat 1000                                | 1934–1937      | schätzungsweise | ca. 6000   |
| NSU/Fiat 1100                                | 1938–1941      | schätzungsweise | ca. 5000   |
| NSU/Fiat 1500                                | 1936–1941      | schätzungsweise | ca. 4000   |



Vereinigte Fahrzeugwerke AG. Neckarsulm (siehe Seite 282) das Heilbronner Werk und eine große Zahl schwer verkäuflicher 7/34 PS NSU-Wagen, die aber dennoch vertragsgemäß bis 1931 weitergebaut wurden. Der Versuch, anschließend den 2,5 Liter Fiat 522 als NSU-Wagen herauszubringen, blieb ohne befriedigendes Ergebnis. – Das Ende der Wirtschaftskrise ermutigte die Deutsche Fiat, erneut eine eigene Automobilproduktion aufzunehmen. Auf der



Bevor die Montage-Produktion in Heilbronn begann, ließ Fiat schon seit Jahren die wichtigsten Modelle für den hiesigen Markt mit deutschen Karosserien versehen. So fertigten 1930/31 die Karosserie- werke Weinsberg bereits 2000 Exemplare dieser Limousine auf dem Fahrgestell des 6/30 PS Fiat Typ 514.

Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1934 wurde zum erstenmal der NSU/Fiat 1000 gezeigt, der dann 1938 durch den NSU/Fiat 1100 abgelöst wurde. Hinzu kamen 1936 der NSU/Fiat 1500 und 1937 der NSU/Fiat 500. Die Produktion dieser Modelle lief bis 1941. Parallel dazu wurden auch einige Original-Fiat-Modelle in Deutschland verkauft. Fiat war übrigens in den Vorkriegsjahren neben Steyr die einzige Auslandsmarke, welche in nennenswerter Zahl Automobile nach Deutschland importieren konnte.

## NSU/Fiat 1000 (1934–1938)

Der in Italien sehr populär gewordene Fiat 508 Balilla wurde auf dem Mailänder Autosalon im April 1932 vorgestellt. Seine deutsche Version NSU/Fiat 1000 erschien zur Berliner Automobil-Ausstellung im Februar 1934. Auf das zunächst komplett importierte Fahrgestell wurden im NSU/Fiat-Werk Heilbronn deutsche Karosserien montiert. Im Sommer 1934 ließ Fiat ein rundes Dutzend roter Balilla-Sportwagen mit spektakulärem Erfolg an der 2000 Kilometer-Fahrt durch Deutschland teilnehmen. Etwa 1100 NSU/Fiat 1000 wurden im Anlaufjahr 1934 hergestellt. Bis 1936 brachte man den deutschen Wertanteil auf fast 90 %, denn auch immer mehr Bestandteile des Fahrgestells wurden in Deutschland gefertigt, wie elektrische Bosch-Anlage, Vergaser, Kühler, Bremsen, Federn, Stoßdämpfer, Reifen, Kotflügel usw. Den NSU/Fiat 1000 gab es als Limousine oder Cabrio-Limousine (Karosserie Weinsberg) sowie als Cabriolet (Drauz). Alle drei Ausführungen erhielten 1937 ein Stromlinienheck, womit die bis dahin eher zierlichen Wagen nun ziemlich pummelig aussahen.

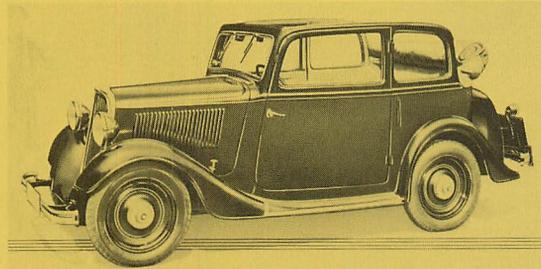


Bild oben links:  
NSU/Fiat 1000  
Cabrio-Limousine 2 Türen  
Karosserie Weinsberg  
1934 – 1936

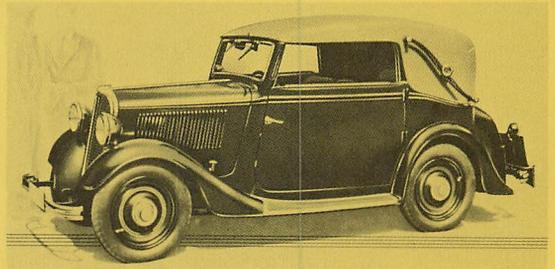
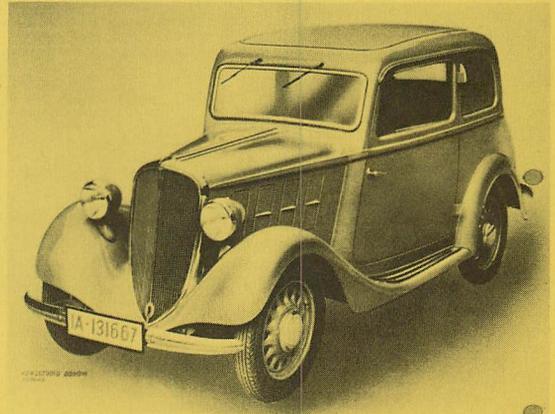


Bild oben rechts:  
NSU/Fiat 1000  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Drauz  
1934 – 1936

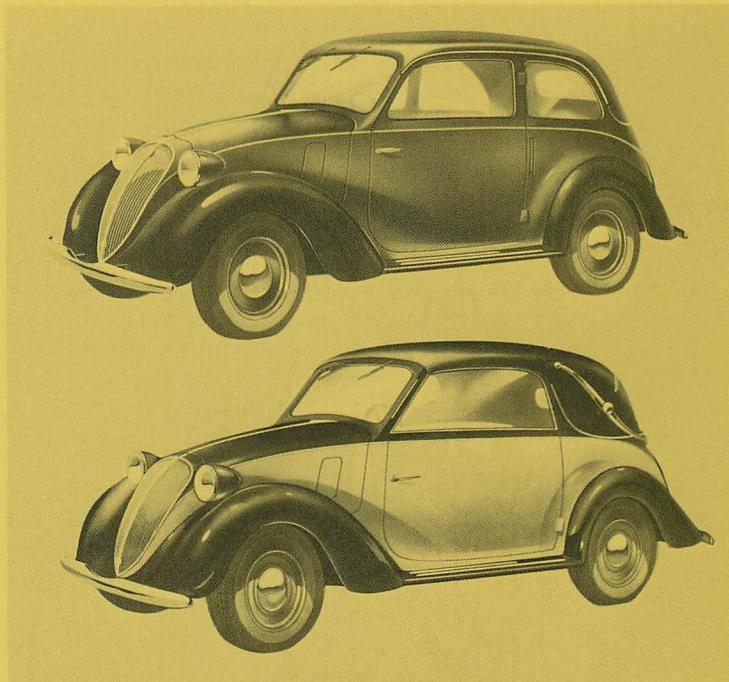
Bild rechts:  
NSU/Fiat 1000  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Weinsberg  
1937 – 1938



## NSU/Fiat 1100 (1938–1941)

Anfang 1938 trat an die Stelle des alten Modells der NSU/Fiat 1100, deutsche Ausgabe des im Herbst 1937 vorgestellten Fiat 508 c, der sich vom Vorgänger durch die modernere Form, OHV-Motor und Einzelaufhängung der Vorderräder unterschied. Während die Limousine des Originalmodells 4 Türen besaß, wurden die Limousine und Cabrio-Limousine der deutschen Ausführung, gefertigt in Weinsberg, nur mit 2 Türen angeboten. Zum Serienprogramm gehörten ferner ein Zweifenster-Cabriolet von Drauz und ein Zweisitzer-Cabriolet von Gläser. Die Produktion des NSU/Fiat 1100 endete im III. Vierteljahr 1941.

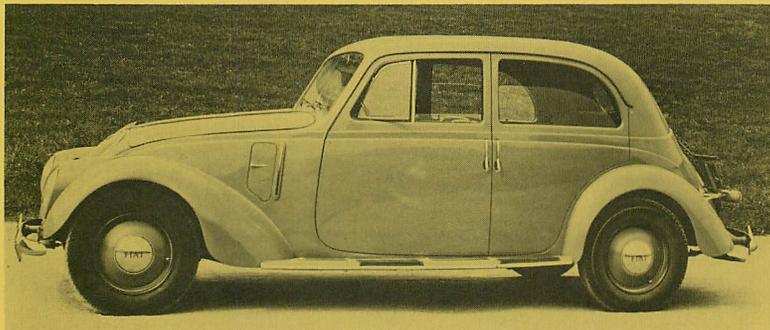
NSU/Fiat 1100  
Limousine 2 Türen  
Karosserie Weinsberg  
1938 – 1941



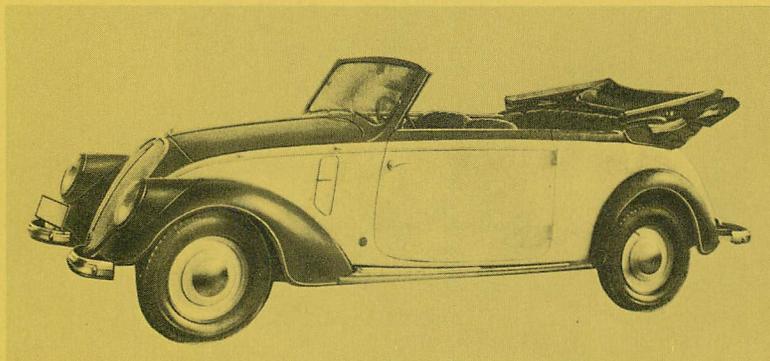
NSU/Fiat 1100  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Drauz  
1938 – 1939

### NSU/Fiat 1500 (1936–1941)

Im Herbst 1935 erschien der Fiat 1500. Der für den deutschen Markt bestimmte NSU/Fiat 1500 kam Anfang 1936 zur Lieferung. Während die pfostenlose Viertüren-Limousine mit dem Original übereinstimmte, waren die beiden von Gläser gebauten Cabriolets eigenständiger Art. Die Produktion des NSU/Fiat 1500 lief bis Ende 1941.



NSU/Fiat 1500  
Limousine 4 Türen  
1936 – 1941

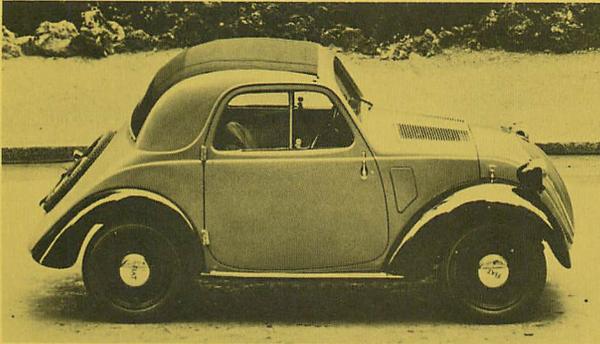


NSU/Fiat 1500  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Gläser  
1936 – 1939

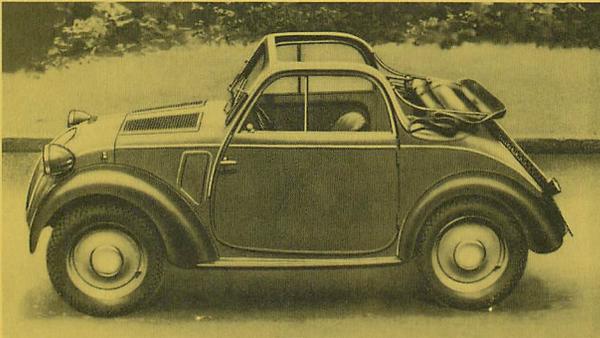
|                             | NSU/Fiat 1000<br>1934 – 1938  | NSU/Fiat 1100<br>1938 – 1941                                   | NSU/Fiat 500<br>1936 – 1941                                    |
|-----------------------------|---|--|--|
| <b>Motor</b>                |   |  |  |
| Zylinderzahl                | 4 (Reihe)   | 4 (Reihe)  | 6 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub               | 65 x 75 mm  | 68 x 75 mm   | 65 x 75 mm   |
| Hubraum                     | 995 ccm   | 1090 ccm   | 1493 ccm   |
| Leistung                    | 24 PS bei 3800 U/min  | 32 PS bei 4000 U/min   | 45 PS bei 4400 U/min   |
| Verdichtung                 | 1:6,3   | 1:6  | 1:5,75   |
| Vergaser                    | 1 Fallstromvergaser<br>Solex  | 1 Fallstromvergaser<br>Solex 30 FI                             | 1 Fallstromvergaser<br>Solex 35 JFPS od. Zenith 36 VJF         |
| Ventile                     | Seitlich schrägstehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb Duplex-Rollenkette | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb Duplex-Rollenkette | Hängend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb Duplex-Rollenkette |
| Kurbelwellenlager           | 3   | 3  | 4  |
| Kühlung                     | Thermosyphon, 7 l Wasser  | Thermosyphon, 6,5 l Wasser                                     | Pumpe, 8 l Wasser  |
| Schmierung                  | Druckumlauf, 3 l Öl   | Druckumlauf, 2,8 l Öl  | Druckumlauf, 3,5 l Öl  |
| Batterie                    | 12 V 40 Ah (unter Rücksitz)   | 12 V 50 Ah (unter Rücksitz)                                    | 12 V 50 Ah (unter Rücksitz)                                    |
| Lichtmaschine               | 70 W  | 90 W   | 110 W  |
| Anlasser                    |   | 0,8 PS   | 0,8 PS   |
| <b>Kraftübertragung</b>     |   |  |  |
| Kupplung                    | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung                         | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung          | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung          |
| Schaltung                   | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                    | 4 Gang  | 4 Gang   | 4 Gang   |
| Synchronisierung            | III – IV  | III – IV   | III – IV   |
| Übersetzungen               |   | I. 3,69<br>II. 2,23<br>III. 1,46<br>IV. 1,00                   | I. 3,906<br>II. 2,136<br>III. 1,470<br>IV. 1,000               |
| Antriebs-Übersetzung        | 5,13 (8:41)   | 4,646 (9:42)   | 4,444 (9:40)   |
| <b>Fahrwerk</b>             | U-Profil-Preßstahl-Rahmen   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen                                      | Zentralkastenrahmen<br>vorn und hinten gegabelt                |
| Vorderradaufhängung         | Starrachse<br>Halbfedern  | Doppel-Querlenker<br>Schraubenfedern                           | Dubonnet-Federknie<br>Schraubenfedern                          |
| Hinterradaufhängung         | Starrachse, Halbfedern  | Starrachse, Halbfedern   | Starrachse, Halbfedern   |
| Lenkung                     | Schnecke, links   | Schnecke, links  | Schnecke, links  |
| Fußbremse                   | Hydraulisch, 4 Räder  | Hydraulisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 250 mm                       | Hydraulisch, 4 Räder<br>Trommel-Ø 290 mm                       |
| Handbremse                  | Mechanisch, Getriebe  | Mechanisch, Getriebe   | Mechanisch, Getriebe   |
| Schmierung                  | Nippel  | Nippel   | Nippel   |
| <b>Allgemeine Daten</b>     |   |  |  |
| Radstand                    | 2300 mm   | 2420 mm  | 2800 mm  |
| Spur vorn/hinten            | 1187/1200 mm  | 1231/1226 mm   | 1304/1344 mm   |
| Gesamtmaße                  | 3145 x 1400 x 1530 mm   | 4020 x 1480 x 1540 mm  | 4365 x 1560 x 1540 mm  |
| Räder                       | Scheiben, 1937 Lochscheiben   | Scheiben   | Scheiben   |
| Reifen                      | 4,50 – 17   | 5,00–16  | 5,00 oder 5,25–16  |
| Fahrgestellgewicht          | 415 kg  | 535 kg   | 650 kg   |
| Wagengewicht                | Limousine 710 kg<br>Cabriolet 750 kg  | Limousine 830 kg<br>Cabriolet 855 kg                           | 1090 kg  |
| Zuläss. Gesamtgewicht       | 1025–1060 kg  | 1190 kg  | 1505 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit       | 85 km/h   | 105 km/h   | 114 km/h   |
| Verbrauch/100 km            | 8,5 Liter   | 9 Liter  | 12 Liter   |
| Kraftstofftank              | 27 Liter (im Motorraum)   | 32 Liter (im Heck)   | 45 Liter (im Heck)   |
| <b>Preise</b>               |   |  |  |
| Limousine 2 Türen           | RM 2600,–   | RM 3150,–  | –  |
| Cabrio-Limousine 2 Türen    | RM 2600,–   | RM 3250,–  | –  |
| Limousine 4 Türen           | –   | –  | RM 4250,–  |
| Cabriolet 4 Sitze 2 Fenster | RM 3100,–   | RM 3800,–  | –  |
| Cabriolet 4 Sitze 4 Fenster | –   | –  | RM 5500,–  |
| Cabriolet 2/3 Sitze         | –   | RM 4350,–  | RM 5500,–  |

## NSU/Fiat 500 (1937–1941)

Weltweite Bewunderung erregte der im Herbst 1936 vorgestellte Fiat 500 als erster für die Massenproduktion bestimmter und geeigneter Kleinwagen. Er war sowohl in der Form als auch in seiner geradezu uhrwerksmäßigen Technik meisterhaft gelungen. Ab Anfang 1937 wurde der Fiat 500 (»Topolino« = Mäuschen) auch nach Deutschland geliefert. – Nachdem in Deutschland ab 1937 zunehmende Materialknappheit die Produktion zu beeinträchtigen drohte, bauten die Karosseriewerke Weinsberg für den NSU/Fiat 500 Holzkarosserien mit Kunstlederbezug, die zwar in der Form fast dem Originalmodell entsprachen, aber nicht so elegant wirkten und natürlich auch weniger haltbar waren. – 1939 wurde der NSU/Fiat 500 zusätzlich mit einer auffallend hübsch gezeichneten Spider-Karosserie in Ganzstahlausführung angeboten, von der Weinsberg bis zum Kriegsausbruch 300 Stück herstellte. – Die Produktion des NSU/Fiat 500 lief bis Ende 1941. Von 1936 bis 1948 wurden über 122 000 Exemplare des Fiat 500 der ersten Ausführung gebaut, einschließlich der etwa 5000 NSU/Fiat 500.



Fiat 500  
Limousine 2 Sitze  
(Karosserie Ganzstahl)  
1937 – 1941



NSU/Fiat 500  
Cabrio-Leichtlimousine 2 Sitze  
(Karosserie Holz/Kunstleder)  
Karosserie Weinsberg  
1937 – 1941



NSU/Fiat 500  
Spider-Sport 2 Sitze  
(Karosserie Holz/Stahl)  
Karosserie Weinsberg  
1939

Fiat 500  
1937 – 1941

NSU/Fiat 500  
1937 – 1941

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Motor</b>            |  |
| Zylinderzahl            | 4 (Reihe)  |
| Bohrung x Hub           | 52 x 67 mm   |
| Hubraum                 | 570 ccm  |
| Leistung                | 13 PS bei 4000 U/min   |
| Verdichtung             | 1 : 6,5 bzw. (ab 1939) 1 : 6   |
| Vergaser                | 1 Flachstromvergaser Solex 22 HD   |
| Ventile                 | Seitlich stehend   |
| Kurbelwellenlager       | Seitliche Nockenwelle, Antrieb Duplex-Rollenkette  |
| Kühlung                 | 2<br>Thermosyphon, 4,5 Liter Wasser  |
| Schmierung              | Druckumlauf, 2,2 Liter Öl  |
| Batterie                | 12 V 30 Ah (unter Boden hinter Fahrersitz)   |
| Lichtmaschine           | 75 W   |
| Anlasser                | 0,5 PS   |
| <b>Kraftübertragung</b> | Motor längs vor Vorderachse, Antrieb auf Hinterräder   |
| Kupplung                | Einscheibentrockenkupplung   |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte   |
| Getriebe                | 4 Gang   |
| Synchronisierung        | III – IV   |
| Übersetzungen           | I. 4,48, II. 2,732, III. 1,766, IV. 1,00   |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,875 (8:39) oder für Gebirge 5,13 (8:41)  |
| <b>Fahrwerk</b>         | Bis 1938: Kurzer U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>Ab 1938: Normaler U-Profil-Preßstahl-Rahmen mit X-Traverse |
| Vorderradaufhängung     | Querlenker unten, 1 Querfeder oben   |
| Hinterradaufhängung     | Bis 1938: starr, Viertel-Auslegerfedern<br>Ab 1938: starr, Halbfedern                                    |
| Lenkung                 | Schnecke, links  |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder, Trommel-Ø anfangs 155 mm, später 200 mm  |
| Handbremse              | Mechanisch, Kardanwelle  |
| Schmierung              | Nippel   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |
| Radstand                | 2000 mm  |
| Spur vorn/hinten        | 1110/1080 mm   |
| Gesamtmaße              | 3250 x 1290 x 1400 mm  |
| Räder                   | Scheiben   |
| Felgen                  | 2,50 D x 15 oder ab 1939 auch 3,00 D x 16  |
| Reifen                  | 4,00–15 oder ab 1939 auch 4,50–16  |
| Wendekreis links/rechts | 8,7 Meter  |
| Fahrgestellgewicht      | 300 kg   |
| Wagengewicht            | 510 kg   |
| Zuläss. Gesamtgewicht   | 730 kg   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 86 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 6 Liter  |
| Kraftstofftank          | 21,5 Liter (vorn im Motorraum)   |

**Preise**

1937

1937/38

1939

|              |  |           |           |           |
|--------------|--|-----------|-----------|-----------|
| Fiat 500     | Limousine 2 Sitze (Ganzstahl)              | RM 1850,- | RM 1925,- | RM 1925,- |
| NSU/Fiat 500 | Limousine 2 Sitze (Holz/Kunstleder)        | –         | RM 1730,- | RM 1780,- |
| NSU/Fiat 500 | Cabrio-Limousine 2 Sitze (Holz/Kunstleder) | –         | –         | RM 1850,- |
| NSU/Fiat 500 | Spider-Sport 2 Sitze (Holz/Stahl)          | –         | –         | RM 1970,- |

# Citroën (1927–1935)

André Citroën (1878–1935) erwarb sich vor dem Ersten Weltkrieg ein bedeutendes Vermögen mit der Herstellung einer ihm patentierten Pfeilverzahnung, deren Symbol heute noch das Markenzeichen von Citroën darstellt. 1915 baute André Citroën, damals übrigens auch der Erfinder des Rationierungs- und Bezugscheinsystems, in Paris eine große Munitionsfabrik. In dieser zog er 1919 eine Automobilfabrikation auf, wobei er als erster in Europa die Fließbandproduktion nach amerikanischem Vorbild einführte. Die Voraussetzung für die hohen Stückzahlen schuf er, indem sich seine Fabrik auf die Herstellung kleiner und trotz niedrigen Preises dennoch solid gebauter Automobile verlegte. Innerhalb weniger Jahre gedieh Citroën zur größten Personenwagenmarke Frankreichs, die zeitweise fast die Hälfte des dortigen Marktes an sich ziehen konnte. 1929 brachte den Höhepunkt zwischen den beiden Weltkriegen: Bis auf 500 Wagen stieg die Tagesproduktion.

Von einem wenig ergiebigen Versuch der Straßburger Firma Mathis abgesehen, blieb Citroën die einzige unter den großen französischen Automarken, welche sich damals um eine feste Position auf dem deutschen Markt bemühte. Eine stillgelegte Waggonfabrik in Köln-Poll wurde gekauft und in ein Montagewerk umgewandelt. 1927 begann der Zusammenbau des Citroën B 14. Man beschäftigte bald etwa 1000 Arbeiter, wobei der Anteil deutschen Materials und deutscher Zulieferungen (wie Solex-Vergaser, Bosch-Elektrik, Reifen, Polster, Glas usw.) rasch anstiegen. Der B 14 fand trotz seiner Hochbeinigkeit – er war im Verhältnis zu seiner Höhe auffallend schmal – guten Absatz, denn er bot bei günstigem Preis zuverlässige Betriebsbereitschaft und solide Dauerhaftigkeit. 1929 folgten die Parallelmodelle C 4 und C 6 mit nunmehr besser ausgewogenen Proportionen. Und der Sechszylinder konnte als erster Wagen in Europa sowohl technisch als auch preislich mit den damaligen Amerikanern konkurrieren. Das Hauptgeschäft war freilich wie in Frankreich so auch in Deutschland der C 4. Für dessen deutsche Ausgabe wurde der Motor bei Siemens, das Getriebe bei ZF und der Rahmen bei Krupp hergestellt. Ebenso stammten die Cabriolets für den C 4 und den C 6 ausschließlich von deutschen Karosseriefirmen.

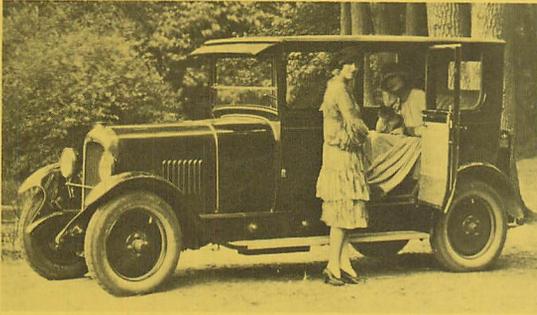
Nach 1929 brachte die weltweite Wirtschaftskrise einen rapiden Rückgang der Verkaufszahlen. Rasch ließ Citroën wieder einen kleineren Wagen entwickeln, das 1,5 Liter-Modell 8 A, dazu mit den vorhandenen Vier- und Sechszylinder-Motoren die Modelle 10 A und 15 A. Diese neue Reihe zeichnete sich, dem damaligen klassischen Karosseriestil entsprechend, durch eine besonders elegante Linienführung aus, und es waren ausgesprochen gebrauchss-

|                         | Produktion insgesamt |         | Montage in Deutschland |        |
|-------------------------|----------------------|---------|------------------------|--------|
|                         | Jahre                | Anzahl  | Jahre                  | Anzahl |
| Citroën B 14            | 1926 – 1929          | 139 436 | 1927 – 1928            | 8933   |
| Citroën C 4             | 1928 – 1932          | 260 000 | 1929 – 1932            | 4876   |
| Citroën C 6             | 1928 – 1932          | 50 000  | 1929 – 1932            | 682    |
| Citroën 8 A             | 1932 – 1934          | 50 997  | 1933 – 1934            | 1290   |
| Citroën 10 A            | 1932 – 1934          | 100 807 | 1933 – 1934            | 1056   |
| Citroën 15 A            | 1932 – 1934          | 7 226   | 1933 – 1934            | 50     |
| Citroën 7 Frontantrieb  |                      |         | 1934 – 1935            | 1023   |
| Citroën 11 Frontantrieb |                      |         | 1934 – 1935            | 800    |

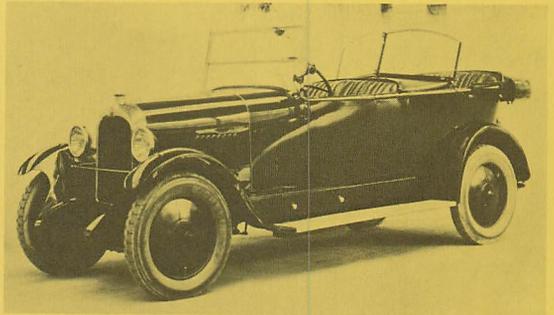
tüchtige und seriöse Automobile. Daß der Verkauf dennoch nicht recht zufriedenstellend lief, lag wohl zuvörderst an den schlechten Zeitläuften, zum zweiten fehlte ein zugkräftiger Kleinwagen im Programm, und drittens war es bereits zu bekannt geworden, daß Citroën einen völlig neuen, aller Voraussicht nach sensationellen, ja revolutionären Wagen entwickeln ließ.

Dieses Wunderauto wurde im März 1934 der Öffentlichkeit präsentiert. Es war das erste in der ruhmreichen »Traction Avant«-Modellreihe, und es galt zu seiner Zeit ebenso als »Bombe« wie 21 Jahre später der DS 19. So sahen die wichtigsten Errungenschaften des Citroën 7 aus: Frontantrieb, relativ langer Radstand, breite Spur, niedriger Schwerpunkt, selbsttra-

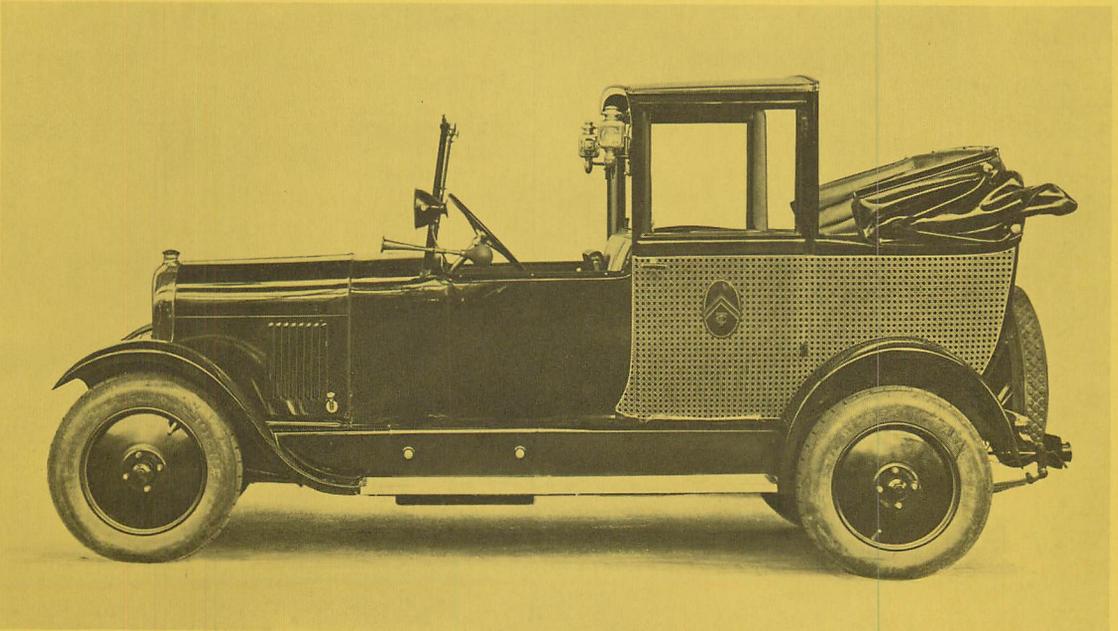
gende Pontonkarosserie aus einem Stück, keine Trittbretter, Torsionsstabfederung vorn und hinten, elastisch gelagerter Hängeventil-Motor mit nassen, auswechselbaren Zylinderlaufbüchsen. Bereits wenige Monate nach seiner Vorstellung wurde der neue Frontantriebswagen auch in Köln-Poll montiert. Seine Aussichten auf dem deutschen Markt standen bestens, denn die Wirtschaft hatte sich glänzend erholt, und das deutsche Publikum war gerade zu jener Zeit fortschrittlichen Automobilen gegenüber höchst aufgeschlossen. Daß die Kölner Montage trotzdem schon 1935 zu Ende ging und die deutsche Citroën Automobil-AG. liquidiert werden mußte, hatte zwei Ursachen. Zum einen sah sich die Gesellschaft an der vom Markt her möglichen Entfaltung gehindert, weil wegen der inzwischen begonnenen Devisenbewirtschaftung die Zufuhren aus dem Stammwerk mehr und mehr eingeschränkt wurden, was gewissermaßen eine Austrocknung der Montageproduktion bewirkte. Zum anderen war genau zu jener Zeit André Citroën in eine aussichtslos erscheinende Finanzkrise geraten. Er mußte sein Werk den Brüdern Michelin überlassen, die es sanierten. Für den französischen Autokönig, wie sich André Citroën gern gesehen hatte, war dies ein harter Schlag, den er nur wenige Tage überlebte. Als juristisch unabhängige Gesellschaft war die deutsche Citroën AG. von den Kalamitäten des französischen Stammhauses nicht unmittelbar betroffen, doch das Vertrauen zur Marke litt naturgemäß auch bei der hiesigen Kundschaft. Jedenfalls bedeutete für den deutschen Markt damals das Verschwinden der Marke Citroën einen bedauerlichen Verlust.



Citroën B 14 F Limousine 4 Türen 1927



Citroën B 14 F Phaeton 4 Türen 1927



Citroën B 14 G Droschken-Landaulet 1928

**Citroën 6/25 PS**  
**Modell B 14 F 1927**  
**Modell B 14 G 1928**

**Citroën 6/32 PS**  
**Modell C 4 1929 – 1930**

**Motor**

Zylinderzahl  
 Bohrung x Hub  
 Hubraum  
 Leistung  
 Verdichtung  
 Vergaser

4 (Reihe)  
 70 x 100 mm  
 1539 ccm  
 25 PS bei 2400 U/min  
 1 : 5,2

4 (Reihe)  
 72 x 100 mm  
 1628 ccm  
 32 PS bei 3200 U/min  
 1 : 5,2

**Ventile**

1 Flachstromvergaser  
 Solex 26 BFHG  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb durch Stirnräder  
 2

1 Steigstromvergaser  
 Solex 30 VAFD  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb Novotext-Stirnräder  
 3

Kurbelwellenlager  
 Kühlung  
 Schmierlauf  
 Zündung  
 Batterie

Thermosyphon, 8 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 4 Liter Öl  
 Magnetzünder  
 6 V 60 Ah  
 (rechts auf dem Trittbrett)

Pumpe, 9 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 5 Liter Öl  
 Batterie  
 6 V 75 Ah  
 (unter Boden vorn links)

**Kraftübertragung**

Kupplung  
 Schaltung  
 Getriebe  
 Übersetzungen  
 Antriebs-Übersetzung

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang

10 : 49 oder 8 : 51

9 : 46

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung  
 Hinterradaufhängung  
 Lenkung  
 Fußbremse  
 Handbremse

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schnecke/Schneckenrad, links  
 Mechanisch mit Saugluftunterstützung (Westinghouse), 4 Räder  
 Mechanisch, Hinterräder

**Allgemeine Daten**

Radstand  
 Spur vorn/hinten  
 Gesamtmaße  
 Räder  
 Reifen  
 Wendekreis  
 Wagengewicht  
 Höchstgeschwindigkeit  
 Verbrauch/100 km  
 Kraftstofftank

2873 mm  
 1230/1230 mm  
 4000 x 1410 x 1830 mm  
 Scheiben (4-Loch)  
 730 x 130 Ballon  
 12 Meter  
 Limousine 1190 kg  
 85 km/h  
 10 Liter  
 30 Liter (im Motorraum)

**Familiale**

3050 mm  
 1230/1230 mm  
 4600 x 1410 x 1830 mm  
 Scheiben (4-Loch)  
 730 x 130 Ballon  
 12,5 Meter  
 Limousine 1360 kg  
 80 km/h  
 11 Liter  
 30 Liter (im Motorraum)

2850 mm  
 1320/1320 mm  
 4100 x 1580 x 1780 mm  
 Scheiben (4-Loch)  
 5,25 x 28"''  
 12 Meter  
 Limousine 1220 kg  
 90 km/h  
 10 Liter  
 37 Liter (im Motorraum)

**Preise**

Phaeton 4 Türen  
 Limousine 4Türen  
 Faux-Cabriolet 2-4 Sitze  
 Cabriolet 2 Fenster  
 Droschken-Landaulet  
 Limousine 6 Sitze

| <b>B 14 F</b> | <b>B 14 G</b> |
|---------------|---------------|
| RM 4700,-     | RM 4250,-     |
| RM 5200,-     | RM 4650,-     |
| RM 5700,-     | RM 4650,-     |
| -             | -             |
| RM 5800,-     | RM 5450,-     |
| -             | -             |

**B 14 G**

-  
 -  
 -  
 -  
 -  
 RM 5500,-

**C 4**

-  
 RM 4550,-  
 -  
 RM 5950,-  
 -  
 -

**Citroën 7/32 PS**  
**Modell C 4 F 1931 – 1932**

**Citroën 7/34 PS**  
**Modell C 4 G 1932**

4 (Reihe)  
 72 x 100 mm  
 1628 ccm  
 32 PS bei 3200 U/min  
 1 : 5,2  
 1 Flachstromvergaser  
 Solex 30 FHD  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb Novotext-Stirnräder  
 3  
 Pumpe, 9 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 5 Liter Öl  
 Batterie  
 6 V 75 Ah  
 (unter Boden vorn links)

4 (Reihe)  
 75 x 100 mm  
 1767 ccm  
 34 PS bei 3000 U/min  
 1 : 5,2  
 1 Steigstromvergaser  
 Solex 30 WAFD  
 Seitlich stehend  
 Seitliche Nockenwelle  
 Antrieb Novotext-Stirnräder  
 3  
 Pumpe, 11 Liter Wasser  
 Druckumlauf, 5 Liter Öl  
 Batterie  
 6 V 90 Ah  
 (unter Boden vorn links)

Antrieb auf Hinterräder  
 Einscheibentrockenkupplung  
 Schalthebel Wagenmitte  
 3 Gang

9:46

9:43

9:46

9:43

U-Profil-Preßstahl-Rahmen  
 starr, Halbfedern  
 starr, Underslung-Halbfedern  
 Schnecke/Zahnsegment, links

Mechanisch mit Saugluftunterstützung (Westinghouse), 4 Räder

Mechanisch, Hinterräder

Mechanisch, Kardanwelle

2780 mm  
 1340/1340 mm  
 4100 x 1600 x 1780 mm  
 Scheiben (5-Loch)  
 5,25 x 28"  
 12 Meter  
 Limousine 1240 kg  
 90 km/h  
 10 Liter  
 37 Liter (im Motorraum)

**Familiale**  
 2980 mm  
 1420/1420 mm  
 4300 x 1700 x 1780 mm  
 Scheiben (5-Loch)  
 5,25 x 29"  
 12,5 Meter  
 Limousine 1290 kg  
 85 km/h  
 10,5 Liter  
 37 Liter (im Motorraum)

2780 mm  
 1340/1340 mm  
 4100 x 1600 x 1780 mm  
 Scheiben (5-Loch)  
 5,25 x 28"  
 12 Meter  
 Limousine 1240 kg  
 95 km/h  
 10,5 Liter  
 37 Liter (im Motorraum)

**Familiale**  
 2980 mm  
 1420/1420 mm  
 4300 x 1700 x 1780 mm  
 Scheiben (5-Loch)  
 5,25 x 28"  
 12,5 Meter  
 Limousine 1290 kg  
 90 km/h  
 11 Liter  
 37 Liter (im Motorraum)

–  
 RM 3975,–

–  
 RM 5350,–

–

–

–

–

–

–

–

RM 4650,–

–

RM 3975,–

–

RM 4950,–

–

–

–

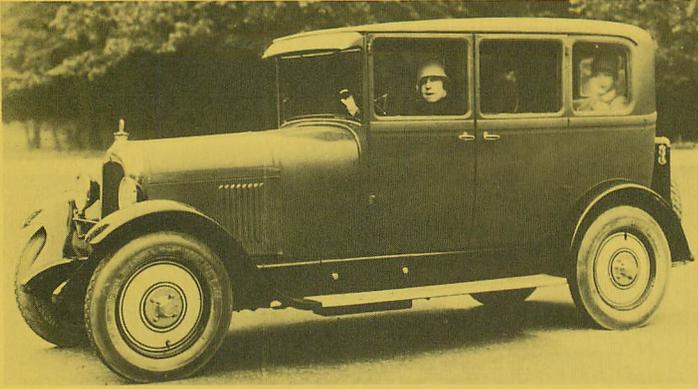
–

–

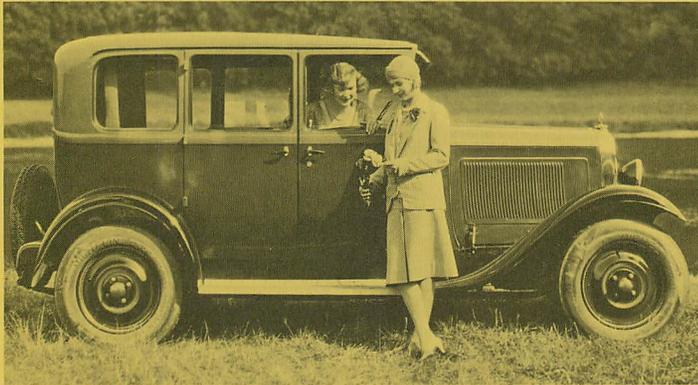
–

–

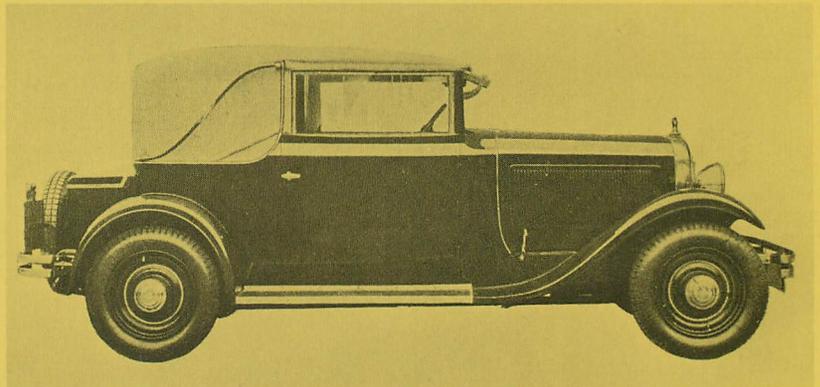
RM 4650,–



Citroën B 14 G  
Limousine 4 Türen  
1928

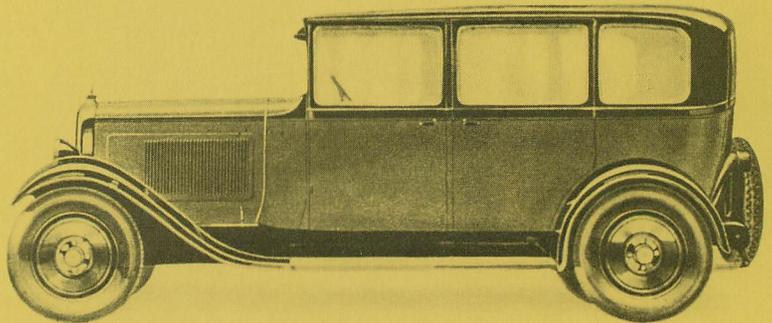


Citroën C 4  
Limousine 4 Türen  
1929 – 1930



Citroën C 6 F  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Deutsch  
1930 – 1932

Citroën C 6 und C 6 F  
Familliale  
Limousine 6 Sitze  
1929 – 1932



**Citroën 10/45 PS  
Modell C 6 1929**

**Citroën 10/45 PS  
Modell C 6 F 1930 – 1932**

**Motor**

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
| Zylinderzahl      | 6 (Reihe)   |  |
| Bohrung x Hub     | 72 x 100 mm   |  |
| Hubraum           | 2442 ccm  |  |
| Leistung          | 45 PS bei 3000 U/min  |  |
| Verdichtung       | 1:5,2   |  |
| Vergaser          | 1 Steigstromvergaser Solex 30 oder 35 Ø                                 |  |
| Ventile           | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Duplex-Kette | Seitlich stehend<br>Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Novotext-Stirnräder |
| Kurbelwellenlager | 4   |  |
| Kühlung           | Pumpe, 13 Liter Wasser  |  |
| Schmierung        | Druckumlauf, 7,5 Liter Öl   |  |
| Zündung           | Batterie  |  |
| Batterie          | 6 V 75 oder 90 Ah   |  |

**Kraftübertragung**

|                      |   |      |
|----------------------|---|------|
| Kupplung             | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibentrockenkupplung |      |
| Schaltung            | Schalthebel Wagenmitte                                |      |
| Getriebe             | 3 Gang  |      |
| Übersetzungen        |   |      |
| Antriebs-Übersetzung | 9:43  | 9:46 |

**Fahrwerk**

|                     |  |                                   |
|---------------------|--|-----------------------------------|
| Vorderradaufhängung | U-Profil-Preßstahl-Rahmen<br>starr, Halbfedern               |                                   |
| Hinterradaufhängung | starr, Unterslung-Halbfedern                                 |                                   |
| Lenkung             | Schnecke/Zahnsegment, links                                  |                                   |
| Fußbremse           | Mechanisch mit Saugluftunterstützung (Westinghouse), 4 Räder |                                   |
| Handbremse          | Mechanisch, Hinterräder<br>Nippel                            | Mechanisch, Kardanwelle<br>Nippel |
| Schmierung          |  |                                   |

**Allgemeine Daten**

|                       | 2955 mm            | Familiale<br>3125 mm | 2955 mm            | Familiale<br>3125 mm |
|-----------------------|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| Radstand              | 2955 mm            | 3125 mm              | 2955 mm            | 3125 mm              |
| Spur vorn/hinten      | 1320/1320 mm       | 1320/1320 mm         | 1420/1420 mm       | 1420/1420 mm         |
| Gesamtmaße            | 4280 x 1580 x 1790 | 4430 x 1580 x 1790   | 4280 x 1580 x 1790 | 4430 x 1580 x 1790   |
| Reifen                | 5,50 x 28"         | 5,50 x 28"           | 5,50 x 28"         | 5,50 x 28"           |
| Räder                 | Scheiben (4-Loch)  | Scheiben (4-Loch)    | Scheiben (5-Loch)  | Scheiben (5-Loch)    |
| Wendekreis            | 12,5 Meter         | 13 Meter             | 12,5 Meter         | 13 Meter             |
| Wagengewicht          | Limousine 1440 kg  | Limousine 1510 kg    | Limousine 1440 kg  | Limousine 1510 kg    |
| Höchstgeschwindigkeit | 95 km/h            | 90 km/h              | 95 km/h            | 90 km/h              |
| Verbrauch/100 km      | 13 Liter           | 13,5 Liter           | 13 Liter           | 13,5 Liter           |
| Kraftstofftank        | 55 Liter (im Heck) | 55 Liter (im Heck)   | 55 Liter (im Heck) | 55 Liter (im Heck)   |

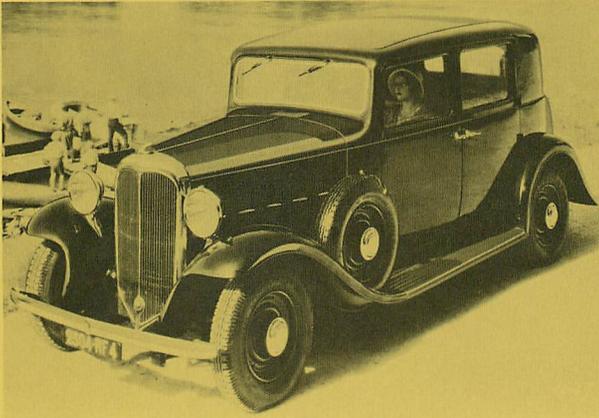
**Preise**

|                     |           |           |           |           |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Limousine 4 Türen   | RM 5959,- | -         | RM 4650,- | -         |
| Cabriolet 2 Fenster | RM 6950,- | -         | RM 5850,- | -         |
| Limousine 6 Sitze   | -         | RM 6500,- | -         | RM 5500,- |

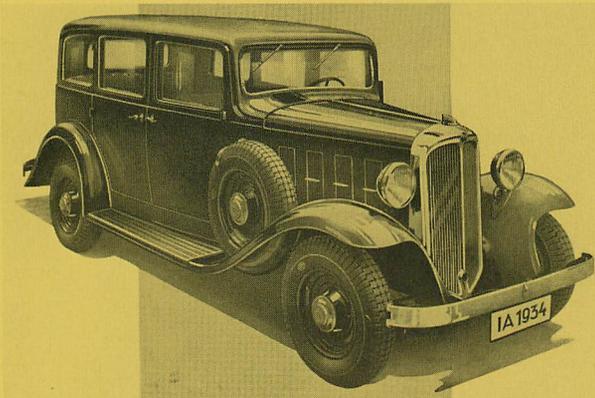
Citroen 1,5 Liter  
Modell 8 A  
Limousine 4 Türen  
1933 – 1934



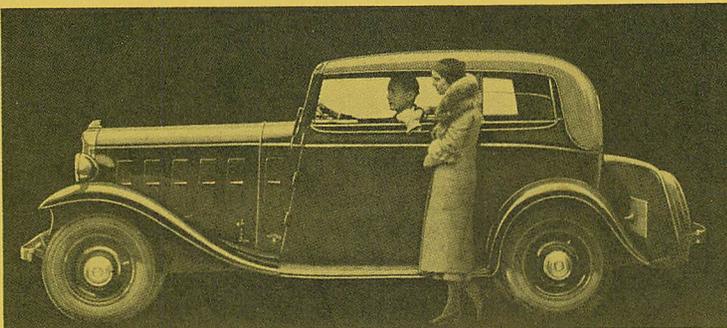
Citroen 1,8 Liter  
Modell 10 AL  
Limousine 4 Türen  
1933 – 1934



Citroen 1,8 Liter  
Modell 10 A  
Limousine 6 Sitze  
1933 – 1934



Citroen 2,6 Liter  
Modell 15 AL  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Papler  
1933 – 1934



#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager  
Kühlung  
Schmierung  
Batterie

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe

Synchronisierung  
Übersetzungen  
Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

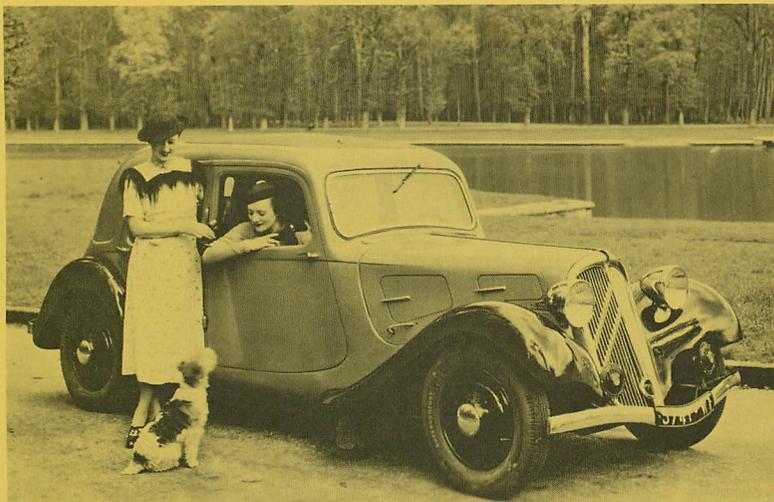
#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße

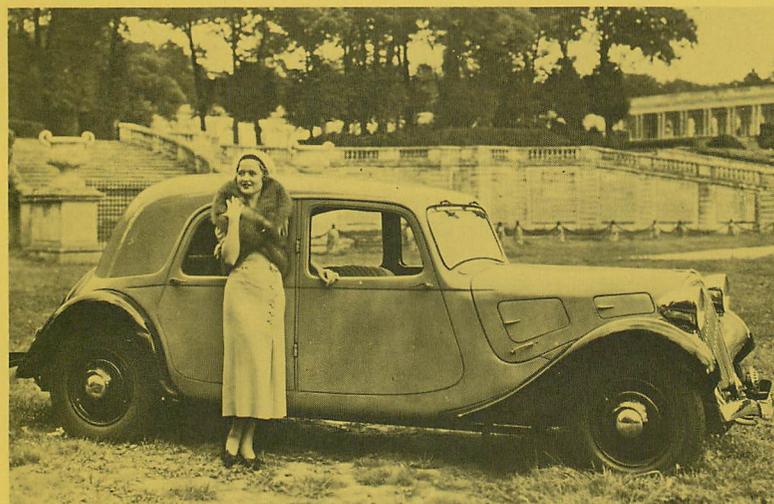
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Wagengewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

Preise

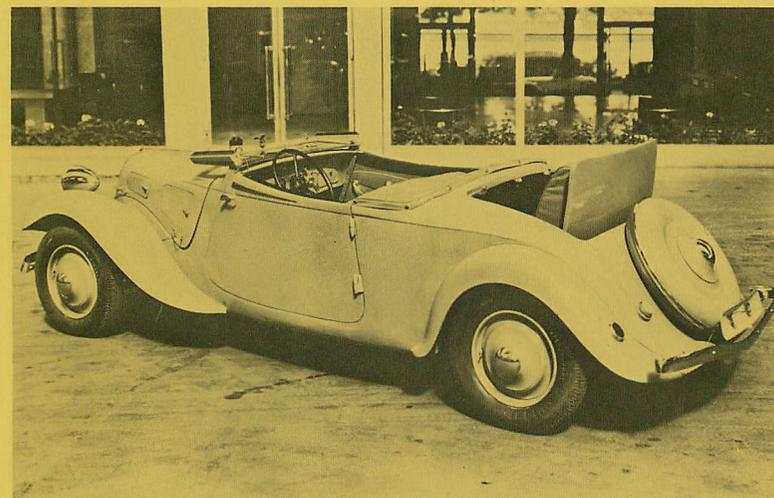
| <p>Citroën 1,5 Liter<br/>Modell 8 A<br/>1933 – 1934</p>   | <p>Citroën 1,8 Liter<br/>Modell 10 AL<br/>1933 – 1934</p>  | <p>Citroën 1,8 Liter<br/>Modell 10 A<br/>1933 – 1934</p>   | <p>Citroën 2,6 Liter<br/>Modell 15 AL<br/>1933 – 1934</p>  |
|---|--|--|--|
| <p>4 (Reihe)<br/>68 x 100 mm<br/>1452 ccm<br/>32 PS bei 3200 U/min<br/>1:5,6<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb Novotext-Stirnräder<br/>3<br/>Pumpe, 9,5 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br/>6 V 90 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang mit<br/>sperrbarem Freilauf<br/>II – III</p> <p>9:46</p> | <p>4 (Reihe)<br/>75 x 100 mm<br/>1767 ccm<br/>36 PS bei 3200 U/min<br/>1:5,6<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb Novotext-Stirnräder<br/>3<br/>Pumpe, 12 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br/>6 V 90 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang mit<br/>sperrbarem Freilauf<br/>II – III</p> <p>9:43</p> | <p>4 (Reihe)<br/>75 x 100 mm<br/>1767 ccm<br/>36 PS bei 3200 U/min<br/>1:5,6<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb Novotext-Stirnräder<br/>3<br/>Pumpe, 12 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 5 Liter Öl<br/>6 V 90 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang mit<br/>sperrbarem Freilauf<br/>II – III</p> <p>9:46</p> | <p>6 (Reihe)<br/>75 x 100 mm<br/>2650 ccm<br/>56 PS bei 3200 U/min<br/>1:5,6<br/>1 Steigstromvergaser<br/>Solex<br/>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb Novotext-Stirnräder<br/>4<br/>Pumpe, 17 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 7 Liter Öl<br/>6 V 90 Ah</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>3 Gang mit<br/>sperrbarem Freilauf<br/>II – III</p> <p>9:43</p> |
| <p>Kasten-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schnecke/Zahnsegment<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Nippel</p>   | <p>Kasten-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schnecke/Zahnsegment<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Nippel</p>  | <p>Kasten-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schnecke/Zahnsegment<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Nippel</p>  | <p>Kasten-Preßstahl-Rahmen<br/>starr, Halbfedern<br/>starr, Unterslung-Halbfedern<br/>Schnecke/Zahnsegment<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Nippel</p>  |
| <p>2700 mm<br/>1340/1340 mm<br/>4240 x 1620 x 1720 mm</p> <p>Scheiben (5-Loch)<br/>140 x 40 oder 5,75–16<br/>11 Meter<br/>1205 kg<br/>90 km/h<br/>11 Liter<br/>39 Liter (im Heck)</p> <p>Limousine 4 Türen<br/>RM 3550,-<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>RM 4050,-</p>  | <p>2700 mm<br/>1340/1340 mm<br/>4240 x 1620 x 1720 mm</p> <p>Scheiben (5-Loch)<br/>150 x 40 oder 6,50–16<br/>11 Meter<br/>1245 kg<br/>90 km/h<br/>12 Liter<br/>41 Liter (im Heck)</p> <p>Limousine 4 Türen<br/>RM 3850,-<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>RM 4350,-</p>   | <p>3000 mm<br/>1420/1440 mm<br/>4720 x 1720 x 1730 mm</p> <p>Scheiben (5-Loch)<br/>150 x 40 oder 6,50–16<br/>13,5 Meter<br/>1400 kg<br/>85 km/h<br/>13 Liter<br/>45 Liter (im Heck)</p> <p>Limousine 6 Sitze<br/>RM 4750,-<br/>Pullman-Limousine<br/>RM 4950,-</p>   | <p>2915 mm<br/>1340/1340 mm<br/>4340 x 1620 x 1730 mm</p> <p>Scheiben (5-Loch)<br/>160 x 40 oder 6,75–16<br/>13 Meter<br/>1430 kg<br/>110 km/h<br/>14 Liter<br/>64 Liter (im Heck)</p> <p>Limousine 4 Türen<br/>RM 4750,-<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>RM 5250,-<br/>Cabriolet 4 Fenster<br/>RM 5450,-</p>  |



Citroën Typ 7 Limousine 4 Türen 1934 – 1935



Citroën Typ 11 breit Limousine 4 Türen 1934 – 1935



Citroën Typ 11 leicht Roadster-Cabriolet 2 (2) Sitze 1934 – 1935

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager

Kühlung  
Schmierung  
Batterie

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung

Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen  
Wendekreis  
Wagengewicht  
Zuläss. Gesamtgewicht  
Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

#### Preise

**Citroën Typ 7**  
1934 – 1935

**Citroën Typ 11 leicht**  
1934 – 1935

**Citroën Typ 11 breit**  
1934 – 1935

**Citroën Typ 11 Familiäre**  
1935

4 (Reihe)  
72 x 100 mm  
1624 (Steuer 1617) ccm  
35 PS bei 4200 U/min  
1:5,9  
1 Steigstromvergaser  
Solex 30 DHT  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
3  
Auswechselbare Zylinderbüchsen  
Pumpe, 7,5 Liter Wasser  
Druckumlauf, 5 Liter Öl  
6 V 75 Ah (im Motorraum)

4 (Reihe)  
78 x 100 mm  
1911 (Steuer 1898) ccm  
44 PS bei 4200 U/min  
1:5,9  
1 Steigstromvergaser  
Solex 30 TDH  
Hängend  
Seitliche Nockenwelle  
Antrieb durch Duplex-Kette  
3  
Auswechselbare Zylinderbüchsen  
Pumpe, 8 Liter Wasser  
Druckumlauf, 5 Liter Öl  
6 V 75 Ah (im Motorraum)

Fronttrieblock  
Motor hinter, Getriebe vor der Vorderachse  
Einscheibentrockenkupplung  
Schaltstock an Armaturentafel  
3 Gang  
II – III  
I. 3,83  
II. 2,12  
III. 1,27

3,87

3,44

3,44

3,87

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie  
Doppel-Querlenker, Längs-Federstäbe  
Starrachse mit diagonalverspanntem Schwingrahmen  
Längs-Schwingarme, Quer-Federstäbe  
Schnecke ZF-Roß  
Hydraulisch, 4 Räder  
Mechanisch (Seilzug), Hinterräder  
Nippel

2910 mm  
1314/1314 mm  
4450 x 1640 x 1520 mm  
Scheiben (5-Loch)  
5,25–16  
13,5 Meter  
1080 kg  
1380 kg  
100 km/h  
10 Liter  
45 Liter (im Heck)

2910 mm  
1314/1314 mm  
4450 x 1640 x 1520 mm  
Scheiben (5-Loch)  
5,25–16  
13,5 Meter  
1110 kg  
1450 kg  
110 km/h  
11 Liter  
45 Liter (im Heck)

3090 mm  
1434/1434 mm  
4650 x 1760 x 1540 mm  
Scheiben (5-Loch)  
5,50–17  
14 Meter  
1180 kg  
1525 kg  
105 km/h  
11,5 Liter  
50 Liter (im Heck)

3275 mm  
1434/1434 mm  
4850 x 1760 x 1580 mm  
Scheiben (5-Loch)  
5,50–17  
14,5 Meter  
1220 kg  
1795 kg  
100 km/h  
12 Liter  
50 Liter (im Heck)

Limousine 4 Türen  
RM 3750,-  
Roadster-Cabr. 2 (2) Sitze  
RM 4250,-

Limousine 4 Türen  
RM 4050,-  
Roadster-Cabr. 2 (2) Sitze  
RM 4550,-

Limousine 4 Türen  
RM 4250,-  
Roadster-Cabr. 2 (2) Sitze  
RM 4750,-

Limousine 6 Sitze  
RM 4950,-  
Pullman-Limousine  
RM 5150,-

# Die kleinen und kleinsten deutschen Personenwagen-Marken

## **Alan (1923–1925)**

Das Alan-Werk (Bamberg) bot einen 6/30 PS Kleinwagen an. Motor Siemens & Halske.

## **Alfi (1922–1927)**

Eine Aktiengesellschaft für Akkumulatoren- und Automobilbau mit Sitz in Berlin und Werk in Driesen an der Netze bot unter der Marke »Alfi« Kleinautos mit Benzin-Einbaumotoren sowie unter der Marke »Electric« kleine Personen- und Lieferwagen mit Elektroantrieb an. Es gab einen Alfi 4/14 PS (4 Zylinder, 940 ccm, Radstand 2600 mm), einen Alfi 5/20 PS (4 Zylinder, 1320 ccm, Radstand 2825 mm), einen Alfi 3/12 PS mit 780 ccm Zweizylinder-Boxermotor und auch einen größeren Wagen, den Alfi 7/35 PS mit Vierzylinder-Motor, Vierradbremmen und Ballonreifen. Ende 1925 war die Firma pleite und die Produktion wurde eingestellt. – Alex Fischer (»Alfi«), der maßgebende Mann des Unternehmens, trat 1927 in Berlin mit der Alfi-Automobile GmbH. nochmals in Erscheinung. Er bot Drei- und Vierrad-Kleinwagen mit 2/10 PS DKW-Zweitaktmotor an. Doch hörte man nur ganz kurze Zeit davon und die Stückzahl dürfte äußerst gering gewesen sein.

## **Amor (1924–1925)**

Kleinwagen mit 4/14 PS Vierzylindermotor der Amor Automobil GmbH. (Köln).

## **Arimofa (1922–1923)**

Die ARI Motorfahrzeugbau GmbH. (Plauen/Vogtland) pries ihren Zweisitzer mit Zweizylinder-Boxermotor und Einzelfederung der Vorderräder als »technisch- und formvollendeten 4/12 PS Kleinkraftwagen mit der bequemen Schaltung« an.

## **Atlantic (1921–1922)**

Die Atlantic Aktiengesellschaft für Automobilbau (Berlin) stellte in sicherlich nur ganz geringer Stückzahl einen Einspurwagen mit 500 ccm BMW Zweizylinder-Boxermotor her. Im Aussehen und im technischen Aufbau war der Atlantic dem Mauser-Einspurauto ähnlich.

## **Badenia (1925)**

Für kurze Zeit existierte der Badenia mit Sechszylinder-Zweiliter-Motor, der von einer Hamburger Firma in Ladenburg am Neckar gebaut wurde.

## **Baer (1921–1924)**

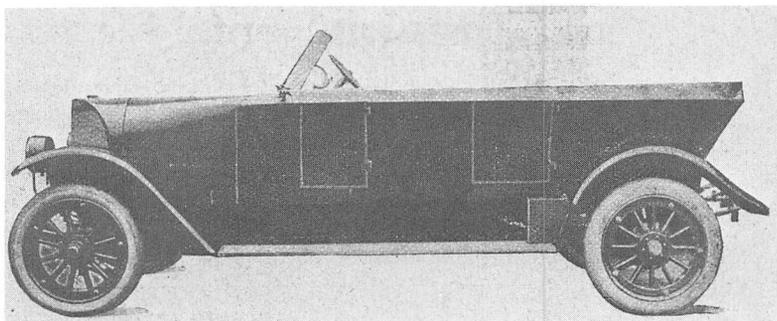
Der von der 1908 gegründeten Paul Baer Motorenfabrik (Berlin) gebaute Kleinwagen besaß als seinerzeitige Besonderheit einen 4/14 PS 700 ccm Zweizylinder-Zweitaktmotor.

## **B. A. W. (1923–1924)**

Das Bayrische Automobilwerk AG., Pasing vor München, war die Nachfolgerfirma des Autowerks Schuricht. Gebaut wurde der 5/15 PS Drei- oder Viersitzer mit automatischem Viergang-Sodengetriebe.

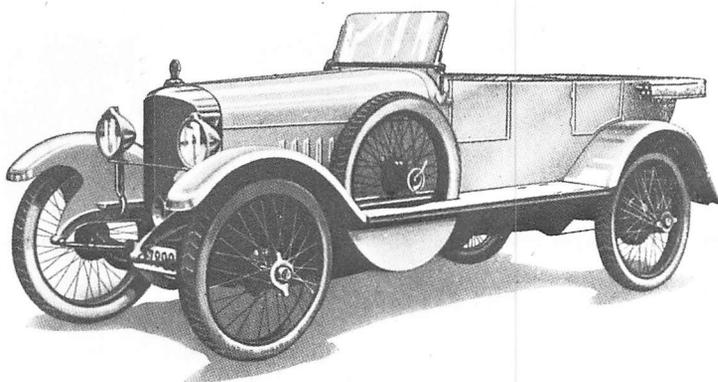
## Beckmann (bis 1926)

Die 1882 als Fahrradfabrik gegründete Otto Beckmann & Co. (Breslau) nahm 1900 auch den Automobilbau auf. Die Produktion war und blieb gering, doch die Autos waren solid, wenn auch im wesentlichen nur in der näheren und weiteren Umgebung von Breslau bekannt. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden ein 8/24 PS und ein 10/30 PS Wagen gebaut, später waren es zwei Typen mit 8/32 und 12/40 PS, sämtliche mit Motoren von Basse & Selve. 1926 übernahm die Adam Opel AG. den 150-Mann-Betrieb und machte ihn zu ihrer Breslauer Verkaufs- und Kundendienst-Niederlassung.



10/30 PS Beckmann  
Tourenwagen 1921

8/32 PS Beckmann  
Tourenwagen 1926



## Benz Söhne (bis 1926)

Nachdem Carl Benz im Jahr 1903 aus dem Vorstand der Firma Benz & Co. ausgeschieden war, gründete er 1905 als neue Automobilfabrik die Firma Benz Söhne in Ladenburg bei Mannheim. Die Leitung übernahmen Eugen und Richard Benz. Erst etwa 1908 kam die Automobilproduktion in Gang, ohne aber einen größeren Umfang zu erreichen. Während des Weltkrieges wurden nur Autoteile gefertigt. Danach bot die Firma Benz Söhne zwei Personenwagen-Typen mit 8/25 und 14/42 PS an. 1926 mußte der Automobilbau aufgegeben werden.

## Bergmann (bis 1922)

Die Bergmann-Elektricitäts-Werke AG. (Berlin) erzeugten ab 1909 auf Grund eines Lizenzabkommens mit der damals größten belgischen Automobilfabrik den Bergmann-Metallurgique in zahlreichen Größen und Ausführungen. Die Wagen dieser Marke verkauften sich vor 1914 in Deutschland recht gut. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Produktion des 10/30 PS und anderer Typen fortgesetzt, dann aber wegen zu geringer Stückzahlen 1922 aufgegeben.

## **B. F. (1923–1926)**

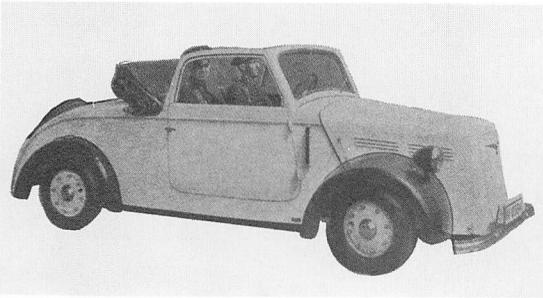
Sportwagen mit 1026 ccm Dreizylinder-Zweitaktmotor der Bolle & Fiedler Motorenfabrik (Berlin-Charlottenburg). Es gab auch Rennwagen mit Sechszylinder-Zweitaktmotoren, die sehr schnell, aber nicht standfest waren. Ingenieur Fiedler, Spezialist für Hochleistungs-Zweitakter, befaßte sich in den folgenden Jahren nur noch mit Bootsmotoren.

## **Biene (1923)**

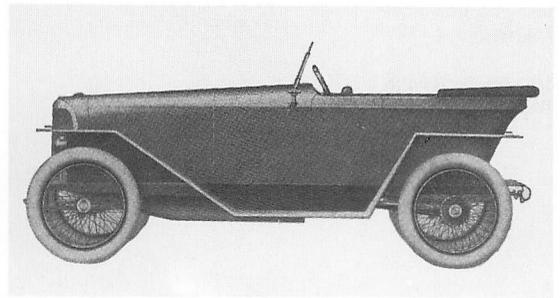
Leichter Vierrad-Zweisitzer mit BMW-Motor, bei Zimmermann (Berlin) gebaut.

## **Bleichert (1936–1939)**

Die Bleichert Transportanlagen GmbH. (Leipzig) baute und verkaufte, wenn auch wegen geringen Zuspruchs nur in Einzelexemplaren, einen kleinen Elektro-Personenwagen. Das Zweisitzer-Cabrio mit 2920 mm Radstand besaß unter der Vorderhaube eine Einheitsbatterie mit 80 Volt Spannung und 200 Ah Kapazität. Einschließlich der 600 kg schweren Batterie wog das Fahrzeug etwa 1500 kg. Sein Aktionsradius betrug 70 km und die Höchstgeschwindigkeit 25 bis 30 km/h. Preis RM 4000,-. Die Leistungen waren nicht überwältigend, aber das Auto funktionierte. Bis heute, seit bald 40 Jahren, ist man da nicht viel weitergekommen.



Bleichert Elektrowagen 1936 – 1939



Bob Kleinauto 1919 – 1925

## **Bob (1919–1925)**

Die Bob Automobil-Gesellschaft (Berlin-Charlottenburg) baute sportliche Kleinwagen mit 800 bis 1300 ccm-Motoren von Siemens & Halske. Die Wägelchen scheinen sich eine Zeitlang recht gut verkauft zu haben.

## **Borcharding (1925)**

Kleiner Dreirad-Zweisitzer der Firma Borcharding & Co. (Berlin).

## **Bravo (1921)**

Kleinwagen mit zunächst 4/10 PS-Zweizylinder-, dann mit Vierzylindermotor. Hersteller waren die Union-Kleinauto-Werke (Mannheim), die in der Firma Rabag aufgingen.

## **Bufag (1923)**

Hellmuth Butenuth, geboren 1898 in Dortmund, konstruierte als Student der TH Hannover einen Tandem-Zweisitzer mit drei Rädern (Zweitakt-Motorradmotor und Antriebsrad hinten, zwei gelenkte Vorderräder, Sperrholzkarosserie in Tropfenform). Gebaut werden sollte das sehr geschickt entworfene und 1923 in Berlin ausgestellte Fahrzeug von der Butenuth-Fahrzeugwerke AG. (Bufag) in Hannover, woraus dann aber nichts wurde, weil man Butenuth zu Hanomag holte, um an der Fertigungsentwicklung des 2/10 PS Kommißbrot mitzuwirken. Später wurde Butenuth Hanomag-Händler in Berlin, beschäftigte sich während des Zweiten Welt-

kriegs mit Generator- und danach mit Dampfantrieben, baute eine Zeitlang die Econom-Lastwagen und ist heute einer der größten Ford-Händler in Berlin.

### **Bully (1933)**

In Berlin gebauter Dreiradwagen mit 200 ccm Einzylinder-Zweitaktmotor im Heck und Zentralrohrrahmen. Keine Serie.

### **Butz (1934)**

Nachdem die Produktion des Standard Superior wieder eingestellt wurde, fand Joseph Ganz einen neuen Lizenznehmer für seine Kleinwagenkonstruktion in der neugegründeten Firma Bungartz & Co. (München). Sie stellte ihre Zweisitzer-Cabrio-Limousine mit Sperrholzkarosserie und wassergekühltem 400 ccm Zweizylinder-Heckmotor auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1934 aus. Preis RM 1450,- Es wurden jedoch nur einige Musterwagen gebaut. Für die Serienherstellung erwies sich die Nachfrage als ungenügend.

### **B.Z. (1923–1924)**

Die Bootswerft Zeppelinhafen GmbH. (Potsdam-Wildpark) baute das B.Z.-Kleinauto, einen bewußt ganz einfach konstruierten Zweisitzer mit 6 PS BMW-Zweizylinder-Boxermotor und Leichtmetall-Karosserie.

### **Certus (1927–1928)**

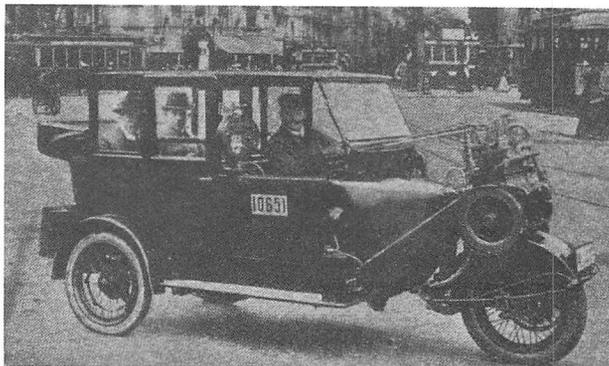
Das Certus Automobil-Werk (Offenburg/Baden), aus der Karosseriefirma Dierks & Wrolewski hervorgegangen, begann im Sommer 1927 mit dem Bau kompletter Automobile, wobei französische Scap-Motoren eingebaut wurden. Es gab folgende Modelle: 7/32 PS Vierzylinder sowie 8/45 und 9/55 PS Achtzylinder, außerdem (wenigstens auf dem Papier) 6/60 und 8/80 PS mit Kompressor. Hauptmodell war der 8/45 PS, den man als den preiswertesten Achtzylinder auf dem Weltmarkt anpries. Aber die Leute scheinen dies nicht geglaubt zu haben, denn den Certus gab es nur etwa ein Jahr lang.

### **Club (1922–1924)**

Als Zwei-, Drei- oder Viersitzer mit 1,3 Liter 5/18 PS Atos-Motor gab es in geringer Zahl den Wagen der Club-Automobil-Fabrik GmbH. (Berlin-Charlottenburg).

### **Cyklon (bis 1929)**

Die von der Cyklon Maschinenfabrik (Berlin) gebaute Cyklonette genoß vor dem Ersten Weltkrieg in Berlin ziemliche Popularität. Der völlig offene Dreirad-Zweisitzer war durch einen Ein- oder Zweizylindermotor über dem Vorderrad sowie durch Motorradlenkung mit langem He-

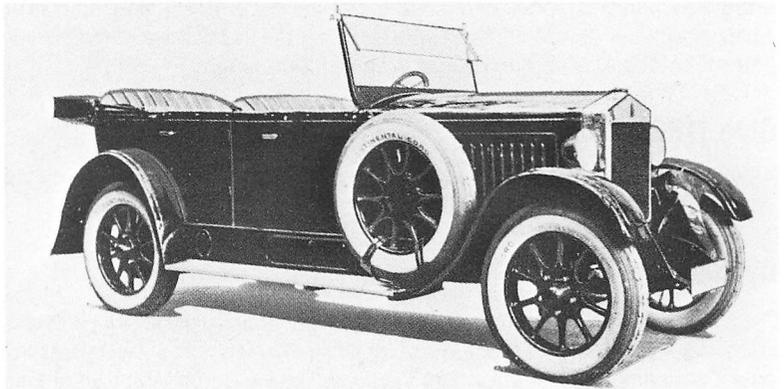


5/10 PS Cyklonette  
Kleinkraftdroschke  
1921

belarm gekennzeichnet. Das 750 ccm-Modell wurde nach dem Krieg bis 1923 weitergeliefert. Daneben gab es ab 1920 die 5/10 PS Cyklonette mit 1,3 Liter-Motor über dem Vorderrad, deren relativ hoher Preis jedoch nicht mehr genügend Kaufanreiz bot. 1923 wurde die Herstellung der Cyklonette aufgegeben und das Berliner Werk verkauft. – Schon seit 1919 arbeitete Cyklon mit den Schebera-Karosseriewerken zusammen, gründete das Zweig- und spätere Hauptwerk im vogtländischen Mylau, von wo aus man Motoren und Fahrgestelle für das Schebera-Kleinauto an den Partner lieferte. 1922 übernahm Jacob Schapiro die Aktienmehrheit von Schebera und Cyklon. Cyklon baute mit etwa 320 Beschäftigten für Schebera 242 Fahrgestelle im Jahr 1924 und 746 Fahrgestelle im Jahr 1925. Weil sich das Schebera-Kleinauto gar nicht gut verkaufte, entschloß man sich bei Cyklon, nunmehr einen neuen Wagen unter eigener Marke herauszubringen. Es kam der 9/40 PS Cyklon als damals billigster deutscher Sechszylinder-Wagen, dessen Herstellung von 1927 bis 1929 lief. Er besaß die gleiche Ganzstahlkarosserie von Ambi-Budd wie der Adler Standard 6. Bald wurde der Cyklon auch und hauptsächlich als 9/40 PS Dixi angeboten, denn 1924 hatte Schapiro die Cyklon-Automobilwerke der ebenfalls von ihm kontrollierten Waggonfabrik Gotha angegliedert, zu der andererseits bereits die Dixi-Werke gehörten. Bild und Daten des 9/40 PS Cyklon siehe bei Dixi. – Nach der Übernahme der Dixi-Werke durch BMW ging der Verkauf des Cyklon-Wagens mangels eigener Verkaufsorganisation rapid zurück. Man brachte Ende 1929 noch einen kleineren 1,8 Liter Sechszylinder heraus, der aber auch nur mehr in wenigen Exemplaren gebaut wurde. 1931 ist die Firma erloschen.

## D-Wagen (1924–1926)

Die Deutsche Werke AG., nach dem Ersten Weltkrieg aus den ehemaligen staatlichen Heereswerkstätten hervorgegangen, bauten Lokomotiven, Waggons und von 1922 bis 1932 das berühmte D-Rad. Zur Berliner Automobil-Ausstellung im Herbst 1924 wurde der 5/25 PS D-Wagen mit 1,3 Liter-Vierzylindermotor herausgebracht. Seine Produktion begann im Frühjahr 1925, wurde aber bereits im Laufe des Jahres 1926 wieder aufgegeben. Die Deutsche



5/25 PS D-Wagen  
Typ D 1/5  
Tourenwagen 1926

Werke AG. waren inzwischen in Deutsche Kraftfahrzeugwerke AG. und schließlich in Deutsche Industriewerke AG. umbenannt worden. Diese richteten nunmehr ihre Automobilabteilung als Montagewerk für die amerikanische Marke Durant ein, was jedoch ebenfalls ein erfolgloses Unternehmen blieb. 1927 pachtete Rasmussen das seiner Berliner Filiale benachbarte Werk und benutzte es zum Karosseriebau und zur Montage für die ab 1928 anlaufende Produktion von DKW-Wagen. Die Auto Union hat das Werk 1933 käuflich erworben.

## Dehn (1924)

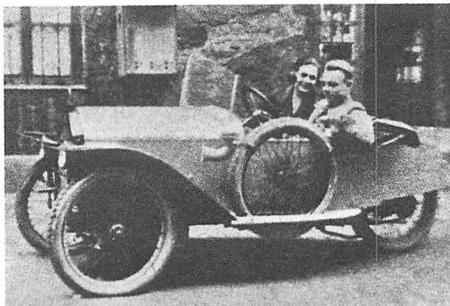
»Motorradwagen« nannte die Fahrzeug- und Maschinenfabrik K. C. Dehn (Hamburg) ihren kleinen Zweisitzer mit luftgekühltem 8 PS Einzylindermotor eigener Herstellung. Laut Ankündigung »kann er zu einem Preis geliefert werden, der dem Wagen in kurzer Zeit den Ruf als Volkswagen gewährleistet«. Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt.

## DEW (1927)

Bevor Rasmussen die Serienproduktion von DKW-Wagen begann, ließ er Dr. Slaby im früheren SB-Betrieb und jetziger Berliner Filiale der Zschopauer Motorenwerke DEW Elektro-Droschken und DEW Elektro-Lieferwagen mit rahmenloser Holzkarosserie bauen. Es blieb bei wenigen Exemplaren.

## Diabolo (1922–1927)

Die Diabolo Kleinauto-AG. (Stuttgart, zuletzt Bruchsal) baute einen Dreirad-Zweisitzer im Stil des englischen Tricar (z. B. Morgan). Es war ein Auto mit nur einem Hinterrad. Wassergekühlter Motosacoche 1,1 Liter V2 Zylinder-Motor. Radstand 2200 mm. Der Diabolo scheint sich eine Zeitlang recht gut verkauft zu haben.



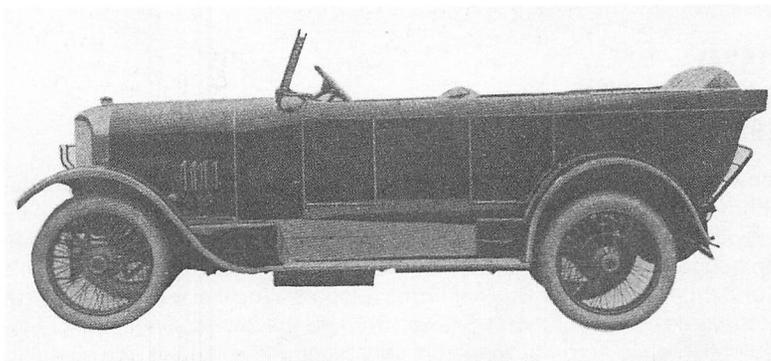
Ein Diabolo Dreirad-Zweisitzer war das erste Auto des Filmschauspielers Heinz Rühmann. Hier sitzt er stolz am Steuer.

## Diana (1922–1923)

In München gebauter Dreiradwagen ohne historische Bedeutung.

## Dinos (1920–1924)

Die Automobilfabrik Loeb & Cie. (Berlin-Charlottenburg), die bis dahin den LUC-Wagen herstellte, wurde 1920 in die Dinos-Automobilwerke AG. umgewandelt. Wie die Vorgängerfirma widmete sich auch Dinos dem Bau technisch anspruchsvoller Qualitätswagen. Zunächst wird noch etwa ein Jahr lang ein aus der Vorkriegszeit stammendes 10/30 PS-Modell geliefert. Von 1921 bis 1924 lief der von Joseph Vollmer konstruierte 8/35 PS mit 2,1 Liter Vierzylindermotor, ein ziemlich schnelles, luxuriös ausgestattetes Auto. Außerdem gab es 1921/22 in wenigen Exemplaren einen 16/72 PS Dinos mit Sechszylinder-Vierliter-Motor. – Ab 1922 gehört Dinos zum Stinnes-Konzern. 1924 Vereinigung mit AGA, um deren Produktionsausweitung zu ermöglichen. Dinos-Automobile werden von da an nicht mehr gebaut.



8/35 PS Dinos  
Phaeton 1921

## Dorner (1923–1924)

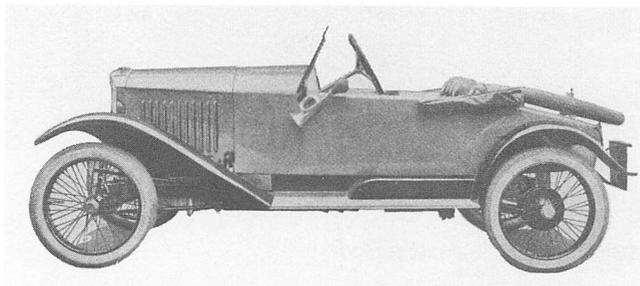
Dipl.-Ing. Hermann Dorner (Hannover) konstruierte Kleinwagen mit luftgekühltem V2 Zylinder-Viertakt-Schwerölmotor (70 x 100 mm, 4,5 PS bei 1400 U/min). 24 Exemplare des Diesel-Kleinautos wurden gebaut. 1926 entwickelte Dorner Vierzylinder-Diesel für Max Jüdel AG. (Osnabrück), 1927 den ersten USA-Flug-Diesel bei Packard.

## **E. B. S. (1924)**

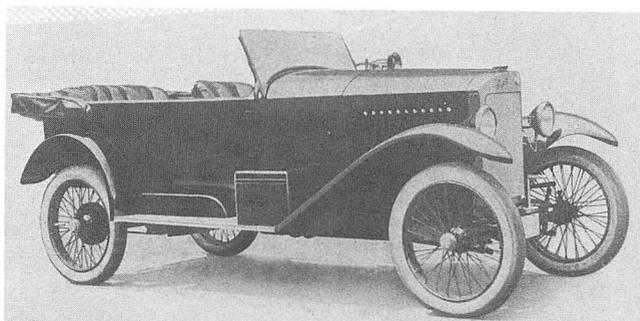
Dreiradwagen der Firma Ernst Bauermeister & Söhne (Berlin).

## **Ego (1921–1927)**

Die Mercur Flugzeugbau GmbH. (Berlin) suchte nach dem Ersten Weltkrieg eine neue Betätigung. So brachte sie 1923 einen gut durchkonstruierten und nett aussehenden 4/14 PS Kleinwagen mit eigenem Vierzylindermotor auf den Markt. Im Herbst 1924 wurde ein verbessertes 4/20 PS-Modell und außerdem ein 4/24 PS-Sportwagen mit Zweivergasermotor vorgestellt. 1925 schließlich brachten die Flugzeugbauer einen etwas größeren 5/25 PS Viersitzer mit Vierzylinder-OHV-Motor heraus. Im gleichen Jahr freilich machten sie Konkurs, jedoch wurde die Produktion des Ego-Wagens von den Hiller-Automobilwerken übernommen und bis Ende 1927 weitergeführt.



4/14 PS Ego  
Sport-Zweisitzer 1923



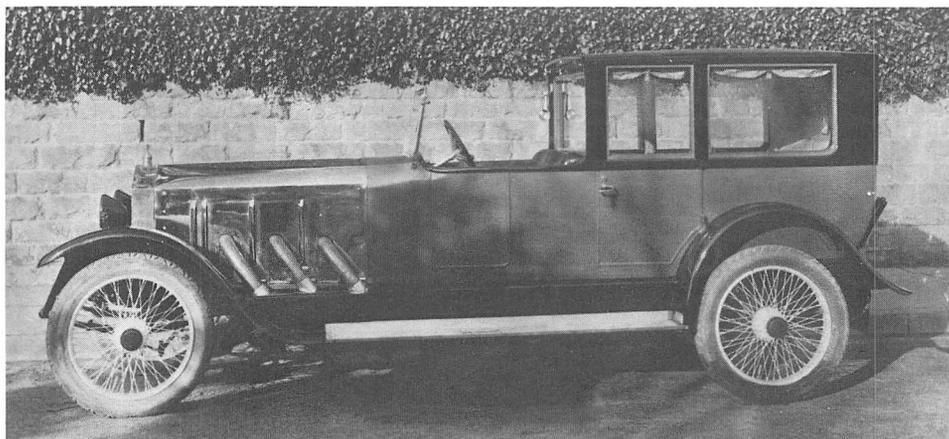
4/14 PS Ego  
Viersitzer-Phaeton 1923

## **Ehrhardt (bis 1924)**

## **Ehrhardt-Szawe (1923–1924)**

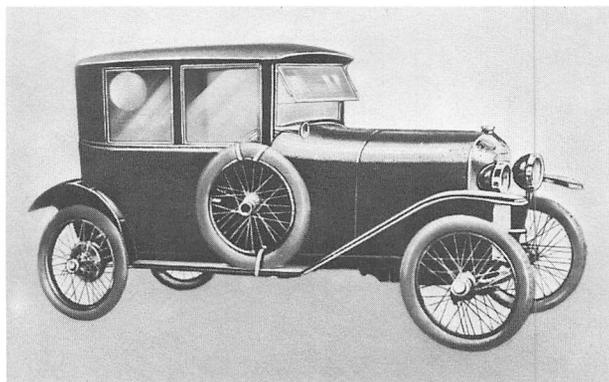
## **Pluto (1923–1927)**

Die Ehrhardt-Automobil-Werke AG., gegründet 1904 vom Sohn Gustav des Rüstungsindustriellen Heinrich Ehrhardt, bauten nach dem Ersten Weltkrieg in Zella-Mehlis/Thüringen einen 10/40 PS Vierzylinder- und einen 15/60 PS Sechszylinder-Personenwagen. Die ziemlich luxuriösen Fahrzeuge fanden indes nur wenige Käufer. Ende 1923 schlossen sich die Ehrhardt-Werke vorübergehend mit der Berliner Firma Szabo & Wechselmann (Szawe) zusammen. Angeboten wurde nun der Ehrhardt-Szawe 10/50 PS mit Sechszylinder-OHC-Motor und Soden-Getriebe. Dieses Auto war wiederum sehr teuer und verkaufte sich ebenfalls schlecht. Mit dem Konkurs der Firma Szabo & Wechselmann im Jahre 1924 verschwand auch die Marke Ehrhardt vom Markt. – Die Fabrik in Zella-Mehlis hieß inzwischen Pluto-Automobilfabrik GmbH. Sie betrieb jetzt den Lizenz-Nachbau des französischen Amilcar, eines kleinen, damals populären Sportwagens. Der Pluto 4/20 PS, zunächst nur als Zweisitzer, dann auch mit Viersitzer-Aufbauten angeboten, erzielte beachtliche Sporterfolge und fand zeitweise auch recht befriedigenden Absatz. Ein etwas größeres 5/20 PS-Modell, 1925 herausgebracht, kam weit weniger gut an. 1927 wurde die Produktion eingestellt.



15/60 PS Ehrhardt  
Stadt-Coupé 6 Sitze  
Karosserie Reutter  
1924

4/20 PS Pluto  
Limousine  
(nur 1 Tür links!)  
1925



## **Eibach (1924)**

Eichler & Bachmann GmbH. (Berlin) baute ein merkwürdiges Dreirad. Der Fahrer saß wie auf einem Motorrad und hatte vor sich eine offene Zweisitzer-Karosserie. 200 ccm DKW-Motor.

## **Elektric (1922–1924)**

Siehe Alfi.

## **Eos (1922–1923)**

In Berlin gebauter Kleinwagen mit 5/20 PS Dreizylinder-Zweitaktmotor. Vorher hieß er Erco.

## **Erco (1921–1922)**

Siehe Eos.

## **Exor (1923–1924)**

Von Karl R. Neumann konstruierter Kleinwagen mit 5/16 PS Vierzylinder Atos-Motor, gebaut von der Excelsior Maschinen-GmbH. (Berlin W 8).

## **Fadag (1921–1925)**

Fadag heißt Fahrzeugfabrik Düsseldorf AG. Die Firma bot zunächst zwei Typen mit 6/16 und 12/32 PS Leistung an. Der kleinere wurde später durch einen Zweiliter-Wagen mit Vierzylindermotor (Basse & Selve) ersetzt. Wichtigster Typ war der ab 1922 angebotene 10/50 PS 2,6

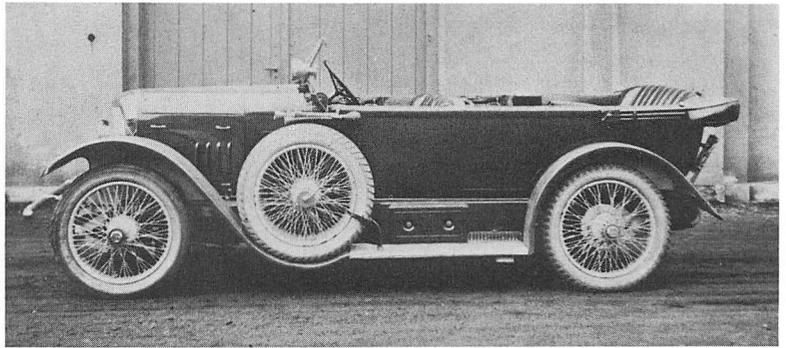
Liter-Wagen mit Sechszylindermotor (Siemens & Halske) und ZF-Soden-Viergang-Getriebe. Entworfen hatte den Wagen das Konstruktionsbüro Dr.-Ing. Georg Bergmann, Berlin-Charlottenburg.

### **Fafag (1921–1923)**

Kleinwagen mit 4/25 PS Vierzylinder-OHC-Motor, gebaut von der Fahrzeugfabrik AG., Darmstadt.

### **Fafnir (bis 1926)**

Die Fafnir-Werke AG., hervorgegangen aus den Aachener Stahlwerken, gehörten nach der Jahrhundertwende zu den führenden Herstellern von Einbaumotoren für Zweiradfahrzeuge und Automobile. 1908 begann die Firma mit dem Bau eigener Motorwagen, die einen guten Ruf erlangten. Es wurden zwar keine besonders großen Stückzahlen hervorgebracht, doch zeigten diese Autos bemerkenswert fortschrittliche Merkmale. So hat beispielsweise Fafnir

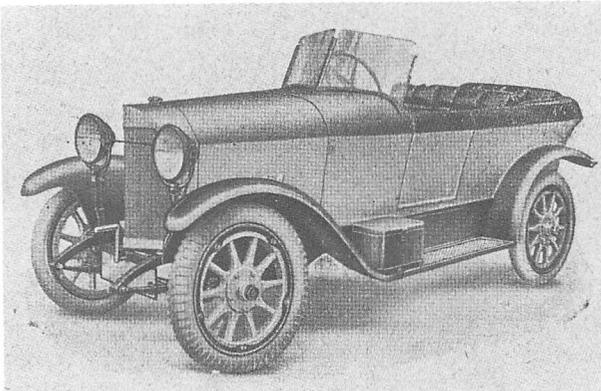


9/30 PS Fafnir  
Tourenwagen 3 Türen  
Karosserie Deutsch  
1924/25

schon vor dem Ersten Weltkrieg den Schalthebel nach innen und die hinteren Federn unter die Achse verlegt. Nach 1918 erreichte die Marke Fafnir bei weitem nicht mehr ihre frühere Bedeutung. Ab 1920 bauten ein paar hundert Mann den 9/30 PS, später 9/36 PS Einheitstyp mit 2,25 Liter-Vierzylindermotor. Ab 1923 gab es außerdem einen vom Einheitstyp abgeleiteten 8/50 PS Sport-Typ mit 2 Liter Hubraum. Doch schon im ersten Jahr nach der Inflation verloren die Fafnir-Werke die Hälfte ihres Aktienkapitals und 1926 wurden sie aufgelöst.

### **Falcon (1921–1926)**

Die Falcon-Automobilwerke bauten ab Sommer 1921 in Sontheim bei Heilbronn einen zwar soliden, aber ziemlich trägen 6/20 PS-Wagen, dessen Produktion ab Januar 1923 in eine ehemalige Munitionsfabrik nach Ober-Ramstadt bei Darmstadt verlegt wurde. Ende 1924 er-



schien ein Nachfolgemodell mit 6/30 PS-Motor und Vierradbremse. Sportliche Ausführungen des Wagens brachten es bis auf 40 PS Leistung. Anfang 1926 mußte man jedoch aufgeben. Das Werk ging noch im gleichen Jahr an die Röhr-Auto-AG. über.

6/20 PS Falcon  
Tourenwagen  
1921/22

## Fama (1924)

4/14 PS Zweisitzer-Tourenwagen aus Kiel, der sich, laut damaliger Presse-Mitteilung, »bei Probefahrten, die sich bisher schon auf über 7000 km erstreckten, als äußerst stabil und brauchbar erwiesen hat und jetzt bereits in genügender Anzahl zu mäßigem Preise geliefert werden kann.« – Nie mehr was davon gehört.

## Ferbedo (1923)

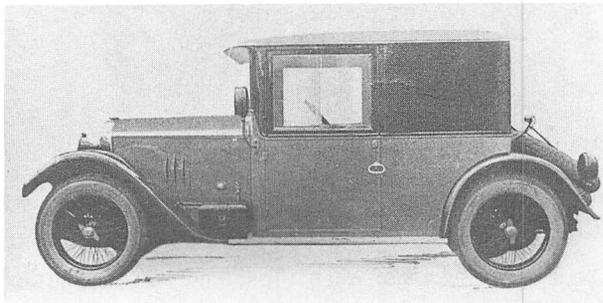
Aus Nürnberg kam dieses eigenartige Gefährt, sozusagen ein Vierrad-Motorrad, auf dessen Sattelbank bis zu 3 Personen hintereinander sitzen konnten. 1,9 PS Breuer-Motor.

## Fiedler (1923–1926)

Siehe B. F. (Seite 436).

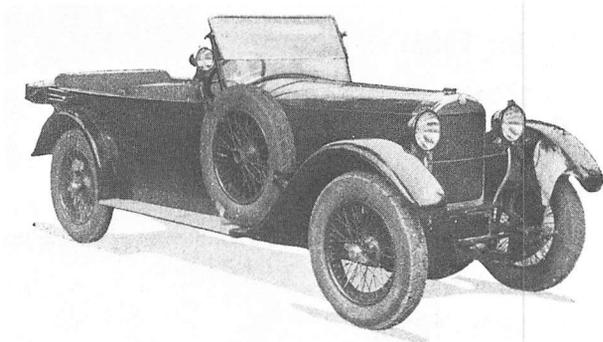
## Freia (1922–1927)

Die Freia Automobil-AG. (Greiz/Vogtland), aus der 1920 gegründeten Kleinautobau-AG. hervorgegangen, baute unter Leitung von Ingenieur Arthur Schuh einen betont sportlichen 1,3 Liter-Wagen, zunächst mit Seitenventil- und ab 1923 mit Königswellen-Motor. Das sehr ordentlich konstruierte Automobil fiel vor allem durch seinen sehr niedrigen Schwerpunkt auf, erreicht durch einen Underslung-Tiefrahmen. Zuletzt kam noch ein 1,5 Liter-Modell hinzu, doch 1927 mußte die Produktion des Freia-Wagens eingestellt werden. Arthur Schuh ging zu Rasmussen und wurde Direktor im Werk Audi. Zwei Exemplare des Freia-Wagens existieren heute noch guterhalten in der DDR.



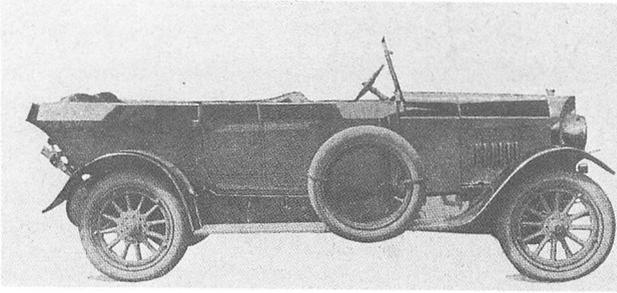
5/20 PS Freia  
Coupé-Limousine  
1925/26

5/20 PS Freia  
Typ S 23  
Phaeton  
1926



## Fulmina (bis 1926)

Das Fulminawerk (Mannheim-Friedrichsfeld) hatte 1910 in kleinem Umfang mit dem Automobilbau begonnen und setzte ihn nach dem Ersten Weltkrieg bis 1926 fort. Angeboten wurden verschiedene Modelle mittlerer Größe ohne bemerkenswerte Besonderheiten. Der Bau kompletter Automobile war für die heute noch bestehende Firma offensichtlich nur ein Ne-

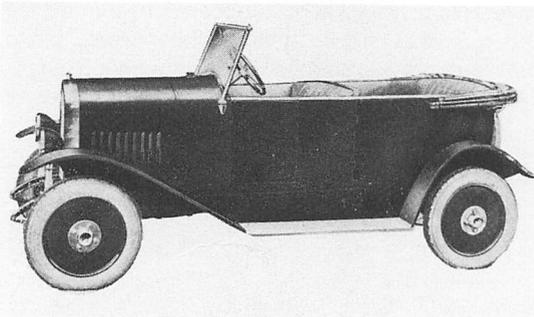


8/22 PS Fulmina  
Tourenwagen  
1921

bengeschäft, zumal in der Hauptsache Lieferungen von Teilen und Aggregaten an andere Automobilfabriken erfolgten, die nicht gern eine spürbare Konkurrenz durch den eigenen Zulieferer gesehen hätten.

### **Garbaty (1924–1927)**

Das Auto-Werk Garbaty (Mainz) baute in mäßiger Stückzahl einen nicht sonderlich eleganten, aber soliden und preiswerten Wagen mit 5/25 PS 1,2 Liter Vierzylindermotor. Bekannter als das Auto-Werk war damals die Zigarettenmarke Garbaty.



5/25 PS Garbaty  
Phaeton 4 Sitze  
1926

### **Gasi (1921)**

Dieser Motorradwagen war ein Tandem-Zweisitzer mit drei Rädern, luftgekühltem Zweizylindermotor und Kettenantrieb auf die schmalspurige, differentiallose Hinterachse.

### **Geha (bis 1923)**

Von der Zweigniederlassung Berlin-Schöneberg der Elitewerke gebauter Vierrad-Elektrowagen.

### **Görke (1922)**

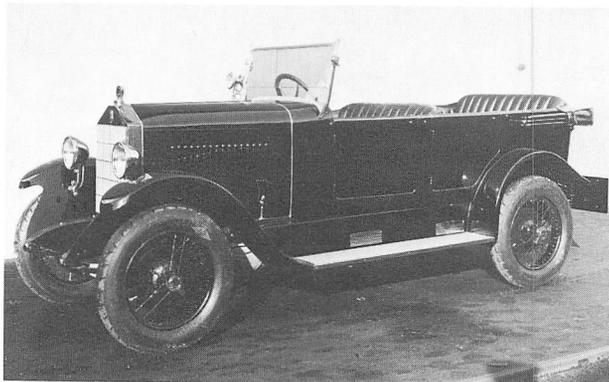
Dreiradwagen mit NSU-Motor und Kettenantrieb auf eines der beiden Hinterräder. Nur wenige Exemplare wurden in Leipzig gebaut.

### **Gridi (1923–1924)**

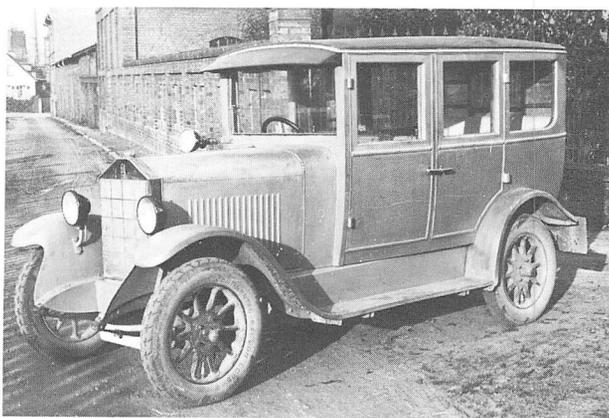
Die Gridi Krafftahrbau-Gesellschaft mbH. (Saulgau/Württ.) bot den Gridi Kleinkraftwagen an, der sich vom Grade-Kleinwagen im wesentlichen nur durch die Verwendung eines 865 ccm Einzylinder-Viertaktmotors und eine automobilübliche Schneckenlenkung unterschied. Sicherlich entstand der Gridi im Zusammenwirken mit Hans Grade, worauf auch die Namensähnlichkeit hindeuten dürfte. Doch der Gridi verschwand ziemlich rasch wieder von der Bildfläche.

## HAG (1922–1927)

Die Hessische Automobil-AG. (Darmstadt) brachte 1922 einen sehr sorgfältig konstruierten Wagen mit 1,3 Liter-Vierzylinder-Königswellenmotor heraus, dessen Nennleistung zunächst 5/18 PS und von etwa 1925 an 5/25 PS betrug. Es gab auch eine 1,5 Liter Sportversion. Die Herstellerfirma wurde 1925 von der einstigen Kutschen- und nunmehrigen Waggonfabrik Gebrüder Gastell GmbH., Mainz-Mombach, übernommen. Als sich diese wiederum 1927 mit anderen Waggonbaugesellschaften zur Westwaggon AG. (Sitz Köln) vereinigte, wurde die Produktion des HAG-Wagens aufgegeben. Heute werden im Werk Mainz-Mombach Omnibusse und Sonderfahrzeuge der Magirus-Deutz AG. gebaut.



5/25 PS HAG-Wagen  
Viersitzer offen  
1926/27



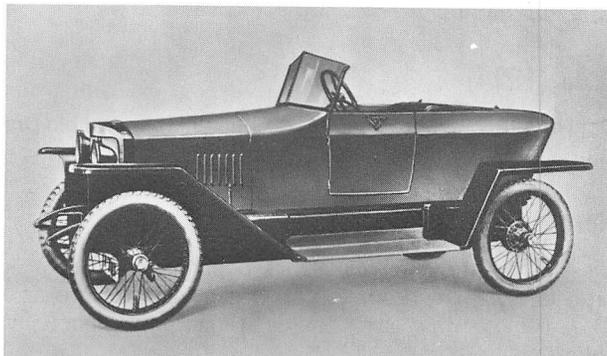
5/25 PS HAG-Wagen  
Limousine 4 Türen  
1926/27

## Hagea-Moto (1922–1924)

In Berlin gebauter Kleinwagen mit 4/12 PS Steudel-Motor.

## Hataz (1921–1925)

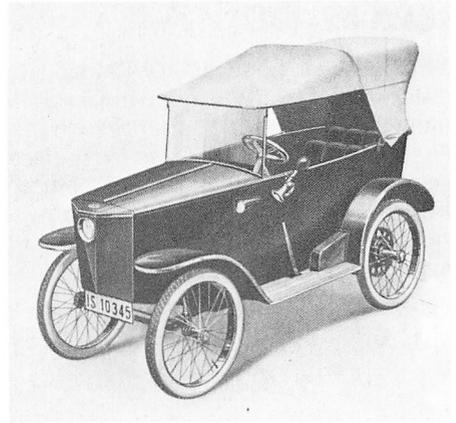
Die Hataz Kleinautofabrik Hans Tautenhahn (Zwickau) baute in der Hauptsache einen Sport-Zweisitzer mit 4/12 PS, später 4/14 PS Steudel-Motor.



4/12 PS Hataz  
Sport-Zweisitzer  
1923

## Hawa (1923–1925)

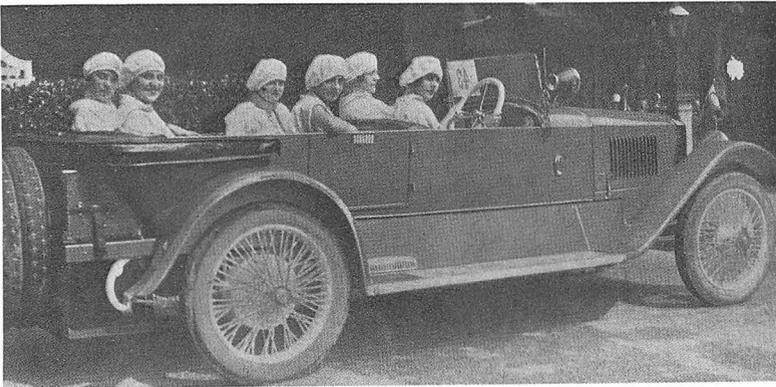
Die Hannoversche Waggonfabrik AG. produzierte in der Hauptsache Straßenbahnwagen und Automobilkarosserien. Eine Zeitlang befaßte sie sich jedoch auch mit der Herstellung eines winzigen Elektro-Personen- und Lieferwagens. Der Hawa 40 Volt Elektro-Kleinwagen wurde als offener oder geschlossener Tandem-Zweisitzer mit vier Rädern geliefert. Die Stückzahl blieb aber gering.



Hawa Elektro-Zweisitzer-Kleinwagen 1925

## Heim (1920–1926)

Mechanikermeister Franz Heim, früher als Rennfahrer und Konstrukteur bei Benz tätig, gründete 1920 in Mannheim die Badische Automobilfabrik Heim & Co. Er baute zunächst Wagen mit 6/20 PS und 8/30 PS Vierzylindermotor. 1923 verlegte er sich auf einen 8/40 PS Einheits-typ mit Sechszylinder-Königswellen-Zweivergasermotor. Der sehr sportliche, angeblich 130 km/h schnelle Tourenwagen wurde bis 1926 gebaut.



Der Originaltext von 1925 zu diesem Bild lautet: »Ein 8/40 PS Heim-Wagen mit anmutiger Besatzung.«

## Helios (1924–1926)

Die Helios Automobilbau-AG., Köln-Ehrenfeld, baute einen winzigen Zweisitzer mit 972 ccm Boxermotor. Man war stolz auf die solide Bauart. »Kette oder Drahtseil gibt es bei diesem Fahrzeug nicht.«

## Helo (1924)

Der Helo-Leichtkraftwagen einer Berliner Firma war ein Dreirad mit offener Karosserie und 3 PS DKW-Motor über dem Vorderrad.

## Hercules (1932–1933)

Die Nürnberger Hercules-Werke, bekannte und heute noch existierende Motorradfabrik, brachte einen Dreiradwagen als geschlossenen Zweisitzer heraus, bei dem ein 200 ccm-Zweitaktmotor über eine Kette das Hinterrad antrieb. Es wurden aber wohl nur wenige Einzellexemplare hergestellt.

## **Hildebrand (1921–1926)**

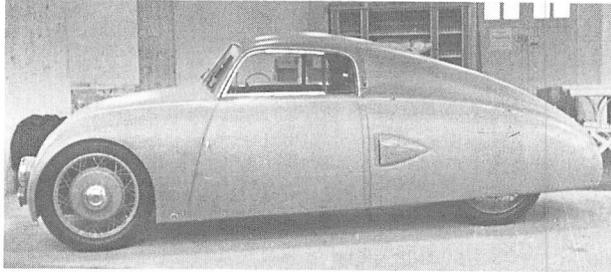
Martin Hildebrand gründete 1921 ein Automobilwerk in Singen/Hohentwiel, um einen von ihm konstruierten Wagen mit 5/15 PS Steudel-Motor und ZF-Soden-Viergang-Vorwählgetriebe bauen zu können. Bis zum Konkurs 1926 wurden fast 450 Fahrzeuge hergestellt.

## **H. T. (1924–1925)**

Hans Thiele (Berlin-Friedenau) baute einen niedrigen Tandem-Zweisitzer mit vier Rädern und BMW Zweizylindermotor.

## **Imperia (1935)**

Dr.-Ing. Rolf Schrödter, der seit Mitte der zwanziger Jahre in Bad Godesberg erstklassige Motorräder baute, brachte zur Berliner Automobil-Ausstellung 1935 erstmalig auch einen Renn- und einen Sportwagen heraus. Letzterer war ein Stromlinien-Coupé mit 750 ccm Dreizylinder-Zweitakt-Sternmotor im Heck, Trilok-Flüssigkeitsgetriebe und Schwingachsen mit Gummifederung. Doch mit diesem anspruchsvollen Projekt hatte sich das Imperia-Fahrzeugwerk offenbar übernommen. Schon wenige Monate später mußten die Zahlungen eingestellt werden.



Imperia Sportwagen  
Prototyp 1934/35

## **Ipe (1920)**

4/12 PS Kleinwagen aus Berlin.

## **Joswin (1921–1926)**

Josef Wirsch baute in seiner Joswin-Motorwagenfabrik (Berlin) Luxuswagen von besonders hoher Leistung und Qualität mit 25/75 oder 28/95 PS Sechszylinder Mercedes-Flugmotoren, die aus Heeresbeständen stammten. Anspruchsvolle Aufbauten ließ er von verschiedenen Firmen fertigen, so in den ersten Jahren auch von Szawe. Die Zahl der sehr teuren Fahrzeuge blieb gering.

## **Juhö (1922)**

Zweisitzer mit 2/4 PS Einzylinder-Zweitaktmotor, gebaut von Julius Höflich (Fürth).

## **Kaha (1921–1922)**

Kleiner Einsitzer mit Elektro-Antrieb, angeboten vom Elektromobilwerk Kaha GmbH., Wasseralfingen.

## **Kaiser (1935–1936)**

Der Kaiser-Fahrzeugbau, Oschersleben, bemühte sich erfolglos um die Verbreitung eines sportlichen Dreiradwagens. Stromlinienförmige Karosserie, Motor und Antriebsrad hinten. Zum Antrieb wurden 200 bis 600 ccm Motorradmotoren verschiedener Marken verwendet.

## **Kenter (1924–1925)**

Die Firma Kenter (Berlin-Charlottenburg) baute in ihrem Werk Leisnig/Sachsen einen 4/14 PS Zweisitzer und einen 5/18 PS Viersitzer, ersterer mit Steudel-, letzterer mit Atos-Einbaumotor.

## **Knöllner (1924)**

Die Karl Knöllner Automobilfabrik (Ravensbrück bei Fürstenberg) produzierte einen Dreirad-Zweisitzer mit 2/18 PS Helios-Motor und einen 5/12 PS Vierrad-Kleinwagen. Geringe Stückzahlen.

## **Kobold (1920)**

Die Kobold Kleinauto-GmbH. (Berlin-Charlottenburg) existierte nur kurze Zeit.

## **Koco (1920–1926)**

Die von Ing. Karl Koch gegründeten Koco-Werke (Erfurt) bauten zunächst einen Sport-Zweisitzer mit wassergekühltem 4/16 PS Zweizylinder-Boxermotor und Kettenantrieb auf die differentiallose Hinterachse. Dazu kam 1925 ein 6/24 PS Vierzylinder-Wagen.

## **Körting (1923)**

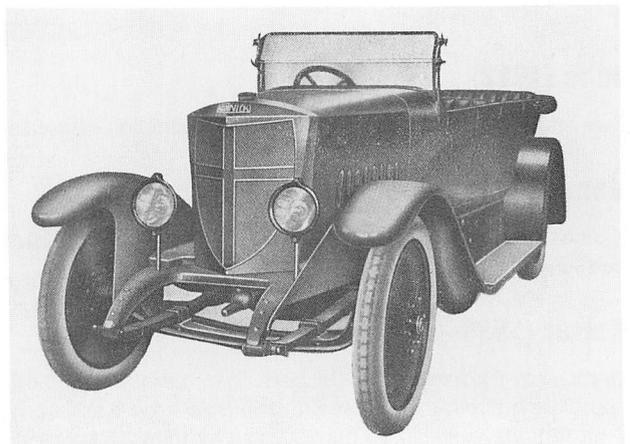
Beim Automobilwerk Wilhelm Körting (Wülfrath/Rheinland) gab es Wagen mit 6/24 PS oder 8/32 PS Selve Vierzylinder-Motoren.

## **Komet (1922–1924)**

Die Komet-Autofabrik (Leisnig/Sachsen) baute einen Kleinwagen mit luftgekühltem 4/12 PS Steudel-Motor. Die Produktion des Fahrzeugs wurde 1924 von Kenter übernommen. (Siehe Kenter).

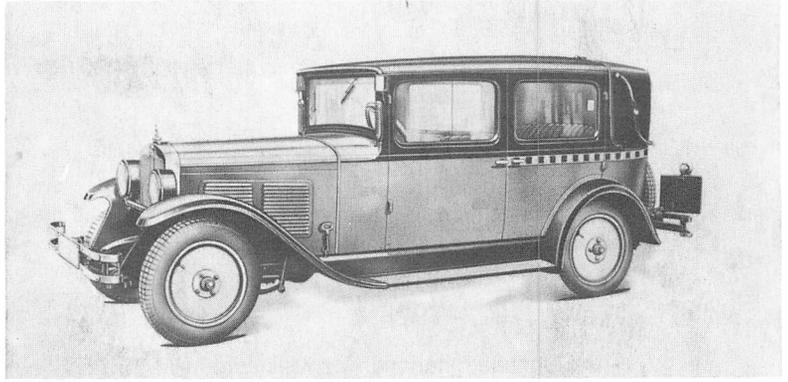
## **Komnick (bis 1927)**

Die Automobilfabrik F. Komnick (Elbing/Westpreußen) hatte schon seit 1906 erfolgreich den Bau von Personenwagen betrieben, mußte sich aber während des Ersten Weltkriegs auf die Lieferung von Heeres-Lastwagen beschränken. Im Herbst 1923 brachte Komnick von neuem einen von Joseph Vollmer konstruierten 8/30 PS Vierzylinder-Wagen heraus. Ab 1925 werden Vierradbremsten verwendet und die Leistung auf 8/40 PS angehoben. Der Preis des sehr soliden Fahrzeugs beträgt RM 12500,- Ab 1927 baut das Werk wieder nur noch Lastwagen, bis es 1930 von Büssing übernommen wird.



8/40 PS Komnick  
Tourenwagen 1925

8/40 PS Kühn  
Droschken-Landaulet  
1928/29



### **Kühn (1928–1929)**

Die Karosseriefabrik Otto Kühn (Halle/Saale) baute in der Hauptsache Sonderkarosserien für Opel, verkaufte aber vorübergehend auch einen Wagen eigener Marke, für den das etwas modifizierte Fahrgestell des Opel 8/40 PS Sechszylinders verwendet wurde.

### **Landgrebe (1921–1924)**

In Dresden als Zwei- oder Viersitzer gebautes Dreiradfahrzeug, ähnlich dem Phänomobil.

### **Lauer (1922–1923)**

Kleiner 5/15 PS Vierzylinder aus Leipzig.

### **Leichtauto (1924)**

Die Leichtauto GmbH. (Berlin) stellte einen kleinen Zweisitzer mit selbsttragender Karosserie (kunstlederbespanntes Stahlrohrgestell) und Motorradmotor im Heck vor.

### **Leifa (1924–1925)**

Wagen mit Zweitakt-Zweizylinder Albertus Rohölmotor (1,5 Liter, 18 PS). Erfolglos, weil nicht ausgereift.

### **Lesshaft (1925–1926)**

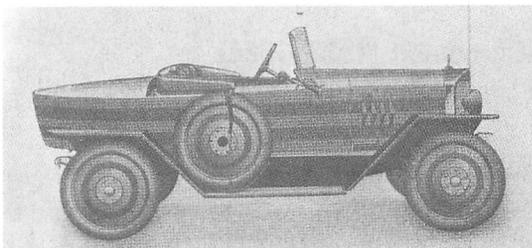
Wieder ein kleiner Dreiradwagen aus Berlin mit Rinne-Zweitaktmotor.

### **Libelle (1920–1922)**

4/10 PS Kleinauto aus der Kleinautofabrik GmbH., Sindelfingen.

### **Lindcar (1921–1925)**

Der in Berlin gebaute Lindcar war gekennzeichnet durch eine Sperrholzkarosserie, 4/12 PS oder 5/15 PS Einbaumotoren verschiedener Herkunft und ein auf Wunsch lieferbares Soden-Getriebe.



5/15 PS Lindcar Kleinauto 1923

## **Lipsia (1922–1924)**

Die Lipsia Automobilfabrik Leipzig stellte einen 6/20 PS-Wagen her, den es auch als 6/30 PS Sportwagen gab.

## **Loeb (1919–1920)**

Die Loeb-Werke AG. (Berlin-Charlottenburg) boten nach dem Krieg vorübergehend nochmals die früheren LUC-Personenwagen an, bis sie von Dinos übernommen wurden.

## **Luwo (1922–1923)**

Aus München stammendes Kleinauto mit 4/12 PS Steudel-Motor.

## **MAF (bis 1923)**

Die einst von Hugo Ruppe gegründete Markranstädter Automobilfabrik (MAF) baute zu Beginn der zwanziger Jahre die 5/14, 6/18 und 8/25 PS Vorkriegstypen weiter, außerdem in kleiner Zahl den neuen großen 14/35 PS MAF. Seit 1921 die MAF-Werke von Apollo übernommen wurden, wurde dort hauptsächlich der 4/20 PS Apollo-Kleinwagen gebaut, doch erst 1923 gab man die Herstellung der MAF-Wagen auf.

## **Magnet (bis 1925)**

Die Magnet-Motorenwerke (Berlin) setzten die schon vor dem Ersten Weltkrieg begonnene Fertigung von Kleinautos bis 1926 fort. Letztes Modell war ein Kleinauto mit 800 ccm Vierzylindermotor.

## **Maja (1923–1924)**

In München gebaute Motorbiene mit 500 ccm BMW Zweizylinder-Boxermotor.

## **Martinette (1921)**

Der spätere Oberingenieur F. A. E. Martin konstruierte einen kleinen sportlichen Wagen mit Zweizylinder-Zweitaktmotor. Martinette erregte, weil wie ein Zebra lackiert, Aufsehen bei der Automobil-Ausstellung in Berlin. Fast 100 Wagen wurden von den Volta-Werken (Berlin-Waidmannslust) gebaut und vorwiegend in nordische Länder verkauft.

## **Maurer (1923–1924)**

Ludwig Maurer in Nürnberg, vor dem Ersten Weltkrieg als Automobilfabrikant bekannt geworden, versuchte erfolglos mit einem Zweitakt-Kleinwagen einen neuen Start.

## **Mayrette (1921–1924)**

Karl Mayr (München) baute Ein- und Zweisitzer-Wägelchen mit BMW- und Jap-Motoren.

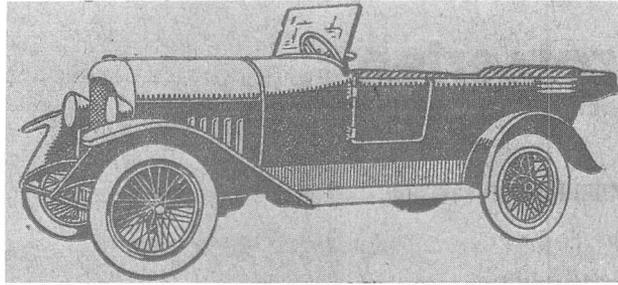
## **Mikromobil (1922–1924)**

Aus Hamburg stammender Kleinwagen mit 4/18 PS Vierzylinder-Zweitaktmotor.

## **Minimus (1922–1923)**

Das Minimus-Fahrzeugwerk GmbH., Pasing bei München, baute den Minimus Typ Eropa (nicht Europa) als Zwei- oder Dreisitzer mit 4/12 PS Vierzylindermotor.

5/20 PS Möckwagen  
Viersitzer offen  
1924



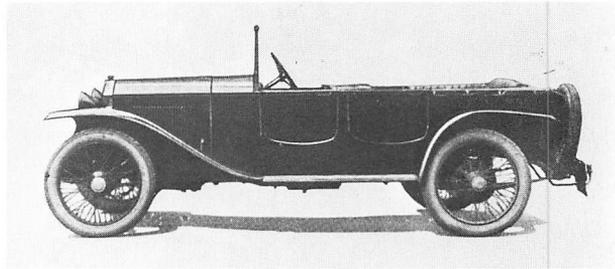
## Möckwagen (1924)

Ein recht ansehnliches Automobil von dennoch nur kurzer Produktionsdauer war der 5/20 PS Möckwagen der Fahrzeugfabrik Gebr. Möck, Tübingen.

## Mölkamp (1923–1926)

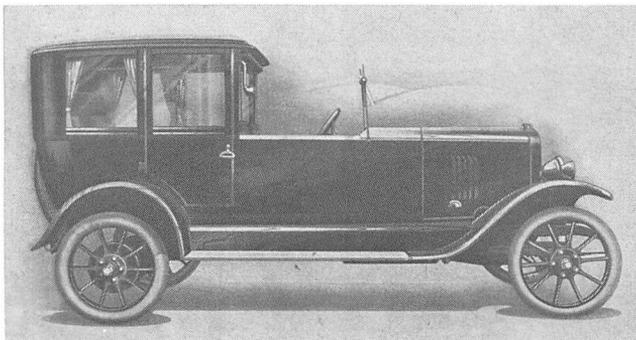
Die ehemaligen Priamus-Werke (Köln-Zollstock) wurden Anfang 1923 von der Möllenkamp-Werke AG. für Fahrzeugbau (Sitz Düsseldorf) übernommen. Man führte zunächst die Priamus 8/24 und 9/30 PS Vierzylinder zu Ende, die aber bald vom 10/50 PS Mölkamp abgelöst wurden. Dieser war ein mittelgroßer sportlicher Luxuswagen mit Sechszylinder-Königswellenmotor. Das Auto war anerkanntermaßen gut, fand aber wegen seines hohen Preises zu wenige Käufer. Deshalb baute man ab 1. Oktober 1924 zusätzlich einen 6/30 PS Vierzylinder in Lizenz der damals wohlgeschätzten italienischen Marke Ceirano. Aber auch der war für seine Größe recht teuer und brachte nicht den erhofften Gewinn. Im Februar 1926 waren die Möllenkamp-Werke pleite.

6/30 PS Mölkamp-Ceirano  
Phaeton 4 Sitze  
1924 – 1926



## Moll (1922–1926)

Die Moll-Werke AG. (Chemnitz) waren ein vielseitiges und kapitalkräftiges Industrieunternehmen. Zwecks Aufnahme der Automobilproduktion errichtete die Gesellschaft ein komplettes neues Montagewerk in Ebersdorf und eine Karosseriefabrik in Oberlichtenau. Der Moll-Wagen wurde ab 1922 gebaut. Er besaß einen 6/30 PS und ab Frühjahr 1924 einen 8/40 PS Vierzylinder-OHV-Motor von Siemens & Halske. Es war ein leistungsfähiger, solider



6/30 PS Moll-Wagen  
Stadt-Coupé 1924



200 ccm Mollmobil (Besitzer:  
Auto- und Motorrad-Museum Bad Oeynhausen)

Gebrauchswagen ohne konstruktive Rafinessen. Dazu kam schon ab 1923 das Mollmobil, ein höchst primitives Wägelchen mit 4 Rädern, 200 ccm DKW-Motor und 2 Reitsitzen in Tandemanordnung. 1925 gerieten die Moll-Werke in Konkurs, doch die Autoproduktion wurde von einer anderen Firma bis 1926 weitergeführt. Das zu den Moll-Werken gehörende Werk Scharfenstein hat Rasmussen übernommen.

### **Monos (1929)**

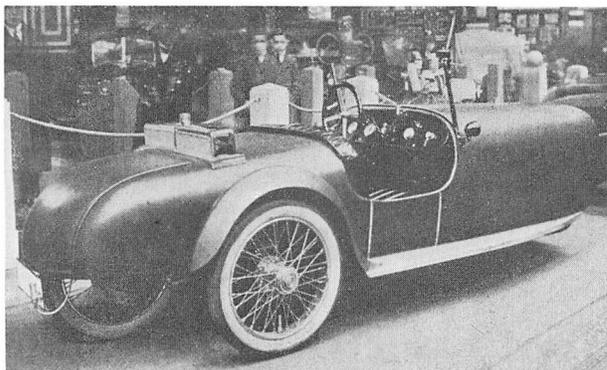
Die Monos Fahrzeugfabrik GmbH. (Berlin-Lichtenberg) zeigte auf der Leipziger Messe 1929 einen Tandem-Zweisitzer mit 3 Rädern und 200 ccm DKW-Motor an der rechten Außenseite. Konstrukteur war Fritz Görke, von dem auch das Mollmobil stammte.

### **Mops (1925)**

Kleiner Dreiradwagen aus Mannheim. 350 ccm-Motor und Antriebsrad hinten.

### **Morgan (1924–1925)**

Die Morgan-Auto AG. (Berlin) bot einen Dreispur-Vierradwagen an. Sein Vorderrad war lenkbar, das Hinterrad von einem wassergekühlten 2/12 PS 500 ccm Zweizylinder-Boxermotor im Heck unmittelbar angetrieben. Außerdem besaß der Morgan zwei gleich große seitliche Stützräder. Im Prinzip handelte es sich also um ein Motorrad mit Karosserie. Die logische



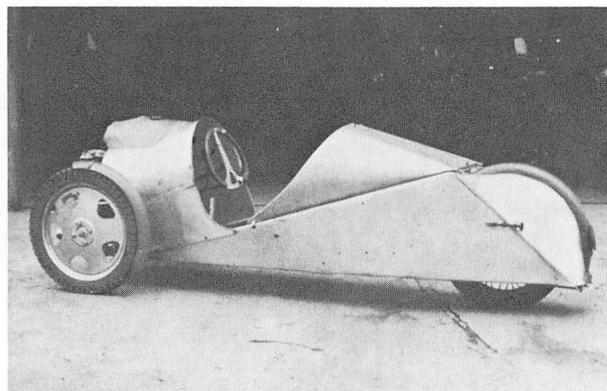
Konsequenz dieser Bauart führte zum Mauser Einspurauto, das im Gegensatz zum bald wieder vergessenen Morgan-Wagen eine bis heute fortdauernde Berühmtheit erlangte. Mit der bekannten englischen Sportwagenmarke stand die Berliner Morgan-Auto AG. anscheinend in keinem Zusammenhang.

Morgan Dreispur-Vierradwagen  
Zweisitzer offen  
1924 – 1925

### **Nafa (1923)**

»Das neue Kleinauto« der Norddeutschen Automobilfabrik AG., Hamburg.

### **Neander (1934–1939)**



Neander Fahrmaschine  
mit 500 ccm Norton-Motor  
über der Vorderachse  
Versuchswagen 1935  
(Besitzer: Auto-Museum  
Schloß Langenburg)

Ernst Neumann-Neander (1871–1954), war von Haus aus Kunstmaler und Grafiker. Werbeplakate, die er für Automobilfabriken anfertigte, regten ihn dazu an, Karosserien zu entwerfen, was dann in der Zeit von 1910 bis 1923 seine Haupttätigkeit werden sollte. Anschließend begann er, in Düren Motorräder aus Leichtmetall herzustellen, aus denen schließlich das berühmte 500 ccm Opel Motorrad entstand. Ab 1928 beschäftigte sich N<sup>2</sup>, wie ihn seine Freunde nannten, mit dem Bau von »Fahrmaschinen«. Das waren technisch und formal recht extravagante Drei- und Vierrad-Fahrzeuge, leicht gebaut und mit relativ starken Motoren ausgerüstet. Die Dreiräder funktionierten meistens als Kurvenleger. Von 1934 bis 1939 fertigte er in seinen Dürener Werkstätten laufend Einzel Exemplare seiner Fahrmaschinen an, die freilich fast nur für Rennzwecke verwendbar waren und sonst lediglich von ein paar Enthusiasten gekauft wurden.

### **Neiman (1931)**

Abram Neiman, der zweitweilig mit Neumann-Neander zusammengearbeitet hatte, brachte unter eigenem Namen ein sportliches Dreiradfahrzeug mit 600 ccm Triumph-Motor heraus. Während aber dieses keine Bedeutung erlangte, machte Neiman in den folgenden Jahren viel Geld mit der Entwicklung von Gummibandfederungen und von Lenkschlössern.

### **Nemalette (1923–1925)**

Die Netzschkauer Maschinenfabrik baute einen Dreirad-Zweisitzer mit Einzel-Vorderrad und Antrieb auf die Hinterräder.

### **Nug (1921–1925)**

Aus Herford kommendes Kleinauto mit 960 ccm Vierzylindermotor.

### **Omega (1921–1922)**

### **Omikron (1922–1925)**

Die Omega Kleinautobau GmbH. (Berlin-Charlottenburg), die ein 3/10 PS Vierzylinder-Modell herstellte, wurde 1922 in Omikron umbenannt. Gebaut wurden nun 4/12 bzw. 4/16 PS- und 5/20 PS-Wagen mit Steudel-Motoren.

### **Omnobil (1922)**

Ein- und Zweisitzer-Elektro-Kleinstwagen der Deutschen Elektromobil- und Motorenwerke AG., Wasseralfingen. Es war vermutlich der Nachfolger des Kaha (siehe Seite 447).

### **Onnasch (1924)**

Die Fahrzeugfabrik Traugott Onnasch (Köslin/Pommern) bot Dreirad-Zweisitzer mit Ein- oder Zweizylinder Bekamo-Motoren an, außerdem einen kleinen Zweisitzer mit 4 Rädern, der – war es Frechheit oder Größenwahn? – in den Inseraten groß als »Der deutsche Ford« bezeichnet wurde.

### **Otto (1923–1924)**

Die Otto-Werke GmbH, München, bauten wenige Exemplare eines schweren 27/85 PS-Wagen.

### **Pawi (1921)**

Kleine Firma in Berlin-Reinickendorf, die Motorräder und einen 1,6 Liter Vierzylinder-Wagen baute.

## **Peer Gynt (1925)**

Ebenfalls aus Berlin stammte dieser Kleinwagen mit Einzylinder-Zweitaktmotor.

## **Peter-Moritz (1921–1925)**

Die zunächst in Eisenberg/Thüringen, dann ab 1923 in Naumburg/Saale ansässigen Autowerke Peter & Moritz AG. fertigten in der Hauptsache einen 5/15 PS Touren- und einen 5/20 PS Sportwagen.

## **Pilot (1923–1928)**

Die Pilot-Wagen AG. (Bannewitz, Bez. Dresden) baut einen 1,5 Liter-Vierzylinder-Wagen. Die Karosserien hierfür liefert die Sächsische Waggonfabrik Werdau AG., welche 1924 die Aktienmehrheit der Pilot-Wagen AG. übernimmt. Monatsproduktion angeblich 50 Wagen. Kaum zu glauben.

## **Pluto (1924–1927)**

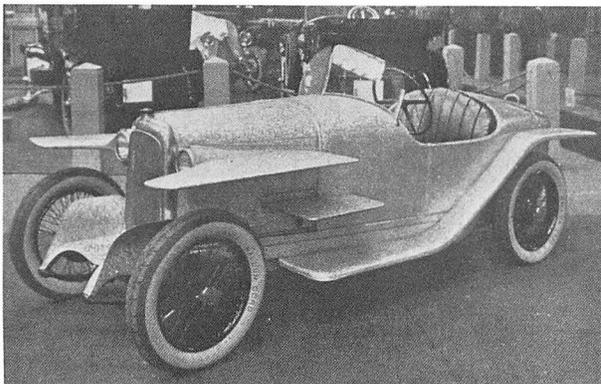
Siehe Ehrhardt (Seite 440).

## **Priamus (bis 1923)**

Die Priamus-Werke (Köln-Zollstock) nahmen nach dem Ersten Weltkrieg die Produktion ihres früheren 8/24 PS-Wagens wieder auf und nahmen 1920 einen 9/30 PS dazu. Vorbereitet wurde ferner ein anspruchsvoller 10/50 PS Sechszylinder, der im Frühjahr 1923, nach Übernahme der Priamus- durch die Möllenkamp-Werke, bereits unter dem neuen Markennamen Mölkamp (siehe Seite 451) erschien.

## **Remag (etwa 1924)**

Die Firma Richter & Maak (Chemnitz) baute in wenigen Exemplaren einen Sportwagen mit 24 PS Einliter-Motor und Leichtmetallkarosserie.



4/20 PS Rhemag  
Sport-Zweisitzer  
1924

## **Renfert (1924–1925)**

Aus Beckum kam der Renfert, ein kleiner Wagen mit 780 ccm Zweizylinder-Zweitaktmotor.

## **Rex-Simplex (bis 1922)**

Die Firma Hering & Richard baute vor dem Ersten Weltkrieg in Ronneburg/Thüringen Automobile der im In- und Ausland verbreitet gewesenen Marke Rex-Simplex. Ab 1921 gehörte

das Werk als Elitewagen Aktiengesellschaft zum Elite-Konzern und baute etwa ein Jahr lang den vom Elite E 12/40 PS abgeleiteten Rex-Simplex B IV. Das war der letzte Rex-Simplex, den es gab. Bis 1929 wurden dann im Werk Ronneburg die Lastwagen der Marke Elite hergestellt.

### **Rhenag (1924–1926)**

Die Rhenania Motorenfabrik AG. (Mannheim) baute einen recht ansprechenden Sportwagen mit 1,1 Liter OHV-Motor und zwei- oder viersitzigen Leichtmetallkarosserien.

### **Rikas (1922–1923)**

6/14 PS Vierzylinder-Kleinwagen aus Berlin.

### **Roland (1926)**

4/14 PS Zweisitzer der Firma Bertling (Dessau).

### **Rollfix (1933)**

Die Rollfix-Eilwagen GmbH. (Wandsbek bei Hamburg), 1926 zur Herstellung von Dreirad-Lieferwagen gegründet, brachte zur Berliner Automobil-Ausstellung 1933 einen geschlossenen Dreirad-Zweisitzer heraus: Vorderräder gelenkt, 1 Antriebsrad hinten, luftgekühlter 200 ccm Einzylinder-Ilo-Zweitaktmotor. Gegen den Goliath Pionier und den Framo Stromer hatte er keine Chance.

### **Rüttger (1920–1921)**

Die Carl Rüttger Motorpflug- und Automobilwerke (Berlin-Hohenschönhausen) baute Traktoren, wollte aber auch die Herstellung eines 10 PS-Wagens aufnehmen. Nur Versuchswagen gebaut.

### **RWN (1925–1933)**

Die Fahrzeugfabrik Rudolf Weide, Nordhausen am Harz, baute in kleiner Auflage Dreirad-Zweisitzer. 200, 350 oder 500 ccm-Motor im Wagenkasten vor dem Fahrer, Einzel-Vorderrad in Motorradgabel vor dem Wagenkasten, Kettenantrieb auf Hinterachse.

### **Sablatnig-Beuchelt (1925–1926)**

Beuchelt & Co. (Grünberg) war eine Waggonfabrik, die sich vorübergehend auch mit der Herstellung eines 6/30 PS Personenwagens beschäftigte.

### **Sauer (1921–1922)**

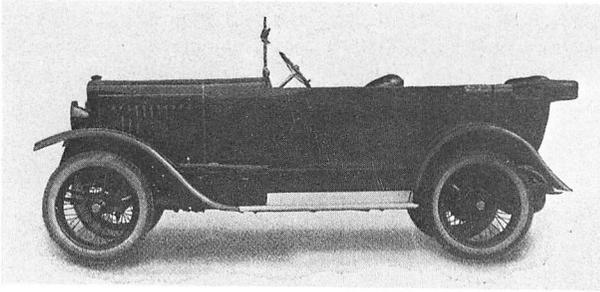
10/30 PS-Wagen der Sauer Motoren-Werke GmbH., Hamburg.

### **S. B. (1921–1924)**

Siehe Slaby-Behringer (Seite 457).

### **Schebera (1922–1926)**

Jacob Schapiro, in den Inflationsjahren als Berliner Generalvertreter von Benz und Protos zeitweise zum größten Autohändler Deutschlands geworden, gelang es durch Börsenspekulationen die Schebera Karosseriewerke, NSU, Cyklon und später auch Dixi, dazu mehrere Droschken- und Zubehörfirmen in seinen Besitz zu bringen. Außerdem besaß er zeitweise



5/20 PS Schebera  
Viersitzer offen  
1925

viel Einfluß bei Benz, Protos und Hansa. Von 1922 bis 1926 gab es das Schebera Kleinauto, zunächst als 5/18 PS-Modell, dessen Motor und Fahrgestell bei Cyklon hergestellt wurden, zuletzt als 5/25 PS mit Fahrgestell und Motor des entsprechenden NSU-Wagens. Die NSU Fahrzeugwerke AG. mußten 1926 die Schebera Automobilwerke übernehmen, was erstere bald in finanzielle Schwierigkeiten brachte. Das Schebera Kleinauto, das sich trotz riesiger Werbung nicht gut verkaufte, lief mit über 1000 Stück hauptsächlich in Schapiros Berliner Droschkenunternehmung Kandelhardt AG. (Wenn ein Automobiltyp in großer Zahl als Droschke oder Taxi verwendet wurde, so war das im Gegensatz zu heute damals nicht unbedingt als Gütebeweis zu werten. Vor 1933 ließen nämlich Autofirmen zuweilen Droschkenunternehmen entstehen, deren Zweck es war, unverkäufliche Personenwagen serienweise unterzubringen. Ein langes Überleben war den beteiligten Firmen freilich nur selten beschieden.)

### **Schönnagel (1924)**

Automobil- und Motoren-Versuchs-Werkstätten Ing. H. Schönnagel, Berlin O 112, propagieren 5/15 PS Schönnagel Kleinauto als widerstandsfähigen Stadt- und Tourenwagen.

### **Schütte-Lanz (1922–1924)**

Die Schütte-Lanz-Werke AG. (Königswusterhausen-Zeesen), die sich vordem mit ihren Luftschiffen einen Namen gemacht hatten, bauten eine Zeitlang auch einen 4/14 PS Personenwagen, sorgfältig ausgeführt, aber ohne konstruktive Besonderheiten.

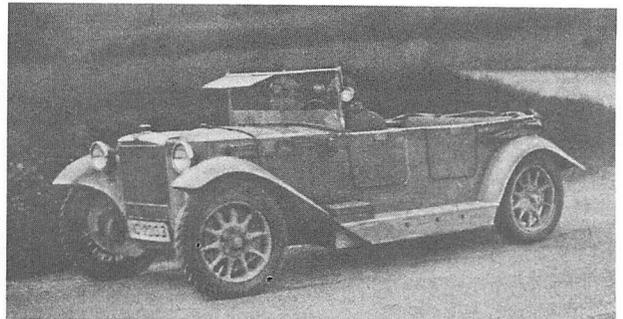
### **Schuricht (1921–1925)**

Siehe B. A. W. (Seite 434).

### **Seidel-Arop (1925–1926)**

Die Arop-Gesellschaft (Berlin-Charlottenburg) baute nach einem Entwurf des Konstrukteurs Seidel einen 1,5 Liter-Wagen ohne Rahmen und mit einzeln an der Stahlblechwanne der Karosserie aufgehängten Rädern. Nur Prototypen.

### **S. H. W. (1925–1926)**

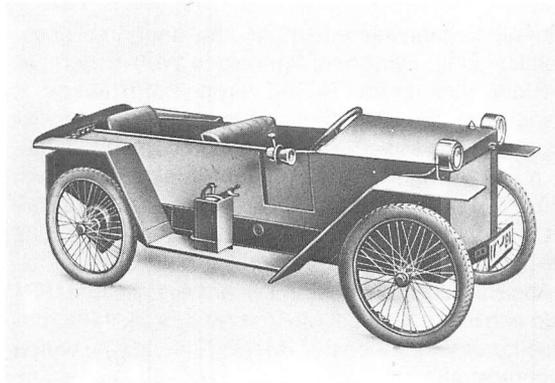


S.H.W.  
Versuchswagen  
1925 – 1926

Die Schwäbische Hüttenwerke AG. (Böblingen) laborierten jahrelang an der Entwicklung eines von dem späteren Professor W. Kamm entworfenen Wagens mit Zweizylinder-Boxermotor (1030 ccm, 20 PS), Vorderradantrieb, selbsttragender Leichtmetallkarosserie und Schraubenfederung der einzeln aufgehängten Räder. Nur drei Versuchswagen wurden gebaut, die automobilhistorisch hauptsächlich deshalb bemerkenswert sind, weil sich BMW an deren Entwicklung beteiligte in der Absicht, diesen Wagen serienmäßig zu bauen. Durch die Übernahme der Dixi-Werke war der SHW-Wagen für BMW gestorben. Gewiß sehr zum Wohl von BMW.

## Slaby-Behringer (1921–1924)

Dr. Rudolf Slaby (Sohn von Professor Slaby, dem Mitbegründer von Telefunken) und Ingenieur Behringer betrieben in Berlin-Spandau die Herstellung kleiner Motorfahrzeuge. Ihr winziger Elektro-Einsitzer, ein Vierrad-Wägelchen mit 0,25 PS-Motor, galt seinerzeit als kleinstes deutsches Auto. Es besaß eine rahmenlose selbsttragende Sperrholzkarosserie, bei de-



SB-Wagen als Zweisitzer mit 3 PS DKW-Motor



Stand auf der Berliner Automobil-Ausstellung

ren Entwurf Dr. Slaby Erfahrungen aus dem Flugzeugbau des Ersten Weltkriegs verwertet hatte. Später gab es den SB-Wagen auch als Zweisitzer mit 3 PS DKW-Einbaumotor. 1924 geriet die SB-Automobil-GmbH. in Konkurs. J. S. Rasmussen übernahm den kleinen Betrieb und machte ihn zur Berliner Filiale seiner Zschopauer Motorenwerke (DKW).

## Solomobil (1921–1922)

Die Kraftwagenfabrik Solomobil GmbH. (Berlin) baute 4/10 PS Dreirad- und 6/12 PS Vierrad-Wagen, beide mit luftgekühlten Motoren.

## Sphinx (1920–1925)

Die Sphinx Automobilwerke (Zwickau/Sachsen) fertigten 4/16 PS- und 5/22 PS-Wagen.

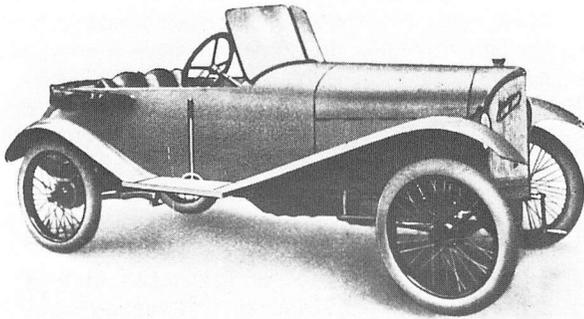
## Spinell (1924–1925)

Die Spinell Motorfahrzeuge GmbH. (Berlin-Dahlem) baute kleine Sport-Zweisitzer mit Leichtmetallkarosserie und 3/12 bzw. 4/18 PS Kühne- oder 5/20 PS Motosacoché-Motor.

## Staiger (1923–1924)

Die Firma Paul Staiger, schon damals wie auch heute noch größter Opel-Händler in Stuttgart, verkaufte in den zwanziger Jahren aus eigener Fabrikation Fahrräder und zeitweise auch ein eigenes Automobil, den 4/12 PS Staiger Sport-Zweisitzer.

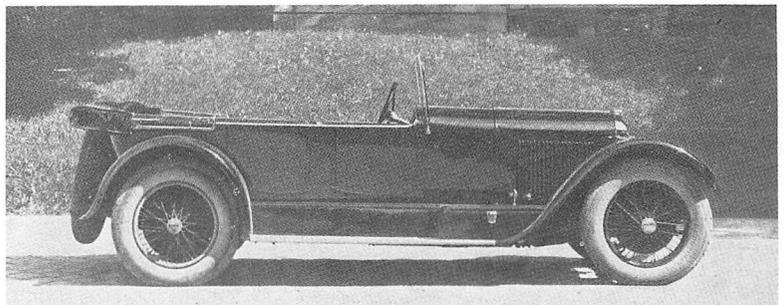
4/12 PS Staiger  
Sport-Zweisitzer  
1923 – 1924



### **Stolle (1925–1926)**

Oberingenieur Martin Stolle, jetzt 90 Jahre alt, begann seine Laufbahn bei der damals sehr angesehenen belgischen Automarke Metallurgique. Zwischen den beiden Weltkriegen gehörte Stolle dank seiner Tätigkeiten bei BMW, Victoria und D-Rad zu den prominentesten Konstrukteuren der deutschen Motorradindustrie. In den frühen zwanziger Jahren entwickelte er aber auch ein eigenes Automobil, das in den konstruktiven Grundzügen und Einzelheiten seiner Zeit vauseilte, qualitativ außergewöhnliche Ansprüche erfüllte, aber auch dementsprechend teuer ausfiel. Der 6/40 PS-Wagen mit 1,5 Liter Vierzylinder-Königswellenmotor war auffallend niedrig und breit, weshalb er sich durch eine für damalige Begriffe hervorragende Straßenlage auszeichnete. Zunächst erwogen die Horch-Werke den Lizenzbau des Stolle-Wagens. Nachdem diese Absicht nicht mehr bestand, finanzierte im Juni 1924 der Kaufmann Hermann Vorster, ein Neffe von Hugo Stinnes, die Vorster & Stolle Motoren-AG. Eine neue Fabrik samt einer um diese herumführenden 800-Meter-Einfahrbahn wurde am stadttäueren Teil der Münchener Leopoldstraße errichtet und ab März 1925 betrieben. Die Produktion des Stolle-Wagens begann, doch nur etwa 15 Exemplare kamen auf die Straße. Der Stinnes-Neffe hatte sich offenbar zuviel zugetraut, denn Ende Januar 1926 wurde der Konkurs eröffnet. Martin Stolle hatte übrigens für sein exquisites Auto auch einen 1,5 Liter Schiebermotor vorbereitet, dessen Fabrikation im Frühjahr 1926 beginnen sollte.

6/40 PS Stolle  
Tourenwagen  
1925



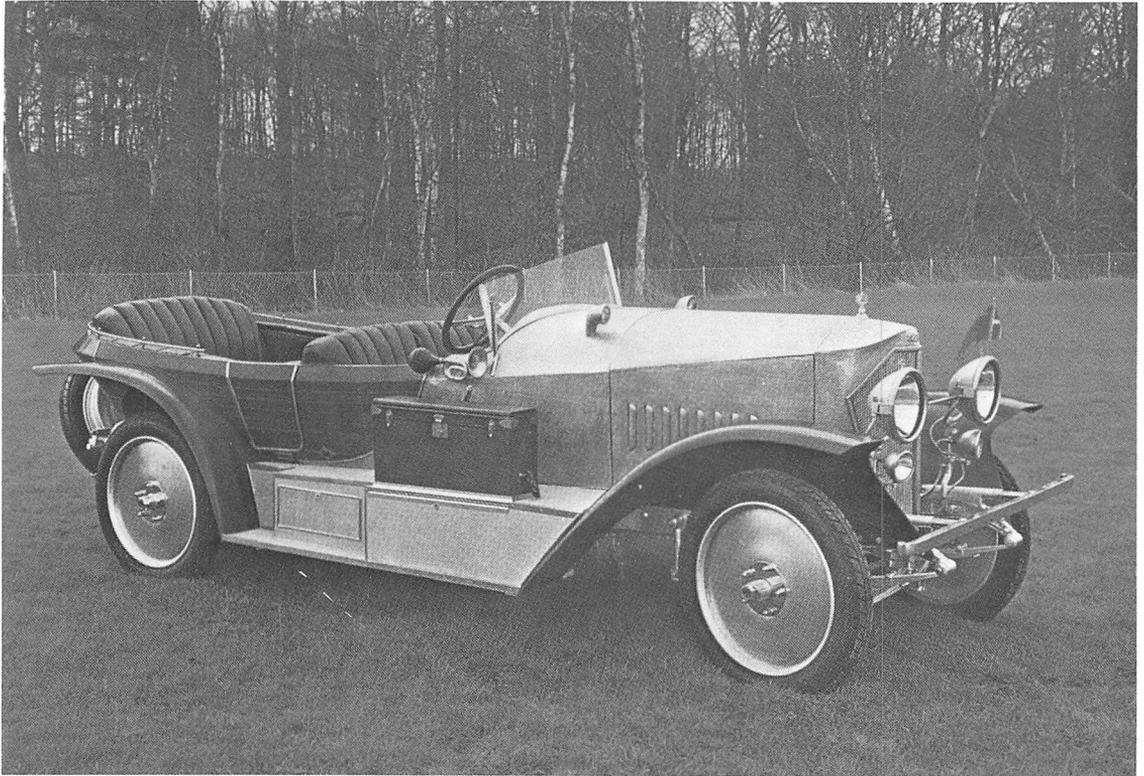
### **Sun (1920–1924)**

Henri Jeannin, vor dem Ersten Weltkrieg ein bekannter Mann in der Automobilwelt, baute anfangs der zwanziger Jahre in Berlin-Charlottenburg kleine Zweisitzer mit luftgekühltem Zweizylindermotor. Das hat ihm wahrscheinlich mehr Geld gekostet als eingebracht.

### **Szawe (1920–1924)**

Die Karosseriefabrik Szabo & Wechselmann (Berlin-Wilmersdorf), die sich auf ausgesprochen luxuriöse Aufbauten spezialisiert hatte, brachte zur Berliner Automobil-Ausstellung

1921 ihr erstes komplettes Automobil heraus, dem die Fachwelt damals viel Aufmerksamkeit widmete. Das in mancher Hinsicht ungewöhnliche Fahrgestell hatte die Firma von Dr.-Ing. Georg Bergmann konstruieren lassen. Die Karosserien in Bootsform mit parabolisch gewölbten Seitenwänden beruhten auf Entwürfen des Kunstmalers und Hobby-Technikers Ernst Neumann-Neander. Gebaut wurden ein 10/38 PS Vierzylinder- und ein 10/50 PS Sechszylinder-Typ, die aber nur mäßigen Absatz fanden. (Motor und Fahrgestell des Vierzylinders wurden von der NAG, des Sechszylinders von Ehrhardt bezogen.) Ende 1923 fusionierte Szawe mit den Ehrhardt-Automobil-Werken, doch der dann angebotene Ehrhardt-Szawe fand ebenfalls wenig Anklang auf dem Markt. 1924 ging Szabo & Wechselmann in Konkurs.



10/38 PS Szawe Tourenwagen 1922. Abgebildet ist hier der vermutlich letzte noch existierende Szawe. Er wurde in mehrjähriger Arbeit wiederhergestellt. In Dänemarks Tekniske Museum, Helsingør, betrachten ihn die Besucher mit Bewunderung und Erstaunen. Seine exquisite Note erhält dieser Szawe durch die bootsförmige Holzkarosserie, entworfen von Ernst Neumann-Neander.

### **Tamag (1933)**

Tamag Zepp hieß ein Dreirad-Zweisitzer mit 200 ccm Einzylinder-Zweitaktmotor, Einzelrad hinten und Vorderradantrieb. Keine Serie.

### **Tamm (1922)**

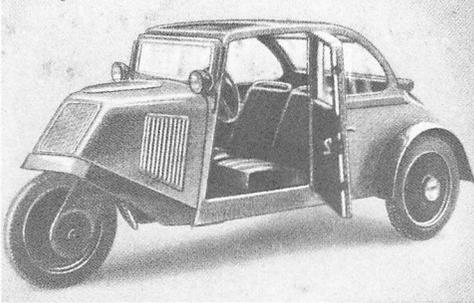
Kleinstwagen mit luftgekühltem Zweizylindermotor.

### **Teco (1924–1925)**

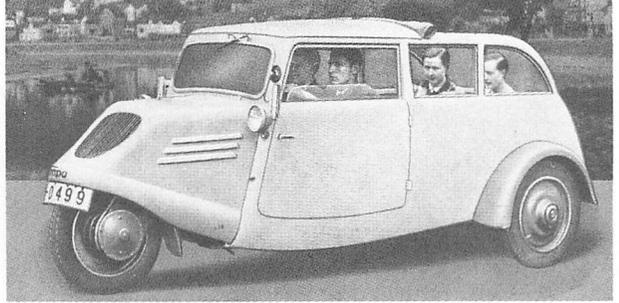
Die Teco-Werke (Stettin) stellten Motorräder sowie mit 5/30 PS Selve Vierzylinder-OHV-Motoren ausgerüstete Personenwagen her.

## Tempo (ab 1933)

Das Tempo-Werk Vidal & Sohn (Hamburg-Harburg) beschäftigte sich seit 1928 mit dem Bau von Lieferdreirädern. Als nach den Vorderladern 1933 der erste Hinterlader erschien, gab es dieses Dreirad auch mit Personen-Aufbau. Ähnliche Ausführungen hat es von da an immer im Verkaufsprogramm des Tempo-Werks gegeben, doch hatten speziell diese Kombiwagen, wie sie damals genannt wurden, niemals viel Bedeutung und sie behielten auch stets mehr den Charakter eines Liefer- als eines Personenwagens.



200 ccm Tempo Front Cabrio-Limousine 2 Sitze 1934



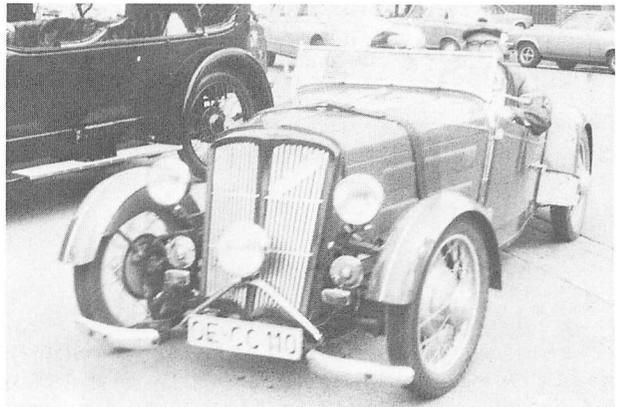
200 oder 400 ccm Tempo Kombinationswagen 1938

## Theis (1933)

Dipl.-Ing. Karl Theis (Berlin-Charlottenburg) stellte Stromlinien-Coupé mit 3 Rädern, Vorderantrieb und 200 ccm 6 PS-Motor vor. Keine Serienproduktion.

## Tornax (1934–1936)

Die Firma Tornax (Wuppertal-Langerfeld), damals und bis in die fünfziger Jahre hinein als mittelgroßer Hersteller guter Motorräder bekannt, brachte 1934 einen kleinen Sportwagen auf den Markt. Er besaß einen etwas frisierten Zweitaktmotor der DKW Meisterklasse, dazu deren Radaufhängungen, Lenkung und Bremsen. Wichtigste abweichende Merkmale waren der Zentralrohrrahmen, die wesentlich breitere Spur und eine sehr sportlich aussehende Karosserie. Der Tornax lief relativ schnell, er verfügte über eine hervorragende Straßen- und vor allem Kurvenlage. Der Verkauf hatte sich 1934 recht gut angelassen, fiel dann aber sehr ab. Offenbar war der Bedarf für ein Auto dieser Art rasch gedeckt. Außerdem brachte die Auto Union den DKW Front Luxus Sport heraus, ebenfalls hübsch anzusehen und zunächst auch wesentlich billiger. Dieser erreichte aber auch keine interessanten Stückzahlen und verschwand deshalb bald wieder aus dem Programm. 1936 wurde die Lieferung des Tornax-Rex eingestellt. Etwa 150 Wagen sind gebaut worden.



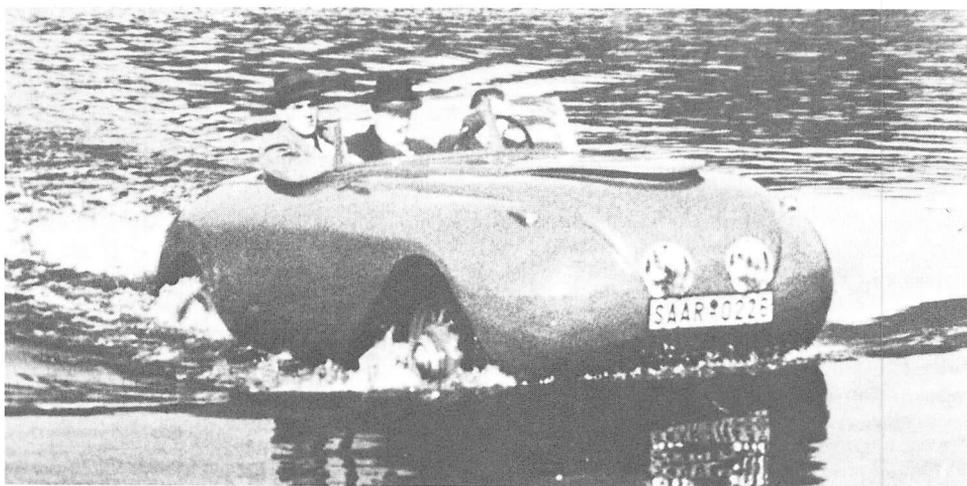
Tornax Rex  
Sportwagen 760 ccm  
1934 – 1936

## Traeger (1923)

Kleinwagen mit 5/18 PS Vierzylindermotor.

## Trippel (ab 1934)

Ingenieur Hanns Trippel stellt 1934 seinen ersten Schwimmwagen vor. Ab 1937 baut er in Einzelfertigung die Typen SG 6 und SK 9. 1940 kann er im Zuge der Besetzung Frankreichs das Bugatti-Werk (Molsheim) übernehmen, wo er in Serie Schwimmwagen für die Wehrmacht baut. Trippel ist heute noch auf diesem seinem Spezialgebiet tätig.



Trippel  
Schwimmwagen  
Typ SG 6  
1937 – 1940

## Turbo (1923–1924)

Die Turbo-Motoren AG. (Stuttgart) baute 6/25 PS- und 8/32 PS-Wagen.

## Utilitas (1920–1921)

Die Utilitas GmbH. (Berlin W 15) bot zunächst Kleinstwagen mit Ein- und Zweizylindermotoren an, dann einen Tandem-Zweisitzer mit 4/10 PS Vierzylindermotor und einen Viersitzer mit 4/14 PS Vierzylindermotor. Die Verbreitung der Marke blieb gering.

## **Voran (1926–1934)**

Die Voran-Automobilbau AG. (Berlin-Wilmersdorf) wurde 1926 von Oberingenieur Richard Bussien gegründet. Die Gesellschaft befaßte sich mit der Entwicklung und Verwertung von Patenten über Automobile mit Frontantrieb. Von 1926 bis 1928 bot sie den Voran-Wagen mit Frontantrieb und 5/25 PS oder 6/30 PS Pluto-Motor an, konnte ihn aber, wenn überhaupt, nur in ganz wenigen Exemplaren verkaufen. 1930 wurde der Voran-Automobilbau von der AEG übernommen und der NAG angegliedert. In Zusammenarbeit mit Bussien konstruierte dort Paul Henze den großen NAG-Voran V8, dessen Weiterentwicklung aber wegen voraussehbarer Unverkäuflichkeit abgebrochen wurde, und den NAG-Voran mit luftgekühltem 1,5 Liter-Boxermotor, der sich als Fehlschlag erwies und der ohnehin notleidend gewordenen Marke NAG ein Ende bereitete.

## **Walmobil (1919–1921)**

Das »Walmobil System Loebel-Landgrebe«, hergestellt in Leipzig, war ein Einsitzer-Dreirad, dessen Zweizylindermotor frei über dem Vorderrad lag.

## **Wegmann (1925)**

Zur Berliner Automobil-Ausstellung 1925 brachte die Waggonfabrik Wegmann & Co., Kassel, einen offenen Zwei- bis Dreisitzer mit folgenden Daten heraus: Wassergekühlter 4/20 PS Zweizylinder-Boxermotor im Heck, Kardanantrieb, stromlinienförmige Holzkarosserie mit Kunstlederbespannung. Soweit bekannt, erfolgte keine Produktion.

## **Weide (1925–1933)**

Siehe RWN (Seite 455).

## **Weise (1932)**

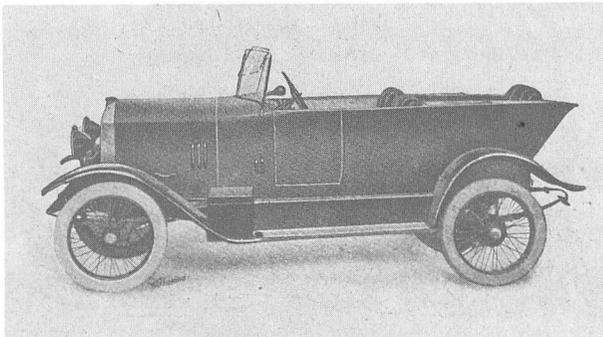
Weise & Co. (Berlin NO) baute Motorräder, Dreirad-Lieferwagen und in wenigen Exemplaren auch eine Viersitzer-Limousine auf 3 Rädern, 200 ccm Rinne Einzylindermotor frei über dem Vorderrad. Preis RM 1750,-

## **Wesnigk (1923–1925)**

Abenteuerlich aussehendes Motor-Dreirad aus Berlin. BMW- oder Kühne-Einzylindermotor.

## **Wittekind (1922–1925)**

Die Firma Wittekind (Berlin) stellte verschiedene Personenwagen-Typen von 4/12 PS bis 6/24 PS her. Technisch boten sie keine Besonderheiten, machten aber einen vertrauenerweckenden Eindruck.



4/12 PS Wittekind  
Dreisitzer offen  
1922/23

## **York (1922)**

Zweizylinder-Kleinstwagen aus Plauen.

## **Zetgelette (1923)**

Einsitzer-Motordreirad aus Görlitz. 3 PS DKW-Zweitaktmotor freiliegend über Vorderrad.

## **Zündapp**

Die 1917 von Geheimrat Dr.-Ing. h. c. Fritz Neumeyer gegründeten Zündapp-Werke (Nürnberg) erlangten vor allem als Motorradfabrik große Bedeutung. Zeitweise bauten sie aber auch Lieferwagen. Die Serienproduktion von Personenwagen wurde mehrmals erwogen, aber nie realisiert. 1924 plante Geheimrat Neumeyer, den englischen Rover-Kleinwagen in Lizenz zu bauen. 1931 ließ er von Ferdinand Porsche einen Wagen mit luftgekühltem Fünfzylinder-Sternmotor im Heck entwickeln. Automobilhistorisch interessiert dieser Prototyp als Volkswagen-Vorläufer. (Siehe Seite 380–383). Danach experimentierte man bei Zündapp noch mit einem 400 ccm Dreirad-Zweisitzer, mit einem ebenfalls zweisitzigen Vierrad-Kleinauto und sogar mit einem Zweiliter-Personenwagen.

# **Autos aus Österreich und Böhmen auf dem deutschen Markt**

## **Austro-Daimler (bis 1934)**

Direktor Eduard Fischer, Besitzer einer damals bereits 50 Jahre alten Maschinenbaufirma, gründete 1899 die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt. Diese beschränkte sich zunächst auf den Zusammenbau von Daimler-Wagen, arbeitete aber bald auch nach eigenen Entwürfen. Von 1901 bis 1904 stand das Werk unter der technischen Leitung von Paul Daimler, dem Sohn des im Jahre 1900 verstorbenen Gottlieb Daimler. Eduard Fischer machte sein Werk, bis dahin ein Tochterunternehmen der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt, im Jahre 1906 selbständig. Wiewohl man noch eine Zeitlang an Daimler-Lizenzen gebunden blieb, strebte das Werk nun nach einem eigenständigen Dasein, nur noch dem Namen nach mit dem Cannstatter Stammhaus verbunden. Deshalb suchte der rührige und weitblickende Direktor Fischer für die technische Leitung seines Betriebes einen ideenreichen Mann, und er fand ihn in der Person des durch die Konstruktion des Lohner-Porsche-Wagens (mit Benzinmotor und elektrischem Radnabenantrieb) bereits bestens empfohlenen Ferdinand Porsche. Er nun verhalf der österreichischen Firma vor dem ersten Weltkrieg durch den berühmten Prinz-Heinrich-Wagen und während des Krieges durch leistungsfähige Flug- und Luftschiffmotoren zu hohem Ansehen. 1917 verlieh ihm die Wiener Technische Hochschule seinen ersten Ehrendoktor, im gleichen Jahr wurde er Generaldirektor des Werks, dessen Belegschaft inzwischen 7000 Mann zählte.

Nach Kriegsende sorgte Porsche für die rasche Wiederaufnahme der Produktion zweier Vierzylinder-Typen aus dem früheren Programm, wobei er die Fahrgestelle mit modernen, sehr sorgfältig ausgestatteten Karosserien versehen ließ und zur Prager Automobil-Ausstellung im Herbst 1920 als die neuen Daimler Luxuswagen vorstellte. Sie verkaufte sich recht gut und somit war der Anschluß an die Friedensproduktion gesichert.

### **Austro-Daimler Typ AD 6-17 und Typ ADV (1921–1927) Austro-Daimler Typ ADM (1923–1928)**

Als erste Neukonstruktion nach dem Weltkrieg brachte Porsche den Austro-Daimler Typ AD 6-17 (Austro-Daimler 6 Zylinder 17 Steuer-PS) heraus, einen mächtigen 4,4 Liter-Wagen, der Austro-Daimler zur Prominenz der internationalen Spitzen- und Nobelmarken aufschließen ließ. In technischer Hinsicht bemerkenswert war daran vor allem der wunderschöne Königswellen-Motor mit Leichtmetallblock und eingepreßten Laufbüchsen, eine zwar gewichtsparende und leistungsfähige, aber auch recht teure Bauart. 1923 folgte der Typ ADM II, konstruktiv und auch figurlich mit dem größeren Modell weitgehend übereinstimmend, aber mit einem auf 2,6 Liter Hubraum reduzierten Sechszylinder-Motor zeitgemäßer ausgelegt. Äußeres Merkmal des Typs ADM II war der Übergang vom Spitz- zum Flachkühler. Übrigens ist die damalige Typenfolge bei Austro-Daimler ziemlich vernebelt, weil in den letzten Jahrzehnten zwar oft, aber meistens falsch darüber berichtet wurde. Vor allem ist festzuhalten, daß von vornherein der Typ ADM II in Serie ging und diese Bezeichnung auch dann beibehielt, als man ein Jahr später den Motor von 70 auf 71 x 110 mm vergrößerte, während offensichtlich der ADM I mit 69 x 100-Motor und 3350 mm Radstand nie in Serie ging.

Diesbezügliche Zweifel mögen mit darin ihre Ursache haben, daß Porsche rastlos experimentierte und änderte. So gab es beispielsweise auch eine Ausführung des ADM mit 70,5 x 110 mm-Motor. Jedenfalls verschlangen die vielen Entwicklungen und dazu die Beteiligung an unzähligen Rennen einen Haufen Geld. Dies führte zu Auseinandersetzungen mit Camillo Castiglioni, dem Inhaber der Depositenbank sowie maßgebendem Aufsichtsrat und Financier der Firma Austro-Daimler. Porsche mußte ausscheiden und ging am 1. März 1923 als technischer Direktor zu Daimler nach Stuttgart-Untertürkheim, wo er, wie 18 Jahre vorher in Wiener-Neustadt, die Nachfolge von Paul Daimler antrat.

Aber Karl Rabe (1895–1968) blieb bei Austro-Daimler, wo er seit 1912 unter Porsche tätig und von diesem inzwischen zum Chefkonstrukteur gemacht worden war. Rabe modernisierte zunächst den AD 6-17, indem er ihn mit Vierradbremse ausüstete, aber den Spitzkühler hier beibehielt. Die neue Typenbezeichnung hieß ADV (AD Vierradbremse). Dann entwickelte er aus dem ADM einen 3 Liter-Sportwagen, der wiederum die Basis für den hauptsächlich durch Stuck berühmt gewordenen Rennwagen ADM-R abgab.

### **Austro-Daimler Typ ADR (1927–1934)**

Mit dem leistungsmäßig reduzierten 3 Liter-Motor des Sportwagens erschien als Sensation des Modelljahres 1927 der Austro-Daimler ADR (AD Rohrrahmen) mit Zentralrohrrahmen und Pendel-Hinterachse. Vorzüge dieser Bauart waren die Gewichtseinsparung sowie die Möglichkeit, die Karosserie recht tief zu legen. Andererseits fehlte es der aus Kastenträgern bestehenden Vordergabel, die den Motor-Getriebe-Block aufnahm, an Verwindungsfestigkeit, was zu Spannungen im Kurbelgehäuse führte sowie das Fahr- und Lenkverhalten beeinträchtigte. Nur weil kaum jemand die Leistung dieser schweren Wagen auch nur annähernd ausnützte, wurden solche Mängel nicht allzu offenkundig. Rabe entwickelte aus dem ADR das wohl edelste Modell, das es bei Austro-Daimler je gegeben hat, den Bergmeister mit 3,6 Liter Sechszylinder-Motor. Ihn versah die zum gleichen Konzern gehörende Oeffag mit Karosserien, die zum Teil durch eine hinreißend elegante Linienführung bestachen.

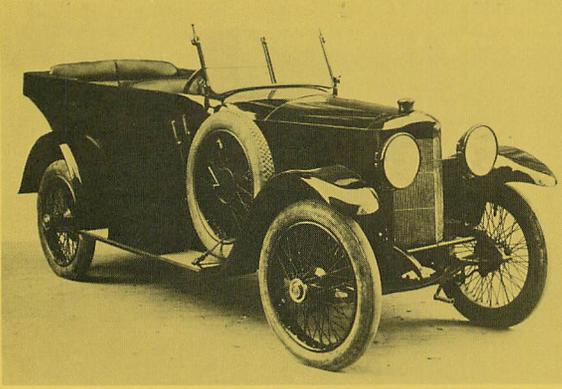
Letzter Austro-Daimler und Krönung des Programms war der ADR-8, vorgestellt und sehr bewundert auf dem Pariser Salon im Oktober 1930. Mit seinem 4,6 Liter Reihen-Achtzylinder war dieses Superauto noch teurer, noch repräsentativer als die Sechszylinder, bewahrte aber ebenfalls durchaus noch den sportlichen Charakter, den man von einem Wagen dieser Marke erwartete.

Nach Fertigstellung des ADR-8 verließ Karl Rabe das Werk. Im Dezember 1930 holte ihn Porsche als Chefkonstrukteur in sein neugegründetes Stuttgarter Konstruktionsbüro. Die gleiche Stellung hatte Karl Rabe auch später bei der Porsche KG. bis 1965 inne. – Die großen Luxuswagen freilich, auf die Austro-Daimler durch Porsche und Rabe festgelegt war, hatten in der Krisenzeit zu Anfang der dreißiger Jahre nur sehr geringe Chancen. So mußte sich Austro-Daimler mit den Puch-Werken, die Motorräder herstellten, zu einer Arbeitsgemeinschaft verbinden und bald darauf ein ähnliches Arrangement mit Steyr eingehen, woraus schließlich im Jahre 1934 die Steyr-Daimler-Puch AG. als damals größter Industriekonzern Österreichs entstand. Die Fertigstellung der letzten Austro-Daimler-Wagen erfolgte von da an nicht mehr in Wiener-Neustadt, sondern in Steyr, um bald ganz aufgegeben zu werden.

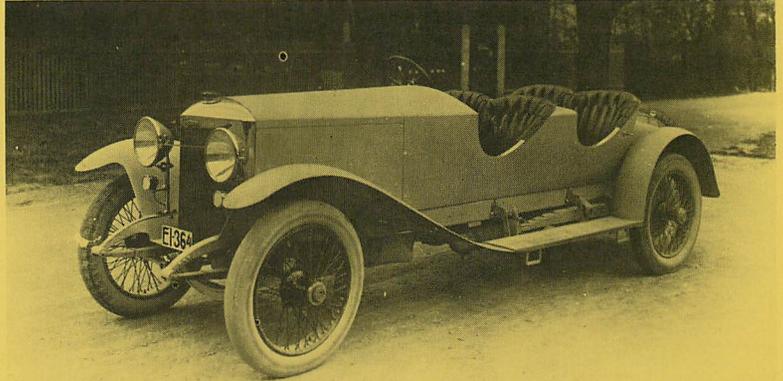
#### **Produktion**

|  |             |                                |
|--|-------------|--------------------------------|
| Austro-Daimler ADM (alle Ausführungen)   | 1923 – 1928 | schätzungsweise etwa 500 Wagen |
| Austro-Daimler ADR 12/70 PS              | 1927 – 1931 | schätzungsweise etwa 800 Wagen |
| Austro-Daimler ADR-Sport 12/100 PS       | 1929 – 1931 | schätzungsweise etwa 50 Wagen  |
| Austro-Daimler ADR-Bergmeister 14/120 PS | 1932 – 1934 | schätzungsweise etwa 50 Wagen  |
| Austro-Daimler ADR-8 18/100 PS           | 1931 – 1934 | schätzungsweise etwa 50 Wagen  |

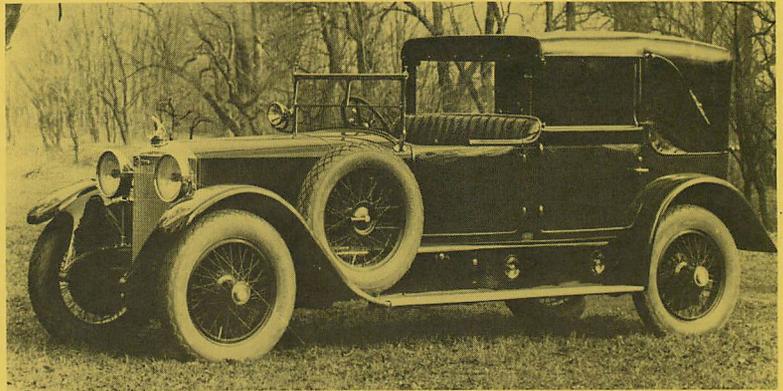
Daimler Luxuswagen  
15/35 PS Phaeton  
1920 – 1922



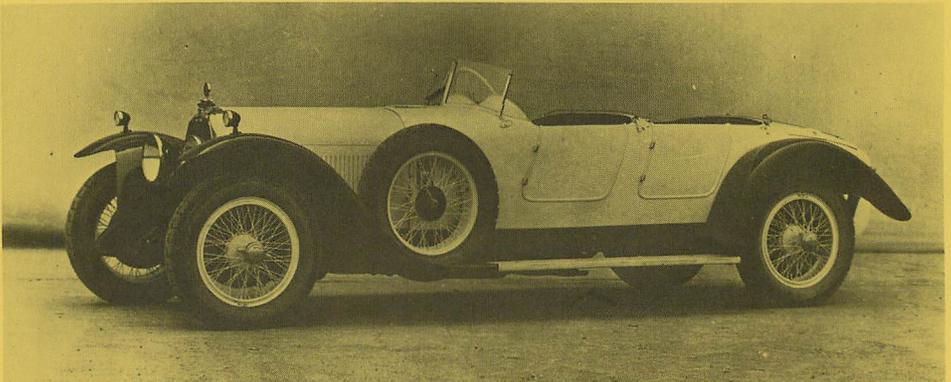
Austro-Daimler AD 6-17  
Sportwagen 4 Sitze  
Karosserie Köllensperger  
1923 – 1924



Austro-Daimler ADV  
Landaulet  
1924 – 1927



Austro-Daimler ADM 3 Liter  
Sportwagen 4 Sitze  
1926 – 1928



|   | <b>Daimler Luxuswagen<br/>6/25 PS<br/>1920 – 1922</b>  | <b>Daimler Luxuswagen<br/>15/35 PS<br/>1920 – 1922</b>  |
|---|--|---|
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Kupplung<br>Getriebe<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtlänge<br>Räder<br>Reifen<br>Fahrgestellgewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank  | 4 (Reihe)<br>80 x 100 mm<br>2250 ccm<br>25 PS<br><br>4 Gang, Schalthebel rechts außen<br>Starr, Halbfedern<br>Starr, Halbfedern<br>Spindel, rechts<br>Mechanisch, Antriebswelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br><br>2800 mm<br>1280 mm<br>3884 mm<br>Drahtspeichen<br>815 x 105<br>650 kg<br>75 km/h<br>10 Liter<br>50 Liter (am Heck)   | 4 (Reihe)<br>90 x 140 mm<br>3300 ccm<br>35 PS<br><br>Seitlich stehend<br>Lamellenkupplung<br>4 Gang, Schalthebel rechts außen<br>Starr, Halbfedern<br>Starr, Halbfedern<br>Spindel, rechts<br>Mechanisch, Antriebswelle<br>Mechanisch, Hinterräder<br><br>3110 mm<br>1360 mm<br>4275 mm<br>Drahtspeichen<br>820 x 120<br>900 kg<br>80 km/h<br>12 Liter<br>80 Liter (am Heck)  |
|   | <b>Austro-Daimler AD 6–17<br/>17/60 PS<br/>1921 – 1924</b>   | <b>Austro-Daimler ADV<br/>17/60 PS<br/>1924 – 1927</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Verdichtung<br>Vergaser<br>Ventile<br>Kurbelwellenlager<br><br>Kupplung<br>Getriebe<br>Übersetzungen<br>Antriebs-Übersetzung<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Handbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Räder<br>Reifen<br>Fahrgestellgewicht<br>Wagengewicht<br>Zuläss. Belastung<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Preise | 6 (Reihe)<br>85 x 130 mm<br>4424 ccm<br>60 PS bei 2000 U/min<br>1:3,7<br>1 oder 2 Zenith HK 36<br>Hängend, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle<br>4<br>Auswechselbare Laufbüchsen<br>Mehrscheibentrockenkupplung<br>4 Gang, Schalthebel Wagenmitte<br>I. 5,00, II. 2,78, III. 1,67, IV. 1,00<br>3,79<br>Starr, Halbfeder<br>Starr, Ausleger-Halbfedern<br>Schraubenspindel, rechts<br>Mechanisch, Antriebswelle und Hinterräder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3450 mm<br>1360/1360 mm<br>895 x 135 Hochdruck<br>1240 kg<br>Tourenwagen 1800 kg<br><br>100 km/h<br>18 Liter | 6 (Reihe)<br>85 x 130 mm<br>4424 ccm<br>60 PS bei 2000 U/min<br>1:3,7<br>1 oder 2 Zenith HK 36<br>Hängend, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle<br>4<br>Auswechselbare Laufbüchsen<br>Mehrscheibentrockenkupplung<br>4 Gang, Schalthebel Wagenmitte<br>I. 5,00, II. 2,78, III. 1,67, IV. 1,00<br>3,79<br>Starr, Halbfeder<br>Starr, Ausleger-Halbfedern<br>Schraubenspindel, rechts<br>Mechanisch, Antriebswelle und 4 Räder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>3480 mm<br>1360/1360 mm<br>4700 x 1700 x ca. 2000 mm<br>Drahtspeichen<br>895 x 135 Hochdruck<br>1425 kg<br>Tourenwagen 1970 kg, Limousine 2200 kg<br>Limousine 575 kg<br>100 km/h<br>18 Liter<br>Tourenwagen 6 Sitze RM 15 600,-<br>Limousine 6 Sitze RM 19 700,- |

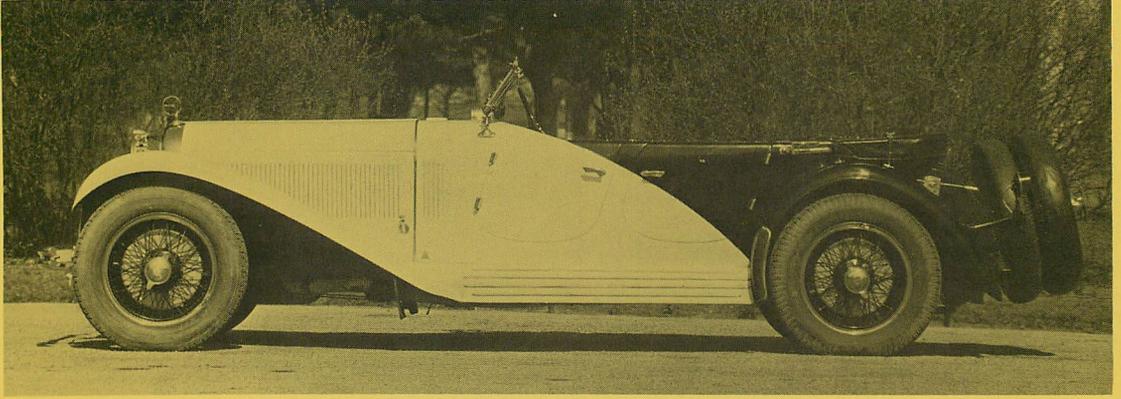
|                         | <b>Austro-Daimler ADM II<br/>10/40 PS<br/>1923 – 1924</b> | <b>Austro-Daimler ADM II<br/>10/45 PS<br/>1924 – 1927</b>  | <b>Austro-Daimler ADM-3 Liter<br/>12/100 PS<br/>1926 – 1928</b>   |
|-------------------------|---|--|---|
| <b>Motor</b>            |   |  |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 70 x 110 mm   | 71 x 110 mm  | 76 x 110 mm   |
| Hubraum                 | 2540 ccm  | 2613 ccm   | 2994 ccm  |
| Leistung                | 40 PS bei 2000 U/min                                      | 45 PS bei 2250 U/min   | 100 PS bei 3500 U/min.  |
| Verdichtung             |   | 1:4,16   | 1:5   |
| Vergaser                | 1 Pallas  | 1 Zenith HK 30   | 2 Zenith HK 42  |
| Ventile                 | Hängend   | Hängend  | Hängend   |
|                         | Oberliegende Nockenwelle                                  | Oberliegende Nockenwelle   | Oberliegende Nockenwelle  |
|                         | Antrieb durch Königswelle                                 | Antrieb durch Königswelle  | Antrieb durch Königswelle   |
|                         | 3   | 3  | 3   |
| Kurbelwellenlager       | Auswechselbare Lauffbüchsen                               | Auswechselbare Lauffbüchsen  | Auswechselbare Lauffbüchsen   |
|                         | Wasser (Pumpe)  | Wasser (Pumpe)   | Wasser (Pumpe)  |
| Kühlung                 | Druckumlauf (Öl)  | Druckumlauf (Öl)   | Druckumlauf (Öl)  |
| Schmierung              | Magnetzündler   | Magnetzündler  | Magnetzündler   |
| Zündung                 | 12 V (unter Bodenbrett)                                   | 12 V (unter Bodenbrett)  | 2 x 6 V   |
| Batterie                |   | 80 W   | 100 W   |
| Lichtmaschine           |   | 0,6 oder 1,2 PS  | 1,2 PS  |
| Anlasser                |   |  |   |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |  |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder                                   | Antrieb auf Hinterräder  | Antrieb auf Hinterräder   |
| Schaltung               | Mehrscheibentrockenkupplung                               | Einscheibentrockenkupplung   | Einscheibentrockenkupplung  |
| Getriebe                | Schalthebel Wagenmitte                                    | Schalthebel Wagenmitte   | Schalthebel Wagenmitte  |
| Übersetzungen           | 4 Gang  | 4 Gang   | 4 Gang  |
|                         | I. 4,22   | I. 4,34  | I. 3,65   |
|                         | II. 2,91  | II. 3,16   | II. 2,68  |
|                         | III. 1,84   | III. 1,64  | III. 1,40   |
|                         | IV. 1,00  | IV. 1,00   | IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,50  | 4,92 oder 4,58   | 4,58  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |  |   |
| Vorderradaufhängung     |   | U-Profil-Preßstahl-Rahmen  |   |
| Hinterradaufhängung     |   | Starr, Halfedern   |   |
| Lenkung                 |   | Starr, Ausleger-Halfedern  |   |
| Fußbremse               |   | Schraubenspindel, rechts   |   |
| Handbremse              |   | Mechanisch, 4 Räder  |   |
| Schmierung              |   | Mechanisch, Hinterräder  |   |
|                         |   | Nippel   |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |  |   |
| Radstand                | 3450 mm   | 3450 mm  | 3475 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1350/1350 mm  | 1350/1350 mm   | 1425/1385 mm  |
| Gesamtmaße              |   | 4620 x 1625 x 1680 mm  | 4532 x 1762 x 1300 mm<br>(Höhe ohne Verdeck)  |
| Räder                   | Drahtspeichen   | Drahtspeichen  | Drahtspeichen   |
| Reifen                  | 820 x 120 Hochdruck                                       | 820 x 120 Hochdruck oder<br>32 x 6,2 Niederdruck   | 820 x 120 Hochdruck oder<br>32 x 6,2 Niederdruck  |
| Fahrgestellgewicht      | 1200 kg   | 1200 kg  | 1100 kg   |
| Wagengewicht            |   | Tourenwagen 1700 kg<br>Limousine 1850 kg   | Sport-Viersitzer 1400 kg  |
| Zuläss. Belastung       |   | ca. 500 kg   | ca. 500 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 100 km/h  | 100 km/h   | 130 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 15 Liter  | 15 Liter   | 17 Liter  |
| Kraftstofftank          | 100 Liter (am Heck)                                       | 100 Liter (am Heck)  | 100 Liter (am Heck)   |
| <b>Preise</b>           |   |  |   |
|                         |   | Tourenwagen 6 Sitze<br>RM 12 500,-<br>Pullman-Limousine<br>RM 15 500,-<br>Cabriolet<br>RM 18 500,- | Viersitzer-Sportwagen<br>RM 23 000,-  |
|                         |   |  | Abweichende Daten für<br>Zweisitzer-Sportwagen:<br>Radstand 2750 mm<br>Gesamtlänge 3807 mm<br>Hinten Halfedern über Achse |

| <b>Austro-Daimler ADR<br/>12/70 PS<br/>1927 – 1931</b>  | <b>Austro-Daimler ADR-Sport<br/>12/100 PS<br/>1929 – 1931</b>  | <b>Austro-Daimler Bergmeister<br/>14/120 PS<br/>1932 – 1934</b>  | <b>Austro-Daimler ADR 8<br/>18/100 PS<br/>1931 – 1934</b>  |
|---|--|--|--|
| <p>6 (Reihe)<br/>76 x 110 mm<br/>2994 (Steuer 2975) ccm<br/>70 PS bei 3000 U/min<br/>1 : 5,8<br/>2 Zenith HK 36<br/>Hängend<br/>Obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb durch Königswelle<br/>3</p> <p>Auswechselbare Laubbüchsen<br/>Wasser (Pumpe)<br/>Druckumlauf, 6 Liter Öl<br/>Magnetzündler<br/>12 V 72 Ah<br/>90 W<br/>1,2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 3,65<br/>II. 2,20<br/>III. 1,40 oder 1,66<br/>IV. 1,00<br/>5,35</p> | <p>6 (Reihe)<br/>76 x 110 mm<br/>2994 (Steuer 2975) ccm<br/>100 PS bei 3500 U/min<br/>1 : 7,25<br/>2 Zenith HK 42<br/>Hängend<br/>Obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb durch Königswelle<br/>3</p> <p>Auswechselbare Laubbüchsen<br/>Wasser (Pumpe)<br/>Druckumlauf, 6 Liter Öl<br/>Magnetzündler<br/>12 V 72 Ah<br/>100 W<br/>1,2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 3,65<br/>II. 2,20<br/>III. 1,40<br/>IV. 1,00<br/>4,90 oder 4,58</p> | <p>6 (Reihe)<br/>82 x 115 mm<br/>3614 (Steuer 3600) ccm<br/>120 PS bei 3600 U/min<br/>1 : 7,25<br/>2 Zenith HK 42<br/>Hängend<br/>Obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb durch Königswelle<br/>3</p> <p>Auswechselbare Laubbüchsen<br/>Wasser (Pumpe)<br/>Druckumlauf, 6 Liter Öl<br/>Magnetzündler<br/>12 V 72 Ah<br/>100 W<br/>1,2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 3,65<br/>II. 2,20<br/>III. 1,40<br/>IV. 1,00<br/>4,58</p> | <p>8 (Reihe)<br/>80 x 115 mm<br/>4624 ccm<br/>100 PS bei 3000 U/min<br/>1 : 5,8<br/>1 Doppelvergaser Stromberg<br/>Hängend<br/>Obenliegende Nockenwelle<br/>Antrieb durch Rollenkette<br/>9</p> <p>Auswechselbare Laubbüchsen<br/>Wasser (Pumpe)<br/>Druckumlauf, 14 Liter Öl<br/>Magnet und Batterie<br/>12 V 80 Ah<br/>100 W<br/>2 PS</p> <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Einscheibentrockenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang<br/>I. 2,94<br/>II. 2,08<br/>III. 1,00<br/>IV. 0,75<br/>5,35</p> |

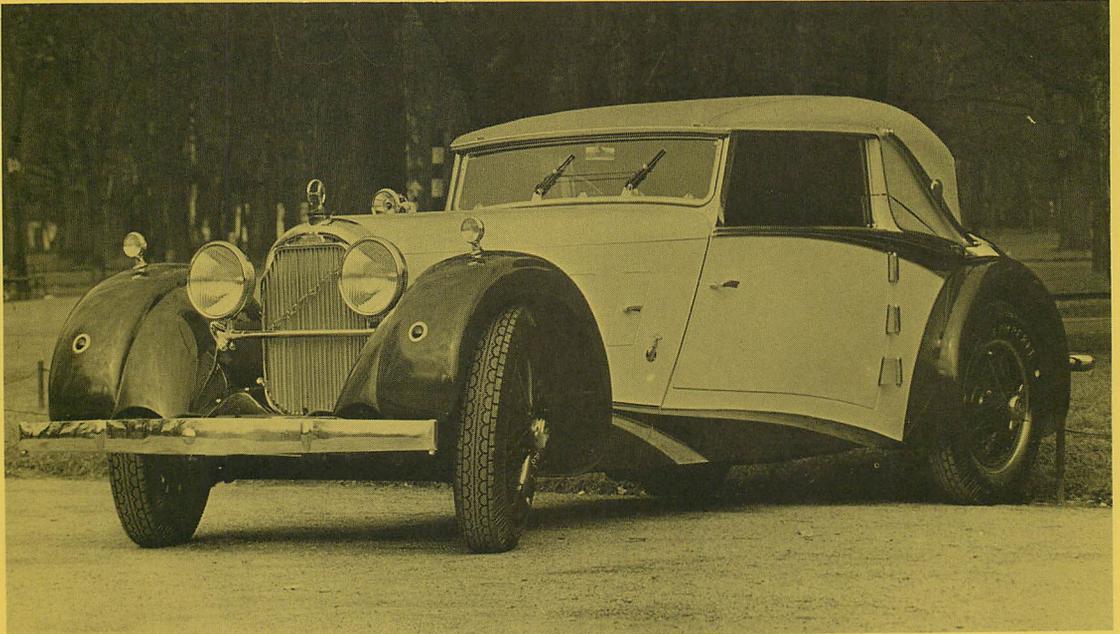
Mittelrohr-Rahmen, vorn Kastenträger-Gabel  
Starr, Halbfedern

Pendelachse, 1 Querfeder-Paket (kombiniert aus 3 halblangen Halbfedern) unter der Achse

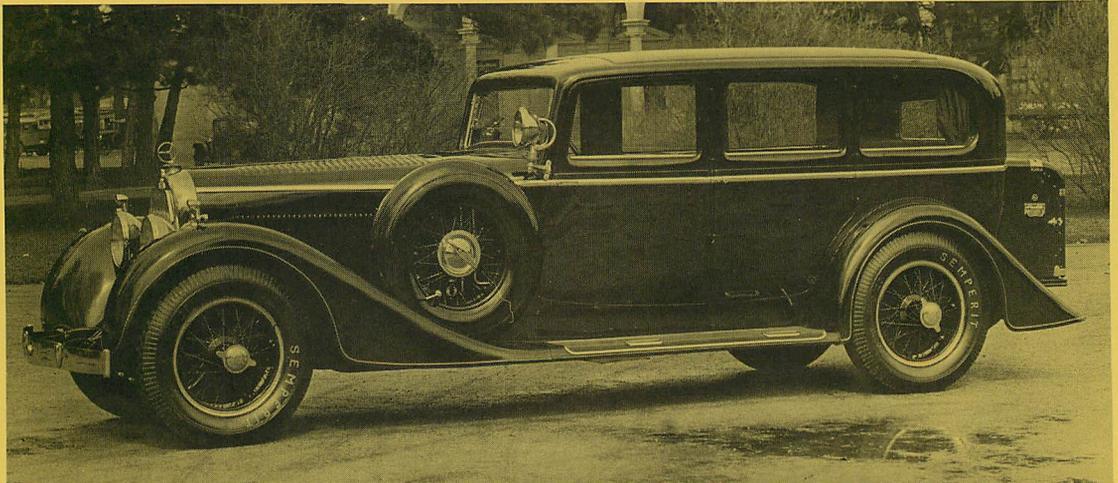
|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Nippel bzw. (ab 1929) Zentral</p> <p>3500 mm<br/>1410/1470 mm<br/>5400 x 1800 x 1700 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>32 x 6,20 oder 6,50–20</p> <p>1130 kg<br/>Limousine 1550 kg</p> <p>650 kg<br/>105 km/h<br/>18 Liter<br/>100 (auch 78) Liter (am Heck)</p> <p>Tourenwagen 6 Sitze<br/>RM 13 900,–<br/>Limousine 6 Sitze<br/>RM 15 700,–<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>RM 16 500,–</p> | <p>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3500 (oder 3200) mm<br/>1410/1470 mm<br/>5400 (5000) x 1800 x 1700 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>6,50–20</p> <p>1130 (1100) kg</p> <p>130 km/h<br/>18 Liter<br/>100 (auch 78) Liter (am Heck)</p> <p>Tourenwagen 4 Sitze<br/>RM 18 450,–<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>RM 20 150,–</p> | <p>Schraubenspindel, rechts<br/>Mechanisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3500 (oder 3200) mm<br/>1410/1470 mm<br/>5400 (5000) x 1800 x 1700 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>6,50–20</p> <p>1290 (1240) kg<br/>Cabriolet 1750 kg<br/>Limousine 1900 kg<br/>500 kg<br/>145 km/h<br/>20 Liter<br/>100 Liter (am Heck)</p> <p>Tourenwagen 4 Sitze<br/>RM 19 000,–<br/>Cabriolet 2 Fenster<br/>RM 20 000,–</p> | <p>Schneckenrolle, links<br/>Hydraulisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> <p>3725 mm<br/>1410/1480 mm<br/>5515 x 1810 x 1750 mm</p> <p>Drahtspeichen<br/>6,50 oder 7,00–20</p> <p>1580 kg<br/>Cabriolet 1900 kg<br/>Limousine 2100 kg</p> <p>125 km/h<br/>25 Liter<br/>100 Liter (am Heck)</p> <p>RM 22 000,– bis 24 000,–</p> |
|---|---|---|--|



Austro-Daimler ADR Bergmeister Sport-Phaeton 1932-1934



Austro-Daimler ADR Bergmeister Spezial-Cabriolet 1932 - 1934



Austro-Daimler ADR 8 Pullman-Limousine 1931 - 1934

# Gräf & Stift (bis 1938)

Die drei Brüder Karl, Heinrich und Franz Gräf betrieben in Wien eine Fahrradfabrik. Versuchsweise bauten sie 1896/97 eine Voiturette. Sie blieb ein Einzelexemplar, war aber immerhin der erste Fronttriebwagen der Welt und steht heute noch betriebsbereit im Wiener Technischen Museum. Die Fabrikation von Motorwagen nahm die inzwischen Gräf & Stift genannte Firma im Jahr 1902 auf, zunächst für einen Auftraggeber und ab 1907 unter eigener Regie und Marke. Man konzentrierte sich bald auf größere Modelle von bester Ausführung und Qualität. Das österreichische Kaiserhaus fuhr fast nur Gräf & Stift-Wagen, was zur Folge hatte, daß schließlich der gesamte Adel sowie alle »feinen« und reichen Leute der damals so weitläufigen Donaumonarchie Wagen dieser Marke bevorzugten. Infolge des ersten Weltkriegs verlor sie freilich ihre einstige Bedeutung und spielte dann selbst innerhalb der eng gewordenen Grenzen des eigenen Landes nur mehr eine untergeordnete Rolle.

Im ersten Weltkrieg baute Gräf & Stift fast nur Lastwagen. Die Herstellung von Personenwagen konnte 1920 wieder aufgenommen werden, wobei man mit dem Typ SR 2 begann, einem mächtigen 7,7 Liter-Sechszylinder-Automobil, das man gern den österreichischen Rolls-Royce nannte, zumal er in konstruktiver Hinsicht tatsächlich auffallend genau mit dem Engländer übereinstimmte. (Ein Rolls-Royce, den der österreichische Generalstab während des Kriegs benützt hatte, war das Vorbild gewesen!) Naturgemäß gab es bald Ärger mit der engli-

## Gräf & Stift Typentafel 1920 – 1938

| Typ             | Baujahr     | Zylinderzahl | Hubraum ccn | Leistung PS (bei U/min) | Bohrung x Hub mm | Ventile | Vorwärtsgänge | Radstand mm      | Wagengewicht kg | max. km/h | Liter/100 km |
|-----------------|-------------|--------------|-------------|-------------------------|------------------|---------|---------------|------------------|-----------------|-----------|--------------|
| VK 1            | 1920 – 1925 | 4            | 1877        | 20 (2000)               | 70 x 120         | SV      | 4             | 2690             | 860             | 80        | 10           |
| VK 2            | 1926 – 1930 | 4            | 1950        | 30 (2800)               | 72 x 120         | OHV     | 4             | 2790             | 900             | 90        | 10           |
| SR 2            | 1921 – 1924 | 6            | 7749        | 75 (1800)               | 115 x 125        | SV      | 4             |                  |                 |           |              |
| SR 3            | 1924 – 1926 | 6            | 7749        | 90 (2000)               | 115 x 125        | SV      | 4             |                  |                 |           |              |
| S 3             | 1925 – 1931 | 6            | 5959        | 80 (2500)               | 95 x 140         | OHV     | 4             | 3695             | 2000            | 120       | 24           |
| SR 4            | 1926 – 1928 | 6            | 7749        | 110 (2400)              | 115 x 125        | OHV     | 4             | 3800             | 2000            | 110       |              |
| SP 5            | 1924 – 1933 | 6            | 3920        | 70 (2500)               | 80 x 130         | OHC     | 4             | 3660             | 2150            | 100       | 20           |
| SP 6            | 1934 – 1935 | 6            | 3920        | 85 (3200)               | 80 x 130         | OHC     | 4             | 3660             | 2150            | 110       | 22           |
| SP 7            | 1927 – 1929 | 6            | 7070        | 120 (2800)              | 100 x 150        | OHC     | 4             | 3660             | 2200            | 125       | 24           |
| SP 8            | 1930 – 1936 | 8            | 5923        | 125 (3000)              | 85 x 132         | OHC     | 4             | 3760             | 2500            | 120       | 25           |
| SP 9            | 1937 – 1938 | 8            | 5923        | 125 (3000)              | 85 x 132         | OHC     | 4             | 3760             | 2500            | 130       | 25           |
| G 35, G 36, G 8 | 1935 – 1938 | 8            | 4587        | 110 (3500)              | 78 x 120         | SV      | 4             | 3500             | 2400            | 130       | 22           |
| C 12 (Prototyp) | 1938        | V 12         | 4036        | 110 (3500)              | 97 x 95          | SV      | 4             | 3520             | 2500            | 125       | 25           |
| MF 6 (Citroën)  | 1934 – 1936 | 6            | 2650        | 56 (3200)               | 75 x 100         | SV      | 3             | 3150             | 1530            | 100       | 15           |
| Gräf-Ford V 8   | 1936 – 1937 | V 8          | 3620        | 90 (3800)               | 78 x 96          | SV      | 3             | 2850<br>od. 3150 | 1400            | 130       | 18           |

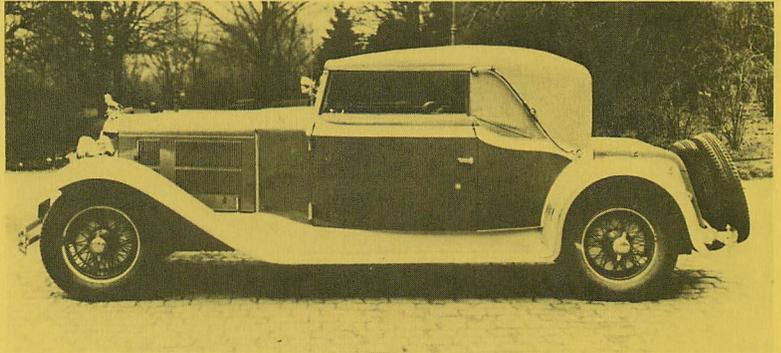
schen Firma, weshalb der große Gräf & Stift mehrfach abgewandelt und überarbeitet wurde. Dazu kam außerdem ein etwas kleinerer 6 Liter-Typ S 3. Aber selbst dieser kostete 1927 als Limousine in Deutschland noch stolze 28000 Reichsmark, kaum weniger also wie ein Maybach 7 Liter und gleich viel wie ein 24/100/140 PS Mercedes-Kompressorwagen.

Im Hinblick auf die veränderte politische und wirtschaftliche Lage brachte Gräf & Stift 1920 auch einen Zweiliter-Mittelklassewagen heraus, dem aber ein durchschlagender Erfolg versagt blieb. So verlegte man sich eben doch wieder auf große, repräsentative Luxusautomobile. Es gab bei Gräf & Stift verschiedene sehr ansehnliche Sechszylinder-Modelle, vor allem

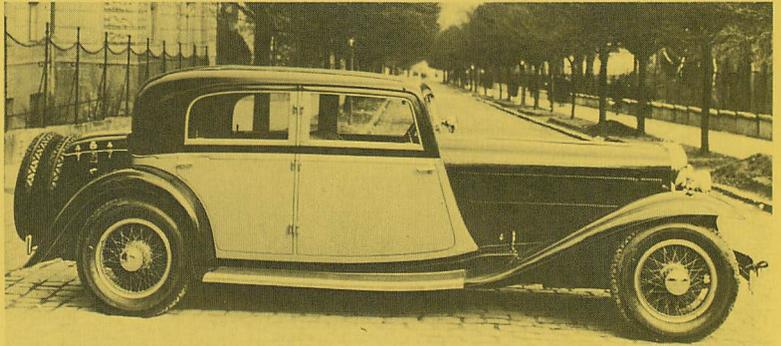
aber ab 1930 den Typ SP 8, einen 6 Liter-Achtzylinder, der zu den Spitzenerzeugnissen des damaligen Automobilbaus gehörte. Daneben lieferte die Firma von 1935 bis 1938 einen etwas weniger aufwendigen 4,6 Liter-Achtzylinder, und andererseits wurde sogar ein Zwölfzylinder entwickelt, der allerdings nie zum regulären Verkauf kam.

Die Herstellung von Personenwagen eigener Konstruktion war mittlerweile für den Wiener Familienbetrieb kein lohnendes Geschäft mehr. Man versuchte es noch mit einer Montagefertigung, zunächst in Zusammenarbeit mit Citroën, dann mit den Kölner Ford-Werken. Da auch auf diese Weise die nötigen Stückzahlen nicht erreicht wurden, gab Gräf & Stift im Jahr 1938 den Bau von Personenwagen auf und widmete sich nur noch der Produktion von Nutzfahrzeugen. Nachdem kurz vor und während des zweiten Weltkriegs die Firmengründer gestorben waren, übernahmen Generaldirektor Josef Gräf und Kommerzialrat Rudolf Gräf die Leitung. Letzterer war es auch, der den 1971 erfolgten Zusammenschluß seiner Firma mit der ÖAF (früher Austro-Fiat) betrieben hatte. Die ÖAF – Gräf & Stift AG. arbeitet eng mit der MAN zusammen, wobei in diesem Firmenverband ÖAF die Lastwagen, Gräf & Stift die Omnibusse baut.

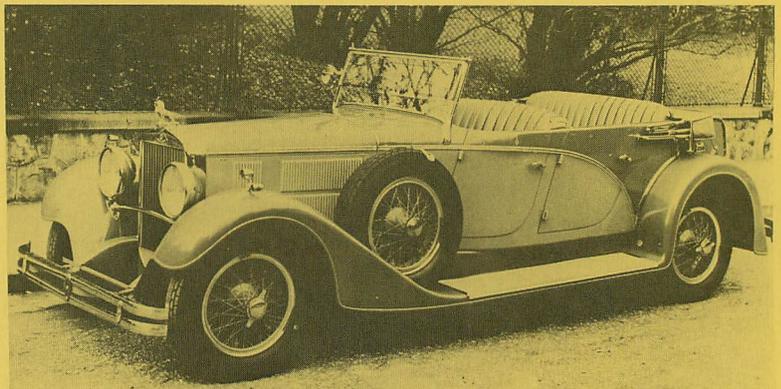
Gräf & Stift Typ SP 5  
Sport-Cabriolet  
1931



Gräf & Stift Typ SP 8  
Limousine 4 Türen  
1933

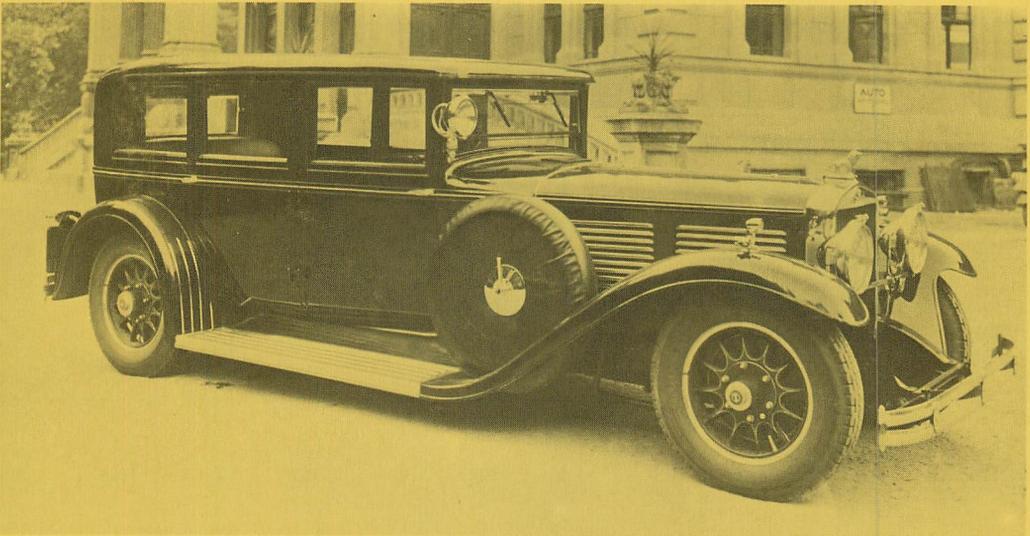


Gräf & Stift Typ SP 8  
Sport-Phaeton 4 Türen  
1935

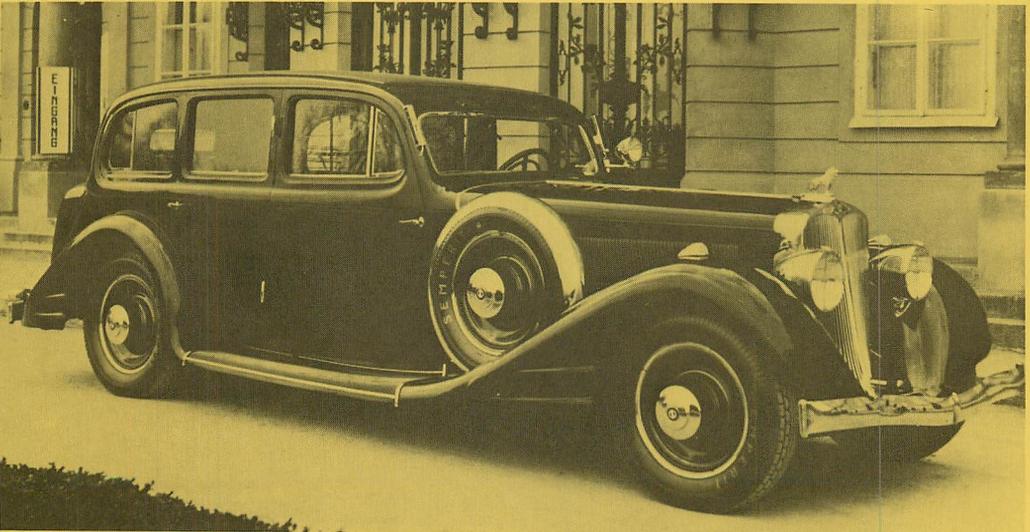


## Produktion

|                               |             |                                |
|-------------------------------|-------------|--------------------------------|
| Gräf & Stift VK 1, VK 2       | 1920 – 1930 | schätzungsweise etwa 800 Wagen |
| Gräf & Stift SR 2, SR 3, SR 4 | 1921 – 1928 | schätzungsweise etwa 200 Wagen |
| Gräf & Stift S 3              | 1925 – 1931 | schätzungsweise etwa 250 Wagen |
| Gräf & Stift SP 5, SP 6       | 1924 – 1935 | schätzungsweise etwa 500 Wagen |
| Gräf & Stift SP 7             | 1927 – 1929 | schätzungsweise etwa 50 Wagen  |
| SP 8, SP 9                    | 1930 – 1938 | schätzungsweise etwa 400 Wagen |
| G 35, G 36, G 8               | 1935 – 1938 | schätzungsweise etwa 150 Wagen |
| Gräf & Stift MF 6             | 1934 – 1936 | schätzungsweise etwa 150 Wagen |
| Gräf-Ford V8                  | 1936 – 1937 | schätzungsweise etwa 150 Wagen |



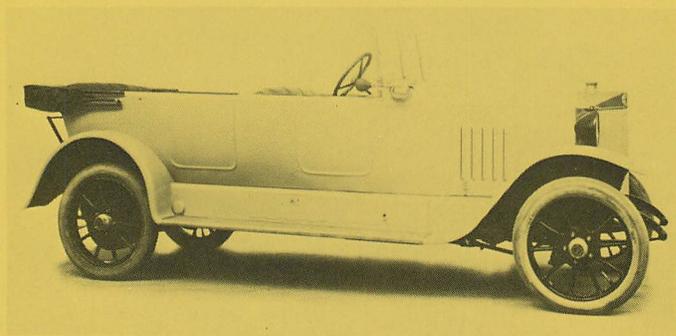
Gräf & Stift Typ SP 8 Pullman-Limousine 1931



Gräf & Stift Typ SP 8 Pullman-Limousine 1936

# Steyr

Die Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr, 1869 aus einer 5 Jahre zuvor gegründeten Waffenschmiede hervorgegangen und während des ersten Weltkriegs zu einem 14 000 Mann-Großbetrieb angewachsen, begann 1920 mit der Automobilfabrikation. Zu deren Vorbereitung war bereits im September 1917 der Dr. techn. h. c. Ing. Hans Ledwinka von der Nesselsdorfer Wagenbaufabrik (später Tatra) als Chefkonstrukteur nach Steyr geholt worden. Er plante einen robusten 3,3 Liter Sechszylinder-Wagen, der 1920 als Steyr Typ II auf den Markt kam und damals meistens als »Waffen-Auto« bezeichnet wurde. Auf der Basis dieser soliden Konstruktion mit konventionellem Fahrgestell und sehr schönem OHC-Motor entstanden, nachdem Ledwinka schon 1921 nach Nesselsdorf zurückgegangen war, die weiteren Steyr-Typen IV, V, VI, VII und XVI, die einen Zeitraum bis zum Jahre 1929 überdeckten. Nach dem Typ II erschien bald der leichtere Typ IV mit 1,8 Liter Vierzylinder-Motor, der aber nur mäßigen Zuspruch fand. Von 1922 bis 1928 baute man bei Steyr nebenher die verschiedensten Renn- und Rennsportwagen, wobei vor allem die Ausführungen Targa Florio und Klausen eine gewisse Berühmtheit erlangten. Diese schnellen Kraftpakete besaßen

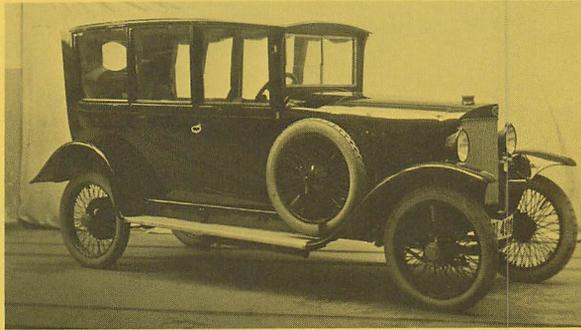


Steyr Typ II  
Tourenwagen  
1920 – 1924

## Produktion

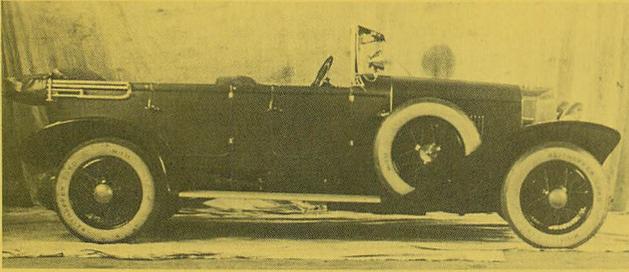
|              |        |           | 1920     | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|--------------|--------|-----------|----------|------|------|------|------|------|------|------|
|              |        |           | bis 1922 |      |      |      |      |      |      |      |
| II           | 6 Zyl. | 12/40 PS  | 1289     | 513  | 348  |      |      |      |      |      |
| IV           | 4 Zyl. | 7/23 PS   | 350      | 445  | 154  | 1    |      |      | 9    |      |
| VI Klausen   | 6 Zyl. | 19/145 PS | 18       | 32   | 1    |      |      |      |      |      |
| VI Sport     | 6 Zyl. | 15/90 PS  | 17       | 18   | 20   | 16   | 14   |      |      |      |
| V            | 6 Zyl. | 12/40 PS  |          |      | 917  | 933  |      |      |      |      |
| VII          | 6 Zyl. | 12/50 PS  |          |      |      | 1309 | 499  | 246  | 94   | 2    |
| XII          | 6 Zyl. | 6/30 PS   |          |      |      |      | 1678 | 3568 | 4018 | 1860 |
| XVI          | 6 Zyl. | 15/70 PS  |          |      |      |      |      |      | 172  | 228  |
| XX           | 6 Zyl. | 8/40 PS   |          |      |      |      |      |      | 7    | 2893 |
| Austria      | 8 Zyl. | 100 PS    |          |      |      |      |      |      |      | 3    |
| 30           | 6 Zyl. | 8/40 PS   |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 45 Taxameter | 6 Zyl. | 8/40 PS   |          |      |      |      |      |      |      |      |
| Steyr-Opel   | 4 Zyl. | 4,5/22 PS |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 130 = 30 E   | 6 Zyl. | 8/38 PS   |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 230 = 30 S   | 6 Zyl. | 8/45 PS   |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 330 = 30 SL  | 6 Zyl. | 8/45 PS   |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 430          | 6 Zyl. | 8/45 PS   |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 100          | 4 Zyl. | 32 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 120          | 6 Zyl. | 50 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 530          | 6 Zyl. | 55 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 125          | 6 Zyl. | 50 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 200          | 4 Zyl. | 35 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 50 + 55      | 4 Zyl. | 22 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 220          | 6 Zyl. | 55 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
| 630          | 6 Zyl. | 55 PS     |          |      |      |      |      |      |      |      |
|              |        |           | 1674     | 1008 | 1440 | 2259 | 2191 | 3814 | 4300 | 4986 |

zunächst den aufgepulverten 3,3 Liter Sechszylinder-Motor, dessen Hubraum dann aber bald je nach Bedarf auf 4 bis 4,4 und 5 Liter aufgestockt wurde. Da gab es allerdings keine Serien, kaum ein Wagen sah wie der andere aus, und ab etwa 1924 experimentierte man schon mit Pendel-Hinterachsen in Verbindung sowohl mit Ausleger- und Underslung-Halbfedern als auch mit Querfeder. Ihre Lorbeeren holten sich die Autos vor allem bei Bergrennen, was den Ruf der Marke Steyr, besonders sportliche Bergsteiger zu bauen, begründet haben mag. Anfang 1926 wurde die Waffenfabrik in Steyr-Werke AG. umbenannt. Als deren Vorstandsmitglied und Chefkonstrukteur nahm am Jahresbeginn 1929 Dr. techn. h. c. Ing. Ferdinand Porsche seine Tätigkeit auf. Er begann sofort – typisch Porsche – mit der Planung eines Achtzylinder-Luxuswagens, der als Steyr Austria auf dem Pariser Salon im Oktober 1929 vorgestellt wurde. Zur gleichen Zeit freilich vereinbarten die Steyr-Werke eine Interessengemeinschaft mit Austro-Daimler, die 1934 zur Fusion in Form der Steyr-Daimler-Puch AG. führte. Da aber Austro-Daimler bereits auf die Produktion schwerer Personenwagen festgelegt war, verzichtete Steyr auf den Typ Austria, woraufhin Porsche im April 1930 wieder seinen Hut nahm und zurück nach Stuttgart ging. Dort machte er sich nun selbständig. Die Steyr-Werke aber blieben von beträchtlichen Verlusten verschont, die der Achtzylinder in den kommenden Krisenjahre unausweichlich verursacht hätte.

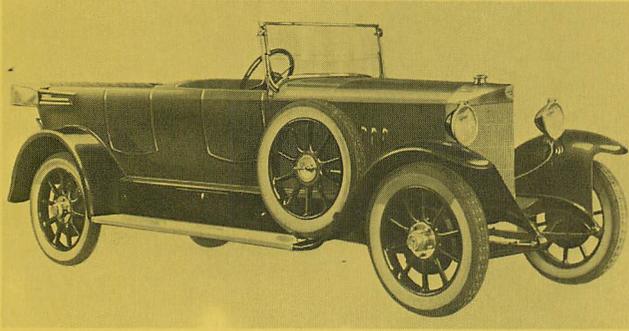


Steyr Typ IV  
Limousine  
1922 – 1924

| 1930 | 1931  | 1932  | 1933 | 1934  | 1935  | 1936  | 1937  | 1938  | 1939  | 1940  | 1941 |        |
|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|--------|
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 2 150  |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 950    |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 60     |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 85     |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 1 850  |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 2 150  |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 11 124 |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 400    |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 2 900  |
|      |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 3      |
| 4    | 2 196 |       |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 2 200  |
| 8    | 492   | 155   | 11   |       |       |       |       |       |       |       |      | 666    |
|      |       | 496   |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 496    |
|      |       | 343   |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 343    |
|      |       | 620   |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 620    |
|      |       | 27    |      |       |       |       |       |       |       |       |      | 55     |
|      |       |       | 28   |       |       |       |       |       |       |       |      | 1 250  |
|      |       |       | 675  | 400   | 175   |       |       |       |       |       |      | 1 250  |
|      |       |       |      | 1204  | 983   | 663   |       |       |       |       |      | 2 850  |
|      |       |       |      | 2     | 831   | 367   |       |       |       |       |      | 1 200  |
|      |       |       |      |       | 81    | 375   |       |       |       |       |      | 456    |
|      |       |       |      |       |       | 125   |       |       |       |       |      | 200    |
|      |       |       |      |       |       | 15    | 75    |       |       |       |      | 5 040  |
|      |       |       |      |       |       |       | 15    | 1945  | 1554  | 1259  | 267  | 5 040  |
|      |       |       |      |       |       |       | 3410  | 1790  | 2793  | 3449  | 1558 | 13 000 |
|      |       |       |      |       |       |       |       | 756   | 1815  | 1822  | 757  | 5 900  |
|      |       |       |      |       |       |       |       | 163   | 234   | 103   |      | 500    |
| 12   | 2 688 | 1 641 | 714  | 1 606 | 2 070 | 4 955 | 4 729 | 6 396 | 6 633 | 2 582 | 750  | 56 448 |

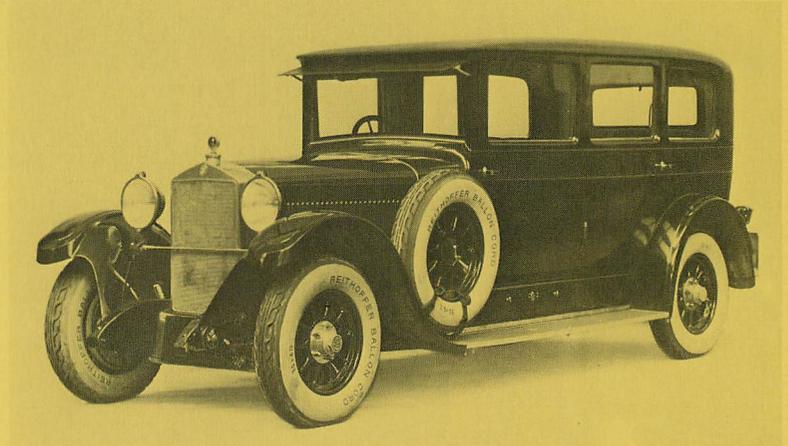


Steyr Typ VI Sport Tourenwagen 1928

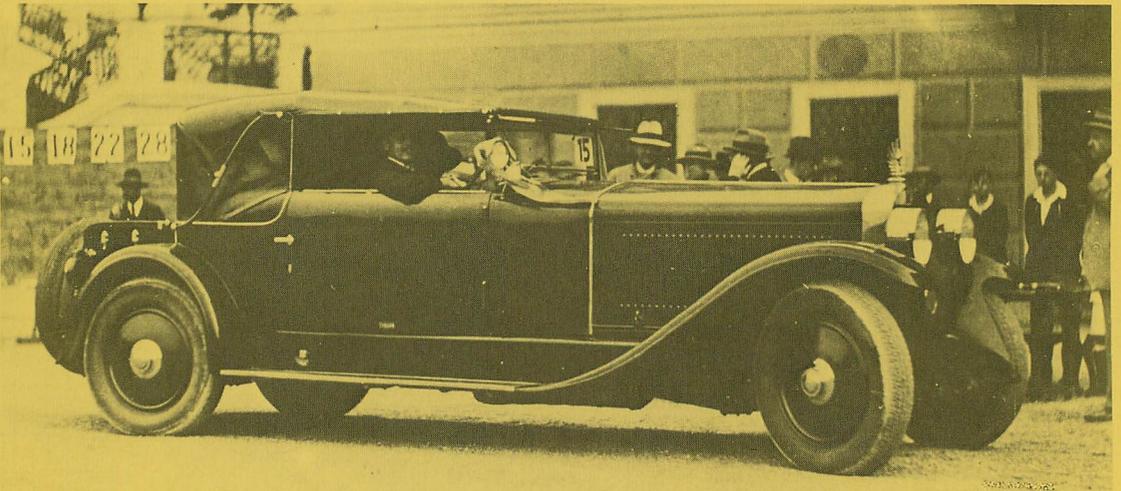


Steyr Typ VII Tourenwagen 1925 – 1929

Steyr Typ XVI  
Pullman-Limousine  
1928 – 1929



Steyr Typ Austria  
Sport-Cabriolet  
Karosserie Keibl  
1929

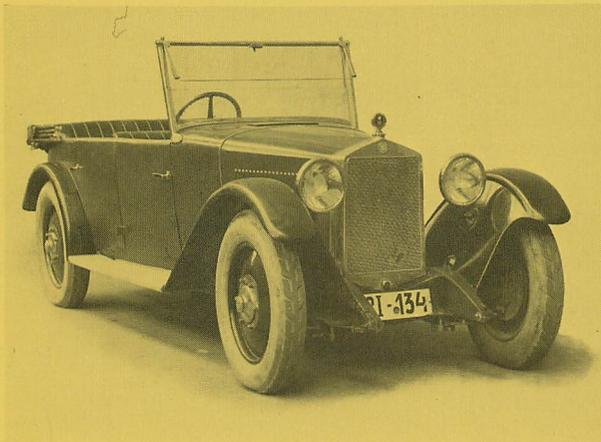


|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|   | <b>Steyr Typ II</b><br><b>12/40 PS</b><br><b>1920 – 1924</b>   | <b>Steyr Typ IV</b><br><b>7/23 PS</b><br><b>1922 – 1924</b>   | <b>Steyr Typ V</b><br><b>12/40 PS</b><br><b>1924 – 1925</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit                         | 6<br>80 x 110 mm<br>3325 ccm<br>40 PS bei 2400 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Hinterräder<br>3475 mm<br>1350 mm<br>Tourenwagen 1300 kg<br>100 km/h   | 4<br>76 x 100 mm<br>1814 ccm<br>23 PS bei 2400 U/min<br>Stehend (SV)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Hinterräder<br>2900 mm<br>1100 mm<br>Tourenwagen 820 kg<br>80 km/h   | 6<br>80 x 110 mm<br>3325 ccm<br>40 PS bei 2400 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Hinterräder<br>3475 mm<br>1425 mm<br>Tourenwagen 1300 kg<br>110 km/h                        |
|   | <b>Steyr Typ 60 (1922 – 1924)</b><br><b>Steyr Typ VI (1924 – 1926)</b><br><b>12/60 PS</b>  | <b>Steyr VI Sport</b><br><b>15/80 PS</b><br><b>1928</b>   | <b>Steyr VI Sport</b><br><b>17/100 PS</b><br><b>1928</b>  |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit                         | 6<br>80 x 110 mm<br>3325 ccm<br>60 PS bei 2600 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>4 Räder<br>3325 mm<br>1350/1350 mm<br>Fahrgestell 1100 kg<br>120 km/h  | 6<br>88 x 110 mm<br>4014 ccm<br>80 PS bei 2400 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>4 Räder<br>3325 mm<br>1424/1365 mm<br>Fahrgestell 1150 kg<br>130 km/h   | 6<br>88 x 120 mm<br>4400 ccm<br>100 PS bei 2400 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>4 Räder<br>3325 mm<br>1424/1365 mm<br>Fahrgestell 1150 kg<br>135 km/h                      |
|   | <b>Steyr Typ VII</b><br><b>12/50 PS</b><br><b>1925 – 1929</b>  | <b>Steyr Typ XVI</b><br><b>15/70 PS</b><br><b>1928 – 1929</b>   | <b>Steyr Typ Austria</b><br><b>21/100 PS</b><br><b>1929</b>   |
| Zylinderzahl<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Ventile<br>Getriebe<br>Schaltung<br>Lenkung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Wagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit | 6<br>80 x 110 mm<br>3325 ccm<br>50 PS bei 2500 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch, 4 Räder<br>3475 mm<br>1475/1475 mm<br>820 x 120, 835 x 135 oder<br>Ballon 860 x 160<br>Tourenwagen 1650 kg<br>100 km/h | 6<br>88 x 110 mm<br>4014 ccm<br>70 PS bei 3000 U/min<br>Hängend (OHC)<br>4 Gang<br>Mitte<br>Rechts<br>Mechanisch/Saugluft, 4 Räder<br>3464 mm<br>1448/1448 mm<br>4685 x 1780 x 1920 mm<br>32 x 6,20 Ballon<br>Tourenwagen 1900 kg<br>110 km/h | 8<br>86 x 114 mm<br>5295 ccm<br>100 PS<br>Hängend (OHV)<br>3 Gang + Schnellgang<br>Mitte<br>Links<br>Hydraulisch, 4 Räder<br>3720 mm<br>1450/1500 mm<br>5033 x 1765 x 1700 mm<br>32 x 6,20 Ballon |
| <b>Preise</b><br>Tourenwagen 6 Sitze<br>Limousine 6 Sitze   | RM 9300,-<br>RM 10 670,-   | RM 12 800,-<br>RM 13 750,-  |   |

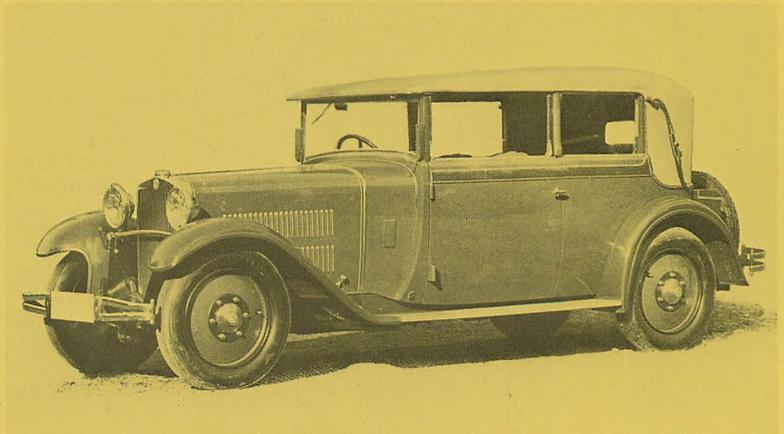
## **Steyr Typ XII (1926–1929) Steyr Typ XX (1929)**

Die zweite Generation der Steyr-Automobile hatte mit dem Typ XII begonnen. Ein Musterwagen wurde auf der Londoner Olympia Show im Oktober 1925 vorgestellt. Die internationale Fachwelt schenkte ihm größte Aufmerksamkeit, sie sprach von der wichtigsten Neuheit des Modelljahres 1926. Der Steyr XII war ein relativ kleiner und entsprechend preisgünstiger Wagen, technisch insofern interessant, weil er durch seine für damalige Begriffe außergewöhnlich niedrige Bauart sowie vor allem durch die Pendel-Hinterachse über bemerkenswert gute Fahreigenschaften verfügte. (Zu der logischen Konsequenz, dem Wagen auch einzelgefederte Vorderräder mitzugeben, hatte man sich allerdings noch nicht durchgerungen.) Die Preiswürdigkeit des Steyr XII wurde durch eine neu angelegte Bandfertigung ermöglicht. So verkaufte sich der Zwölfer-Steyr, wie ihn die Österreicher nannten, ganz ausgezeichnet. Seine Konstruktion stammte von Ing. Anton Honsig (1893–1957), dessen Namen völlig unbekannt blieb und der auch in der offiziellen Chronik der Steyr-Werke keine Erwähnung findet.

Im Herbst 1928 erschien der Typ XX, seine Serie lief im Frühjahr 1929 an. Technisch entsprach er dem Zwölfer, war aber größer ausgelegt und besaß einen auf 2 Liter Hubraum gebrachten Motor. Auf dem deutschen Markt wurde er hauptsächlich als Ganzstahl-Limousine (Ambi-Budd) mit 4 Türen sowie als Cabriolet (Gläser) mit 2 oder 4 Fenstern angeboten. Der Typ XX verkaufte sich miserabel, was allerdings auch an der nachlassenden Konjunktur gelegen haben mag. Jedenfalls hatte sich im Herbst 1929 ein so großer Vorrat von Wagen des Typs XX angesammelt, daß man die Automobilfabrikation ein Jahr lang unterbrach.



**Steyr Typ XII**  
Tourenwagen 4 Türen  
1926 – 1929

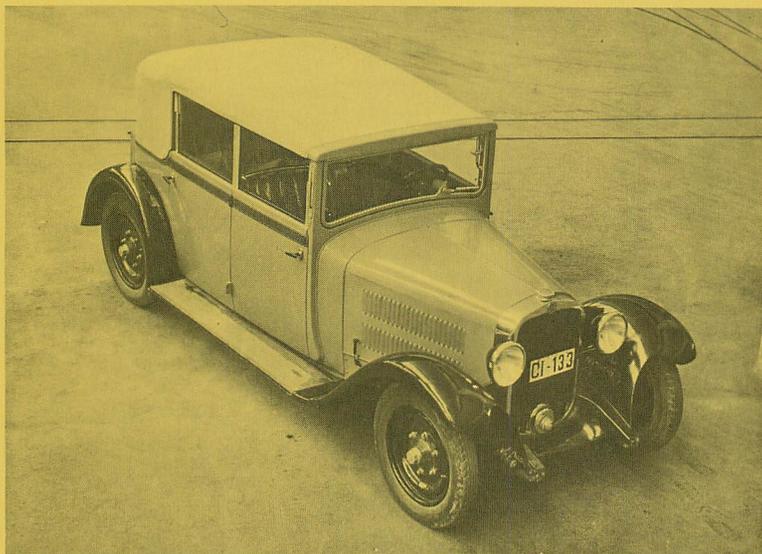


**Steyr Typ XX**  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Gläser  
1929

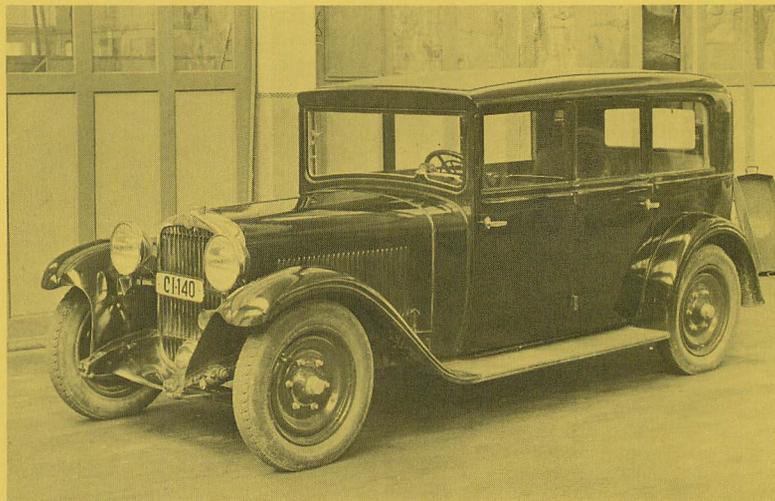
|                         | <b>Steyr Typ XII</b><br>6/30 PS<br>1926 – 1929                  | <b>Steyr Typ XX</b><br>8/40 PS<br>1929                          |
|-------------------------|---|---|
| <b>Motor</b>            |   |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 61,5 x 88 mm  | 65 x 104 mm   |
| Hubraum                 | 1568 (Steuer 1560) ccm  | 2070 (Steuer 2056) ccm  |
| Leistung                | 30 PS bei 3500 U/min  | 40 PS bei 3600 U/min  |
| Drehmoment              |   | 11,5 mkg bei 1500 U/min   |
| Verdichtung             | 1 : 5 bis 5,3   | 1 : 5   |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser<br>Zenith oder Pallas SAD II               | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas SA 2                             |
| Ventile                 | Hängend<br>Oberliegende Nockenwelle                             | Hängend<br>Oberliegende Nockenwelle                             |
| Kurbelwellenlager       | Antrieb durch Duplex-Rollenkette<br>3                           | Antrieb durch Duplex-Rollenkette<br>3                           |
| Kühlung                 | Pumpe, 18 Liter Wasser  | Pumpe (Wasser)  |
| Schmierung              | Druckumlauf, 7 Liter Öl   | Druckumlauf (Öl)  |
| Zündung                 | Magnetzündler   | Magnetzündler   |
| Batterie                | 12 V 40 Ah  | 12 V 40 oder 60 Ah  |
| Lichtmaschine           | 90 W  | 90 W  |
| Anlasser                | 0,6 PS  | 0,6 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b> |   |   |
| Kupplung                | Antrieb auf Hinterräder<br>Mehrscheibenkupplung im Ölbad        | Antrieb auf Hinterräder<br>Einscheibenkupplung im Ölbad         |
| Schaltung               | Schalthebel Wagenmitte  | Schalthebel Wagenmitte  |
| Getriebe                | 4 Gang Steyr  | 4 Gang Steyr  |
| Synchronisierung        | Ohne  | Ohne  |
| Übersetzungen           | I. 5,35<br>II. 2,70<br>III. 1,65<br>IV. 1,00                    | I. 5,35<br>II. 2,70<br>III. 1,65<br>IV. 1,00                    |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,80 (auch 5,50 oder 6,30)                                      | 5,80  |
| <b>Fahrwerk</b>         |   |   |
| Vorderradaufhängung     | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen<br>Starr, Unterslung-Halbfedern | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen<br>Starr, Unterslung-Halbfedern |
| Hinterradaufhängung     | Pendelachse, Längslenker<br>1 Querfeder hinter Hinterachse      | Pendelachse, Längslenker<br>1 Querfeder hinter Hinterachse      |
| Lenkung                 | Doppelschraubenlenkung<br>rechts oder (ab 1928) links           | Doppelschraubenlenkung<br>rechts oder links                     |
| Fußbremse               | Mechanisch, 4 Räder   | Mechanisch, 4 Räder   |
| Handbremse              | Mechanisch, Hinterräder   | Mechanisch, Hinterräder   |
| Schmierung              | Nippel  | Nippel  |
| <b>Allgemeine Daten</b> |   |   |
| Radstand                | 3000 mm   | 3150 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1280/1280 mm  | 1280/1280 mm  |
| Gesamtmaße              | 4220 x 1550 x 1600 bis 1740 mm                                  | 4770 x 1600 x 1700 bis 1780 mm                                  |
| Räder                   | Scheiben  | Scheiben  |
| Reifen                  | 775 x 145 Niederdruck   | 775 x 145, 14 x 50 oder 5,50 x 20                               |
| Wendekreis              |   |   |
| Fahrgestellgewicht      | 760 kg  | 920 kg  |
| Wagengewicht            | Tourenwagen 1100 kg<br>Limousine 1250 kg                        | Limousine 1450 kg   |
| Zuläss. Belastung       | 400 kg  |   |
| Höchstgeschwindigkeit   | 85 km/h   | 90 km/h   |
| Verbrauch/100 km        | 13 Liter  | 14 Liter  |
| Kraftstofftank          | 50 Liter (im Motorraum)   | 50 Liter (im Motorraum)   |
| <b>Preise</b>           |   |   |
|                         | Tourenwagen 4 Türen RM 5600,-                                   | Tourenwagen 4 Türen RM 7900,-                                   |
|                         | Limousine 4 Türen RM 6600,-                                     | Limousine 4 Türen RM 8400,-                                     |
|                         | Cabriolet 2 Fenster RM 7700,-                                   | Cabriolet 2 Fenster RM 9500,-                                   |

## Steyr Typ 30 (1930–1933)

Nachdem der Achtzylinder Steyr Austria aus dem Programm gestrichen war, widmete sich Dr. Ferdinand Porsche während der restlichen Monate seines kurzen Gastspiels bei Steyr dem Nachfolger des schwer verkäuflichen Typs XX. Er veränderte ihn so gründlich und vorteilhaft, daß mit dem Typ 30 ein weitgehend neues Modell entstand. Der Typ 30 (zunächst traditionsgemäß Typ XXX genannt) wurde – Dr. Porsche hatte inzwischen Steyr schon wieder verlassen – auf dem Pariser Salon im Oktober 1930 vorgestellt und seine Produktion begann kurz vor Ablauf des gleichen Jahres. Gegenüber dem Vorgänger besaß der Typ 30 einen zwar genau gleich großen, aber völlig anderen Motor (Leichtmetallblock mit Laubbüchsen, kürzerer Hub, seitliche Nockenwelle, 8 Kurbelwellenlager), eine im Prinzip gleiche, aber leichtere Konstruktion der bisher recht schwergewichtigen Pendel-Hinterachse, eine Kreuzversteifung für den aber trotzdem noch zu wenig starren Rahmen. Der Wagen wurde bei gleichem Platzangebot kürzer und leichter, doch auch einen Porsche schien die starre Vorderachse nicht zu stören. Insgesamt war der Typ 30 ein gutes und solides Auto, dem Vorgänger technisch ohne Zweifel überlegen, aber verkaufsmäßig auch nur ein recht mittelmäßiger Erfolg. Allerdings muß auch da die schwierige Wirtschaftslage jener Jahre mit in Betracht gezogen werden.



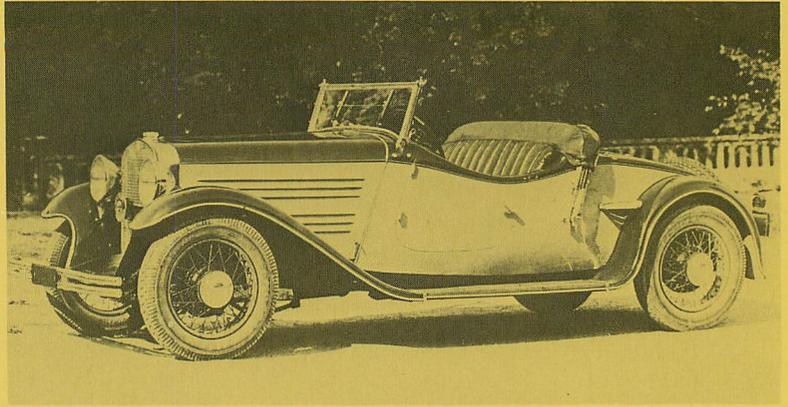
Steyr Typ 30  
Standard-Cabriolet 4 Türen  
1930 – 1932



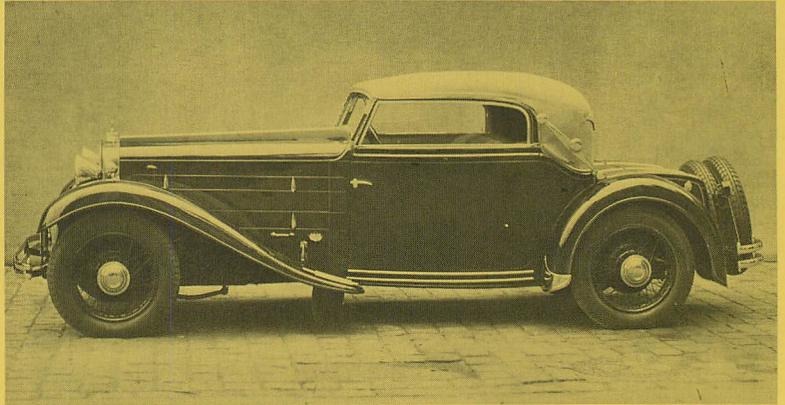
Steyr Typ 30  
Standard-Limousine 6 Fenster  
1930 – 1932

|                         | Steyr Typ 30 (Typ XXX)<br>8/40 PS (Typ 130)<br>1930 – 1932                           | Steyr Typ 30 S<br>8/45 PS (Typ 230)<br>1932                                  | Steyr Typ 30 SL<br>8/45 PS (Typ 330)<br>1932 – 1933 |
|-------------------------|--|--|---|
| <b>Motor</b>            |  |  |   |
| Zylinderzahl            |  | 6 (Reihe)  |   |
| Bohrung x Hub           |  | 70 x 90 mm   |   |
| Hubraum                 |  | 2078 (Steuer 2063) ccm   |   |
| Leistung                | 40 PS bei 3600 U/min   |  | 45 PS bei 3600 U/min                                |
| Verdichtung             | 1 : 5,75   |  | 1 : 5,75  |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas SAD II  |  | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas SA III               |
| Ventile                 |  | Hängend  |   |
| Kurbelwellenlager       |  | Seitliche Nockenwelle<br>Antrieb durch Stirnräder<br>8                       |   |
| Kühlung                 |  | Auswechselbare Laufbüchsen   |   |
| Schmierung              |  | Pumpe, 10 Liter Wasser   |   |
| Zündung                 |  | Druckumlauf, 6 Liter Öl  |   |
| Batterie                |  | Batterie   |   |
| Lichtmaschine           |  | 12 V 60 Ah   |   |
| Anlasser                |  | 90 W   |   |
|                         |  | 0,6 PS   |   |
| <b>Kraftübertragung</b> |  | Antrieb auf Hinterräder  |   |
| Kupplung                |  | Zweischeiben-Ölbad-Kupplung  |   |
| Schaltung               |  | Schalthebel Wagenmitte   |   |
| Getriebe                | 3 Gang Steyr   |  | 4 Gang Steyr, Lizenz ZF-Aphon                       |
| Synchronisierung        | Ohne   |  |   |
| Übersetzungen           | I. 3,25<br>II. 1,83<br>III. 1,00   |  | I. 3,87<br>II. 1,85<br>III. 1,00<br>IV. 0,75        |
| Antriebs-Übersetzung    | 5,30 oder 5,70   | 6,30   | 5,30  |
| <b>Fahrwerk</b>         |  | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen mit Kreuztraverse                            |   |
| Vorderradaufhängung     |  | Starr, Unterslung-Halbfedern   |   |
| Hinterradaufhängung     |  | Pendelachse, Längslenker   |   |
| Lenkung                 |  | 1 Quersfeder hinter Hinterachse  |   |
| Fußbremse               |  | Schraube, links  |   |
| Handbremse              |  | Hydraulisch, 4 Räder   |   |
| Schmierung              |  | Mechanisch, Hinterräder  |   |
|                         |  | Nippel   |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |  |   |
| Radstand                | 2980 mm  | 2980 mm  | 3260 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1380/1380 mm   | 1380/1380 mm   | 1380/1380 mm  |
| Gesamtmaße              | 4180 x 1650 x 1670 mm  | 4500 x 1650 x 1630 mm  | 4660 x 1655 x 1730 mm                               |
| Räder                   | Scheiben   | Scheiben oder Drahtspeichen  | Scheiben  |
| Reifen                  | 5,25–18  | 5,25–18  | 5,25–18   |
| Wendekreis              | 11,5 Meter   | 11,5 Meter   | 12 Meter  |
| Fahrgestellgewicht      | 680 kg   | 730 kg   |   |
| Wagengewicht            | Cabriolet 1160 kg<br>Limousine 1190 kg   |  | Limousine 6 Sitze 1450 kg                           |
| Höchstgeschwindigkeit   | 90 km/h  | 110 km/h   | 95 km/h   |
| Verbrauch/100 km/h      | 14 Liter   | 14 Liter   | 15 Liter  |
| Kraftstofftank          | 45 Liter (im Motorraum)  | 45 Liter (im Motorraum)  | 45 Liter (im Motorraum)                             |
| <b>Preise</b>           | Standard-Cabriolet 4 Türen<br>RM 5750,-<br>Standard Limousine 6 Fenster<br>RM 5750,- | Luxus-Cabriolet 4 Sitze<br>RM 8850,-<br>Sport-Cabriolet 2 Sitze<br>RM 8850,- | Limousine 6 Sitze<br>RM 8850,-                      |

Steyr Typ 30 S  
Roadster 2 (2) Sitze  
Karosserie Austro-Daimler  
1932



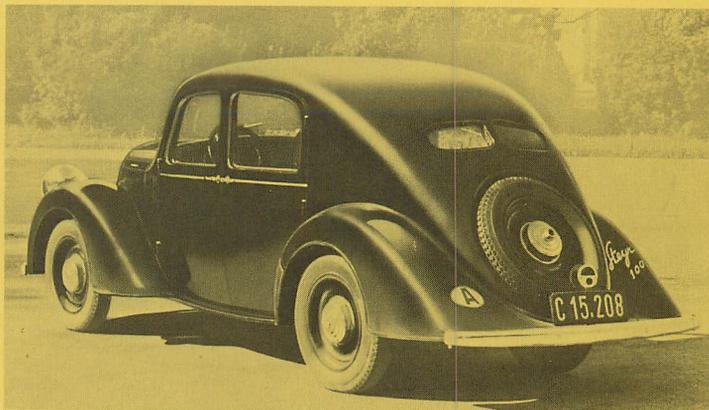
Steyr Typ 30 S  
Sport-Cabriolet 2/3 Sitze  
Karosserie Erdmann & Rossi  
1932



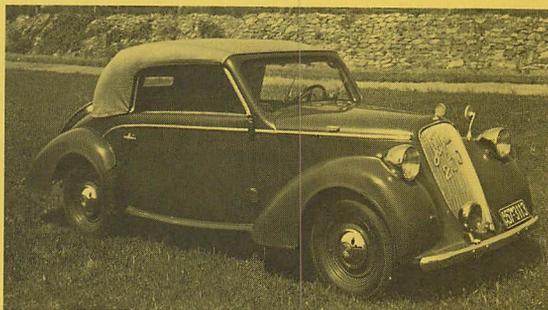
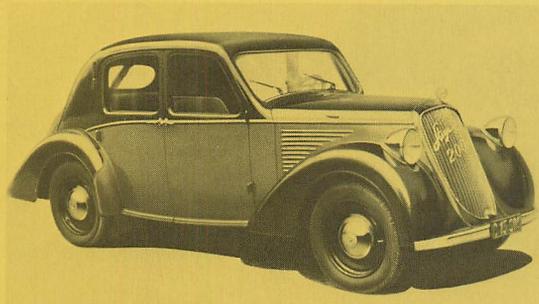
## **Steyr Typ 100 und 200 (1934–1940) Steyr Typ 120 Super, 125 und 220 (1935–1941)**

Die dritte Automobilgeneration, die Steyr endlich wieder zu rentablen Produktionszahlen verhalf, schuf Dipl.-Ing. Karl Jenschke (1899–1969), seit 1922 bei Steyr tätig und ab 1930 als Chefkonstrukteur Nachfolger von Dr. Porsche. Die Vier- und Sechszylinder-Typen dieser Reihe zeichneten sich sowohl in der Technik als auch in der Form durch eine außergewöhnliche und dennoch maßvolle Fortschrittlichkeit aus, die beim Publikum breite Anerkennung fand. Bei den Motoren behielt Jenschke das Konzept von Dr. Porsche bei, gab aber dem Vierzylinder aus Preisgründen stehende Ventile. Neu war vor allem das Fahrgestell mit einem nun endlich verwindungssteifen Plattformrahmen sowie mit Querfeder-Vorderachse und einer erneut abgewandelten Pendel-Hinterachse. Originell und in ästhetischer Hinsicht glänzend gelungen waren die Stromlinien-Karosserien, wobei die pfostenlosen Viertüren-Ganzstahl-Limousinen im Werk, die Cabriolets teils Ganzstahl im Werk und teils in Gemischtbauweise bei Gläser gebaut wurden. Sonderanfertigungen lieferten Erdmann & Rossi sowie österreichische Karosserie-Hersteller für den dortigen Markt. Die Vierzylinder erwiesen sich als robust und zuverlässig. Sportliches Temperament blieb ihnen fremd, aber sie waren zäh am Berg und erklimmen bereitwillig die 32 % steile Turracher Höhe, was damals jeder motorisierte Österreicher von seinem Auto erwartete. Wesentlich mehr Leistung boten die Sechszylinder, wobei vor allem der Typ 220 einen geradezu legendären Ruf gewann. Mit Recht zählte er in den letzten Vorkriegsjahren sowohl in Österreich als auch im Reich zu den angesehensten Wagen der gehobenen Mittelklasse. Der dem 220 vorangegangene Typ 125 (auch 125 Super genannt), war übrigens eine ausschließlich für den deutschen Markt hergestellte Sonderserie. Im Krieg gehörten die Cabriolets der Sechszylinder-Typen von Steyr für viele Stabsoffiziere bei den rückwärtigen Kommandostellen der Wehrmacht zu den begehrtesten Statussymbolen.

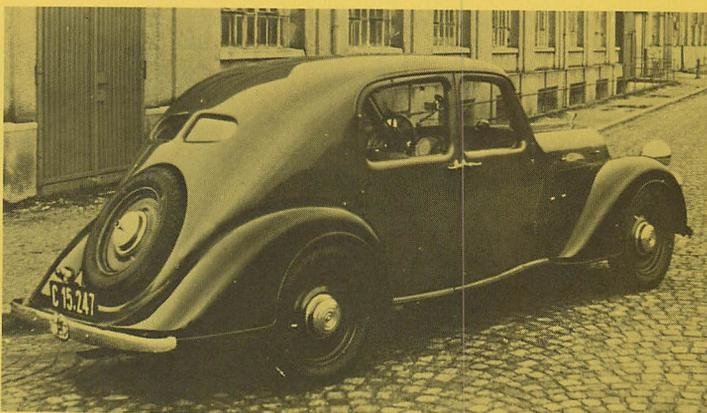
Steyr Typ 100  
Limousine 4 Türen  
1934 – 1936



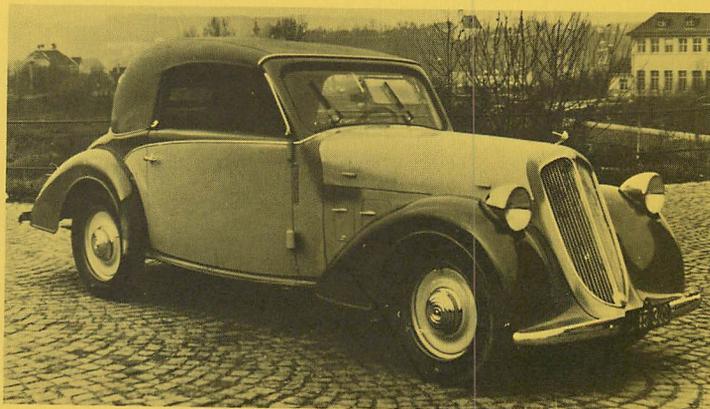
Unten links:  
Steyr Typ 200  
Limousine 4 Türen  
1936 – 1940



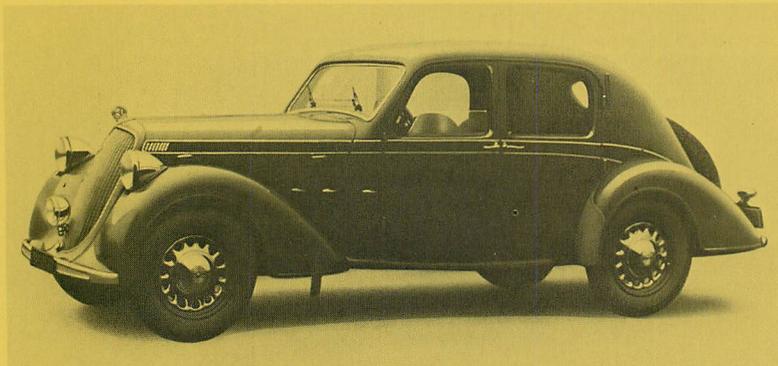
Oben rechts:  
Steyr Typ 200  
Cabriolet 2 Fenster  
1936 – 1940



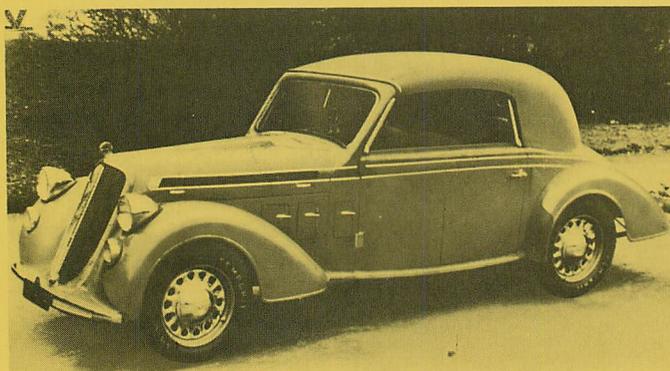
Steyr Typ 120 Super  
Limousine 4 Türen  
1935 – 1936



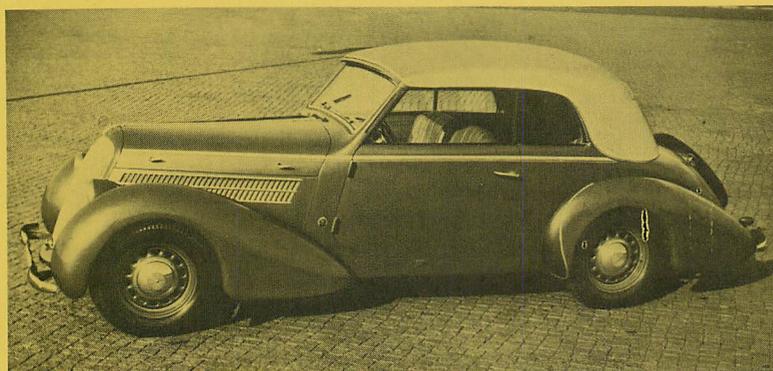
Steyr Typ 120 Super  
Cabriolet 2 Fenster  
1935 – 1936



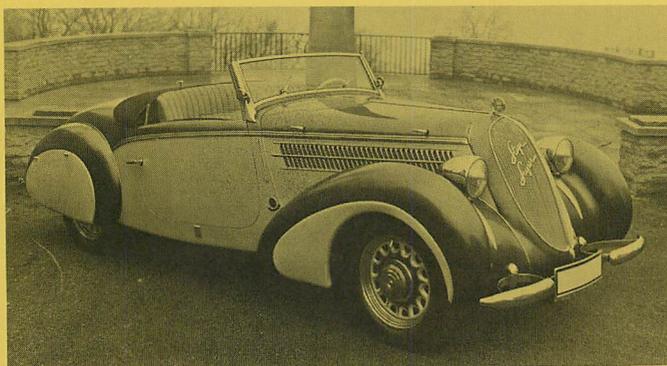
Steyr Typ 220 Limousine 4 Türen 1937 – 1941



Steyr Typ 220 Cabriolet 2 Fenster 1937 – 1941



Steyr Typ 220 Cabriolet 4 Fenster (Karosserie Gläser) 1939



Steyr Typ 125 Super Sport-Zweisitzer (Karosserie Gläser) 1936 – 1937

#### Motor

Zylinderzahl  
Bohrung x Hub  
Hubraum  
Leistung  
Verdichtung  
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager

Kühlung

Schmierung  
Batterie

Lichtmaschine  
Anlasser

#### Kraftübertragung

Kupplung  
Schaltung  
Getriebe  
Synchronisierung  
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

#### Fahrwerk

Vorderradaufhängung  
Hinterradaufhängung  
Lenkung  
Fußbremse  
Handbremse  
Schmierung

#### Allgemeine Daten

Radstand  
Spur vorn/hinten  
Gesamtmaße  
Räder  
Reifen

Wendekreis  
Wagengewicht

Zuläss. Belastung

Höchstgeschwindigkeit  
Verbrauch/100 km  
Kraftstofftank

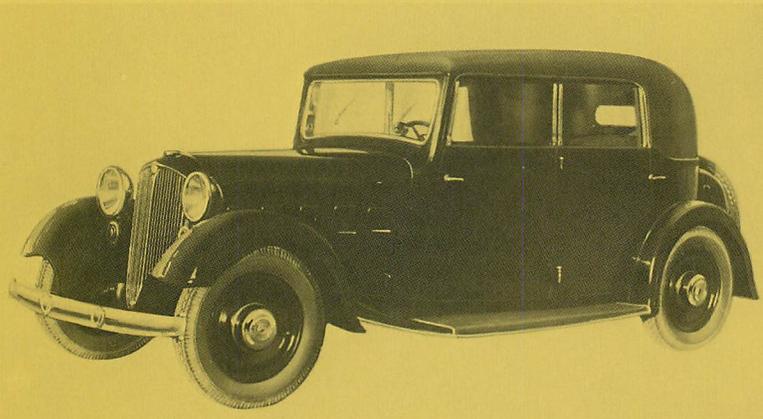
#### Preise

Limousine 4 Türen  
Cabriolet 2 Fenster  
Cabriolet 4 Fenster  
Sport-Zweisitzer offen  
Cabriolet 2/3 Sitze

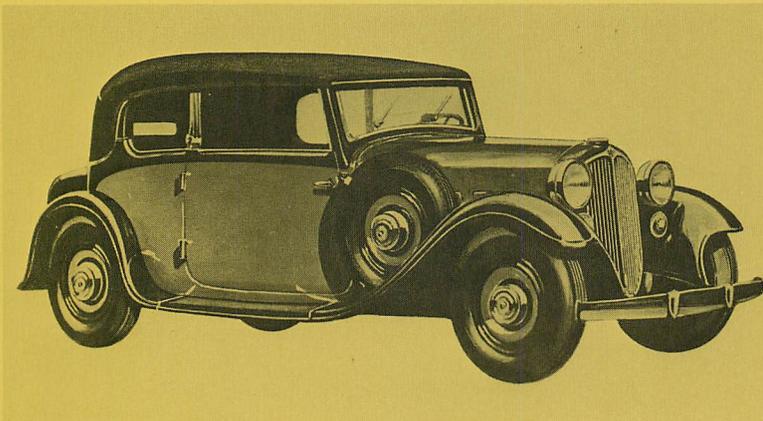
| Steyr Typ 100<br>1934 – 1936   | Steyr Typ 200<br>1936 – 1940  | Steyr Typ 120 Super<br>1935 – 1936   | Steyr Typ 125 (Super)<br>1936 – 1937   | Steyr Typ 220<br>1937 – 1941  |
|--|---|--|--|---|
| <p>4 (Reihe)<br/>70 x 90 mm<br/>1385 ccm<br/>32 PS bei 3600 U/min<br/>1:5,75<br/>1 Flachstromvergaser<br/>Pallas Intensiv A 1</p>  | <p>4 (Reihe)<br/>72,8 x 90 mm<br/>1498 ccm<br/>35 PS bei 3600 U/min<br/>1:6,15<br/>1 Flachstromvergaser<br/>Solex 30 BFRH</p>   | <p>6 (Reihe)<br/>68,5 x 90 mm<br/>1990 ccm<br/>50 PS bei 3800 U/min<br/>1:5,75<br/>2 Flachstromvergaser<br/>Pallas HJD 2/30</p>  | <p>6 (Reihe)<br/>70 x 90 mm<br/>2078 ccm<br/>50 PS bei 3800 U/min<br/>1:5,75<br/>2 Flachstromvergaser<br/>Pallas HSD 2/30</p>  | <p>6 (Reihe)<br/>73 x 90 mm<br/>2260 ccm<br/>55 PS bei 3800 U/min<br/>1:6,15<br/>1 (auch 2) Flachstrom-<br/>vergaser Solex 35 BFLH<br/>bzw. (ab Mitte 1939)<br/>1 Fallstromvergaser<br/>Solex 35 IFP</p>                      |
| <p>Seitlich stehend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>5</p>   |   | <p>Hängend<br/>Seitliche Nockenwelle<br/>Antrieb durch Stirnräder<br/>8</p>  |  |   |
| <p>Auswechselbare Laufbüchsen<br/>Thermosyphon<br/>10 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 5 l Öl<br/>12 V 60 Ah<br/>(unter li. Hintersitz)<br/>100 W</p>   |   | <p>Pumpe<br/>10 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 6 l Öl<br/>12 V 48 Ah<br/>(unter li. Hintersitz)<br/>130 W<br/>0,6 PS</p>  | <p>Auswechselbare Laufbüchsen<br/>Pumpe<br/>10 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 6 l Öl<br/>12 V 48 Ah<br/>(unter li. Hintersitz)<br/>110 W<br/>0,6 PS</p>   | <p>Pumpe<br/>12 Liter Wasser<br/>Druckumlauf, 6 l Öl<br/>12 V 60 Ah<br/>(unter li. Hintersitz)<br/>130 W<br/>0,6 PS</p>   |
| <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Halbnasse Einscheibenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang Steyr<br/>III – IV<br/>I. 5,08<br/>II. 2,85<br/>III. 1,69<br/>IV. 1,00<br/>4,55</p>                             |   | <p>3,63</p>  | <p>Antrieb auf Hinterräder<br/>Halbnasse Zweischeibenkupplung<br/>Schalthebel Wagenmitte<br/>4 Gang Steyr<br/>III – IV<br/>I. 4,58<br/>II. 2,85<br/>III. 1,69<br/>IV. 1,00<br/>3,80</p>  | <p>3,90</p>   |
| <p>Preßstahl-Plattform-Niederrahmen<br/>2 Querfedern<br/>Pendelachse, Quer-Schwingarme, geschobene Ausleger-Viertelfedern<br/>Schraube, links<br/>Hydraulisch, 4 Räder<br/>Mechanisch, Hinterräder<br/>Zentral</p> |   |  |  |   |
| <p>2600 mm<br/>1240/1240 mm<br/>4370 x 1610 x 1550 mm<br/>Scheiben<br/>4,75–17<br/>11,2 Meter<br/>Limousine 950 kg<br/>Cabriolet 970 kg<br/>100 km/h<br/>10 Liter<br/>35 Liter (Motorraum)</p>                     | <p>2600 mm<br/>1340/1340 mm<br/>4370 x 1610 x 1550 mm<br/>Scheiben<br/>4,75–17 bzw.<br/>(ab 1939) 5,25–16<br/>11,2 Meter<br/>Limousine 990 kg<br/>Cabriolet 1000 kg<br/>Limousine 440 kg<br/>100 km/h<br/>11 Liter<br/>35 Liter (Motorraum)</p> | <p>2830 mm<br/>1240/1250 mm<br/>4570 x 1550 x 1570 mm<br/>Scheiben<br/>5,00–17<br/>12 Meter<br/>Limousine 1100 kg<br/>Cabriolet 1150 kg<br/>120 km/h<br/>13 Liter<br/>45 Liter (Motorraum)</p> | <p>2830 mm<br/>1340/1340 mm<br/>4570 x 1650 x 1600 mm<br/>Scheiben<br/>5,00–17<br/>12 Meter<br/>Limousine 1200 kg<br/>Cabriolet 1250 kg<br/>Limousine 450 kg<br/>Cabriolet 400 kg<br/>120 km/h<br/>13 Liter<br/>45 Liter (Motorraum)</p> | <p>2840 mm<br/>1340/1340 mm<br/>4570 x 1650 x 1600 mm<br/>Lochscheiben<br/>5,25–17 bzw.<br/>(ab 1939) 6,00–16<br/>12 Meter<br/>Limousine 1250 kg<br/>Cabriolet 1260 kg<br/>120 km/h<br/>14 Liter<br/>45 Liter (Motorraum)</p> |
| <p>RM 4300,–<br/>RM 5000,–<br/>–<br/>–<br/>–</p>   | <p>RM 4000,–<br/>RM 5000,–<br/>–<br/>–<br/>–</p>  | <p>RM 5550,–<br/>RM 6150,–<br/>–<br/>RM 6200,–<br/>–</p>   | <p>RM 5550,–<br/>RM 6350,–<br/>–<br/>–<br/>–</p>   | <p>RM 5500,–<br/>RM 6750,–<br/>RM 6900,– (ab 1939)<br/>–<br/>RM 7850,–</p>  |

## Steyr Typ 430, 530, 630 (1933–1939)

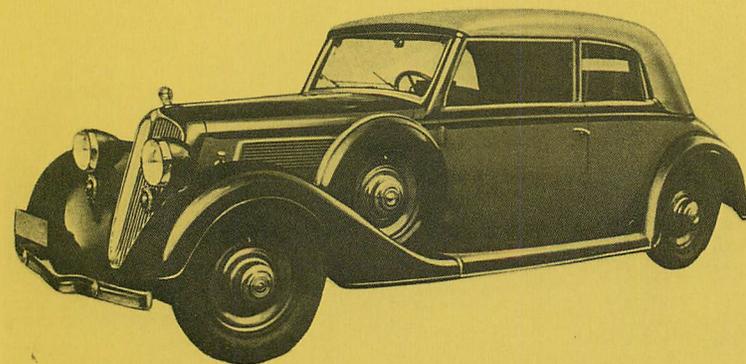
Ungeachtet des Erfolges der neuen Stromlinienwagen wurden bis zum Krieg die aus dem Steyr 30 weiterentwickelten Typen 430, 530 und 630 angeboten. Man konnte damit solche Kunden bedienen, die sich mit Stromlinie und Fließheck noch nicht befreundet mochten. Außerdem brauchte man sie für den österreichischen Markt als Basis für Taxiwagen und erschwingliche Sechssitzer. Für den Verkauf im Reich machte man sie zu ausgesprochenen Luxuswagen, konservativ in der Form, dazu ganz erstklassig verarbeitet und ausgestattet. Hier lieferte man die großen Steyr-Wagen zum allergrößten Teil mit sehr gediegenen Cabriolet-Aufbauten der Firma Gläser.



Steyr Typ 430  
Standard-Cabriolet 4 Türen  
Modell 1934

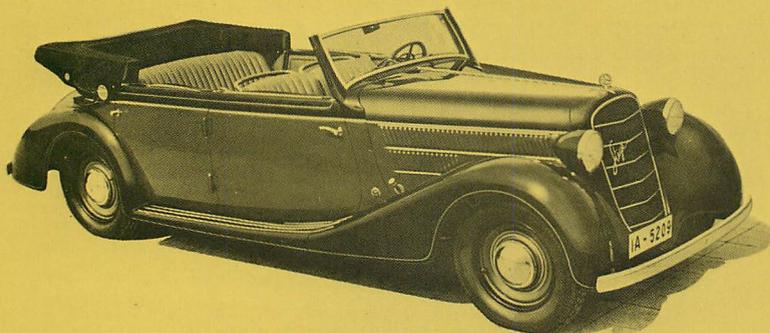


Steyr Typ 430  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Gläser  
Modell 1934



Steyr Typ 530  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Gläser  
1935 – 1936

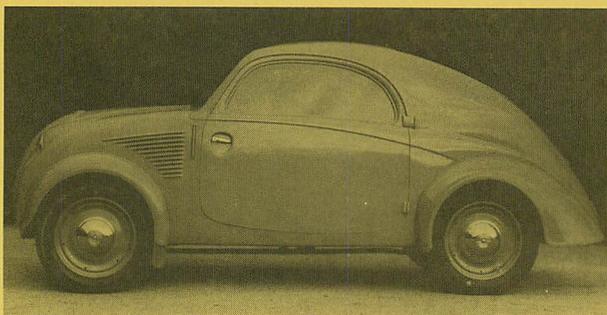
|                         | Steyr Typ 430<br>1933 – 1935   | Steyr Typ 530<br>1935 – 1936  | Steyr Typ 630<br>1937 – 1939  |
|-------------------------|--|---|---|
| <b>Motor</b>            |  |   |   |
| Zylinderzahl            | 6 (Reihe)  | 6 (Reihe)   | 6 (Reihe)   |
| Bohrung x Hub           | 70 x 90 mm   | 73 x 90 mm  | 73 x 90 mm  |
| Nubraum                 | 2078 mm  | 2260 ccm  | 2260 ccm  |
| Leistung                | 45 PS bei 3600 U/min   | 55 PS bei 3600 U/min  | 55 PS bei 3800 U/min  |
| Verdichtung             | 1 : 5,75   | 1 : 5,75  | 1 : 6,5   |
| Vergaser                | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas SA III  | 1 Steigstromvergaser<br>Pallas SA III                                       | 1 Flachstromvergaser<br>Solex 35 BFLH   |
| Ventile                 | Hängend, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder   |   |   |
| Kurbelwellenlager       | 8  |   |   |
| Kühlung                 | Auswechselbare Laufbüchsen   |   |   |
| Schmierung              | Pumpe, 12 Liter Wasser   |   |   |
| Batterie                | Druckumlauf, 6 Liter Öl  |   |   |
| Lichtmaschine           | 150 W  | 130 W   | 200 W   |
| Anlasser                | 0,6 PS   | 0,6 PS  | 0,6 PS  |
| <b>Kraftübertragung</b> |  | Antrieb auf Hinterräder   |   |
| Kupplung                |  | Zweischeiben-Ölbad-Kupplung   |   |
| Schaltung               |  | Schalthebel Wagenmitte  |   |
| Getriebe                |  | 4 Gang Steyr, Lizenz ZF-Aphon   |   |
| Synchronisierung        |  | III – IV  |   |
| Übersetzungen           | I. 5,18<br>II. 2,48<br>III. 1,34<br>IV. 1,00   | I. 5,18<br>II. 2,48<br>III. 1,34<br>IV. 1,00                                | I. 4,59<br>II. 2,81<br>III. 1,69<br>IV. 1,00  |
| Antriebs-Übersetzung    | 4,73   | 4,91 oder 4,73  | 4,73  |
| <b>Fahrwerk</b>         | U-Profil-Preßstahl-Niederrahmen mit Kreuztraverse  |   |   |
| Vorderradaufhängung     | Starr, Underslung-Halbfedern   | Starr, Underslung-Halbfedern  | 2 Querfedern  |
| Hinterradaufhängung     | Pendelachse, Längslenker, 1 Querfeder hinter Hinterachse   |   |   |
| Lenkung                 | Schraube, links  |   |   |
| Fußbremse               | Hydraulisch, 4 Räder   |   |   |
| Handbremse              | Mechanisch (Seilzug), Hinterräder  |   |   |
| Schmierung              | Zentral  |   |   |
| <b>Allgemeine Daten</b> |  |   |   |
| Radstand                | 2980 mm  | 3250 mm   | 3260 mm   |
| Spur vorn/hinten        | 1380/1380 mm   | 1380/1380 mm  | 1382/1438 oder 1410/1452 mm   |
| Gesamtmaße              | 4180 x 1650 x 1670 mm  | 4780 x 1680 x 1650 mm   | 5000 x 1800 x 1620 mm   |
| Räder                   | Scheiben   | Scheiben  | Scheiben oder Lochscheiben  |
| Reifen                  | 5,25–18  | 5,50–18   | 5,50–18 oder 6,50–16  |
| Wendekreis              | 11,5 Meter   | 12,5 Meter  | 14 Meter  |
| Fahrgestellgewicht      | 890 kg   | 900 kg  | 950 kg  |
| Wagengewicht            | Limousine 1250 kg<br>Cabriolet 1300 kg   | Limousine 1500 kg<br>Cabriolet 1500 kg                                      | Limousine 1530 kg<br>Cabriolet 1600 kg  |
| Zuläss. Belastung       | Limousine 480 kg<br>Cabriolet 430 kg   | Limousine 480 kg<br>Cabriolet 480 kg  | Limousine 600 kg<br>Cabriolet 530 kg  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 110 km/h   | 105 km/h  | 100 km/h  |
| Verbrauch/100 km        | 14 Liter   | 15 Liter  | 15 Liter  |
| Kraftstofftank          | 45 Liter (im Motorraum)  | 55 Liter (im Motorraum)   | 55 Liter (im Motorraum)   |
| <b>Preise</b>           | Limousine 4 Türen (Gläser)<br>RM 5600,-<br>Standard-Cabriolet 4 Türen<br>RM 6600,-<br>Cabriolet 2 Fenster (Gläser)<br>RM 7000,-<br>Cabriolet 4 Fenster (Gläser)<br>RM 7800,- | Limousine 4 Türen<br>RM 7200,-<br>Cabriolet 4 Fenster (Gläser)<br>RM 7800,- | Limousine 4 Türen<br>RM 7000,-<br>Pullman-Limousine<br>RM 7800,-<br>Cabriolet 4 Türen (Gläser)<br>RM 8500,- |



Steyr Typ 630  
Cabriolet 4 Türen  
Karosserie Gläser  
1937 – 1939

## Steyr Typ 50 und 55 (1936–1940)

Zum Jahresbeginn 1936 brachten die Steyr-Werke ihren ersten Kleinwagen heraus, den Typ 50. Konstruiert und entwickelt hatte ihn Direktor Karl Jenschke, der allerdings am 1. November 1935 als Chefkonstrukteur zu den Adler-Werken hinübergewechselt war. Offensichtlich hatte Jenschke erkannt, daß die Stromlinie seiner Typen 100 bis 220 zwar elegant aussah, aber eben doch nur eine Pseudo-Stromform darstellte. So wollte er nun, wie kurz darauf noch einmal bei seinem Adler 2,5 Liter, möglichst konsequent die Form des halbierten Wassertropfens verwirklichen, was aber aerodynamisch falsch und für die Praxis unzweckmäßig war. Sowohl der Vorbau als auch die Gürtellinie gerieten dabei so hoch, daß sie zu wenig freie Sicht ließen. Beim Steyr 50 ergab sich der hohe Vorbau überdies noch dadurch, daß der Wasserkühler über dem Boxermotor thronte, wozu kein zwingender Anlaß bestanden hatte. Einen mutigen Schritt vorwärts bedeutete damals die rahmenlose Bauart der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie, die allerdings vorsichtshalber nur zwei Seitenfenster erhielt. Im Frühjahr 1938 wurde aus dem Steyr 50 der 55, indem man Hubraum und Leistung des Motors vergrößerte. In seinem Heimatland erfreute sich der kleine Steyr größter Beliebtheit. Man sah in ihm sozusagen den österreichischen Volkswagen und nannte ihn liebevoll Steyr-Baby. Im



Reich und später im Altreich vermochte sich hingegen das Publikum weniger für ihn zu erwärmen. Und dies, obwohl die irrtümliche Meinung weit verbreitet war, daß Dr. Porsche bei der Entstehung dieses Wagens mitgewirkt habe. Aber er war daran völlig unbeteiligt.

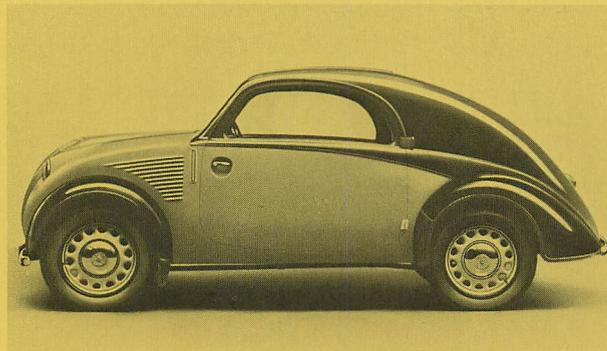


Bild oben:  
Steyr Typ 50  
Sonnendach-Limousine  
2 Türen 2 Fenster  
1936 – 1938

Bild unten:  
Steyr Typ 55  
Sonnendach-Limousine  
2 Türen 2 Fenster  
1939 – 1940

**Steyr Typ 50**  
1936 – 1938

**Steyr Ryp 55**  
1908 – 1940

**Motor**

Zylinderzahl 4 (Boxer)  
Bohrung x Hub 59 x 90 mm  
Hubraum 984 ccm  
Leistung 22 PS bei 3500 U/min  
Verdichtung 1 : 5,8  
Vergaser 1 Flachstromvergaser Pallas MP 30 bzw.  
(ab 1938) Solex 30 BFRH

4 (Boxer)  
64 x 90 mm  
1158 ccm  
25 PS bei 3600 U/min  
1 : 5,8  
1 Flachstromvergaser Solex 30 BFRH

**Ventile**

Seitlich stehend  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
2 bzw. (ab 1938) 3

Seitlich stehend  
Zentrale Nockenwelle  
Antrieb durch Stirnräder  
3

**Kurbelwellenlager**

Kühlung Thermosyphon, 10 Liter Wasser

Schmierung Druckumlauf, 5 Liter Öl

Batterie 12 V 40 Ah (unter Vordersitz rechts)

Lichtmaschine 95 W

**Kraftübertragung**

Kupplung Antrieb auf Hinterräder  
Einscheiben-Ölbad-Kupplung

Schaltung Schalthebel Wagenmitte

Getriebe 4 Gang Steyr

Synchronisierung Ohne

Übersetzungen I. 4,83

II. 2,98

III. 1,73

IV. 1,00

4,86

**Antriebs-Übersetzung**

**Fahrwerk**

Vorderradaufhängung Selbsttragende Ganzstahlkarosserie  
2 Querfedern

Hinterradaufhängung Pendelachse, geschobene Längslenker, 1 Querfeder

Lenkung Zahnstange, links

Fußbremse Mechanisch (Seilzug), 4 Räder, Trommel-Ø 220 mm

Handbremse Mechanisch (Seilzug), 4 Räder, Trommel-Ø 220 mm

Schmierung Zentral

**Allgemeine Daten**

Radstand 2250 mm

Spur vorn/hinten 1250/1250 mm

Gesamtmaße 3610 x 1518 x 1460 mm

Räder Scheiben

Felgen Vierloch 2,75 D x 17

Reifen 4,50–17

Wendekreis 10,5 Meter

Wagengewicht 750 kg

Zuläss. Belastung 320 kg

Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

Verbrauch/100 km 8 Liter

Kraftstofftank 29 Liter (im Motorraum)

2250 mm

1250/1250 mm

3670 x 1518 x 1460 mm

Scheiben bzw. (ab 1939) Lochscheiben

Vierloch 2,75 D x 17 bzw.

(ab 1939) 5,25 D x 16

4,50–17 bzw. (ab 1939) 5,00–16

10,5 Meter

815 kg

320 bzw. (ab 1939) 365 kg

90 km/h

8 Liter

29 Liter (im Motorraum)

**Preise**

Schiebedach-Limousine 2 Türen 2 Fenster

1936: RM 2980,-

1937/38: RM 2865,-

Schiebedach-Limousine 2 Türen 2 Fenster

RM 2950,-



# Tatra

1850 eröffnete Ignaz Schustala im ostmährischen Nesselsdorf eine handwerkliche Fertigung von Fuhrwerken und Kaleschen. Der Kleinbetrieb wuchs in wenigen Jahren zu einer Fabrik, die 1881 auch die Produktion von Eisenbahnwaggons aufnahm und 1891 zur Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft umgewandelt wurde. Dort entstand 1898 der erste in Österreich-Ungarn gebaute Motorwagen, eine Kutsche mit Benz-Motor. In den folgenden Jahren gab es die verschiedensten »Nesselsdorfer Automobilwagen«. Ab 1900 waren sie mit Motoren ausgerüstet, die vollständig aus der eigenen Fabrik stammten. Hans Ledwinka, 1878 in Klosterneuburg bei Wien geboren, kam 1905 als Leiter des Automobilbaus nach Nesselsdorf. Er brachte nun, beginnend mit dem »Nesselsdorfer Typ S«, eine Reihe bemerkenswert fortschrittlicher, mit Königswellen-Motoren ausgerüstete Wagen heraus, von denen einer bis 1925 im Programm blieb. 1916 ging Ledwinka zu den Steyr-Werken, wo er das 12/40 PS »Waffenauto« entwickelte, kehrte aber 1921 als Chefkonstrukteur und Technischer Direktor nach Nesselsdorf zurück. Dort hatte sich allerdings inzwischen viel geändert. Nach Kriegsende war die Tschechoslowakei ein selbständiger Staat geworden, Nesselsdorf schrieb sich jetzt Koprivnice, und die Autos, die man dort baute, hießen »Tatra« wie der höchste Berg im Lande. Das Werk beschäftigte zu jener Zeit 3000 Arbeiter, von denen etwa drei Viertel die tschechische, ein Viertel die deutsche Nationalität besaßen. Bei den über 200 Angestellten lag das Verhältnis umgekehrt. Von 1923 bis 1945 waren die Tatra- mit den in Prag ansässigen Ringhoffer-Werken zusammengeschlossen, einem ebenfalls sehr traditionsreichen Unternehmen, das auf eine 1771 gegründete Kupferschmiede zurückging.

Einen ganz neuen, von den üblichen Konstruktionen völlig abweichenden Kleinwagen stellte Ledwinka im Herbst 1922 als Typ 11 vor. Damit war ihm wohl seine bedeutendste Schöpfung gelungen. Den üblichen Profilträgerahmen hatte der Konstrukteur durch ein zentrales Stahlrohr von 110 mm  $\varnothing$  und 3 mm Wandstärke ersetzt. Neben der Ersparnis an Material- und Herstellungskosten war damit eines der zu jener Zeit schwierigsten Probleme des Personenwagenbaus auf elegante Weise gelöst: Der Fahrgestellrahmen blieb absolut verwindungsfrei. Am vorderen Ende des Zentralrohrs befand sich eine mittragende Leichtmetallwanne, welche den Motor, das Getriebe und die Befestigung der Querfeder aufnahm. Durch Einfachheit und Robustheit zeichnete sich der luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor aus. Seine Anordnung über der Vorderachse erlaubte es, den Radstand in möglichst viel nutzbare Karosserielänge umzusetzen. Die Verwindungsfestigkeit des Zentralrohrrahmens ermöglichte wiederum einen relativ langen Radstand, der den Fahreigenschaften und der Federung zugute kam. Noch entscheidender aber wurden diese in einem für kleinere Autos bis dahin unerreichten Maße verbessert, indem Ledwinka als erster die hintere Pendel-Schwingachse bei einem serienmäßig gebauten Wagen einführte. (Erfinder der Schwingachse war – schon 1903! – Edmund Rumpler, damals Chefkonstrukteur der Adler-Werke.) Die Schwingachse sorgte für eine bessere Bodenhaftung der Antriebsräder und ermöglichte überdies einen gelenklosen Hinterradantrieb. Beim Tatra lief die Antriebswelle zwischen dem Motor-Getriebe-Block und dem fest eingebauten Stirnraddifferential bestens geschützt durch das Zentralrohr, und zwar ohne Gelenke, die anderwärts damals noch manchen Kummer bereiteten. So erwies sich der Tatra 11 als eine genial einfache und dennoch hochwertige Konstruktion. Er war zwar rauh und arg unelastisch, dafür aber anspruchslos, sparsam, ausdauernd und dauerhaft im Betrieb. Dank seines Fahrwerks und seiner soliden Robustheit eignete er sich viel besser als andere Kleinwagen für den Verkehr auf schlechten Straßen. Aus dem Typ 11 wurde einige Jahre später der Typ 12. Als dessen Nachfolger erschien 1931 der Typ 57, größer, moderner, und mit Vier- statt Zweizylinder-Boxermotor.

Die Tschechoslowakei besaß in der Zwischenkriegszeit etwa ein Dutzend Automarken. Doch Tatra war als einzige davon auch auf dem deutschen Markt stets präsent. Sofort nach der Inflation wurden die ersten Vertretungen nach Berlin, Dresden und Stuttgart vergeben, und im Sommer 1926 errichtete das Werk eine Niederlassung in Frankfurt am Main ein, die Deutsche Lizenz Tatra Automobile Betriebsgesellschaft mbH., abgekürzt anfangs DELTA, dann DETRA genannt. Ein ganzseitiges Inserat der Firma verkündete damals: »Tatra kommt nach

Deutschland! Das bekannte und bewährte Fabrikat aus der seit 1895 bestehenden Deutsch-Böhmischen Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-AG. wird von uns in Deutschland montiert und vertrieben. « Diese Niederlassung bestand bis 1938, allerdings ab 1933 nur noch als Verkaufsbüro.

Ähnlich dem kleinen Tatra brachte Ledwinka im Laufe der folgenden Jahre eine ganze Palette größerer Typen heraus, bis 2 Liter Hubraum ebenfalls mit luftgekühlten Boxermotoren, außerdem einige wassergekühlte Sechszylinder und sogar einen V12-Luxuswagen. Auf dem deutschen Markt wurden aber nur die Typen 11, 12, 57 und vorübergehend der 8/40 PS Typ 52 angeboten. Doch weil ihre Preise hier ziemlich hoch waren, erreichten sie nur mäßige Verkaufszahlen. Indirekt gewann die Marke Tatra im Reich an Bedeutung, seit es, abgeleitet vom

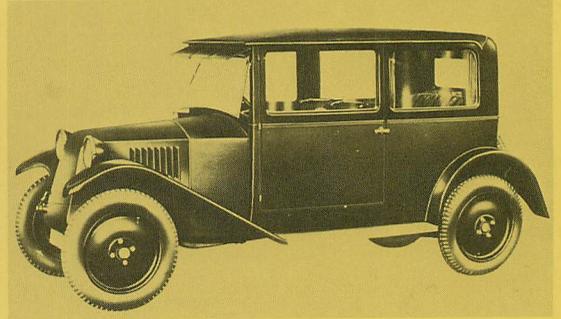
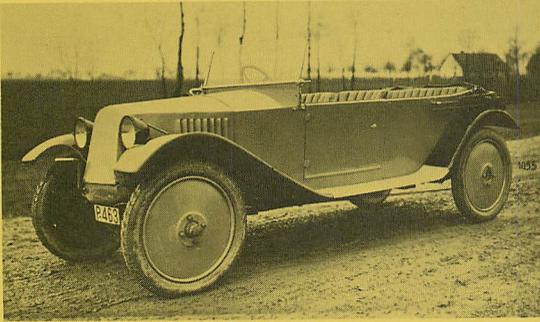
| <b>Produktion</b>       |                           |          |             |                   |
|-------------------------|---------------------------|----------|-------------|-------------------|
| <b>Tatra 11</b>         | 2 Zyl. Boxermotor         | 1056 ccm | 1923 – 1926 | <b>3545 Wagen</b> |
| <b>Tatra 12</b>         | 2 Zyl. Boxermotor         | 1056 ccm | 1926 – 1932 | <b>7525 Wagen</b> |
| Tatra 17                | 6 Zyl. Reihenmotor        | 1950 ccm | 1925 – 1926 | 205 Wagen         |
| Tatra 31                | 6 Zyl. Reihenmotor        | 2310 ccm | 1926 – 1927 | 450 Wagen         |
| Tatra 54                | 4 Zyl. Boxermotor         | 1465 ccm | 1932 – 1934 | 1510 Wagen        |
| Tatra 30                | 4 Zyl. Boxermotor         | 1675 ccm | 1927 – 1930 | 900 Wagen         |
| Tatra 52                | 4 Zyl. Boxermotor         | 1910 ccm | 1931 – 1939 | 1688 Wagen        |
| <b>Tatra 57</b>         | 4 Zyl. Boxermotor         | 1155 ccm | 1931 – 1936 | <b>6000 Wagen</b> |
| <b>Tatra 57a</b>        | 4 Zyl. Boxermotor         | 1155 ccm | 1937 – 1939 | <b>4000 Wagen</b> |
| <b>Austro-Tatra 57a</b> | 4 Zyl. Boxermotor         | 1155 ccm | 1937 – 1939 | <b>515 Wagen</b>  |
| <b>Tatra 57b</b>        | 4 Zyl. Boxermotor         | 1256 ccm | 1939 – 1940 | <b>1500 Wagen</b> |
| Tatra 75                | 4 Zyl. Boxermotor         | 1690 ccm | 1934 – 1939 | 4500 Wagen        |
| <b>Tatra 77</b>         | 8 Zyl. V-Motor im Heck    | 2965 ccm | 1934 – 1936 | <b>105 Wagen</b>  |
| <b>Tatra 77a</b>        | 8 Zyl. V-Motor im Heck    | 3380 ccm | 1936 – 1939 | <b>150 Wagen</b>  |
| <b>Tatra 87</b>         | 8 Zyl. V-Motor im Heck    | 2965 ccm | 1938 – 1940 | <b>748 Wagen</b>  |
| <b>Tatra 97</b>         | 4 Zyl. Boxermotor im Heck | 1760 ccm | 1938 – 1939 | <b>508 Wagen</b>  |
| Tatra 70                | 6 Zyl. Reihenmotor        | 3393 ccm | 1931 – 1934 | 50 Wagen          |
| Tatra 70a               | 6 Zyl. Reihenmotor        | 3843 ccm | 1935 – 1940 | 70 Wagen          |
| Tatra 80                | 12 Zyl. V-Motor           | 5976 ccm | 1931 – 1938 | 22 Wagen          |

Typ 75, den Röhr Junior und dann den Stoewer Greif als deutsche Lizenzfabrikate gab. Außerdem wurde der Typ 57 a in Österreich als Austro-Tatra montiert. Von dieser Zeit an trat Tatra mit kleinen Wagen auf dem deutschen Markt unmittelbar überhaupt nicht mehr in Erscheinung.

Stattdessen erregte nun ein großer Tatra ungeheures Aufsehen. 1934 brachte Ledwinka den Typ 77 heraus, eine imposante, ungewöhnlich geräumige Stromlinien-Limousine mit luftgekühltem 3 Liter V8-Heckmotor, mit Zentralkastenrahmen (als Vorstufe zur selbsttragenden Karosserie), selbstverständlich mit Schwingachsen und bei der ersten Serie sogar mit Mittelenkung. Diese Konstruktion, die heute noch im Tatra 613 weiterlebt, hielten Fachleute und Publikum für den Anfang einer neuen Automobilepoche, was alsbald durch Professor Porsches Volkswagen bestätigt schien. Rückschauend weiß man, daß Ledwinka wie Porsche damals den Weg in eine Sackgasse wiesen. Sowohl der Heckmotor als auch die Luftkühlung vermochten sich im Personenwagenbau nur vorübergehend durchzusetzen, und schon gar nicht bewährten sie sich für große Automobile. Der Stromlinienform damaligen Stils war ebenfalls nur eine kurze Frist beschieden, und die Mittelenkung hat Ledwinka selbst ganz rasch wieder verschwinden lassen. Der Tatra 77 und seine Nachfolger haben sich längst

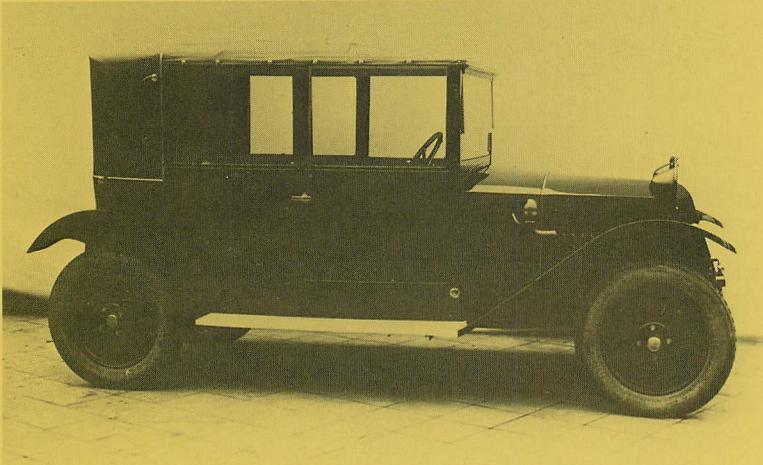
überlebt, zukunftsfruchtig waren sie entgegen dem ersten Anschein nicht. Dennoch gelten diese Konstruktionen mit Recht als grandiose Leistung, schon deshalb verdienstvoll, weil sie weltweit die Bereitschaft zu neuen Formen und Entwicklungen anspornten.

Nach dem zweiten Weltkrieg befand sich Hans Ledwinka, dem die Technische Hochschule in Wien 1944 die Würde eines Dr. techn. h. c. verliehen hatte, sechs lange Jahre in tschechischer Haft. Nach seiner Freilassung 1951 übersiedelte er nach München, wo er Anfang 1967 starb. Die Tatra-Werke wurden 1945 verstaatlicht. Sie bauen heute hauptsächlich Schwerlastwagen, die immer noch den einst von Ledwinka geschaffenen Konstruktionsprinzipien entsprechen.



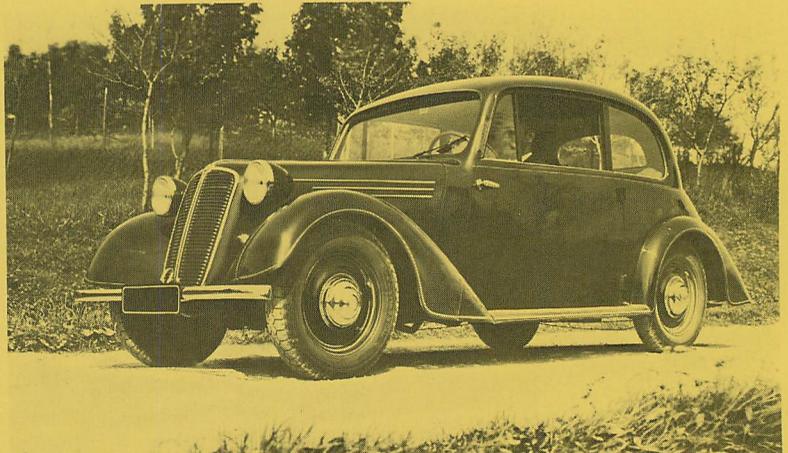
Oben links: Der Tatra Typ 11 als offener Viersitzer (1923 – 1926) war die Grund- und Ausgangsausführung einer erfolgreichen, später weit verzweigten Modellreihe.

Oben rechts: Nachfolger war der Tatra Typ 12 mit etwas mehr Leistung und Vierradbremse, gebaut von 1926 – 1932. Die kleine Limousine sieht schon nicht mehr gar so rustikal aus.

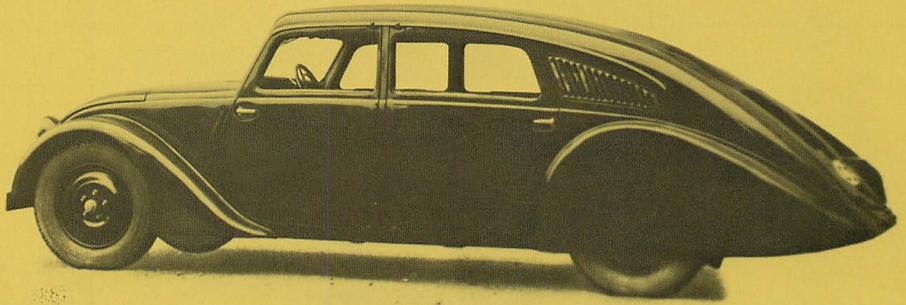


Tatra Typ 57 b  
Limousine 2 Türen  
1939–1949

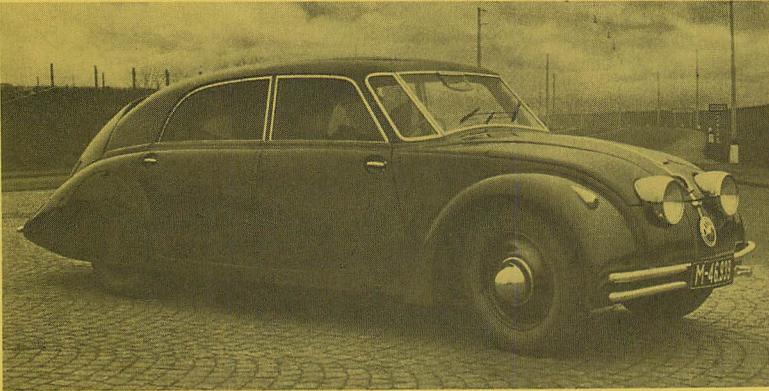
Im Reich wurde 1927/28 der Tatra Typ 12 hauptsächlich in dieser Ausführung mit deutscher Cabriolet-Karosserie angeboten. Vielleicht weiß ein Leser, welche Firma diesen Aufbau lieferte. Sitz der Firma war vermutlich Berlin-Spandau.



|  | <b>Tatra Typ 11<br/>4/12 PS<br/>1923 – 1926</b>  | <b>Tatra Typ 12<br/>4/14 PS<br/>1926 – 1932</b>   |   |
|--|--|---|---|
| Motor<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Verdichtung<br>Vergaser<br>Ventile<br>Kurbelwellenlager<br>Kühlung<br>Getriebe<br>Rahmen<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Nagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank<br>Preis | 4 Zylinder Boxermotor<br>82 x 100 mm<br>1056 ccm<br>12 PS bei 2500 U/min<br>1:4,7<br>1 Zenith 26 ABC<br>Hängend (OHV)<br>2<br>Gebläse (Luft)<br>4 Gang, Schalthebel Mitte<br>Zentralrohr<br>Starr, 1 Querfeder<br>Pendelachse, 1 Querfeder<br>Mechanisch, Hinterräder<br>2635 mm<br>1190 mm<br>3420 x 1480 x 1720 mm<br>710 x 90 mm<br>680 kg<br>60 bis 70 km/h<br>9 Liter<br>32 Liter (im Motorraum)<br>Limousine RM 7000,-   | 4 Zylinder Boxermotor<br>82 x 100 mm<br>1056 ccm<br>14 PS bei 2800 U/min<br>1:4,9<br>1 Zenith 26 ABC<br>Hängend (OHV)<br>2<br>Gebläse (Luft)<br>4 Gang, Schalthebel Mitte<br>Zentralrohr<br>Starr, 1 Querfeder<br>Pendelachse, 1 Querfeder<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2635 mm<br>1190 mm<br>3600 x 1500 x 1660 mm<br>4,00–18"<br>700 bis 800 kg<br>70 km/h<br>9,5 Liter<br>32 Liter (im Motorraum)<br>Cabriolet RM 5000,-                    |   |
|  | <b>Tatra Typ 57<br/>1931 – 1936</b>  | <b>Tatra Typ 57 a<br/>Austro-Tatra Typ 57 a<br/>1937 – 1939</b>   | <b>Tatra Typ 57 b<br/>1939 – 1949</b>   |
| Motor<br>Bohrung x Hub<br>Hubraum<br>Leistung<br>Verdichtung<br>Vergaser<br>Ventile<br>Kurbelwellenlager<br>Kühlung<br>Getriebe<br>Rahmen<br>Vorderradaufhängung<br>Hinterradaufhängung<br>Fußbremse<br>Radstand<br>Spur<br>Gesamtmaße<br>Reifen<br>Nagengewicht<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Verbrauch/100 km<br>Kraftstofftank<br>Preis | 4 Zylinder Boxermotor<br>70 x 75 mm<br>1155 ccm<br>20 PS bei 3500 U/min<br>1:4,9<br>1 Zenith<br>Hängend (OHV)<br>2<br>Gebläse (Luft)<br>4 Gang, Schalthebel Mitte<br>Zentralrohr<br>Achslös, 2 Querfedern<br>Pendelachse, 2 Querfedern<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2640 bzw. (ab 1934) 2550 mm<br>1190 mm<br>3400 – 3500 x 1450 x 1500 mm<br>4,50–18<br>850 kg<br>85 km/h<br>9 Liter<br>25 Liter (im Motorraum)<br>Limousine 2 Türen<br>RM 3900,-<br>Limousinen-Cabriolet 2 Fenster<br>RM 3900,- | 4 Zylinder Boxermotor<br>70 x 75 mm<br>1155 ccm<br>22 PS bei 3500 U/min<br>1:5,0<br>1 Zenith 30 T oder Solex 30 BFL<br>Hängend (OHV)<br>2<br>Gebläse (Luft)<br>4 Gang, Schalthebel Mitte<br>Zentralrohr<br>Achslös, 2 Querfedern<br>Pendelachse, 1 Querfeder<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2550 mm<br>1200 mm<br>4000 x 1550 x 1520 mm<br>5,25–16<br>900 kg<br>85 km/h<br>10 Liter<br>35 Liter (im Motorraum)<br>Limousine 2 Türen<br>RM 3900,- | 4 Zylinder Boxermotor<br>73 x 75 mm<br>1256 ccm<br>25 PS bei 3500 U/min<br>1:5,0<br>1 Zenith 30 T oder Solex 30 BFL<br>Hängend (OHV)<br>2<br>Gebläse (Luft)<br>4 Gang, Schalthebel Mitte<br>Zentralrohr<br>Achslös, 2 Querfedern<br>Pendelachse, 1 Querfeder<br>Mechanisch, 4 Räder<br>2550 mm<br>1200 mm<br>4000 x 1550 x 1520 mm<br>5,25–16<br>930 kg<br>90 km/h<br>10 Liter<br>35 Liter (im Motorraum)<br>Limousine 2 Türen<br>RM 3900,- |



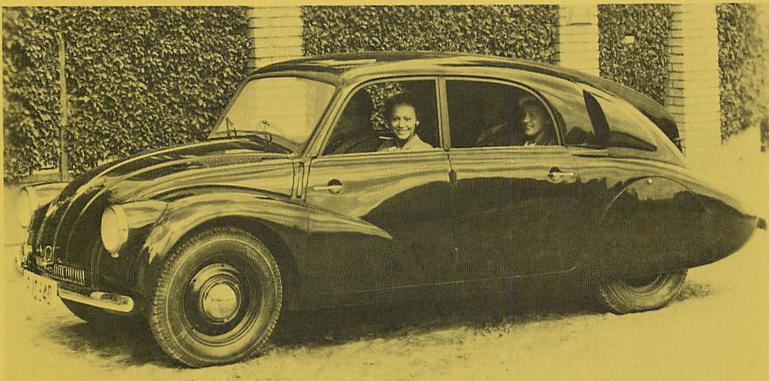
**Tatra 77**  
1. Ausführung  
mit Mittellenkung  
1934



**Tatra 77**  
3. Ausführung,  
gezeigt auf der Berliner  
Automobil-Ausstellung  
1935



**Tatra 87**  
Serienausführung  
1938 – 1940



**Tatra 97**  
Serienausführung  
1938 – 1939

|                       | <b>Tatra Typ 77<br/>1934 – 1936</b>        | <b>Tatra Typ 77 a<br/>1936 – 1939</b>    |
|-----------------------|--|--|
| Motor                 | V8 (90°-V-Form) Heckmotor                  | V8 (90°-V-Form) Heckmotor                |
| Bohrung x Hub         | 75 x 84 mm                                 | 80 x 84 mm                               |
| Hubraum               | 2965 ccm                                   | 3380 ccm                                 |
| Leistung              | 60 PS bei 3200 U/min                       | 75 PS bei 3500 U/min                     |
| Verdichtung           | 1 : 5,3                                    | 1 : 5,6                                  |
| Vergaser              | 1 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 36 DIE   | 1 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 36 DIB |
| Ventile               | Hängend (OHC)                              | Hängend (OHC)                            |
| Kurbelwellenlager     | 3  | 3  |
| Kühlung               | Gebläse (Luft)                             | Gebläse (Luft)                           |
| Getriebe              | 4 Gang, Schalthebel Mitte                  | 4 Gang, Schalthebel Mitte                |
| Rahmen                | Zentralkastenrahmen, hinten gegabelt       | Zentralkastenrahmen, hinten gegabelt     |
| Vorderradaufhängung   | Mittragende Ganzstahlkarosserie            | Mittragende Ganzstahlkarosserie          |
| Hinterradaufhängung   | Querlenker, 1 Querfeder                    | Querlenker, 1 Querfeder                  |
| Lenkung               | Pendelachse, Schwingarme, 1 Querfeder      | Pendelachse, Schwingarme, 1 Querfeder    |
| Fußbremse             | Mitte bzw. (ab 1935) links                 | Links oder rechts                        |
| Radstand              | Hydraulisch, 4 Räder                       | Hydraulisch, 4 Räder                     |
| Spur                  | 3150 mm                                    | Je nach Ausführung 3050 oder 3250 mm     |
| Gesamtmaße            | 1300 mm                                    | 1300 mm                                  |
| Reifen                | 5200 x 1650 x 1500 mm                      | 5400 x 1660 x 1600 mm                    |
| Wagengewicht          | 16 x 45 oder 6,50–18                       | 16 x 45 oder 6,50–18                     |
| Höchstgeschwindigkeit | 1750 kg                                    | 1800 kg                                  |
| Verbrauch/100 km      | 150 km/h                                   | 150 km/h                                 |
| Kraftstofftank        | 15 Liter                                   | 15 Liter                                 |
|                       | 80 Liter (2 Tanks im Motorraum)            | 80 Liter (2 Tanks im Motorraum)          |
|                       |  |  |
|                       | <b>Tatra Typ 87<br/>1938 – 1940</b>        | <b>Tatra Typ 97<br/>1938 – 1939</b>      |
| Motor                 | V8 (90°-V-Form) Heckmotor                  | 4 Zylinder Boxermotor im Heck            |
| Bohrung x Hub         | 75 x 84 mm                                 | 75 x 99 mm                               |
| Hubraum               | 2965 ccm                                   | 1760 ccm                                 |
| Leistung              | 72 PS bei 3600 U/min                       | 40 PS bei 3500 U/min                     |
| Verdichtung           | 1 : 5,8                                    | 1 : 5,9                                  |
| Vergaser              | 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 FFJK   | 1 Zenith 30 IMF                          |
| Ventile               | Hängend (OHC)                              | Hängend (OHV)                            |
| Kurbelwellenlager     | 5  | 3  |
| Kühlung               | Gebläse (Luft)                             | Gebläse (Luft)                           |
| Getriebe              | 4 Gang, Schalthebel Mitte                  | 4 Gang, Schalthebel Mitte                |
| Rahmen                | Zentralkastenrahmen, hinten gegabelt       | Zentralkastenrahmen, hinten gegabelt     |
| Vorderradaufhängung   | Mittragende Ganzstahlkarosserie            | Mittragende Ganzstahlkarosserie          |
| Hinterradaufhängung   | 2 Querfedern                               | Querlenker, 1 Querfeder                  |
| Lenkung               | Pendelachse, Schräg-Ausleger-Viertelfedern | Pendelachse, Schwingarme, 1 Querfeder    |
| Fußbremse             | Links oder rechts                          | Links                                    |
| Radstand              | Hydraulisch, 4 Räder                       | Hydraulisch, 4 Räder                     |
| Spur                  | 2850 mm                                    | 2570 mm                                  |
| Gesamtmaße            | 1250 mm                                    | 1250/1220 mm                             |
| Reifen                | 4740 x 1670 x 1500 mm                      | 4200 x 1600 x 1470 mm                    |
| Wagengewicht          | 6,50–16                                    | 5,75–16                                  |
| Höchstgeschwindigkeit | 1480 kg                                    | 1150 kg                                  |
| Verbrauch/100 km      | 152 km/h                                   | 120 km/h                                 |
| Kraftstofftank        | 14 Liter                                   | 11 Liter                                 |
| Preis                 | 55 Liter (vorn im Wagen)                   | 50 Liter (vorn im Wagen)                 |
|                       | Limousine 4 Türen RM 8450,-                | Limousine 4 Türen RM 5600,-              |

# Deutsche Karosseriemarken

Karosserieindustrie und Karosseriehandwerk hatten während der zwanziger und dreißiger Jahre im Rahmen des deutschen Automobilbaus, soweit es den Bereich der Personenwagen angeht, eine unendlich größere Bedeutung als heute. Schon damals gab es große Karosseriefabriken, die mehr oder weniger beträchtliche Serien ihrer Produkte an Autohersteller oder auch Autohändler lieferten, wie es heute nur noch zwei Firmen tun, nämlich Karmann in Osnabrück und Baur in Stuttgart. Solche Firmen waren früher viel mehr als heute ein integraler Bestandteil der Automobilindustrie, weil es mehrere, sogar sehr bedeutende Personenwagen-Hersteller gab, die selbst nur Fahrgestelle und Motoren fertigten (z. B. Adler, Audi, Hanomag, Maybach), und viele andere konnten den laufenden Bedarf an Serienkarosserien nur zum Teil aus der werkseigenen Karosserieproduktion decken. Völlig autark waren in dieser Beziehung nur Opel, DKW, Mercedes-Benz, Brennabor und Stoewer. Und selbst diese vergaben manchmal kleine Serien nach auswärts, waren aber nie darauf angewiesen. Heute dagegen verfügen alle Autofabriken, auch die relativ kleine Firma Porsche, über einen werkseigenen Karosseriebau von ausreichender Kapazität. Daß bei den Firmen Karmann und Baur dennoch insgesamt recht stattliche Stückzahlen in Lohnfertigung hergestellt werden, mag für die beteiligten Automobilfabriken wirtschaftlich günstig sein, ist für sie aber nicht lebenswichtig.

Der Karosseriebau wurde und wird aber nicht nur industriell, sondern in sehr großem Umfang auch handwerklich betrieben. Da besteht freilich zwischen früher und heute ein fundamentaler Unterschied. Heute ist das Karosseriehandwerk nahezu ausschließlich mit Unfallreparaturen und der Behebung ähnlicher Schäden beschäftigt, wobei der Arbeitsanfall infolge der Motorisierungsdichte im Vergleich zu früher quantitativ wohl eher noch zugenommen hat. In den zwanziger und dreißiger Jahren hingegen lag das Schwergewicht der Tätigkeit des Karosseriehandwerks auf der Einzelfertigung individuell gestalteter Karosserien, sei es nach eigenem Gutdünken und eigenem Entwurf, sei es im genauen oder ungefähren Vollzug des Wunsches eines Einzelkunden. Solche Sonderanfertigungen waren damals keineswegs außergewöhnlich, ja bei teuren Wagen sogar fast üblich, zumal der Mehrpreis gegenüber dem Serienmodell dann gering war, wenn dieses selbst nur in kleiner Stückzahl angefertigt wurde. Mit Aufträgen für individuelle Sonderanfertigungen konnten aber im Regelfall nur solche Karosseriehandwerker rechnen, die für ihre Fähigkeit bekannt waren, formschöne Aufbauten nicht nur zeichnen, sondern auch einwandfrei ausführen zu können. Solche Könnler gab es in Berlin zu jeder Zeit mindestens ein Dutzend, einen oder mehrere aber auch an vielen anderen Orten. Ihre Namen waren oft nur im lokalen Umkreis bekannt. Aber es gab auch prominente Meister ihres Fachs, die sich eines internationalen Rufes erfreuen durften.

Woran liegt es, daß Glanz und Blüte des deutschen Karosseriebaus nach dem zweiten Weltkrieg nicht mehr wiederkehrten? Ein sehr wesentlicher Grund hierfür ist der fast allgemeine Übergang zu rahmenlosen, selbsttragenden Serienkarosserien. Damit wird zwar die Anfertigung individueller Karosserien mit vorgegebener Mechanik absolut nicht völlig verunmöglicht, aber enorm teuer. Weit mehr fällt jedoch ins Gewicht, daß den deutschen Karosseriebauern, auch den industriellen, das künstlerische Formgefühl verloren ging. Jene wenigen Leute, die heute noch derartige Kunstfertigkeit besitzen, werden nicht mehr Handwerker, sondern Industriedesigner, womit beileibe nicht behauptet sein soll, daß alle Designer Künstler seien. Auch bei ihnen ist's nur eine Minderheit.

Die Kunstfertigkeit eines begabten Karosseriebauers läßt sich nicht erlernen oder erarbeiten. Nur ein Naturtalent besitzt sie. Erlernen kann man Zeichentechniken, erlernen kann man konstruktions- und produktionstechnische Gegebenheiten, erlernen kann man handwerkliche Fertigkeiten, nicht erlernen aber kann man Form- und Stilgefühl. Übrigens war es auch in der Blütezeit des schöpferischen Karosseriehandwerks so, daß selbst Spitzenkönnler auf bestimmte Stilrichtungen festgelegt waren und sich wechselnden Modeströmungen oft genug nicht anzupassen vermochten. So berühmte Karosseriebauern wie beispielsweise Neuss oder Kellner schufen im klassischen Automobilstil der zwanziger und ersten dreißiger Jahre ganz meisterhafte

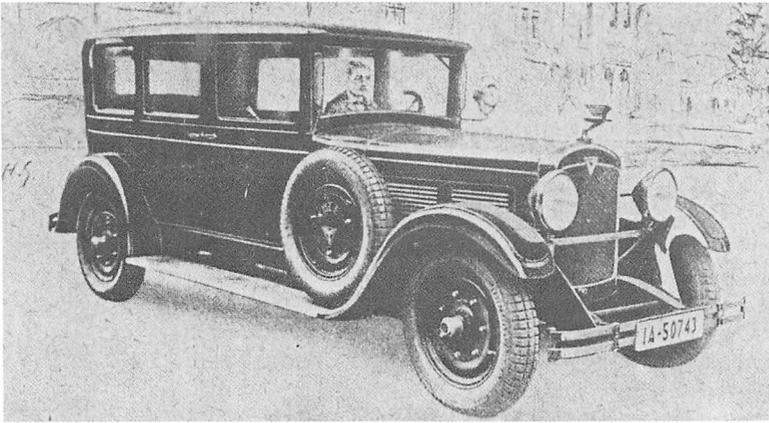
Aufbauten, waren aber offensichtlich außerstande, im Zuge der folgenden Modeströmung, der käferartigen Stromlinie, ebenso überzeugend zu arbeiten. Wiederum gab es in der Stromlinienzeit hervorragende Formgestalter wie beispielsweise Autenrieth oder Drauz oder Wendler oder Spohn, die zwar den zweiten Weltkrieg überdauerten, dann aber mit den bald aufkommenden Pontonformen überhaupt nicht fertig wurden. Und daran sind letztlich alle die Überlebenden von früher gescheitert, außer den wenigen, denen rechtzeitig der Übergang zur industriellen Lohnfertigung oder zu anderweitiger Betätigung gelang.

Die Kunst des individuellen Karosseriebaus ging übrigens im Laufe der fünfziger Jahre nicht nur in Deutschland verloren, sondern ebenso auch in Frankreich und in England. Nur in Italien hatte sie längeren Bestand, geht aber jetzt, 20 Jahre später, sichtbar ebenfalls ihrem Ende entgegen. Bertone und Giugiaro darf man wohl als die beiden letzten selbständigen Karosserieschneider von Weltrang bezeichnen. Auch Pininfarina, jahrzehntelang als Primus seiner Gilde anerkannt, liefert nur noch gute Industrieprodukte, aber längst keine kreativen Entwürfe mehr. Commendatore Pininfarina, der ehrwürdige Senior, ist seit 1966 tot. Und weil der individuelle Karosseriebau Italiens in den letzten Jahren seine magische Anziehungskraft von einst nahezu völlig verloren hat, hat interessanterweise auch der Turiner Automobil-Salon seine frühere Attraktivität weitgehend eingebüßt. Denn bei ihm standen traditionsgemäß weniger die Stände der Autofabriken als vielmehr die zahlreichen Neuschöpfungen der Karosseriekünstler im Mittelpunkt des Interesses. Das ist vorbei.

Das hehre Ansehen, das der italienische Karosseriebau in Deutschland immer noch genießt, kommt daher, daß wir selbst eine entsprechend kreative Branche seit dem Krieg nicht mehr besitzen. In den zwanziger und dreißiger Jahren aber waren die zahlreichen deutschen Karosseriebauer ihren italienischen Kollegen völlig ebenbürtig, wenn auch in der Art manchmal recht verschieden. Hier wie dort gab es jedenfalls weltberühmte Namen. Aber selbst die großen unter den früheren deutschen Karosseriemarken sind jetzt schon fast vergessen. Sie haben es verdient, in die Erinnerung zurückgerufen und in dieser Dokumentation eines Stückes deutscher Automobilgeschichte festgehalten zu werden.

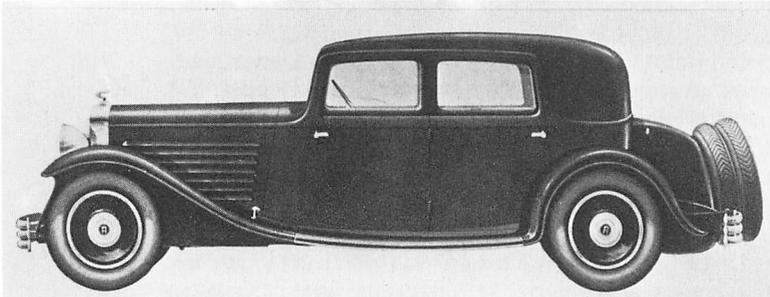
## **Ambi-Budd (ab 1926)**

Den Übergang von der Blechkarosserie mit Holzgerippe (Gemischt-Bauweise) zur Ganzstahlkarosserie begannen die Amerikaner schon vor dem ersten Weltkrieg. Vorzüge der neuen Bauart waren das geringere Gewicht, größere Widerstandsfähigkeit und Sicherheit bei Feuer (damals noch relativ häufig!) und Unfällen, mehr Sicht dank schmalere Dachträger, Geräuschlosigkeit des zu einer Einheit verschweißten Stahlkörpers. Dem deutschen Automobilbau war eine entsprechende Umstellung vorerst nicht möglich. Die einschlägigen Patente befanden sich im Besitz der amerikanischen Firma Edward G. Budd Manufacturing Co., die 1912 in Philadelphia die Serienherstellung von Ganzstahlkarosserien aufgenommen hatte. Abgesehen davon waren die hiesigen Fertigungszahlen noch viel zu gering, als daß sich die teureren Pressen, Werkzeuge und Schweißmaschinen amortisiert hätten. Außerdem arbeitete man bei uns noch mit zu primitiven Lackierungsmethoden. Natürlich wußte man bei der deutschen Automobil- und Karosserieindustrie, wohin die Entwicklung geht, aber dennoch bedeutete es eine gewaltige Überraschung, als bekannt wurde, daß die Berliner Ambi-Maschinenbau-AG. (Beteiligung 51 %) gemeinsam mit der amerikanischen Budd Manufacturing (49 %) auf dem Gelände der ehemaligen Rumpler-Werke in Berlin-Johannisthal ein hochmodernes Karosserie- und Preßwerk errichtete. Im Oktober 1926 begann die Serienproduktion, wobei zunächst 800 Beschäftigte täglich 200 Karosserien fertigstellten. Für den sicheren Absatz hatte man von vornherein dadurch gesorgt, daß Ambi-Budd von einem amerikanisch-englischen Bankenkonsortium 26 % des Kapitals der Adler-Werke aufkaufte. In der Anlaufzeit beschränkte sich das Werk auf die Serienherstellung von je einer offenen und einer geschlossenen Standard-Karosserie, die zum allergrößten Teil für den neuen Adler Standard 6 verwendet wurde, aber in genau gleicher Ausführung auch jeder anderen Marke zur Verfügung stand, wovon Cyklon, NSU und Ley Gebrauch machten. 1928 vereinnahmte Ambi-Budd die Firma Lindner (Ammendorf) und den Karosseriebau der Deutschen Industriewerke AG. (Berlin-Spandau). Die Belegschaft zählte jetzt 2500 Mann. Als weitere Groß-

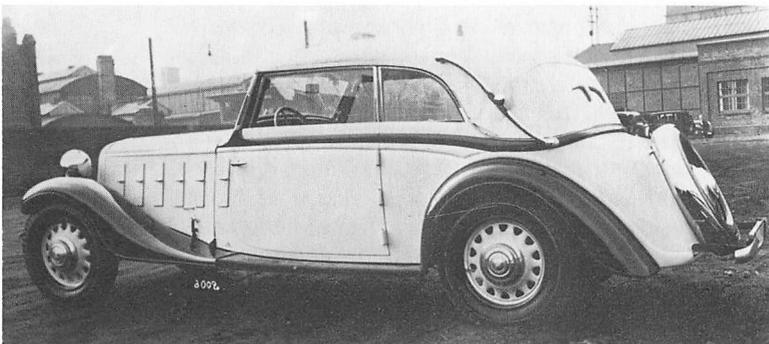


**Adler Standard 8  
Pullman-Limousine  
Karosserie Ambi-Budd  
1929**

kunden wurden Ford, BMW und Hanomag gewonnen. Weit überwiegend lieferte Ambi-Budd Limousinen. Hier war das Werk nahezu konkurrenzlos, weil sich die anderen selbständigen Karosseriehersteller mit geschlossenen Aufbauten kaum mehr befaßten. Sie hatten sich fast alle mehr oder weniger auf Cabriolets spezialisiert. Diese damals besonders beliebte Karosserieform gehörte ab 1930 ebenfalls zum Programm von Ambi-Budd, wobei das Werk teilweise sogar auch die Gemischt-Bauweise anwendete. Aber die Cabriolets von Ambi-Budd wirkten meistens etwas plump und unbeholfen, weshalb man damit nie ebensoviel Erfolg hatte wie mit den Limousinen. – Für die Wehrmacht wurden ab 1936 die Aufbauten aller mittleren und schweren Einheits-Pkw hergestellt und auf die von Horch, Opel und Ford angelieferten Fahrgestelle montiert, ebenso ab 1940 die VW Kübel- und Schwimmwagen. Außerdem stammte von Ambi-Budd der berühmte Wehrmacht-Einheitskanister, der dann im eigenen Werk und von einigen anderen Firmen in riesiger Auflage hergestellt wurde. – Nach dem Kriegsende 1945 ließ die sowjetische Besatzungsmacht die gesamte Einrichtung des Preßwerks fortschaffen. Nur die Werkzeuge für den BMW 321 gingen nach Eisenach, um dort die Produktion dieses Typs weiterführen zu können. In den verbliebenen Gebäuden soll dann zunächst eine Waggonfabrik untergebracht gewesen sein. Heute wird ein Teil der Anlagen von einem großen Autotransportbetrieb genutzt, ein weiterer Teil dient hinter strenger Absperrung unbekanntem Zwecken.



**Horch 8  
(5 Liter, 100 PS)  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Ambi-Budd  
Modell »Jupiter«  
1931**



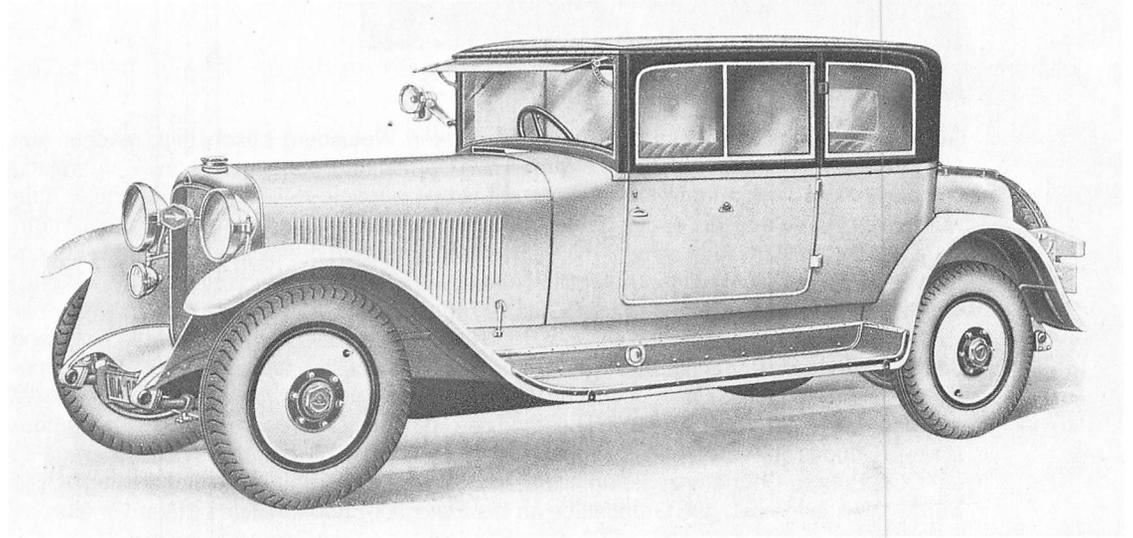
**Hanomag Sturm  
Cabriolet 4 Fenster  
Karosserie Ambi-Budd  
1937/38**

## Anhaltisches Karosseriewerk (1924–1925)

Die Firma Anhaltisches Karosseriewerk GmbH. (Leopoldshall-Staßfurt) lieferte in der kurzen Zeit ihres Bestehens kleine Serien offener und geschlossener Karosserien für Dürkopp und für Selve.

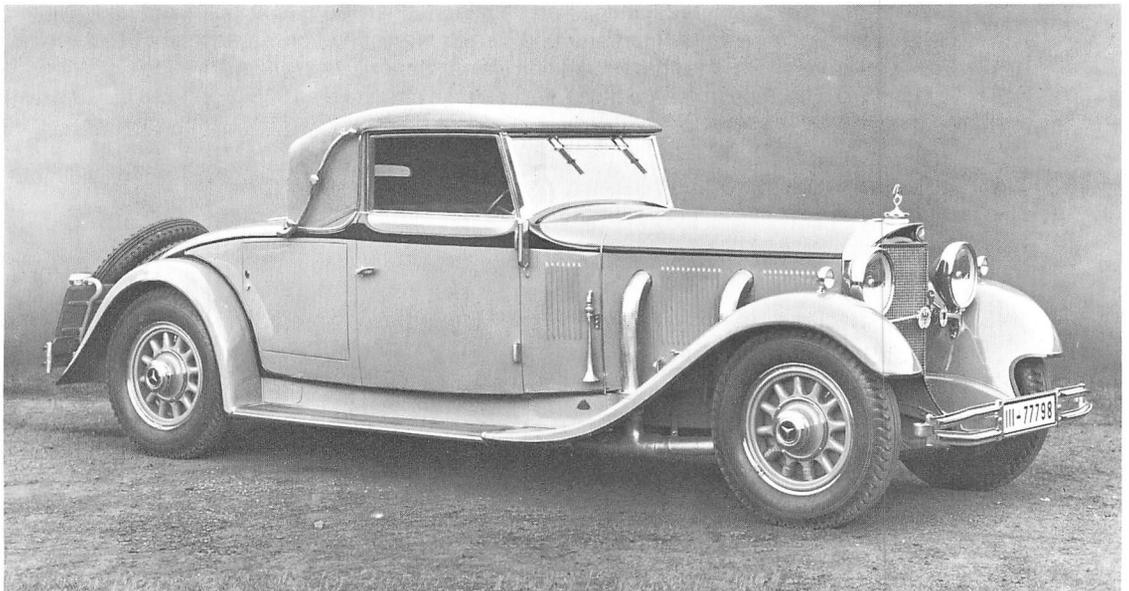
## Auer

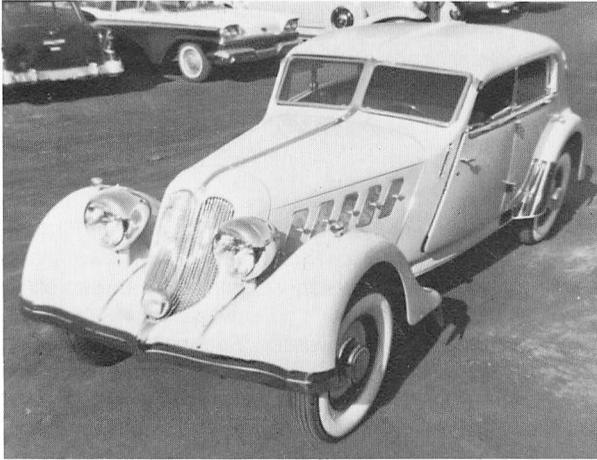
Die Chr. Auer Karosseriefabrik GmbH. (Stuttgart-Cannstatt) gehört zu den ältesten Firmen dieses Metiers. Schon seit etwa 1900 baute sie ausschließlich Karosserien. In den zwanziger und dreißiger Jahren trat sie vor allem mit Luxusaufbauten jeglicher Gestalt auf Fahrgestellen von Maybach und von Mercedes-Benz hervor. Es handelte sich durchweg um Einzelanfertigungen, wobei gelegentlich recht originelle Einfälle realisiert wurden. Serien gab es bei Auer nur in geringem Umfang.



Maybach W 5 Reise-Limousine mit abnehmbarem Dach und Liegesitzen, Karosserie Auer, 1929

Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes«, Cabriolet 2 Sitze, Karosserie Auer, 1931





Röhrl 8 Typ F  
 3,3 Liter 75 PS  
 Limousine 4 Türen  
 Stromlinien-Prototyp  
 Karosserie Autenrieth  
 1933  
 (Heutiger Besitzer des Wagens:  
 Edgar E. Rohr, Manassas/USA)

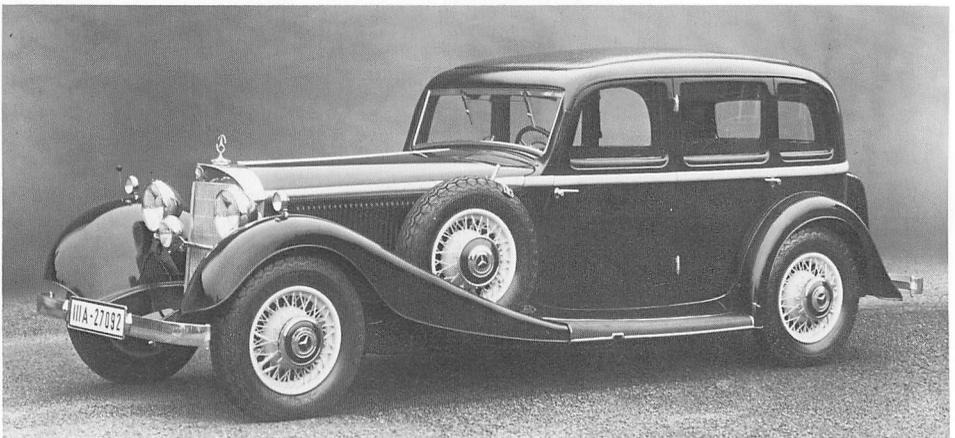
## **Autenrieth (ab 1921)**

Georg Autenrieth, vorher bei den Karosseriewerken Weinsberg beschäftigt, machte sich 1921 selbständig und gründete die Firma »Erste Darmstädter Karosseriewerke«. Jahrelang versah er NSU- und andere Fahrgestelle mit einzelgefertigten Aufbauten. Bekannter aber wurde sein Name erst, als er den größeren Teil (etwa zwei Drittel) der im nahen Ober-Ramstadt erzeugten Röhrl Achtzylinder mit Karosserien versehen durfte. Danach lieferte Autenrieth Serien-Cabriolets für den Adler Diplomat sowie für BMW, darunter speziell die Viertüren-Ausführungen auf BMW 326 und 335. Die Tagesleistung lag bei etwa 7 Cabriolets. Später erfolgten auch Zulieferungen an Opel. 1938 beschäftigte der Betrieb 420 Leute. Während des Krieges mußte er Flugzeug-Blechteile fertigen. Georg Autenrieth starb 1950. Der Karosseriebau ging jedoch weiter. Zahlreiche Aufbauten nach Kundenwunsch wurden auf BMW 501 und 502 angefertigt. Schließlich bestand das Hauptgeschäft darin, Opel Rekord Limousinen in Coupés oder Cabriolets zu verwandeln. Als die Opel AG. begann, selbst serienmäßig ein Opel Rekord Coupé anzubieten, war das Schicksal der Firma Autenrieth besiegelt. Sie wurde 1964 aufgelöst, das Grundstück an die Plexiglas-Fabrik Röhm & Haas verkauft.

## **Baur**

1910 gründete der damals 27jährige Karl Baur in Stuttgart-Berg eine kleine Karosseriefirma, die sich lange Zeit auf die Reparatur und Einzelanfertigung von Karosserien beschränkte. Erst 1927 begann Baur mit der Produktion kleiner Serien, als Wanderer einige Cabriolets in Auftrag gab. Die Zusammenarbeit mit dieser Marke dauerte bis 1935. Von 1929 bis 1939 ließ

Mercedes-Benz Typ 380 Limousine 4 Türen, Karosserie Baur, 1933/34



Horch Kleinserien von je 100 bis 200 Pullman-Cabriolets herstellen. Daneben lief die Einzelanfertigung sehr ansehnlicher Limousinen auf Fahrgestellen von Horch, Mercedes-Benz und Maybach. 1936 bis 1941 wurde zum ersten und vor dem Krieg einzigen Mal eine Großserie von 15 000 DKW Cabriolets abgewickelt. Daneben entstanden zur gleichen Zeit 900 Cabriolets auf BMW 320 und 326. Im Krieg lieferte Baur Werkstattwagen-Aufbauten, Operationswagen und verschiedene Anhänger. Heute wird der Betrieb von den beiden Söhnen des Firmengründers geleitet. Seit 1945 gab es größere und kleinere Serien für DKW, BMW, Veritas, Maico und Opel. Die Beschäftigtenzahl schwankt je nach Auftragslage. Heute sind es etwa 220 Leute, es waren aber auch schon 500. Eine besondere Spezialität der Karosseriefabrik Baur ist die unter strengster Geheimhaltung durchzuführende Herstellung von Prototypen für verschiedene Automobilfabriken.

## **Boldt & Lieske (etwa 1923 bis etwa 1927)**

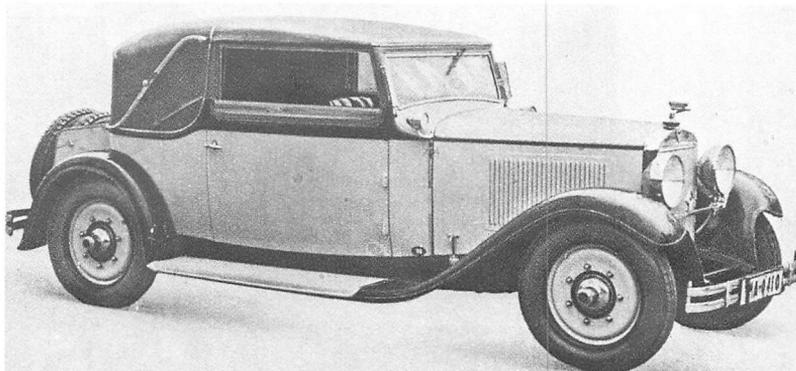
Die Karosserie-Werke Boldt & Lieske (Berlin N 4) hatten sich auf die Herstellung von Kombinationswagen spezialisiert. Es handelte sich um offene Phaetons, in deren rückwärtigen Teil nach Herausnahme der Sitze eine Zinkwanne eingesetzt werden konnte, was vor allem für Metzger in Frage kam. Andere Ausführungen waren dafür hergerichtet, daß sich nach Abnahme des Verdecks eine Pritsche oder ein Kasten auf den rückwärtigen Teil des Wagens setzen ließen. Besonderen Wert hatte man darauf gelegt, daß, wenn das Auto als normaler Personenwagen lief, dessen Kombinationsmöglichkeit absolut nicht zu erkennen war. – Zuletzt baute die Firma auch ein paar angeblich garantiert klapperfreie Cabriolets.

## **Buhne**

Heinrich Buhne (1889–1968) fing 1919 in Berlin ganz klein mit einem einzigen Mitarbeiter an, gehörte aber bereits wenige Jahre später zu den prominenten Karosserieherstellern. Schon auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1923 besaß er einen eigenen, mit drei Wagen besetzten Stand. Seine besondere Spezialität wurden Kraftdroschken, die er in großer Zahl



Steyr Typ XII  
Droschken-Landaulet  
Karosserie Buhne  
1928

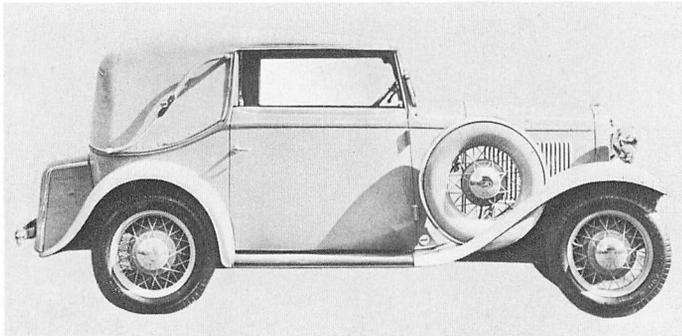


Adler Standard 6  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Buhne  
1930/31

auf Fahrgestellen der verschiedensten Marken lieferte. Daneben pflegte er aber auch die Einzelanfertigung von Cabriolets, die nicht immer, aber doch oft von bemerkenswerter Schönheit waren. Kenner wußten, daß Buhne gute Qualität zu außergewöhnlich mäßigem Preis lieferte. Im Krieg fertigte er Aufbauten für Wehrmachtfahrzeuge. Sein Betrieb wurde schließlich nach Mecklenburg verlagert, was den Totalverlust bei Kriegsende bedeutete. Nach mühevolem Neuaufbau in Berlin ging die Herstellung von Personenwagen- zu Gunsten von Nutzfahrzeug-Sonderaufbauten immer weiter zurück. Heute befaßt sich der 50 Mann-Betrieb hauptsächlich mit Isolier-, Reklame- und Großraum-Aufbauten.

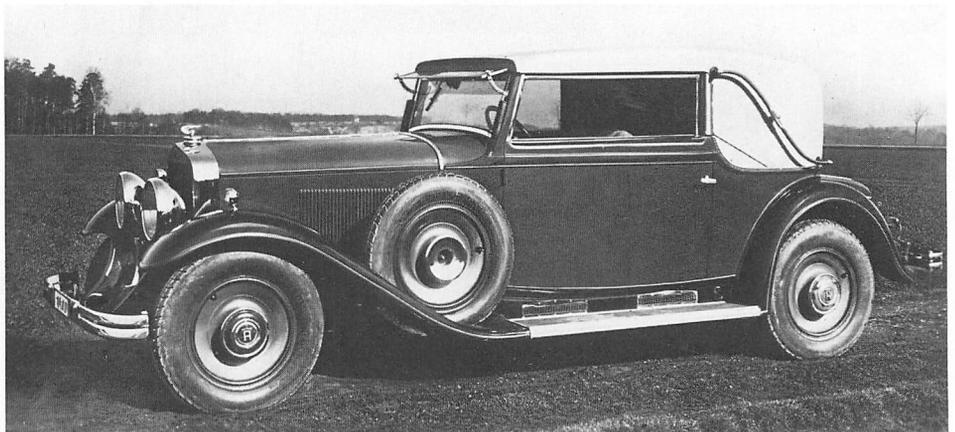
## Deutsch

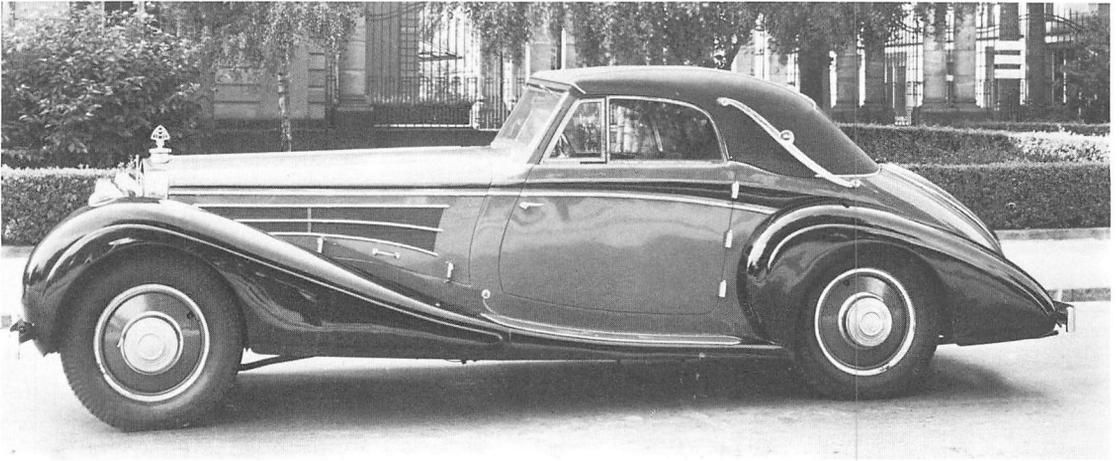
1913 übernahm der Wagenbaumeister Karl Deutsch die Karosserie- und Wagenfabrik J. W. Utermöhle GmbH., deren Kölner Werk er schon geleitet hatte. 1916 entsteht das Karosserie- werk Karl Deutsch GmbH. in Köln-Braunsfeld, das sich mit dem Bau von Lastanhängern für die Armee befaßt. Nach dem Krieg begann Karl Deutsch die Einzelanfertigung von Karosserien. Der Übergang zu kleinen Serien erfolgte 1930, als zunächst Cabriolets für Horch und für Citroen (Köln) geliefert wurden. Bald begann die Zusammenarbeit mit den Kölner Ford- Werken, welche der Firma Karl Deutsch GmbH. zu raschem Wachstum verhalf. Während 1934 arbeitstäglich 8 bis 10 Karosserien fertiggestellt wurden, waren es 1938 bis zu 30 Stück. Auftraggeber waren vor allem die Kölner, aber auch die holländischen Ford-Werke. Nach dem zweiten Weltkrieg arbeitete die Firma, nunmehr geleitet von Dipl.-Ing. Werner Deutsch, dem Sohn des Gründers, weiterhin noch jahrelang für Ford. Seit aber diese Marke keine Cabriolets mehr in ihrem Verkaufsprogramm führte, blieb die Firma Deutsch darauf angewiesen, auf Kundenwunsch Limousinen von Ford und später, nachdem Autenrieth aufgegeben hatte, auch von Opel, in Cabriolets zu verwandeln. Doch schließlich lohnte sich diese Tätigkeit nicht mehr, weshalb 1971 der Karosseriebau eingestellt wurde. Die Firma Deutsch befaßt sich seither nur mehr mit der Grundstücksverwaltung.



**Ford Modell B**  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Deutsch  
1932/33

**Horch 8**  
4 Liter Typ 410  
4 Liter 80 PS  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Deutsch  
1931-1933





Maybach Zeppelin 12 Zylinder 8 Liter Sport-Cabriolet, Karosserie Dörr & Schreck, 1939

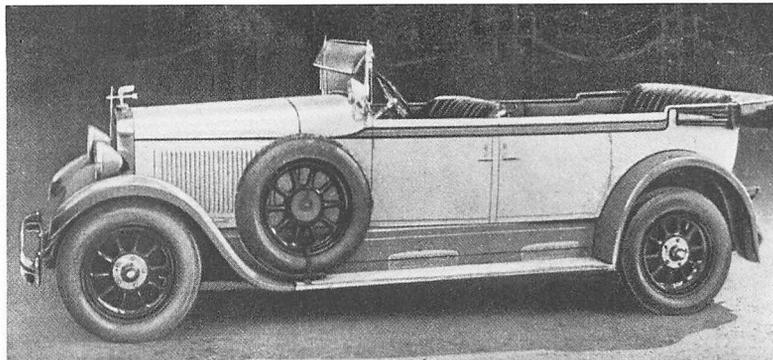
## Dörr & Schreck

Wagnermeister Jacob Dörr gründete 1890 in Frankfurt eine Wagnerie zur Herstellung von Pferdewagen und Droschken. 1911 war er Mitbegründer der Frankfurter Karosserie- und Fahrzeugwerke mbH. (FKF), die über 50 Jahre lang Aufbauten für Sanitätsfahrzeuge und Omnibusse fertigten. 1919 eröffnete Jacob Dörr mit dem jungen bayerischen Partner Mathias Schreck den Karosseriebau Dörr & Schreck in Frankfurt, Mainzer Landstraße. In Einzelfertigung entstehen Luxus-, Sport- und Sonderaufbauten für Personenwagen. Eine besondere Spezialität der Firma ist die Erledigung besonders ausgefallener Aufträge. So werden für einige Industrie- und Privatkunden verschiedene Stromlinienwagen (in Zusammenarbeit mit dem Frhr. von König-Fachsenfeld) erstellt. Erst ab Mitte der dreißiger Jahre gelingt der Übergang zu Kleinserien, indem Cabriolets und Sportwagen an die benachbarten Adler-Werke geliefert werden dürfen. Auf etwa 100 Mann wuchs vor dem Krieg der Betrieb, den Mathias Schreck seit dem Tod von Jacob Dörr allein führt. Nach 1945 muß ganz klein von vorn begonnen werden. Von nun an führt Schreck nur mehr Reparaturen aus, bis er die Firma wohl Ende der sechziger Jahre altershalber verkauft.

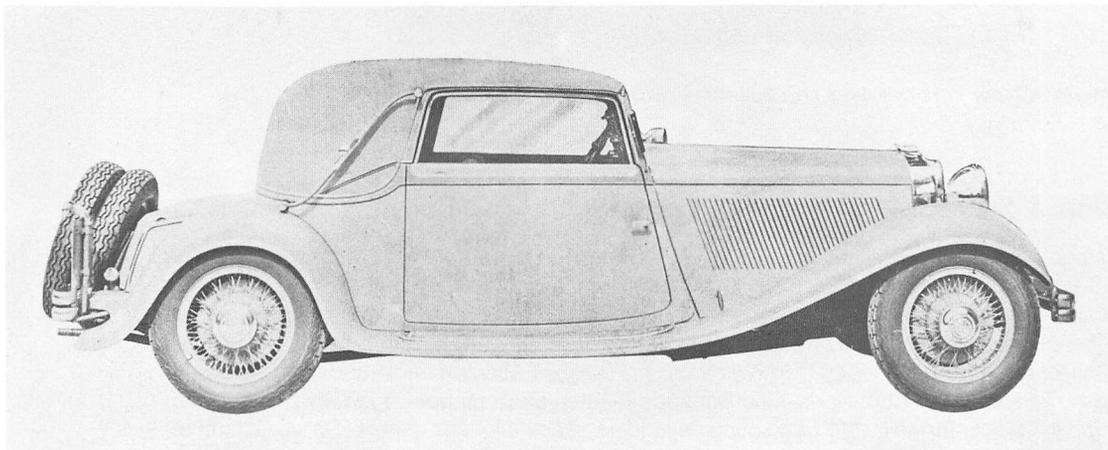
## Drauz

Wagnermeister Gustav Drauz (1872–1951) eröffnete im Jahr 1900 in seiner Heimatstadt Heilbronn einen eigenen Betrieb. Er beginnt mit dem Bau von Kutschwagen, doch schon bald bestellt NSU bei ihm Karosserien für Automobile. Mit der Zeit folgen Aufträge weiterer Firmen. Das zur Fabrik angewachsene Unternehmen beschäftigt 1911 bereits 200 Personen. Während des ersten Weltkriegs liefert Drauz Feldküchen und Krankenwagen an die Armee. Nach dem Zusammenbruch 1918 geht der Aufstieg des Unternehmens weiter, das ohnehin inzwischen zu den führenden seiner Branche zählt. 1925 tritt Dipl.-Ing. Walter Drauz (1902–1972) in die Geschäftsleitung der nunmehrigen Familien-AG. ein. Man spezialisiert sich auf Cabriolets und die Produktionskapazität wird stetig erweitert. Serien-Cabriolets werden für Adler, NSU und Fiat gebaut. Daneben aber wird auch die Einzelfertigung nach Kundenwünschen nicht vernachlässigt, weil diese Tätigkeit zwar nicht viel zum Umsatz, umso mehr aber zum Ruf der Firma beiträgt. 1929 beginnt die Zusammenarbeit mit den Ford-Werken, die bald wichtigster Geschäftspartner wurden und blieben. Zur Ausnutzung der Kellner-Patente, die sich auf eine besondere Verdeckkonstruktion bezogen, wurde 1930 als Verkaufsgesellschaft der Drauz-Werke die »Karosserie Alexis Kellner GmbH.« mit dem Sitz in Heilbronn gegründet, nachdem die Alexis Kellner A.G. (Berlin) liquidiert worden war. Mit dieser war Drauz schon seit mindestens 1920 durch eine Interessen- und Verkaufsgemeinschaft verbunden gewesen. (Cabriolets nach Kellner-Patenten erkennt man an dem über das

Horch 8  
3,4 Liter Typ 305  
Tourenwagen 6 Sitze  
Karosserie Drauz  
1928



100 PS NAG-V8  
Sport-Cabriolet  
Karosserie Drauz  
1931/32



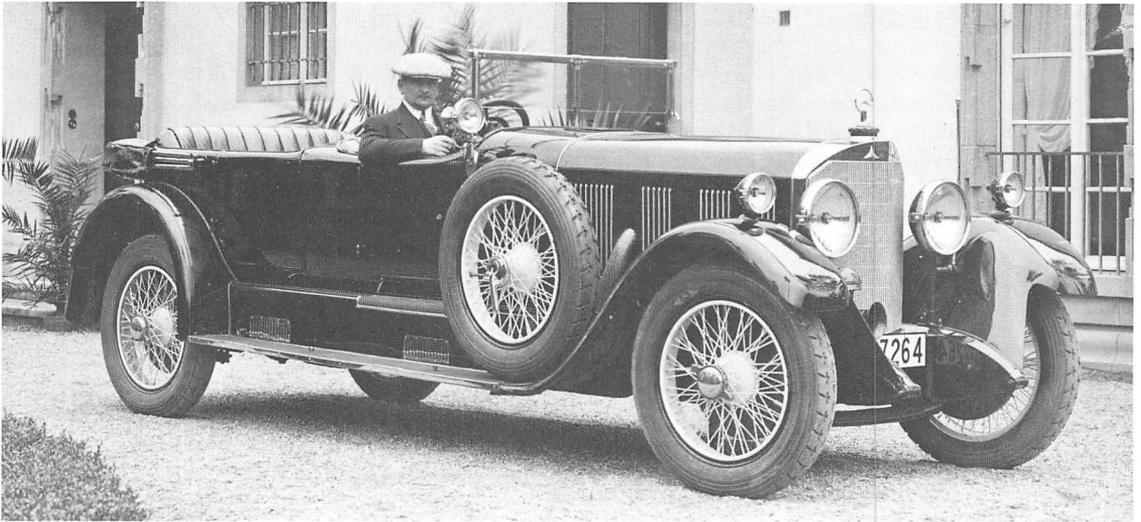
geschlossene Verdeck gespannt Lederriemen.) 1932 errichtet Drauz Niederlassungen in Köln und in Berlin, um die Aufträge des Großkunden Ford leichter und schneller abzuwickeln. 1933 erfolgt die Umstellung auf die Fließbandproduktion von Ganzstahlkarosserien. Täglich verlassen jetzt 25 komplette Cabriolets und 40 Fahrerhäuser für Lastwagen das Werk. Diese Zahlen verdoppeln sich in wenigen Jahren. In die ehemaligen Schebera-Karosseriewerke, die dazugekauft wurden, verlegt Drauz nunmehr die Einzelfertigung. Da entstehen beispielsweise hübsche Zweisitzer-Cabriolets auf BMW-Fahrgestellen. Auch wird dort 1937 die (früher schon einmal betriebene) Fabrikation von Omnibussen und Anhängern aufgenommen. Im Dezember 1944 zerfallen die Drauz-Werke in Schutt und Asche. Mit der Herstellung von Handwagen fing man 1945 von neuem an, doch schon 1947 konnte wieder ein Omnibus geliefert werden. Und schon wenige Jahre später produzierten die Drauz-Werke größere Stückzahlen als jemals zuvor. Mit 700 Mann wurden Großaufträge für Ford, DKW, Porsche und NSU abgewickelt. Allein an Ford lieferte Drauz in 12 Jahren 250 000 Karosserien. Am 1. Juli 1965 übernahm NSU den Karosseriebau der Drauz-Werke. Die Gründerfamilie führt seitdem den Drauz Werkzeugbau weiter, der ebenfalls schon seit etwa 30 Jahren bestand.

## Drögmöller

1920 gründet der Stellmachermeister Gotthard Drögmöller in Heilbronn eine Karosseriewerkstatt. Mit zunächst 8 Beschäftigten werden Spezialaufbauten für Personen- und Lastwagen angefertigt. 1931 spezialisierte sich die heute noch bestehende Firma auf den Bau von Omnibussen.

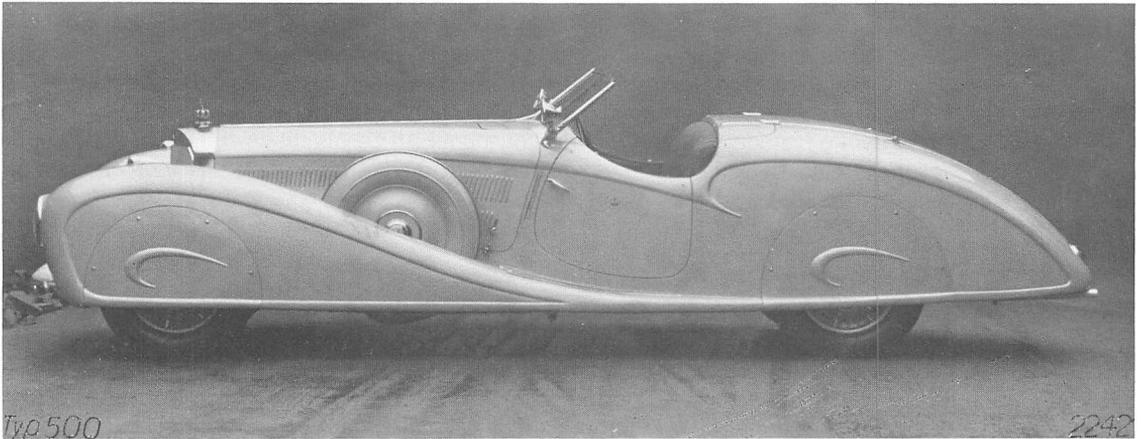
## Eichelbaum (etwa 1923 bis etwa 1925)

Die Karosseriefirma Eichelbaum Nachf. GmbH. (Berlin S 42) bot Luxuskarosserien an und hatte sich dabei besonders auf Zwei- und Viertüren-Cabriolets verlegt. Die Konkurrenz auf diesem engen Markt war damals gewaltig. So blieb Eichelbaum bald auf der Strecke.



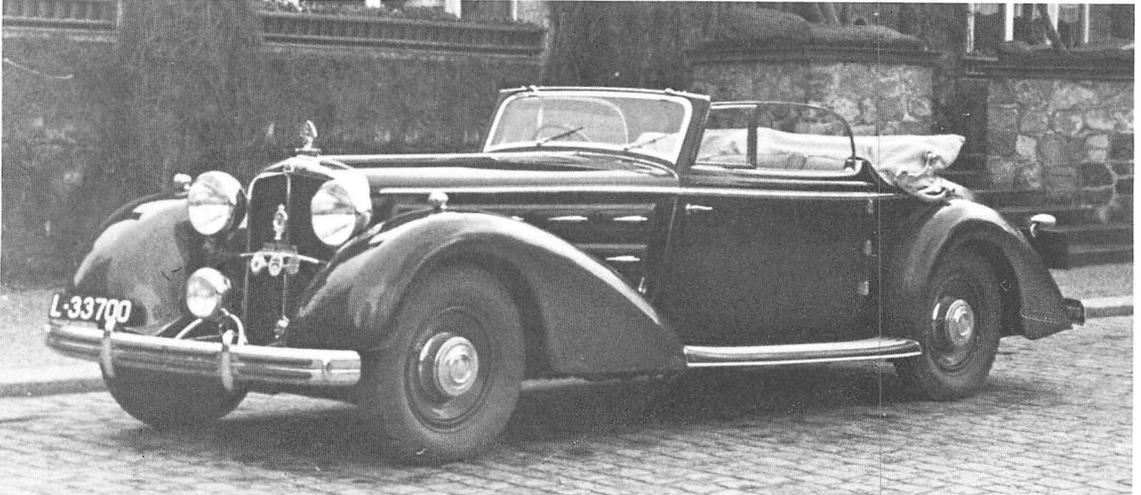
24/100/140 PS Mercedes-Benz Tourenwagen 1928. Karosserie Erdmann & Rossi.  
Am Steuer: E & R-Geschäftsführer Friedrich Peters

Mercedes Benz Typ 500 K Stromlinien-Roadster 1935. Karosserie Erdmann & Rossi



Typ 500

Maybach Zeppelin 12 Zylinder 8 Liter Cabriolet 1937, Karosserie Erdmann & Rossi.  
Sonderanfertigung für Prinz Bernhard der Niederlande



## **Erdmann & Rossi**

Ein 1898 in Berlin von Willy Erdmann gegründeter Betrieb, der sich mit der Herstellung von Kutschwagen befaßte, entwickelte sich ausgezeichnet. Nachdem 1906 der Automobilverkäufer Eduard Rossi dem Unternehmen beigetreten war, wurden auch Aufbauten für Automobile ausgeführt. Das Geschäft ging so gut, daß bald ein fünfgeschossiges Gebäude bezogen werden mußte. Indes verunglückte Rossi 1909 tödlich, woraufhin sich auch Willy Erdmann zurückzog. Friedrich Peters, bis dahin Hauptbuchhalter der Firma, übernahm nun deren Leitung. Im ersten Weltkrieg war Erdmann & Rossi mit dem Bau von Post- und Sanitätsfahrzeugen sowie mit Reparaturen beschäftigt. Die große Zeit der Firma kam in den zwanziger und dreißiger Jahren. Man hatte sich nun völlig auf Luxuskarosserien beschränkt, wobei keineswegs nur deutsche Fahrgestelle eingekleidet wurden, sondern auch alle berühmten Nobelmarken des Auslands, zumal Erdmann & Rossi auch die offizielle Werksvertretung von Rolls-Royce und Bentley innehatte. Beschäftigt wurden damals etwa 200 Facharbeiter, die pro Woche zwei bis drei Luxuskarosserien fertigstellten. Zum 1. 1. 1933 wurde die traditionsreiche und angesehene Firma Jos. Neuss übernommen, die offensichtlich den Anschluß an die wiederauflebende Konjunktur ganz knapp verpaßt hatte. Nach dem Tod von Friedrich Peters im Jahr 1937 übernahm dessen Bruder Richard das Unternehmen, das heute noch als Reparaturwerk besteht. Ein Maybach SW 42 hatte 1949 als letzter eine wunderschöne Karosserie mit Markenschild Erdmann & Rossi erhalten.

## **Friederichs**

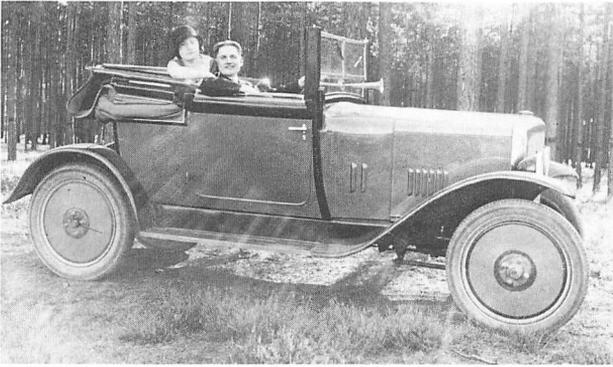
Die Karosseriefirma Friederichs (Frankfurt am Main) existierte schon im vorigen Jahrhundert als Hoflieferant für Pferdekutschen. Bis 1939 baute sie individuelle Automobil-Karosserien auf Einzelbestellung. Der Aufbau des ältesten noch vorhandenen Maybach, eines W 5 von 1926, der im Norddeutschen Automobilmuseum Bad Oeynhausen steht, stammt von Friederichs. (Leider hat jemand dieses kostbare Auto nachträglich mit nicht zeitgerechten Kotflügeln verschandelt.)

## **Gaertner (bis 1927)**

Die Hansa-Lloyd-Werke bezogen, solange sie selbst noch keine Karosserien herstellten, diese hauptsächlich von dem Bremer Karossier Louis Gaertner, einer Aktiengesellschaft mit Hansa-Lloyd als Hauptgesellschafter. Als es dann rentabler erschien, die Karosserien im eigenen Werk herzustellen, wurde 1927 die Firma Gaertner aufgelöst. Borgward und Tecklenborg kauften aus der Liquidationsmasse das Gelände der Karosseriefabrik.

## **Gläser**

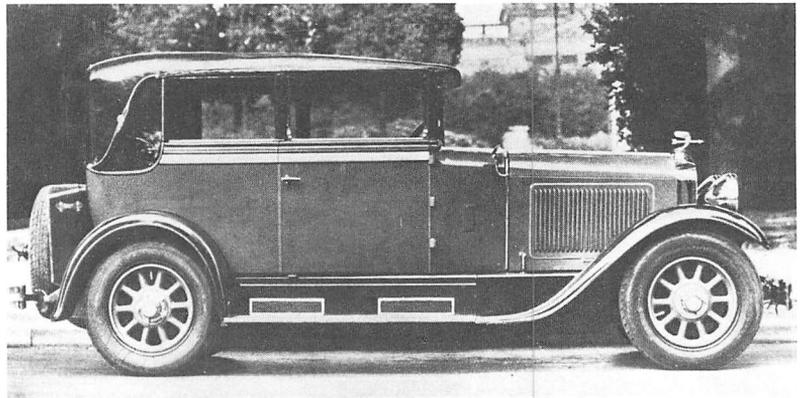
Das höchste Ansehen unter den deutschen Karosseriefabriken der dreißiger Jahre genoß ohne Zweifel die Firma Gläser in Dresden. Außerdem zählte sie kapazitätsmäßig zu den größten. – Auf zwei Stammväter konnte die Firma zurückblicken. Einer war der Sattler Heinrich Gläser (1831–1902), der seit 1864 in Dresden Kutschen und Schlitten ausstaffierte und lieferte. Der Hufschmied und Wagenbauer Friedrich August Emil Heuer war der andere. Er betrieb seit 1885 einen Handwerksbetrieb in Radeberg bei Dresden. Von ihm bezog Heinrich Gläser Rohbauten für seine Fahrzeuge, woraus sich eine so enge Geschäftsbeziehung ergab, daß Heuer 1898 als Teilhaber bei Gläser eintrat. 1902 baute Heinrich Gläser seine erste Automobil-Karosserie, starb aber noch im gleichen Jahr, woraufhin Heuer die Leitung der Heinrich Gläser GmbH. übernahm. Sein Sohn Georg Heuer trat ihm 1908 zur Seite. Dieser hatte die Wagenbauschule in Paris besucht und brachte nun bis zu seinem Tod im Jahr 1932 mit glücklicher Hand die technische und künstlerische Entwicklung der Gläser-Karosserien voran. In der letzten Zeit vor dem ersten Weltkrieg galt die »abnehmbare Limousine« als das wichtigste Produkt der Firma Gläser. Dann wurde sie in die Kriegsproduktion eingeschaltet. Nach 1918 baute man hauptsächlich Limousinen, jahrelang auch nach Weymann-Patenten. 1925 erschien das erste Gläser-Cabriolet und damit jene Karosserie, die den Firmen-Namen berühmt werden ließ. 1927 begann die Geschäftsverbindung mit der General Motors GmbH.



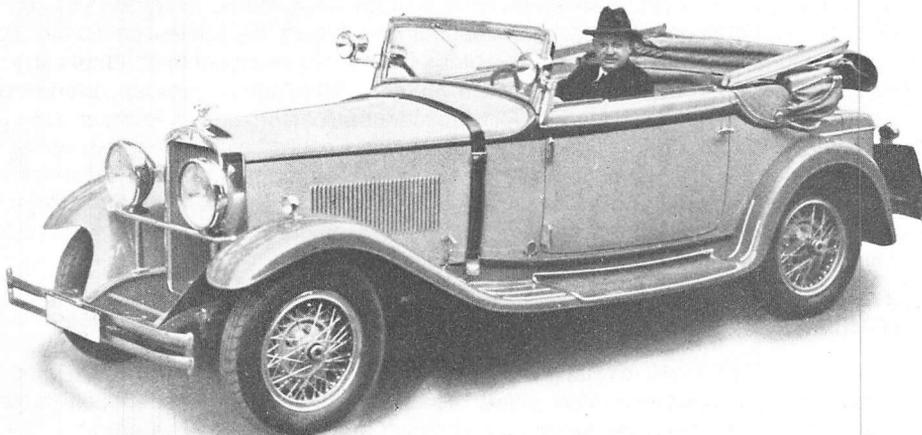
Faun 6/24 PS Cabriolet 2/3 Sitze 1925. Karosserie Gläser. Dieses Einzelstück, Privatwagen von Georg Heuer, war eines der ersten Gläser-Cabriolets. Karosserien ähnlicher Ausführung wurden ab 1925 in kleinen Serien an Wanderer geliefert.

in Berlin-Borsigwalde. Dort fehlten in den Programmen von Chevrolet und Buick Cabriolets jener Art, wie sie sich auf dem deutschen und den europäischen Märkten großer Beliebtheit erfreuten. Die Bosse von General Motors veranlaßten Georg Heuer, neben der Einzelfertigung von Cabriolets aufzunehmen. Nach entsprechenden Vorbereitungen entstanden bald in beachtlichen Hunderter-Serien Zweifenster-Cabriolets für Chevrolet sowie Vierfenster- und schließlich auch Pullman-Cabriolets für Buick. Als ab 1931 infolge der Marktlage diese Aufträge auf ein Minimum reduziert werden mußten, war ein schwieriges Jahr zu durchstehen, doch noch rechtzeitig genug kam man mit einem neuen Interessenten ins Geschäft. Es war die eben gegründete Auto Union, die von nun an bis zum Krieg der Hauptkunde von Gläser sein wird. Sie bezieht serienweise Cabriolets für Wanderer, Audi und Horch in beträchtlichen Zahlen. Bis 1938 wächst die Belegschaft auf 2000 Leute, die

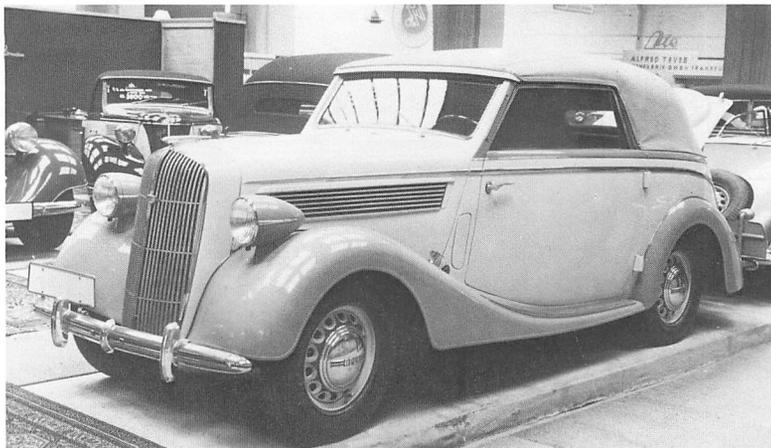
Horch 8 (Typ 350) Cabriolet 4 Fenster 1929. Karosserie Gläser. Es ist der gleiche Aufbau, der serienmäßig sowohl für Horch als auch in vermutlich wesentlich größerer Zahl für den Buick Modell 20 CC verwendet wurde.



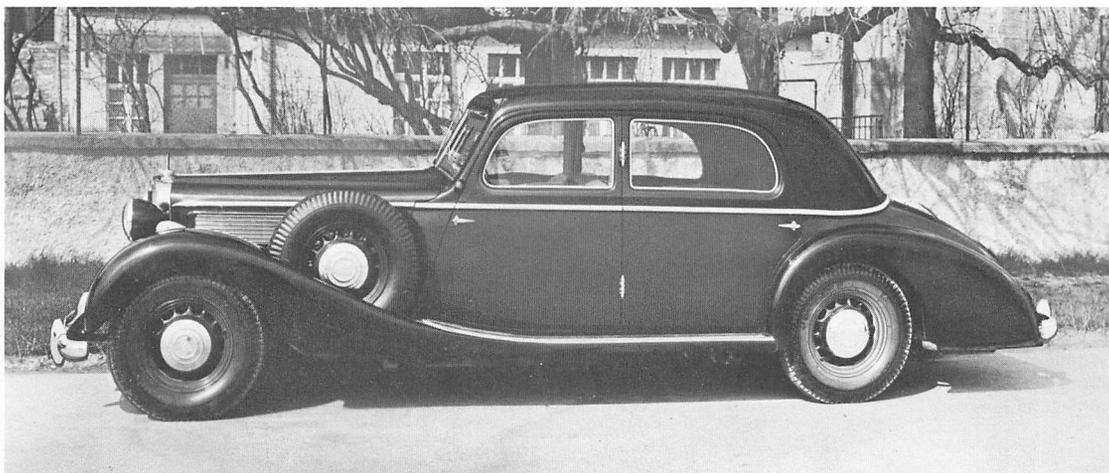
10/50 PS Wanderer Sport-Cabriolet 1931. Karosserie Gläser.



Opel Super 6  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Gläser  
Sonderanfertigung  
1937/38



Maybach SW 38  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Gläser  
1838/39



monatlich etwa 350 Serien-Cabriolets (die Hälfte davon allein für Wanderer), etwa 70 Kübel- und Funkwagen für die Wehrmacht und etwa 5 Einzelanfertigungen ausführen. Dazu werden in großer Zahl montierfertige Verdecke an Opel geliefert, bestimmt für die Kapitän- und Admiral-Cabriolets. Außer für die Auto Union laufen weitere Serienaufträge für Steyr, Hanomag, Fiat, BMW, Ford und Maybach, außerdem von Opel-Händlern bestellte Zweisitzer-Cabriolets. Nach dem Tod von Georg Heuer übernahm 1932 dessen Bruder Erich Heuer die Leitung der Firma, die 1933 in Gläser-Karosserie GmbH. umbenannt wurde. Im zweiten Weltkrieg baute man zunächst noch Wehrmachtfahrzeuge und -schlitten, bis schließlich die auf 3000 Mann angewachsene Belegschaft auf Hochtouren Teile für Messerschmitt-Flugzeuge zu produzieren hatte. Was der Bombenangriff vom 13./14. 2. 1945 auf Dresden vom Werk übrigließ, wurde nach Kriegsende enteignet. Der Karosseriebau besteht dort im Rahmen des VEB IFA noch heute. Ein anderer Teil der Fertigung war 1944 nach Weiden/Oberpfalz verlagert worden. Dort nahm Erich Heuer 1950/51 unter seinem Namen den Karosseriebau wieder auf. Er baute die ersten 100 Cabriolets sowie 15 Leichtmetall-Karosserien für den Porsche 356, dann aber – Professor Porsche war gestorben – ging der Anschlußauftrag über 2000 Cabriolets an die Firma Reutter. Ende der Geschichte.

### Gläser (um 1923)

Die Gläser Karosserie GmbH. mit Hauptwerk in Kiel und Zweigwerken in Herford und Potsdam bot »Stahl-Holz-Karosserien System Gläser DRGM und DRPa« an. Hauptmodell war anscheinend ein kleiner Viersitzer-Aufbau mit abnehmbarem Limousinen-Oberteil.

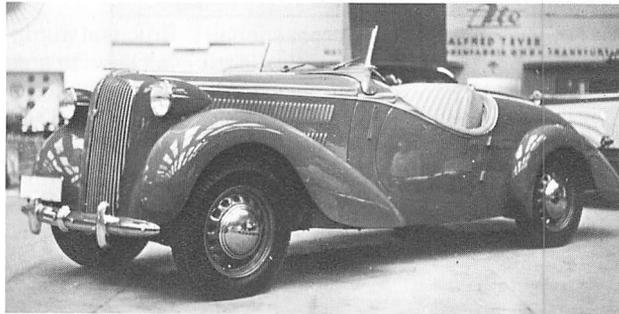
## Hawa (1923–1925)

Die Hannoversche Waggonfabrik AG. baute Straßenbahnwagen und kleine Elektrofahrzeuge, in der Hauptsache aber Automobil-Karosserien auf Aga, Apollo und Mauser.

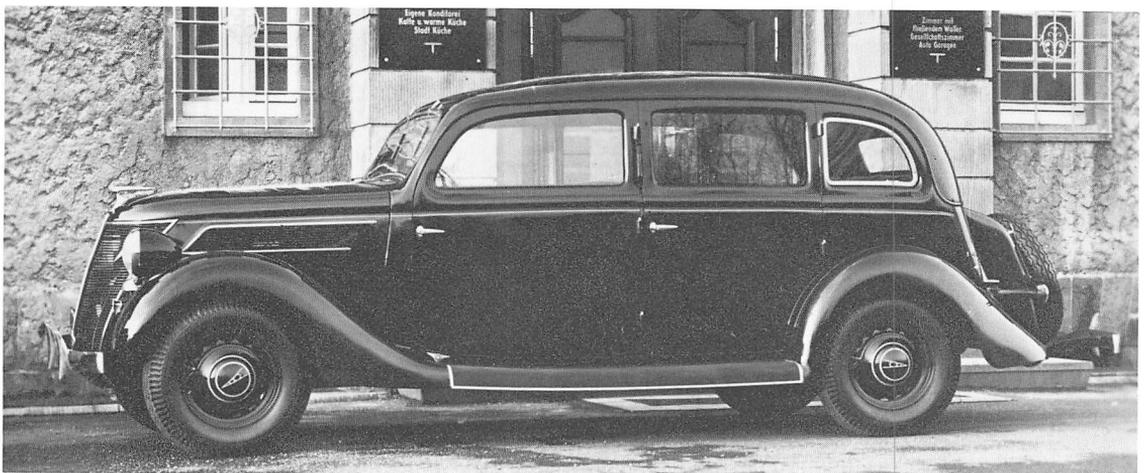
## Hebmüller

Seit dem Jahre 1889 baute der gelernte Stellmacher Joseph Hebmüller in Barmen Kutschwagen. Doch erst 1919, nach dem Tod des Firmengründers, begannen seine 4 Söhne die Herstellung von Automobil-Karosserien. Der Auftragseingang entwickelte sich derart lebhaft, daß man in Wülfrath 1924 das Werk II und 1936 das Werk III eröffnen mußte. Sehr gepflegt wurden bis zum zweiten Weltkrieg die Einzelanfertigungen, doch schon Ende der zwanziger Jahre hatte man auch die Serienproduktion aufgenommen. Begonnen hat sie mit Taxi-Aufbauten auf dem Ford A-Modell. Eine ersprießliche Zusammenarbeit fand schließlich mit Opel, Ford, Hanomag und Hansa statt. Bekannt und geschätzt wurde der Namen Hebmüller damals vor allem durch die hervorragend gelungenen Zweisitzer-Cabriolets auf den Opel-Sechszylinder-Fahrgestellen vom 2 Liter bis zum Admiral. Auffallende Erscheinungen waren ferner die Pullman-Sechssitzer auf Opel Admiral und Ford V 8. Karosserien sportlichen Stils fertigte Hebmüller für Hanomag und für den Hansa. Außerdem entwickelte man zusammen mit Krupp Wehrmachtfahrzeuge. Der Krieg verursachte erhebliche Schäden und danach blieb das Werk jahrelang von der Besatzungsmacht in Anspruch genommen. 1948 konnte der Karosseriebau wieder aufgenommen werden. Serienaufträge kamen mehr als genug, sowohl von Lastwagenfabriken als auch von Ford, DKW, Borgward und vor allem vom Volkswagenwerk. Im März 1949 begann die Produktion des VW Zweisitzer-Cabriolets, doch am 23. 7. 1949 vernichtete ein Großbrand das Wülfrather Werk. Nach raschem Wiederaufbau konnte weitergearbeitet werden. Im April 1950 war die Anlaufserie für das Volkswagenwerk (750 Wagen) abgewickelt, doch irgendetwas, was man als Außenstehender nicht zu er-

Opel Super 6  
Roadster 2 Sitze  
Karosserie Hebmüller  
Sonderanfertigung  
1937/38



Ford V8  
Pullman-Limousine  
Karosserie Hebmüller  
1937/38



kennen vermag, muß schiefgelaufen sein. Trotz guter Auftragslage stimmte die Kasse nicht mehr, und die Firma mußte im Mai 1952 den Konkurs anmelden. Zunächst übernahm das Tempo-Werk die Anlagen, überließ sie aber ein Jahr später den Ford-Werken, die seitdem dort mit 800 Arbeitern eine Teilefertigung betreiben. In bescheidenem Umfang führt ein Hebmüller im einstigen Stammwerk Wuppertal noch Karosseriereparaturen aus.

## Hornig

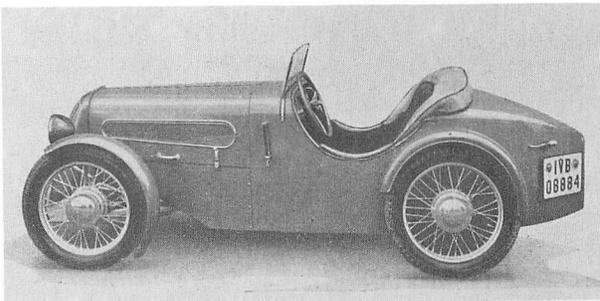
Das Karosseriewerk Gustav Hornig & Co. (Meerane/Sachsen) war nie auf einen besonderen Aufbautyp oder auf bestimmte Marken festgelegt. Die Karosserien dieser Firma zeichneten sich durch gute Verarbeitung, gediegene Form und solide Ausstattung aus, entbehrten aber andererseits durch ihre Biederkeit jeglicher Attraktion. In den dreißiger Jahren gelangte die Firma zu kleinen Serien. Man fertigte dort beispielsweise 1936 die Anlaufserie des DKW Cabriolets sowie danach vermutlich alle Aufbauten für den DKW Front Luxus Sport-Zweisitzer und den Wanderer W 25 K. (Wer es anders oder besser weiß, möge sich bitte melden.) Die Firma Hornig geht auf das Jahr 1869 zurück und besteht heute noch als sogenannter volkseigener Betrieb.

## Hubertia

Die Firma Hubertia Wagenbau (Küps/Bayern) gehörte zu den wenigen Karosseriefirmen, denen es nicht auf Luxus und Exklusivität ankam, sondern darauf, möglichst preiswert robuste und praktische Gebrauchskarosserien zu bauen. Sie eigneten sich hauptsächlich für die Fahrgestelle von Ford und Chevrolet. An sich spielten bei Hubertia die Aufbauten für Nutzfahrzeuge eine weit größere Rolle. Die Firma wurde 1969 von der Staufen Fahrzeugwerke Eislingen KG. übernommen.

## Jhle

Die Firma Gebrüder Jhle Karosseriebau in Bruchsal wurde in den dreißiger Jahren zu einem Begriff, als sie niedliche offene Zweisitzer-Karosserien anfertigte, die auf das Fahrgestell des Dixi und BMW 3/15 PS oder auch für den DKW 600 und 700 Front paßten. Später kam der Aufbau für einen größeren Sport-Zweisitzer hinzu, passend für Opel und BMW 2 Liter oder ähnliche Wagen. Dieser größere Aufbau aber war bei weitem nicht so pfiffig gezeichnet und fand entsprechend wenig Anklang. Seitdem baut die Firma – wohl auch heute noch – winzige Ein- und Zweisitzer mit Elektro- oder Mopedmotoren für die Holz-Rennbahnen auf Volksfesten. Da darf man führerscheinfrei fahren und nach dem Blutalkohol fragt auch keiner.

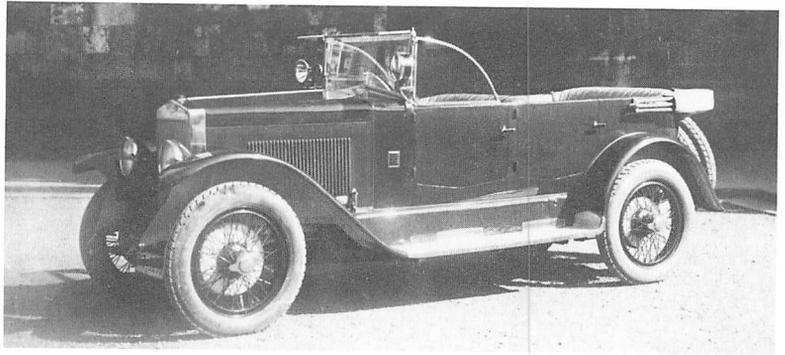


3/15 PS Dixi oder BMW  
Sport-Zweisitzer  
Karosserie Jhle  
etwa 1932–1937

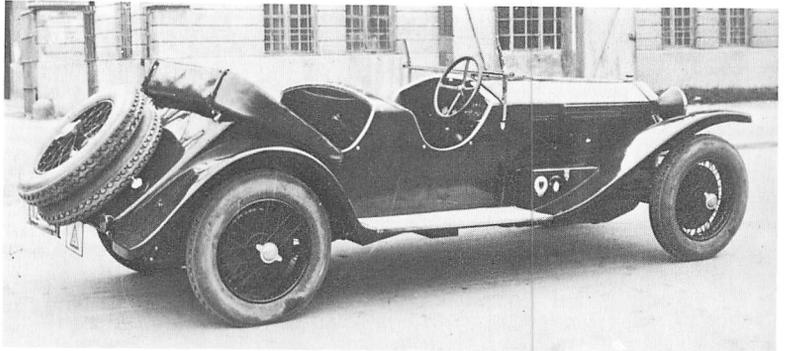
## Kässbohrer

1893 eröffnete der Wagnermeister Karl Kässbohrer (1864–1922) in Ulm ein Wagner-Geschäft zum Anfertigen von Chaisen und Wagen aller Art. Schon 1911 baute Kässbohrer zum ersten Mal ein Automobil, einen Linien-Omnibus auf Saurer-Fahrgestell. Von da an drängte der Karosseriebau die Kutschenherstellung rasch in den Hintergrund. Viel früher als andere

8/32 PS Stoewer Sport-Phaeton  
1925, Karosserie Kässbohrer.



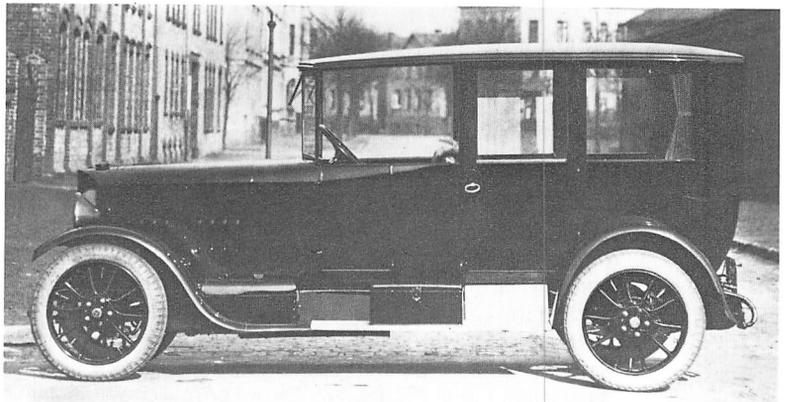
Lancia Lambda Viersitzer-Sport-  
wagen 1928. Das war der letzte von  
Kässbohrer aufgebaute Personen-  
wagen. Das feuerrot lackierte Auto  
ging an einen Sportsmann und  
Playboy nach Augsburg, der damit  
viel Aufsehen erregte.



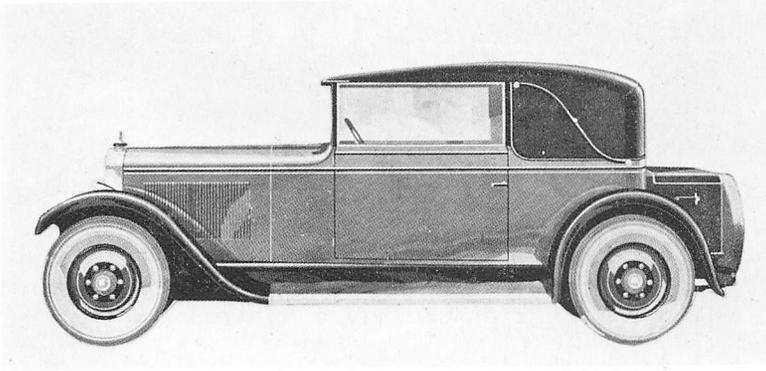
Karosseriefabriken, nämlich schon vor dem ersten Weltkrieg, wickelte Kässbohrer die Lieferung von Kleinserien ab. So bestellte NSU jeweils 20 bis 30 Stück auf einmal. Nach dem Tode des Firmengründers führten die beiden damals noch sehr jungen Söhne Karl jr. und Otto Kässbohrer das Geschäft erfolgreich weiter. Sie legten bald das Hauptgewicht auf Lastwagen-Aufbauten und -Anhänger sowie auf Omnibusse, bauten aber bis 1928 auch Personewagen-Karosserien von durchweg guter und teilweise auch interessanter Ausführung. Auf dem Omnibus- und Nutzfahrzeuggebiet ist die Firma Kässbohrer heute noch sehr maßgebend tätig.

## Karmann

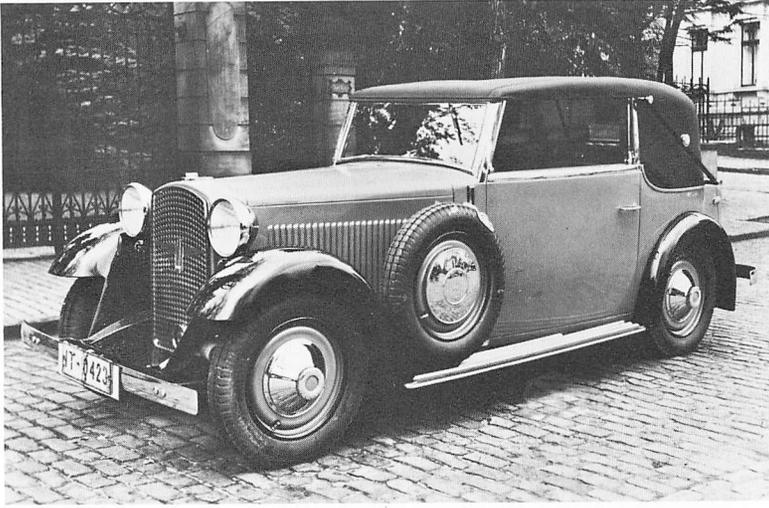
Keimzelle des heutigen Industrieunternehmens war die im Jahre 1874 gegründete Firma Klages in Osnabrück. Sie stellte handwerklich Kutschwagen her und zählte etwa 15 Beschäftigte, als sie 1901 nach dem Tod des Inhabers von Wilhelm Karmann übernommen wurde. Dieser lieferte bereits 1902 seine erste Automobil-Karosserie an die Dürkopp-Werke in Bielefeld. Weitere Einzelbestellungen wurden ausgeführt und wenige Jahre später stellte Kar-



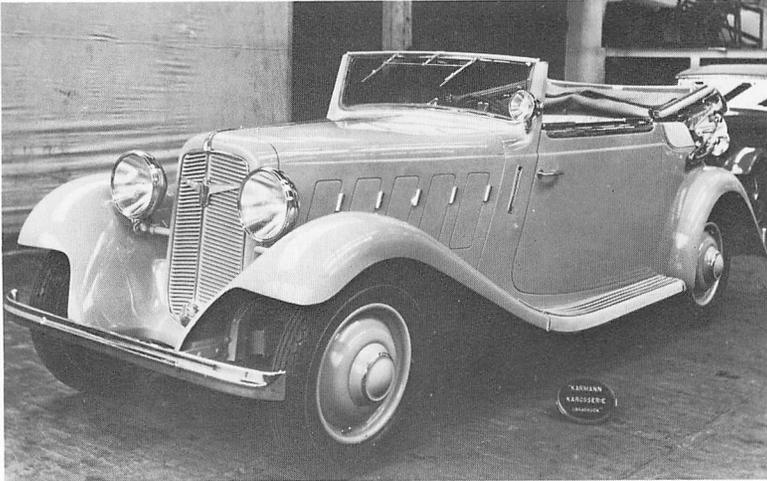
10/30 PS Protos  
Limousine  
Karosserie Karmann  
etwa 1920



9/40 PS Cylon oder Dixi  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Karmann  
1927/28



Adler Standard 8  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Karmann  
Entwurf Professor Gropius  
1931



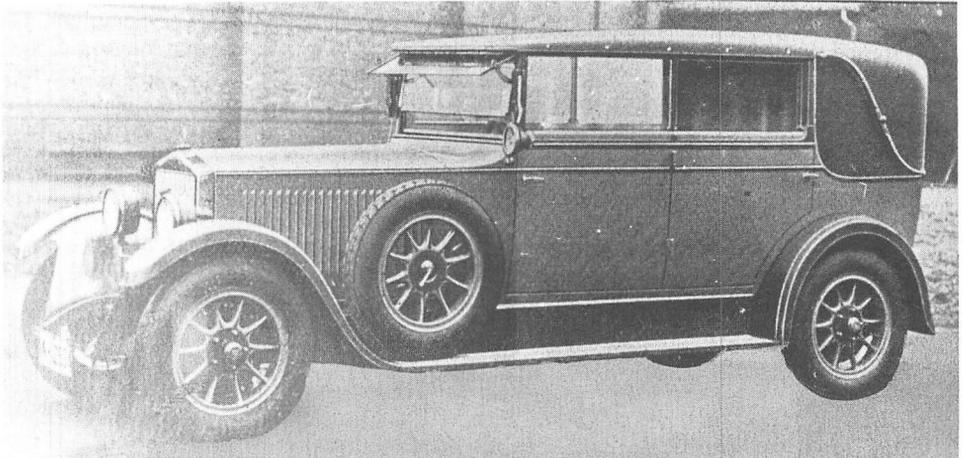
Adler Trumpf  
Cabriolet 2 Fenster  
Karosserie Karmann  
1933

mann überhaupt nur noch Automobil-Karosserien her. 1911 zog der auf 50 Mitarbeiter angewachsene Betrieb in größere Räume um. Bald nach den schweren Kriegs- und Inflationsjahren ging Karmann von der Holz- auf die Halbstahl-Gemischtbauweise sowie von der langwierigen Hand- auf die Nitro-Spritzlackierung über. Die moderne Fertigung erlaubte nun rationelle Serien. Den ersten Großauftrag auf 1000 Karosserien erhielt Karmann von der zum Stinnes-Konzern gehörenden Marke Aga. Andere Großaufträge, so von NAG und von der belgischen Firma FN, folgten. Dieser erfreuliche Aufschwung setzte allerdings ausgangs der

zwanziger Jahre aus. Namhafte Kunden wie Hansa, Hansa-Lloyd, Mannesmann, Protos und Selve stellten den Automobilbau ein, wobei Karmann bei einigen Pleiten erhebliche Verluste hinnehmen mußte. Zum Glück hatte sich 1926 eine gute Zusammenarbeit mit den Adler-Werken angebahnt, die sich bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs ständig verstärkte und entscheidend dazu beitrug, das Spezial-Karosseriewerk zu einem bedeutenden Industrieunternehmen zu machen. Serienaufbauten lieferte Karmann in den dreißiger Jahren außerdem auch an Hanomag und an die Kölner Ford-Werke. Damals erfolgte übrigens die Umstellung auf die mit eigenen Preßwerkzeugen herzustellende Ganzstahlkarosserie. Damit begann auch der Werkzeugbau, der erhebliche Bedeutung gewinnen sollte und heute noch besitzt. Bis zum Kriegsausbruch war die Belegschaft der Firma Karmann auf 800 Betriebsangehörigen angewachsen, die pro Tag 65 Einheiten fertigstellten. Im Krieg wurden die Produktionsstätten nahezu völlig zerstört. Sobald es im Zuge des Neuaufbaus möglich war, lieferte Karmann wieder Karosserieteile und Werkzeuge, dann Fahrerhäuser für Hanomag und Büssing sowie schließlich Karosserien für Ford Taunus Kasten- und Kombiwagen, von denen bis 1949 immerhin 800 Einheiten fertiggestellt wurden. Im Mai 1949 erhielt man den ersten Auftrag über 1000 Volkswagen Viersitzer-Cabriolets, deren Produktion bis heute fort dauert. 1955 wurde der in der Folgezeit überaus erfolgreiche VW Karmann-Ghia herausgebracht. Außerdem blieb Karman als inzwischen wohl größtes unabhängiges Karosseriewerk Europas auch für andere Automobilfirmen tätig. Serienaufbauten wurden für DKW, Ford und Opel, wurden und werden noch für Porsche und BMW gebaut. Derzeit fertigen pro Tag etwa 7000 Beschäftigte an die 300 Karosserien, soweit sie nicht vom Werkzeugbau beansprucht sind. Wilhelm Karmann jr. wirkt als Chef des Unternehmens, seit 1952 der Senior im Alter von 82 Jahren verstorben ist. Dieser hatte noch, schon hochbetagt, für den Wiederaufbau des Werks gesorgt.

## Kathe & Sohn

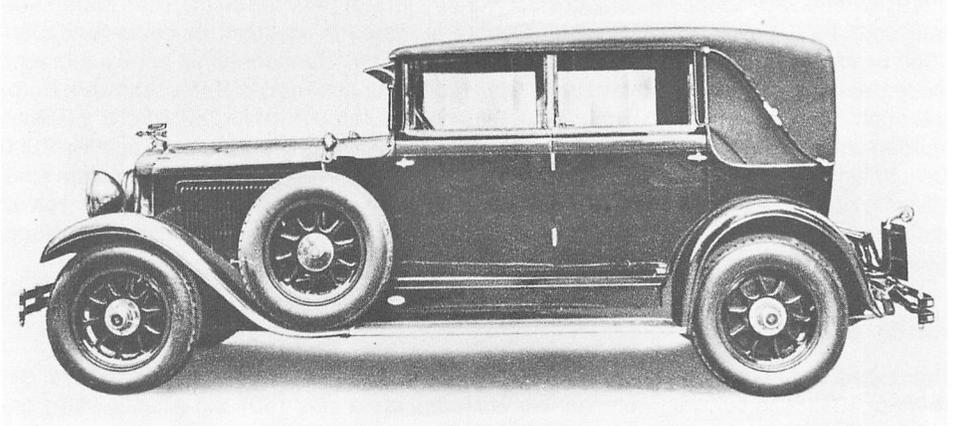
Branchenälteste Firma waren die Karosseriewerke Ludw. Kathe & Sohn in Halle/Saale, gegründet 1833. Dieses Unternehmen war auch das erste, das 1907 ein allseitig völlig geschlossenes Automobil, also eine Limousine, gebaut hat. Überliefert ist ferner, daß Kathe & Sohn 1911 ein neues Werk bezog und damals schon über 300 Mitarbeiter beschäftigte. Aus einer Veröffentlichung von 1926 geht hervor, daß inzwischen ein weiteres Werk in Chemnitz hinzugekommen und daß die Belegschaft auf 600 angewachsen war. Obwohl es sich also um ein bedeutendes und wohl auch entsprechend angesehenes Unternehmen gehandelt hat, ist heute fast nichts mehr darüber bekannt. In den dreißiger Jahren wurden anscheinend hauptsächlich Sonderaufbauten für Omnibusse, für gewerbliche Zwecke und für Behördenfahrzeuge hergestellt. Ihre Glanzzeit erlebte die Firma also wohl vor dem ersten Weltkrieg. Immerhin existierte sie bis 1948 und gehört heute, zusammengefaßt mit der ehemaligen Karosseriefabrik Kühn, zum VEB IFA-Karosseriewerke Halle.



Simson-Supra  
Cabriolet 4 Türen  
Karosserie  
Kathe & Sohn  
1928

## Kellner (bis 1930)

Alexis Kellner (1880–1953) gründete 1910 die Karosserie Alexis Kellner Aktiengesellschaft, Berlin NW 87, Kaiserin-Augusta-Allee 101. Er und sein Geschäft waren für das Berlin der »goldenen« zwanziger Jahre eine typische Erscheinung. »Alexis Kellner – der Karossierer der guten Gesellschaft« rühmten die Inserate des Generalkonsuls. Aber seine Kunden fand er weniger bei der guten, der wirklich feinen Gesellschaft, als vielmehr bei der halbseidenen, der neureichen, der Schickeria, wie man heute so schön sagt. Für bestimmte Konstruktionsmerkmale seiner Cabriolet-Verdecke besaß Kellner Patente, weshalb die meistgebrauchte Schlagzeile seiner Inserate hieß: »Das perfektteste Cabriolet der Welt«. Kellner, der etwa 200 Leute beschäftigte, baute nur Luxuskarosserien. Nicht immer, aber doch recht oft zeichneten sich diese durch eine sehr harmonische Linienführung aus. Kellner war ein talentierter Zeichner und er besaß Formgefühl, aber er gehörte auch zu jenen, welche insbesondere in geschlossenen Wagen mit viel Plüsch und reichen Mahagoni-Vertäfelungen eine schwulstige



16/80 PS Horch 8 Cabriolet 4 Türen, Karosserie Kellner, 1929

Boudoir-Atmosphäre schufen, die der Zeitgeschmack offenbar für den Gipfel der Eleganz hielt. Es paßt in diesen Zusammenhang, daß damals keine andere Automobil- oder Karosseriefabrik, sondern nur Alexis Kellner als einziger seine Inserate mit nackten Frauen garnierte. – 1926 machte Kellner viel Wirbel mit seiner »Ballonkarosserie«, die er per Inserat »eine große Erfindung von weitesttragender Bedeutung« nannte. Er wußte einerseits, mit wie wenig Erfolg sich die Autofabriken damals um verwindungsfestere Fahrgestellrahmen bemühten, und andererseits hoffte er wohl auf einen ähnlichen finanziellen Erfolg, wie ihn der Konstrukteur Weymann mit seinen Karosserien erzielte. Kellner wollte die Sitze direkt auf dem Rahmen befestigen, den Aufbau aber, nur an 3 Punkten gelenkig mit dem Rahmen verbunden, über dem Fahrgestell und den Insassen gewissermaßen wie einen Ballon schweben lassen. Da so der Aufbau von den Verwindungen des Rahmens unbeanspruchte bliebe, könne man ihn um 35 bis 50 % leichter bauen! Nun, Kellner war kein Ingenieur, sondern Kaufmann, und seine Erfindung war eine Schimäre. Bald sprach niemand mehr davon. – 1930 wurde die Alexis Kellner AG. liquidiert, Patente und Namen von der Firma Drauz (Heilbronn) übernommen. Aber auch dort schmückte man sich nur noch ein oder zwei Jahre lang mit diesem Appendix.

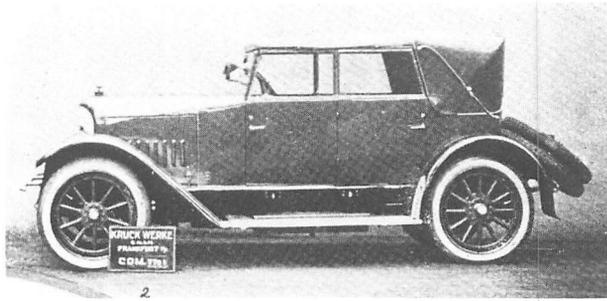
## Königstadt (etwa 1922 bis etwa 1925)

Die Carosserie- und Wagenbau Königstadt GmbH. (Berlin SW 29) baute Luxuskarosserien auf Fahrgestellen der damaligen oberen Mittelklasse, wie beispielsweise Audi oder NAG. Die Firma war sowohl um gute Verarbeitung als auch um originelle Formgebung bemüht.

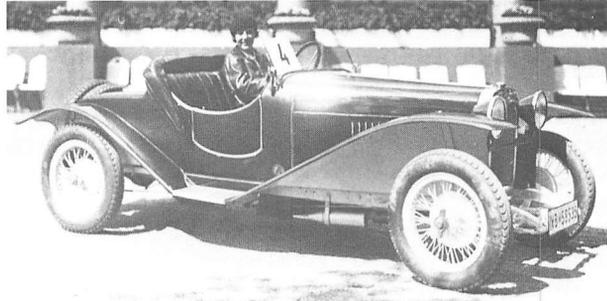
## Kruck (etwa 1921 bis etwa 1927)

Die Kruck-Werke GmbH., ansässig in Frankfurt am Main und in Wiesbaden, traten hauptsächlich mit kleinen Serien von Sondermodellen auf Opel- und auf Adler-Fahrgestellen in Er-

Stoewer Typ D 9  
Cabriolet 4 Türen  
Karosserie Kruck  
1924



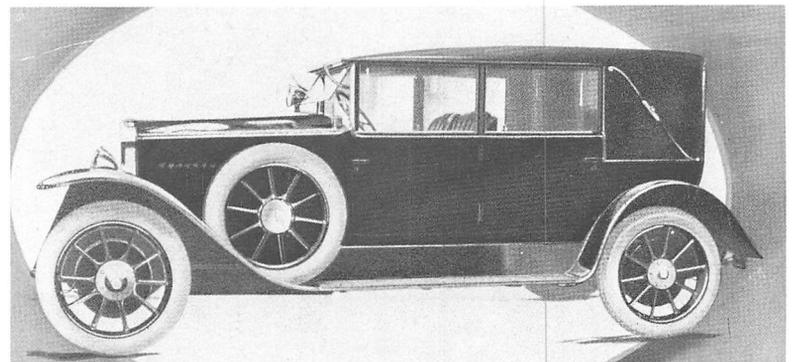
4/14 PS Opel  
Sport-Zweisitzer  
Karosserie Kruck  
1925/26



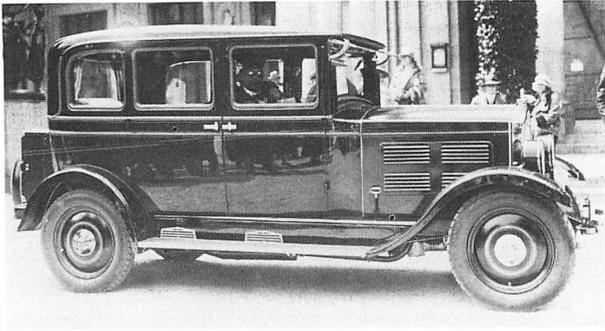
scheinung. Den 4/16 PS Opel lieferten sie beispielsweise als offenen Sport-Zweisitzer und als Dreisitzer-Cabriolet. Den 10/40 PS Opel und den Adler Standard 6 boten sie als (werkseitig nicht lieferbare) Weymann-Limousine an. Aber auch Einzelanfertigungen auf Fahrgestellen beliebiger Marken wurden ausgeführt.

## Kühlstein (bis 1926)

1833 wurde in Berlin-Charlottenburg die Firma Kühlstein Wagenbau von Eduard Kühlstein gegründet, der 1900 verstorben ist. Als Betriebsleiter hatte er von 1884 bis 1894 den Stellmachermeister Max Leuschner eingesetzt. In der Zeit seiner Tätigkeit wurde die Firma zu einem der bekanntesten Berliner Wagenbaubetriebe, so daß bei seinem Fortgang etwa 300 Arbeiter beschäftigt waren. Um sich selbständig zu machen, übernahm Max Leuschner 1894 die 1878 gegründete Firma Ludwig Rühle (Berlin), bei welcher damals nur etwa 10 Leute arbeiteten. 1902, als Leuschner mit seiner Firma ein neues Fabrikgebäude bezog, zählte seine Belegschaft schon 150 Mann. Bereits 1900 hatte er den Karosseriebau aufgenommen. Die Firma Kühlstein andererseits stellte ab 1898 komplette Motorwagen her, doch wurde diese Abteilung 1902 an die NAG abgegeben. 1906 übernahm Max Leuschner die Firma Kühlstein Wagenbau und verschmolz mit ihr seine bisherige Firma Ludwig Rühle. Auch nach dem ersten Weltkrieg stand der Kühlstein Wagenbau in gutem Ansehen. Es wurden Karosserien aller Art in Einzelfertigung und in kleinen Serien hergestellt. Nach Max Leuschners Tod im Jahre 1923 führten die beiden Söhne den Betrieb, gerieten aber 1926 in Konkurs.



10/50 PS Horch  
Cabriolet 4 Türen  
Karosserie Kühlstein  
1924



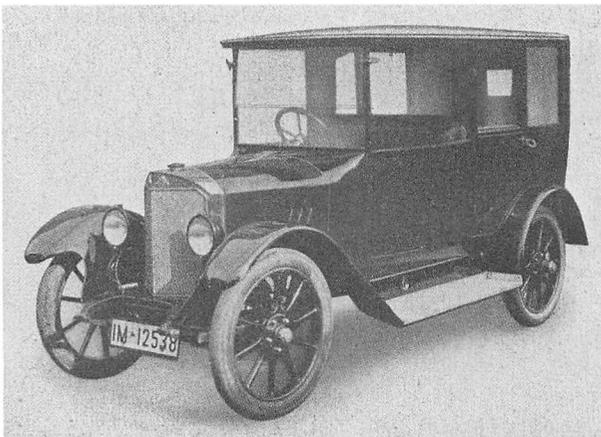
7/34 PS Opel  
Luxus-Limousine 4 Türen  
Karosserie Kühn  
1928

## Kühn

Die Karosseriewerke Otto Kühn (Halle an der Saale) lieferten bis 1931 serienweise alle jene Sonderkarosserien an die Adam Opel AG., welche diese nicht selbst herstellte, so z. B. Kombinations-Limousinen, Droschken, aber auch Cabriolets und Zweisitzer. Außerdem bot Kühn 1928/1929 den 8/40 PS Opel mit »Kühn-Kühler«, einigen Fahrgestelländerungen und besonderen Karosserien unter der Marke »Kühn« an. Im Herbst 1931 stellte Otto Kühn die Zahlungen ein, doch wurde die Firma saniert, dann nach 1945 enteignet und als VEB Karosserie-Werke Halle weitergeführt.

## Lindner

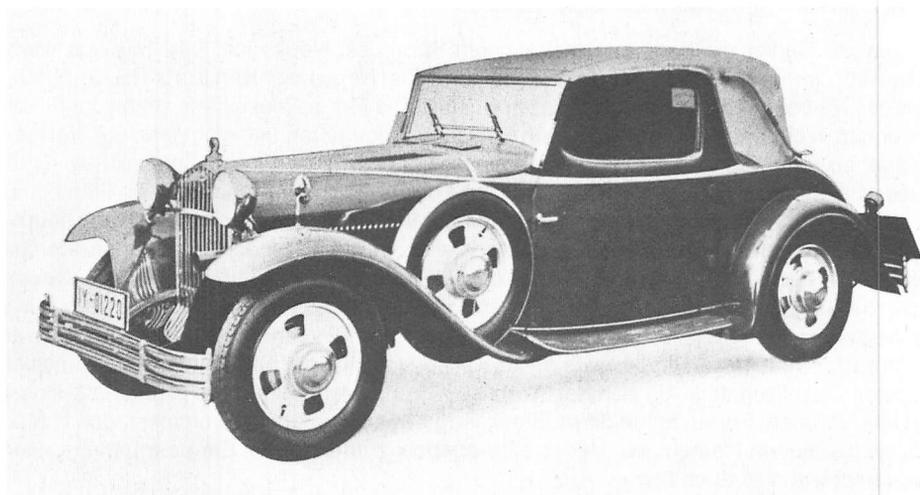
1903 erfolgt nach Fabrikneubau in Ammendorf bei Halle Umwandlung des 1823 gegründeten Familienunternehmens Gottfried Lindner in eine Aktiengesellschaft unter Generaldirektor Heinrich Lindner. Die Kutschenabteilung der Firma unter Hermann Traus wird auf Karosseriebau umgestellt, wobei man sich von vornherein auf die Serienproduktion von 3 Typen festlegt. Hermann Traus wird 1922 neuer Generaldirektor (bis 1939) und 1923 zum Dr. Ing. h. c. der Technischen Hochschule Karlsruhe ernannt. Die Gottfried Lindner AG. ist jetzt die größte Karosseriefabrik Europas, die insgesamt über 2000 Beschäftigte zählt und im Karosseriebau täglich bis zu 88 Einheiten fertigt. Es sind Großserien von offenen Tourenwagen und Limousinen für zahlreiche Automobilfabriken, wobei je nach deren Wunsch Rohbau- oder fertig lackiert und ausgestaffte Karosserien geliefert werden. Die wichtigsten Kunden sind Adler, Aga, Horch und Protos. Angewendet wird ausschließlich die Holz-Stahl-Gemischtbauweise. Als Ambi-Budd mit der Ganzstahlkarosserie auf den Markt kommt, gehen die Aufträge bei der Lindner AG. rapid zurück. 1928 wird die Karosserie-Abteilung an Ambi-Budd verkauft und von dieser stillgelegt. Es ging hier also offensichtlich nicht um den Erwerb vorhandener Kapazität, sondern um die Ausschaltung des potentesten Konkurrenten. Auf dem Nutzfahrzeuggebiet blieb die Gottfried Lindner AG. bis 1957 tätig.



6/20 PS Aga  
Limousine  
Karosserie Lindner  
1923

## Ludewig

1919 gründeten die Brüder Rudolf und Ing. Josef Ludewig in Essen eine Karosseriewerkstätte, die sich binnen 10 Jahren zu einer 120 Mann-Fabrik entwickelte. Von der Luxus- und Sport-Karosserie bis zum Lieferauto wurde alles gebaut, was die Kundschaft haben wollte. 1929 entstand die erste Omnibus-Karosserie und die Firma spezialisierte sich von nun an immer mehr und nach wenigen Jahren ganz auf diese Fertigung. Von den Aufbauten für Personenwagen, die bis 1931 in Einzelherstellung geliefert wurden, gibt es keine historisch bemerkenswerte Überlieferung. Am Ende dieses Fertigungszweiges stand jedoch der einzige Personenwagen-Aufbau von Ludewig, den man in Serie aufgelegt hatte. Es war das »Aero-Cabriolet« der Jahre 1931 bis 1933, das hauptsächlich für Ford B- und V8-Fahrgestelle, aber auch für Mercedes-Benz Typ 170, Wanderer oder Steyr paßte. Beachtlich war hier nicht nur die moderne und elegante Linienführung, sondern auch der tiefe Schwerpunkt, das praktische Verdeck, die Geräumigkeit und der für damalige Begriffe große Kofferraum. – Der Omnibusbau wurde von der Karosseriefabrik Gebr. Ludewig GmbH. über den zweiten Weltkrieg hinweg noch lange mit Erfolg betrieben, doch 1976 machte sie Pleite.



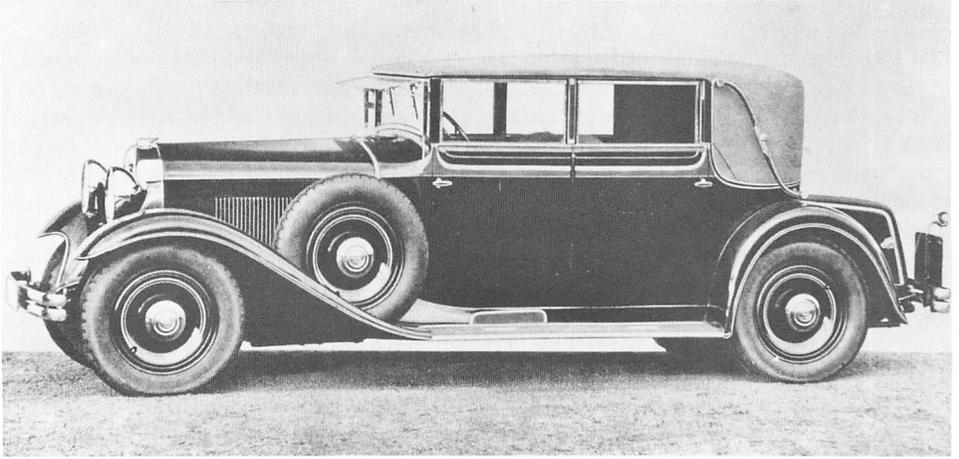
Ford Modell A Aero-Cabrio, Karosserie Ludewig, 1931/32

## Miesen

1870 ließ sich der Wagenschmied Christian Miesen in Bonn nieder. Pferdeutschen aller Art baute er in seiner kleinen Werkstatt. Diese war schon zu einem stattlichen Betrieb geworden, als dort ab 1905 auch Karosserien für Automobile entstanden. Die ersten motorisierten Krankenwagen waren da schon dabei. Der Familienbetrieb – zwei Enkelsöhne des Firmengründers führen ihn heute – wurde immer mehr zu einem Spezialhersteller für Sanitätsfahrzeuge aller Art, und längst ist dies jetzt sein ausschließliches Tätigkeitsfeld. Aber bis Ende der zwanziger Jahre baute das Karosseriewerk Miesen auch normale Personenwagen-Aufbauten, und zwar bemerkenswerterweise schon seit 1911 in Gemischtbauweise. Recht ansprechende Limousinen und Cabriolets lieferte Miesen damals. Die Stückzahl war allerdings gering.

## Neuss (bis 1933)

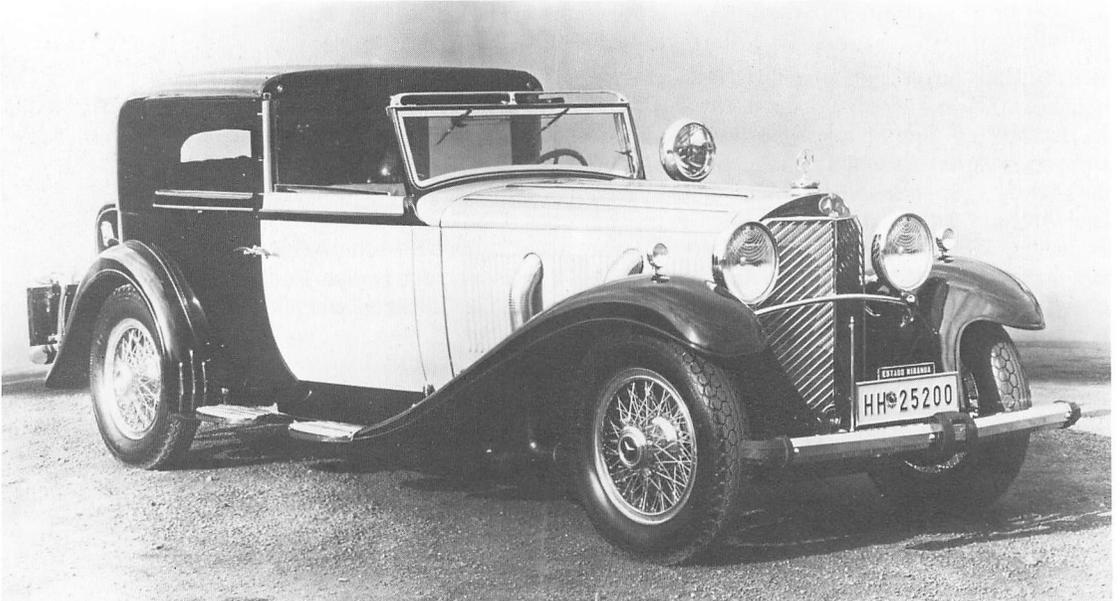
Joseph Neuss sen. (1818–1889) gründete 1857 die Wagenfabrik Jos. Neuss in Berlin-Halensee. Der gebürtige Aachener hatte Rußland, England und Amerika bereist, bevor er über Wien nach Berlin kam. In Wien hatte er den Telegrafwagen konstruiert, welcher der Feldtelegrafie zum Durchbruch verhalf. In Berlin wurde der elegante Weltmann zum bedeutendsten Kutschenfabrikanten Deutschlands, außerdem widmete er sich dem Pferde- und Wassersport und nebenher betätigte er sich als Sportjournalist. Einige Jahre nach dem 70er-Krieg



NAG V8 Cabriolet 4 Türen, Karosserie Neuss, 1931

übergab der Senior die Berliner Fabrik seinem Sohn Jos. Neuss jun. und zog sich nach Aachen zurück. – Dritter Inhaber der Wagenfabrik Jos. Neuss war Karl Trutz (1873–1950), Sohn des Karosseriefabrikanten N. Trutz in Coburg. Die Firma Neuss hatte schon Jahre vor dem ersten Weltkrieg die Herstellung von Kutschen aufgegeben und sich ganz auf den Karosseriebau verlegt. Schon damals entstanden die ersten Cabriolets, eine Spezialität, welche Neuss schließlich zu hoher Vollkommenheit entwickelte. Karl Trutz machte seine Firma Jos. Neuss zu einer der angesehensten Karosseriemarken im Deutschen Reich. Er lieferte hauptsächlich Luxusaufbauten auf teureren Fahrgestellen, wobei Maybach, die großen Mercedes-Typen, Horch, Audi, der Hansa-Lloyd Achtzylinder und Bugatti bevorzugt waren. (Neuss besaß die Berliner Bugatti-Vertretung.) In den Krisenjahren ab 1930 verwendete man auch bescheidenere Fahrgestelle, so von Steyr und Wanderer. Ein Jahrzehnt lang jedenfalls war die Firma Jos. Neuss genau das, was Alexis Kellner von sich nur behauptete: Der Karossier der guten Gesellschaft. – Als sich Karl Trutz 1933 zurückzog, übernahm Erdmann & Rossi das Unternehmen. Fortan führte diese Firma, längst selbst genügend prominent, den immer noch angesehenen Namen Jos. Neuss als Appendix zum eigenen. Ein paar Jahre später aber verschwand er auch hier.

Mercedes-Benz Typ 770 »Großer Mercedes« Sedanca de Ville, Karosserie Neuss, 1931

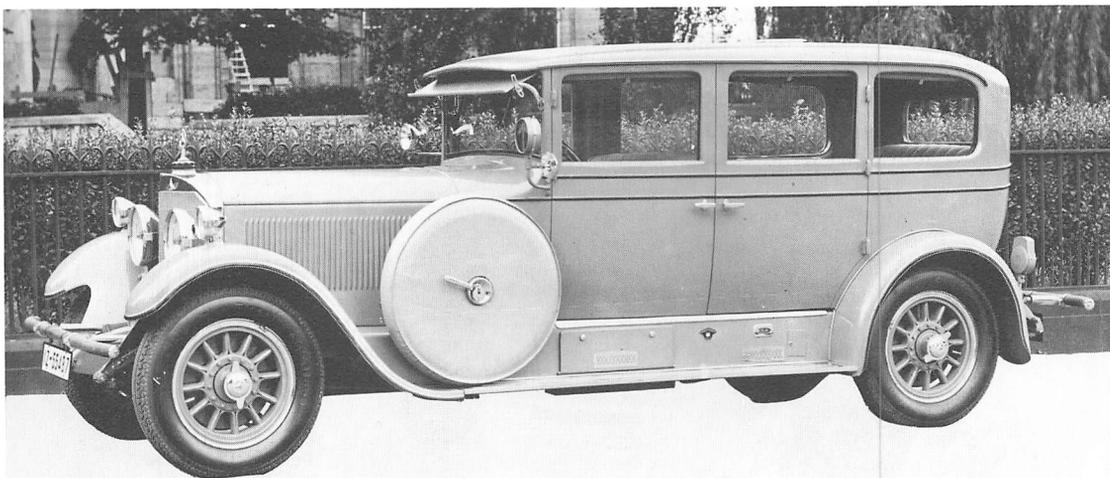


## Nowack

Die 1863 gegründete Karosseriewerk Aug. Nowack AG. (Bautzen) errichtete 1922 ein neues Fabrikgebäude. Seitdem betrieb sie neben der Einzelfertigung die serienweise Herstellung von Karosserien, wobei etwa 500 Arbeiter eine Tagesproduktion von 30 Einheiten schafften. Wichtigster Kunde waren und blieben die Phänomen-Werke, deren Personen-, Liefer- und Lastwagen fast ausschließlich mit Aufbauten von Nowack ausgeliefert wurden. Weil sich daran bis heute nichts geändert hat, gehört die frühere Firma Nowack seit ihrer Enteignung nach 1945 zum VEB Robur-Werke, dem Nachfolger der früheren Phänomen-Werke.

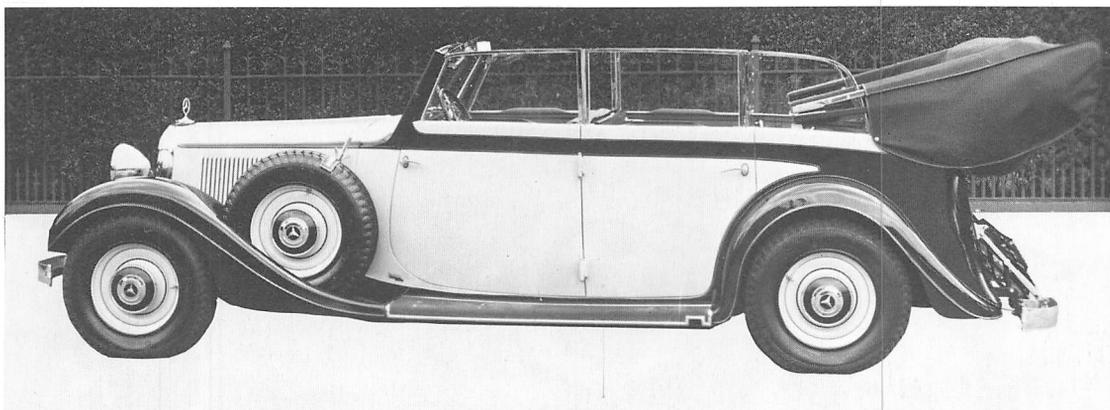
## Papler

Das 1868 gegründete Karosseriewerk Papler & Sohn GmbH., Köln, baute 1908 zum ersten Mal eine Automobil-Karosserie, gewann auf diesem Gebiet aber erst in den zwanziger Jahren eine gewisse Bedeutung. Einzelanfertigungen gab es auf Fahrgestellen zahlreicher deutscher und ausländischer Marken, Serienkarosserien im wesentlichen nur für Adler und



24/100/140 PS Mercedes-Benz Typ 630 Pullman-Limousine, Karosserie Papler, 1928

Mercedes-Benz Typ 290 Cabriolet 6 Sitze, Karosserie Papler, 1936



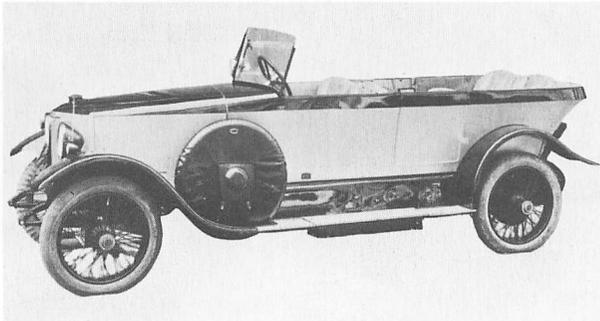
für Ford. 1936 nahm das nunmehrige Papler Karosseriewerk GmbH. die Herstellung von Aufbauten für Nutz- und Spezialfahrzeuge hinzu. Auch nach dem zweiten Weltkrieg wurden vor allem Serien- und Sonderkarosserien für Ford geliefert, bis die Faun-Werke den Betrieb per 1. 1. 1955 übernahmen. Heute dient er diesen als Reparaturwerk, es werden aber weiterhin noch Preß- und Stanzteile für Ford und für Magirus-Deutz angefertigt.

## Rembrandt (1921 bis etwa 1930)

1921 beteiligte sich Hansa-Lloyd an der Gründung der Rembrandt Karosseriewerke (Bremen-Delmenhorst). Geheimrat Allmers wurde Vorsitzender des Aufsichtsrates. Rembrandt baute aber auch Aufbauten für andere Fahrgestelle, vor allem für NAG und Aga, wie umgekehrt Hansa-Lloyd ebenso Karosserien von dritter Seite bezog. Zeitweise beschäftigte das Werk bis zu 400 Personen.

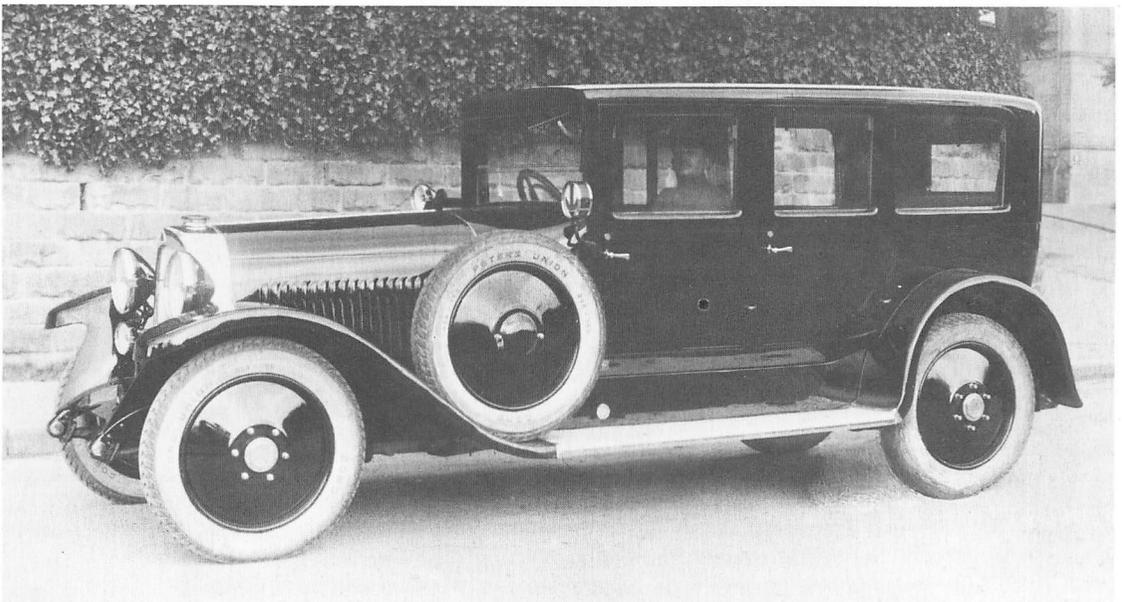
## Reutter

Das Stuttgarter Karosseriewerk Reutter & Co. GmbH. entstand aus einem kleinen Handwerksbetrieb, den der Sattler Wilhelm Reutter (1874–1939) im Jahre 1906 eröffnete, um Automobil-Karosserien herzustellen. Schon in ihren ersten Jahren erlangte die Firma durch die patentierte »Reutters Reform-Karosserie« Bedeutung. Diese Reform-Karosserie nämlich war nicht mehr und nicht weniger als das erste deutsche Cabriolet, die Firma somit der älteste Cabriolet-Hersteller in Deutschland! Gleich nach dem ersten Weltkrieg bot man als weitere Besonderheit lacklose Aluminiumkarosserien an, in die man sogar mattierte Ornamente ätzen konnte. Schön, aber teuer. – Der richtige Schwung kam ins Geschäft, als der Übergang zur Holz-Stahl-Gemischtbauweise größere Serien ermöglichte. Serienkarosserien und Sonderanfertigungen erschienen auf Fahrgestellen zahlreicher Marken. Vor allem aber gab Wanderer seit Mitte der zwanziger Jahre bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs große Serien in Auftrag. 1937 wurde ein modernes Zweigwerk in Stuttgart-Zuffenhausen eröffnet, das hauptsächlich Karosserien für den Wanderer W 24 lieferte. 900 Mitarbeiter produzierten bei

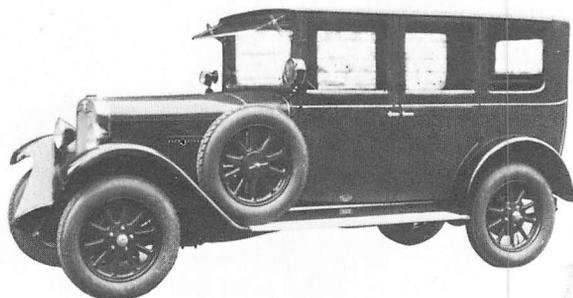


Austro-Daimler AD 6–17  
Tourenwagen 6 Sitze  
Karosserie Reutter  
1922

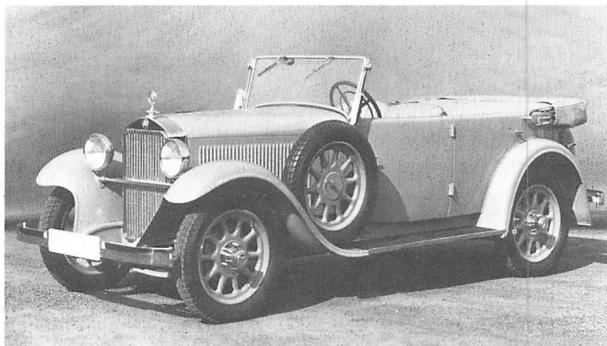
22/70 PS Maybach  
Pullman-Limousine  
Karosserie Reutter  
1925



6/30 PS Wanderer  
Limousine 4 Türen  
Karosserie Reutter  
System Weymann  
1928/29



Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260  
Tourenwagen 4 Türen  
Karosserie Reutter  
1933/34



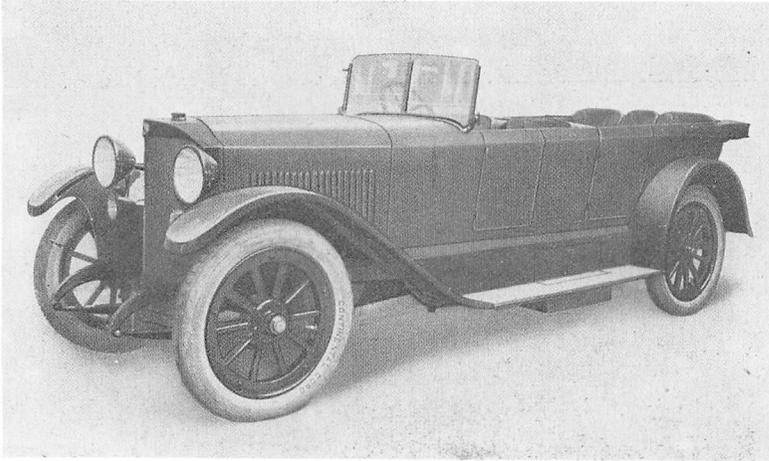
Reutter nun 33 Karosserien pro Tag. – Auf das Jahr 1932 ging die Zusammenarbeit mit dem Haus Porsche zurück. Der alte Professor ließ die meisten seiner Prototypen bei Reutter anfertigen. Als nach dem Krieg die Serienproduktion des Porsche 356 beginnt, mietet die Porsche KG., die selbst noch keine eigene Fabrikationsstätte besitzt, das Reutter-Karosserie-werk in Zuffenhausen. 1963 schließlich wird es von der Firma Porsche käuflich erworben. Das Familienunternehmen Reutter behielt den Stammbetrieb in Stuttgarts Augustenstraße, wo bis heute Recaro-Sitze und Sitzbesläge produziert werden.

## Rometsch (ab 1924)

Der 1880 im Badischen geborene Stellmacher Friedrich Rometsch machte sich 1924 in Berlin-Halensee selbständig. Er befaßte sich zunächst hauptsächlich mit der Reparatur und dem Neubau von Kraftdroschken, erhielt aber im Laufe der Jahre auch immer mehr Aufträge für Einzelanfertigungen der verschiedensten Art. Im zweiten Weltkrieg baute er Feldküchen und Operationswagen. Bei Rometsch haben wir den seltenen Fall eines deutschen Karosiers, dessen Namen erst nach dem zweiten Weltkrieg über seinen Standort hinaus bekannt wurde. Zu verdanken hatte er dies hauptsächlich seinem VW Zweisitzer-Cabriolet, von dem Fritz Rometsch, der Sohn des Firmengründers 1951 bis 1961 immerhin etwa 500 Stück auslieferte. Bekannt wurde auch Rometschs VW-Limousine mit vier Türen. Außerdem fertigte er, wenn auch nur in geringen Stückzahlen, teils sehr gut, teils weniger gelungene Sonderaufbauten auf Borgward-, Goliath- und Fiat-Fahrgestellen. Seit dem Mauerbau im August 1961, durch den er wichtige Facharbeiter verlor, führt Rometsch nur mehr Reparaturen aus. Spezialität: Taxen-Sofort-Reparatur.

## Schebera (bis 1930)

Ende 1919 wurde Jacob Schapiro Geschäftsführer der 1911 gegründeten Karosserie Schebera GmbH. in Berlin-Tempelhof. 1921 übernahm diese die Heilbronner Fahrzeugfabrik GmbH., die, aus dem vorigen Jahrhundert gegründeten Diehmschen Hofwagenbau hervorgegangen, zu den ältesten Wagen- und Karosseriefabriken im süddeutschen Raum zählte. Die Heilbronner Fahrzeugfabrik wurde in Süddeutsche Karosseriewerke Schebera Heilbronn



16/50 PS Benz  
Tourenwagen 6 Sitze  
Karosserie Schebera  
1923/24

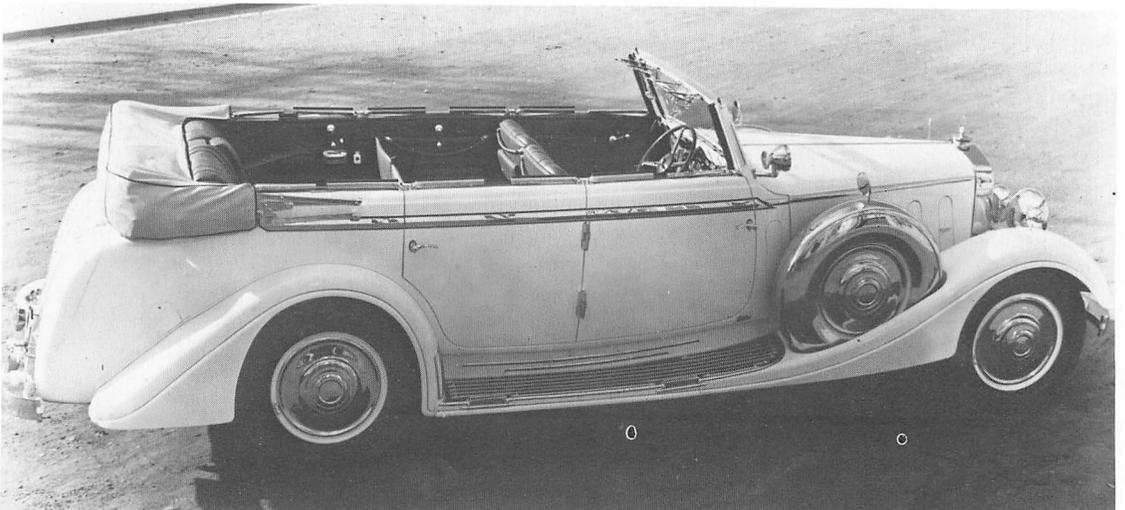
AG. umgewandelt, während aus Schebera Berlin eine Automobilverkaufs-GmbH. entstand, die Jacob Schapiro in den Inflationsjahren als Berliner Vertreter der Marken Benz und Protos vorübergehend zum größten Autohaus Deutschlands machte. Das Heilbronner Werk lieferte für Benz und Protos sowie für die mittlerweile ebenfalls zum Schapiro-Konzern gehörenden NSU-Werke einen großen Teil der Karosserien. Ferner stellte man in Heilbronn das Schebera-Kleinauto her, dessen Motor und Fahrgestell von den Cyklon-Werken und zuletzt von NSU kam. Die Berliner Schebera AG. wurde 1926 mit NSU vereinigt, die Süddeutsche Karosseriewerke Schebera AG. nach dem Zusammenbruch des Schapiro-Konzerns im Jahre 1930 liquidiert. Einige Zeit später übernahm Drauz (Heilbronn) die Anlagen.

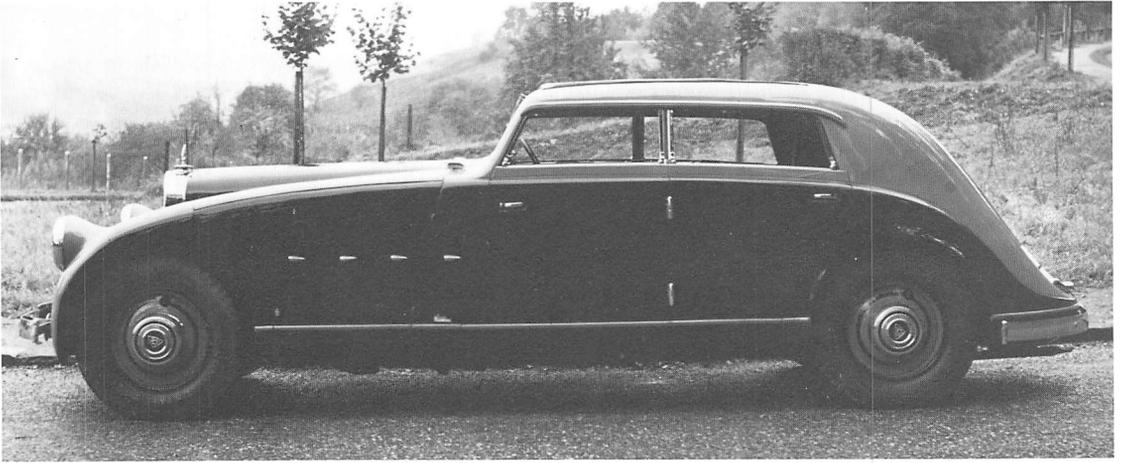
### **S. L. (1920–1924)**

Die Schütte-Lanz AG. (Königswusterhausen-Zeesen), die sich vordem mit ihren Luftschiffen einen Namen gemacht hatte, bot die Serienfabrikation offener und geschlossener S. L.-Karosserien in erstklassiger Ausführung an. Auch komplette Automobile wurden gebaut. Beides wohl mit negativem Erfolg.

### **Spohn**

1920 gründete Hermann Spohn im württembergischen Städtchen Ravensburg eine Karosseriewerkstatt, die zehn Jahre lang auf NAG-, Benz-, Steyr- und anderen Fahrgestellen Einzel-





karosserien aufsetzte, ohne damit sonderliches Aufsehen zu erregen. Bekannt wurde Spohn erst, als er ab etwa 1930 zunehmend zum wichtigsten Karosierer für Maybachs wurde. Die Nähe zum Friedrichshafener Werk begünstigte die Zusammenarbeit. So entstanden bei Spohn bis zum zweiten Weltkrieg eine Vielzahl teils sehr, teils weniger gelungener Maybach-Karosserien. Spohns eigenwilliger Stil paßte genau in jene dreißiger Jahre, für Strom- und Pontonformen hingegen besaß er keinerlei Gespür, wie seine monströsen Stromlinien-Maybachs aus der Vorkriegs- und die mißratenen Karosseriegebilde der Nachkriegszeit erkennen lassen. 1956 wurde die Firma Spohn liquidiert. In ihrem einstigen Betrieb sitzt heute eine Spielzeugfabrik.

Linke Seite Bild unten:

Maybach Zeppelin  
Tourenwagen 6 Sitze 1935

Bild oben:

Maybach Zeppelin  
Stromlinien-Limousine 1932/33

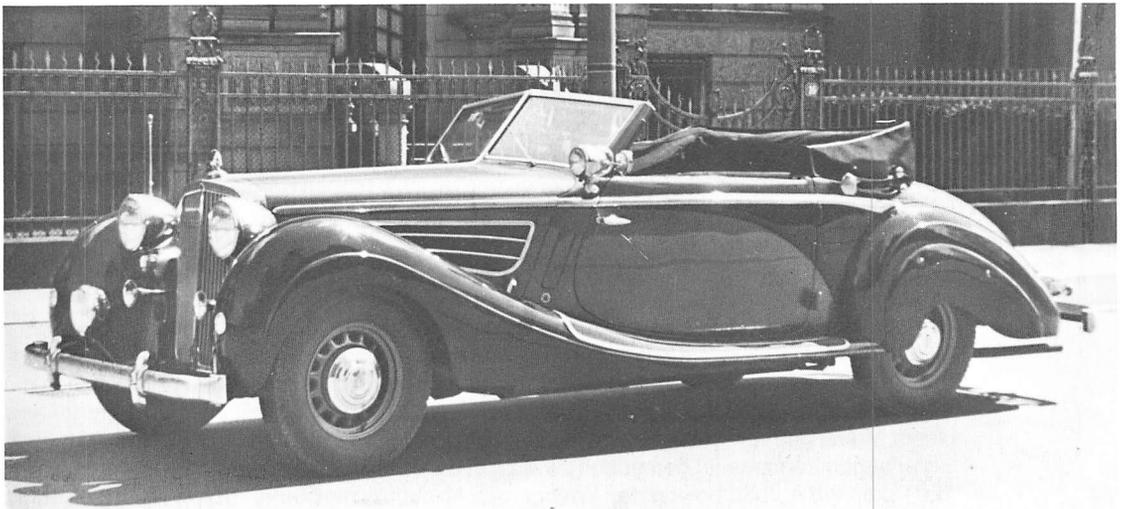
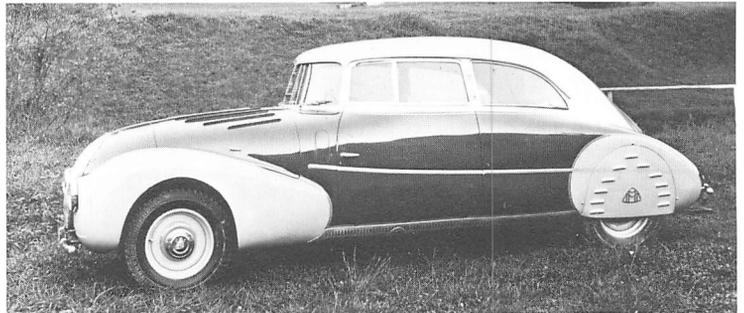
Bild rechts:

Maybach SW 35  
Stromlinien-Limousine 1935.

Maybach SW 42

Sport-Cabriolet 1939

Alle: Karosserie Spohn

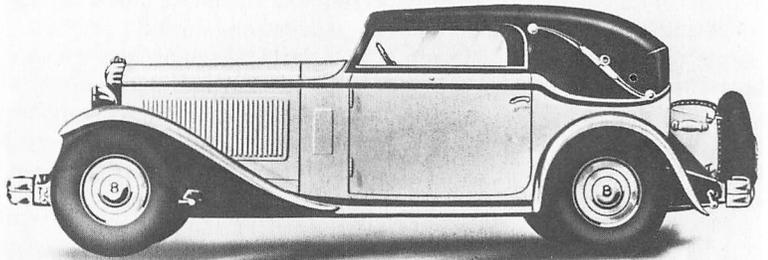


## Szawe (1920–1924)

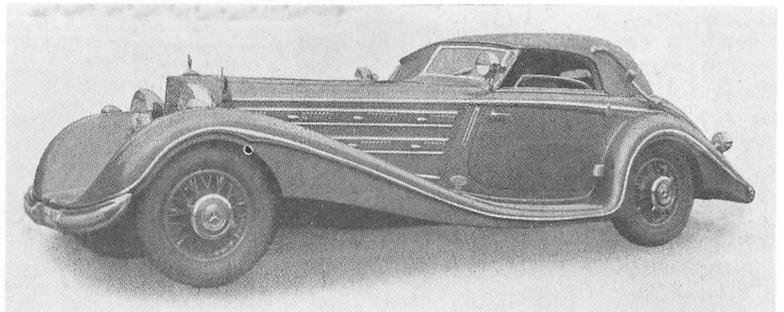
Die Karosseriefabrik Szabo & Wechselmann (Berlin-Wilmersdorf) spezialisierte sich von vornherein auf ausgesprochen luxuriöse Aufbauten, vornehmlich nach Entwürfen des Kunstmalers und Hobby-Technikers Ernst Neumann-Neander gebaut. Ab 1921 bot die Firma auch komplette Luxusautomobile an. 1924 ging Szabo & Wechselmann in Konkurs. (Siehe auch Seite 458).

## Voll & Ruhrbeck

Die Karosseriebaufirma Voll & Ruhrbeck (Berlin-Charlottenburg) wurde 1920 gegründet. Sie setzte Karosserien aller Art, einzeln oder in Kleinstserien gefertigt, auf die verschiedensten Fahrgestelle. Aufbauten von Voll & Ruhrbeck sahen meistens recht bieder, manchmal auch ziemlich ausgefallen aus, zeigten aber keinen eigenen, unverwechselbaren Stil. So blieb der Namen dieser Firma zwar nicht unbekannt, doch zählte er nie zu den prominentesten der Branche. Im Krieg baute Voll & Ruhrbeck Militärfahrzeuge, nach 1945 wurde der Karosseriebau nicht mehr fortgesetzt.



Brennabor Juwel 8  
Sport Cabriolet  
Karosserie Voll & Ruhrbeck  
1931



Mercedes-Benz Typ 540 K  
Sport-Cabriolet  
Karosserie Voll & Ruhrbeck  
1937

## Voss (etwa 1919 bis etwa 1927)

Die Vosswerke GmbH. (Bielefeld) lieferten Karosseriezubehör, Verdecke und Sitze, boten aber auch die Serienfabrikation von offenen und geschlossenen Karosserien (im Rohbau und komplett) sowie von Limousinen-Aufsetzdächern an.

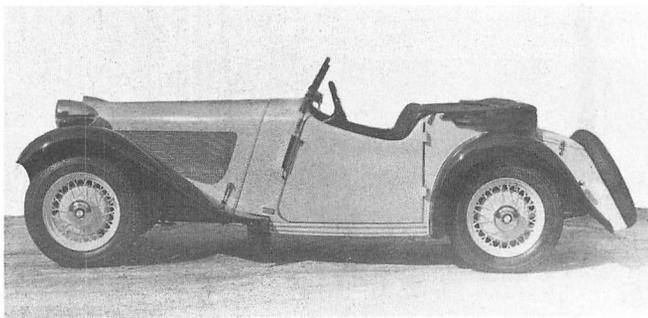
## Karl Weinberger

Der Stellmacher Karl Weinberger (sen.) betrieb von etwa 1865 bis zu seinem Tod im Jahre 1908 eine Wagerei in München. Dann übernahmen seine Söhne Karl (jun.), Hans und Heinrich Weinberger den Betrieb, fertigten von nun an Automobil-Karosserien und erhielten die Vertretung von Protos für Bayern. Deshalb wurden die meisten Karosserien auf Fahrgestelle dieser Marke gebaut, wobei es sich nicht nur um Personen-, sondern auch um Sanitäts- und Lieferwagen handelte. In den frühen zwanziger Jahren liefen in München überwiegend Protos-Taxen mit Aufbauten von Karl Weinberger. Nachdem die Marke Protos 1927 vom Markt

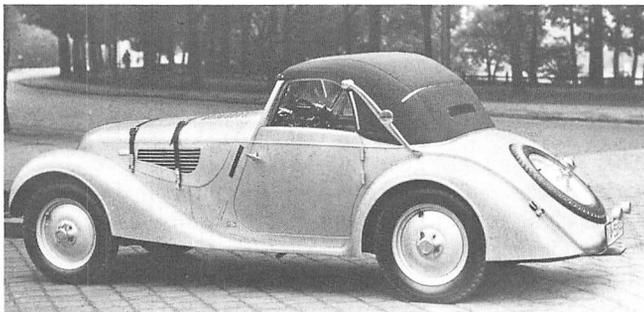
verschwand, verlegte sich die Firma Karl Weinberger auf Omnibus- und Nutzfahrzeug-Aufbauten, führte im zweiten Weltkrieg nur mehr Reparaturen aus und nahm nach der Ausbom-  
bung 1944 den Betrieb nicht mehr auf.

## Ludwig Weinberger

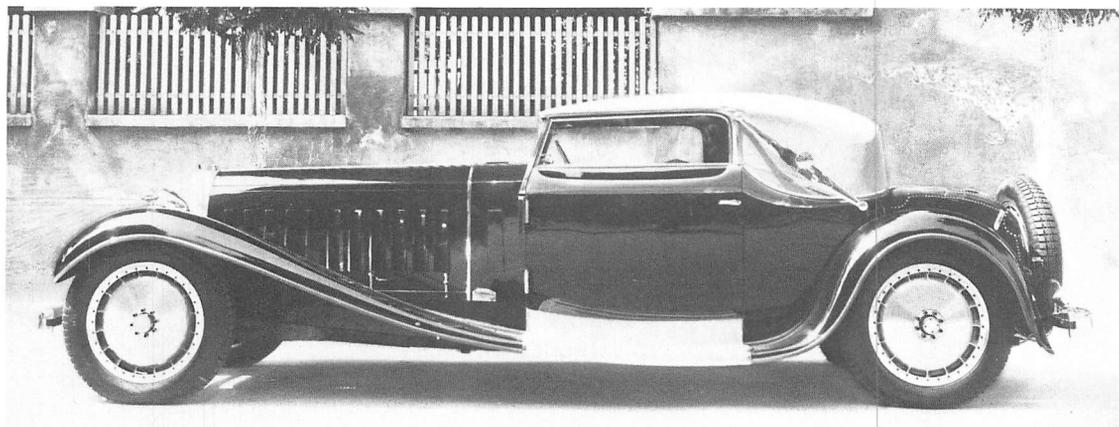
Ludwig Weinberger (sen.) eröffnete 1898 seine Wagnerie in München. Er und Karl Weinberger, der 10 Jahre später anfang, waren Vettern und arbeiteten in der gleichen Straße, aber völlig unabhängig voneinander. Ludwig Weinberger beschäftigte sich zunächst mit der Herstellung von Pferdefuhrwerken, bis er um 1904 seinen ersten Motorwagen karosierte. Andert-halb Jahrzehnte lang versah er von nun an die verschiedensten Fahrgestelle mit einzelgefertigten Aufbauten, ganz nach Wunsch des jeweiligen Kunden. 1931 tritt Ludwig Weinberger (jun.) in das väterliche Geschäft ein, das kurz zuvor die BMW-Vertretung erhalten hatte. 1932 wird der Namen des kleinen 20 Mann-Betriebes in der Autowelt berühmt, als der Nürnberger Modearzt Dr. Fuchs dort seinen Bugatti Royale mit einer imposanten schwarz-gelben Ca-  
riolet-Karosserie versehen läßt. Etwa drei Monate hatte deren Herstellung gedauert, etwa 7000 Reichsmark hatte die Karosserie gekostet, etwa 75000 das Fahrgestell! Im übrigen



BMW 315/1  
Sport-Zweisitzer  
Karosserie Ludwig Weinberger  
1935



BMW 328  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Ludwig Weinberger  
1938

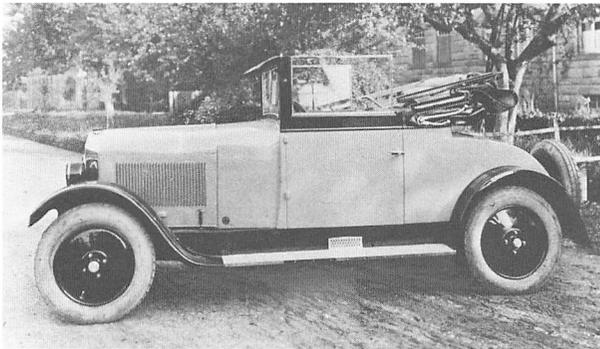


Bugatti Royale  
(6 Zylinder, 12763 ccm)  
Sport-Cabriolet  
Karosserie Ludwig Weinberger  
1931

kleidete Ludwig Weinberger von nun an fast nur noch BMW-Fahrgestelle ein, ungefähr 300 mögen es bis zum Krieg gewesen sein. Auffallend häufig befinden sich darunter offene Zweisitzer im Stil englischer Tourer, kaum weniger oft baute er aber auch typisch deutsche Cabriolets, zierlich in den früheren, eher behäbig in den späteren Jahren. 1953 hat Ludwig Weinberger den Karosseriebau aufgegeben. Zeichnen tut er heute noch.

## Karosseriewerke Weinsberg

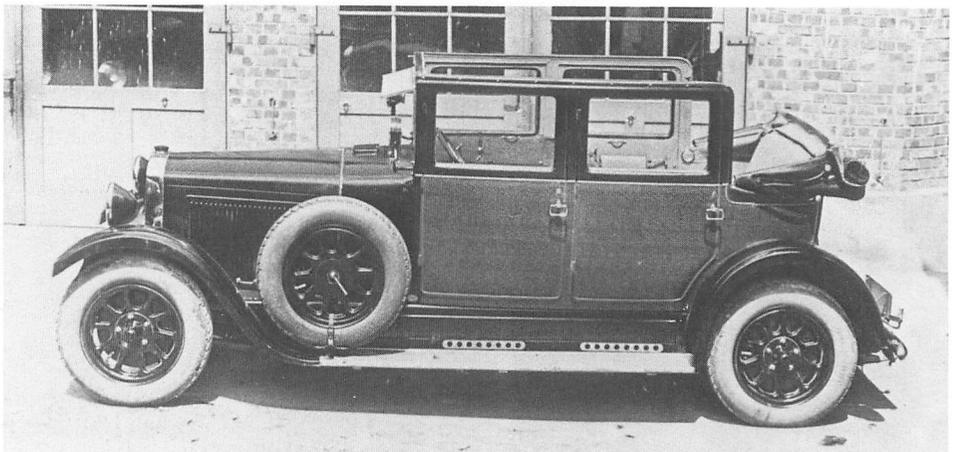
Die Karosseriewerke Weinsberg, 1912 in dem nahe bei Heilbronn gelegenen Städtchen gegründet, brillierten nie mit aufsehenerregenden Sonderanfertigungen, bemühten sich aber stattdessen schon frühzeitig um rationelle Reihenfertigungen. 1925 baute man bereits Serien von 50 bis 100 Aufbauten für NSU. Die Belegschaft zählte zu dieser Zeit 180 Mitarbeiter. Von Fiat kam 1930 der erste Großauftrag über 1500 Karosserien für Kraftdroschken. (Fiat ging es damals darum, die kaum verkäuflichen 7/34 PS NSU-Fahrgestelle zu verwerten). In den folgenden Jahren erhielt die Firma weitere Aufträge von Fiat, Adler und Hanomag. 1938 verkaufte der seitherige Alleininhaber Franz Eisenlohr die Karosseriewerke Weinsberg, die inzwischen 700 Mann beschäftigten, an die zur Fiat-Gruppe gehörende NSU Automobil-AG. Nun wurden in Weinsberg fast alle Karosserien für jene Wagen gebaut, die mit dem Markenzeichen NSU/Fiat zur Auslieferung kamen.

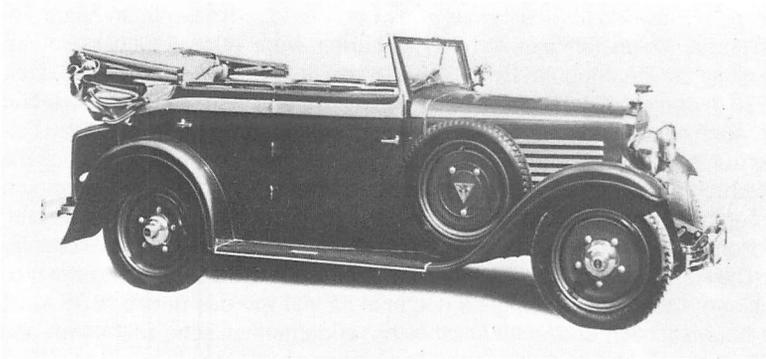


7/34 PS NSU  
Cabriolet 2 (2) Sitze  
Karosserie Weinsberg  
1929

## Wendler

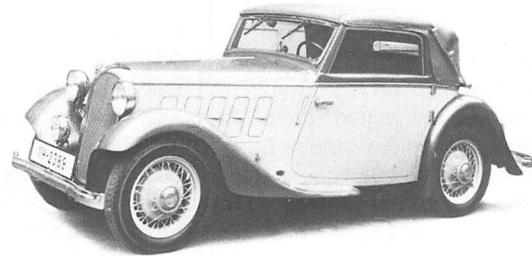
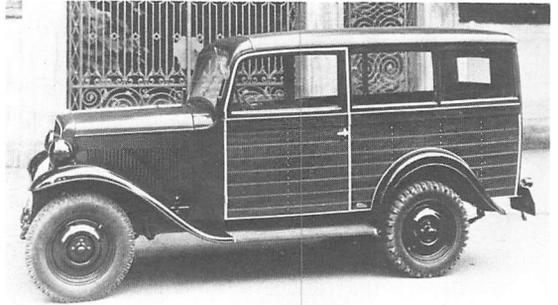
Die älteste Karosseriefabrik in der Bundesrepublik Deutschland dürfte wohl die Firma Wendler (Reutlingen) sein. 1840 wurde sie als Wagenfabrik von Erhard Wendler gegründet, und der Familienbetrieb gehört heute noch seinen Nachkommen. Der Übergang vom Kutschen zum Karosseriebau erfolgte bei Wendler allerdings erst zu Beginn der zwanziger Jahre. Den Anstoß dazu gab Helmut Schwandner, ein ebenso talentierter wie passionierter Hobby-





Adler Standard 6  
Cabriolet 4 Türen  
Karosserie Wendler  
1932

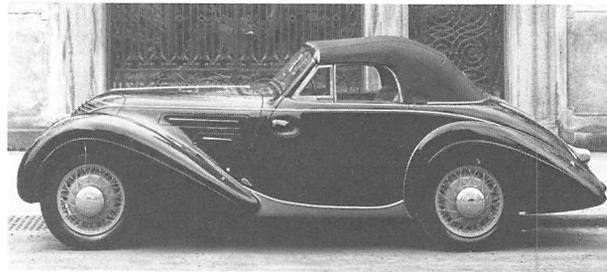
Opel P 4  
Jagdwagen  
Karosserie Wendler  
1937



BMW 315  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Wendler  
etwa 1934



Adler Trumpf Junior  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Wendler  
etwa 1934



Wanderer W 25 K  
Sport-Cabriolet 2 Sitze  
Karosserie Wendler  
etwa 1937

BMW 328  
Sport-Coupé 2 Sitze  
mit abnehmbarem Dach  
Karosserie Wendler  
1938

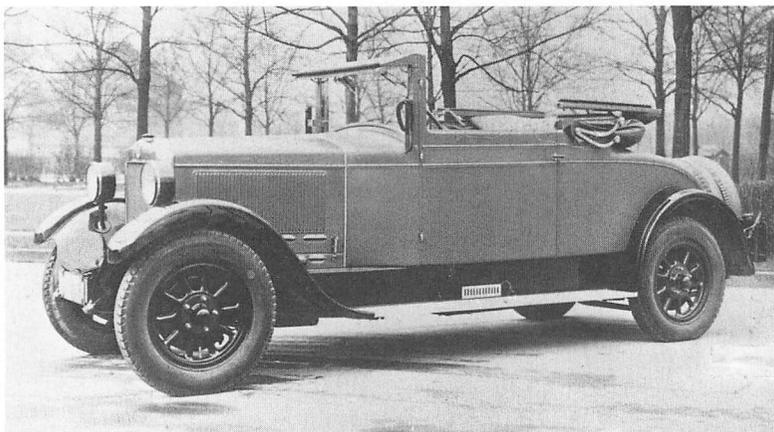


←  
Horch 8  
Cabriolet-Landaulet  
System Weymann  
Karosserie Wendler  
1931

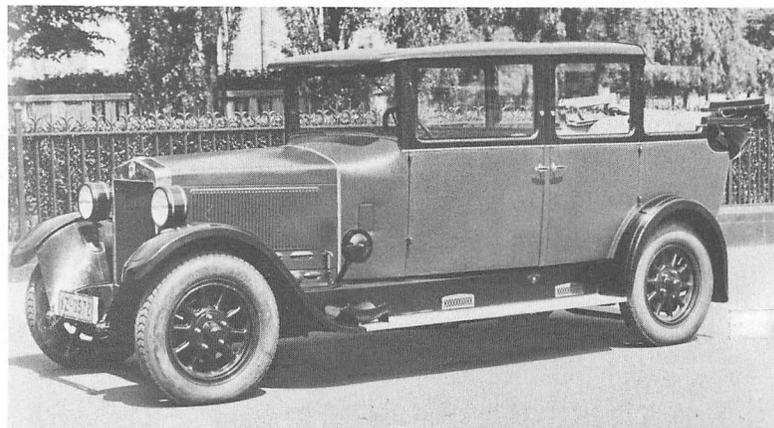
Zeichner, der hinfert die Entwürfe für alle jemals gebauten Wendler-Karosserien besorgte. Weil diese gefielen und auffielen, fehlte es nicht an Aufträgen, wenn auch der kleine Betrieb nur relativ geringe Stückzahlen erlaubte. Etwa 60 Karossen lieferte man in den zwanziger, ungefähr 250 bis 270 in den dreißiger Jahren, nachdem die Belegschaft auf über 100 Mann angewachsen war. Auch nach 1945 nahmen die Wendlers samt ihrem Schwandner den Karosseriebau wieder auf, außer Einzel- gab es sogar ein paar kleine Serienaufträge, doch die Stromlinien- und Pontonformen gelangen längst nicht so überzeugend wie die eleganten Klassiker der Vorkriegszeit. Ende der fünfziger Jahre hörte der Neubau von Karosserien auf. Aber außer dem üblichen Reparaturgeschäft pflegt Wendler auch heute noch zwei einschlägige Spezialitäten: Die Restaurierung von Oldtimer-Fahrzeugen und die Panzerung von großen Serien-Limousinen. Diese kostet übrigens nochmal so viel wie das ganze neue Auto. Auftraggeber sind hauptsächlich arabische Ölscheichs, südamerikanische Diktatoren und reiche Italiener, die in ständiger Angst vor Überfällen leben.

### **Weymann (1924–1930)**

Die Weymann-Karosserie ist im Rahmen dieser Übersicht insofern ein Sonderfall, als sie sich mit ihrem Namen nicht als Erzeugnis einer bestimmten Karosseriefirma ausweist, sondern als eine Bauart, die in den zwanziger Jahren von zahlreichen Firmen übernommen wurde und zeitweise weite Verbreitung fand. Bei der Weymann-Karosserie handelte es sich um einen Aufbau mit Holzgerippe und Kunstlederbezug. Als Vorzüge dieser Bauart galten im Vergleich zur damals üblichen Holz-Stahl-Gemischtbauweise das geringere Gewicht, die strukturelle Geräuschlosigkeit, die Elastizität (Unempfindlichkeit gegen Verwindungen), die einfachere und raschere Herstellung. Im Preis bestand kein wesentlicher Unterschied, die Stabilität und Lebensdauer waren jedoch ohne Zweifel geringer. Die Bauart stammte von dem Automobil-



NAG-Protos Sechszylinder  
Cabriolet 2 (2) Sitze  
System Weymann  
Karosserie Wendler  
1927/28

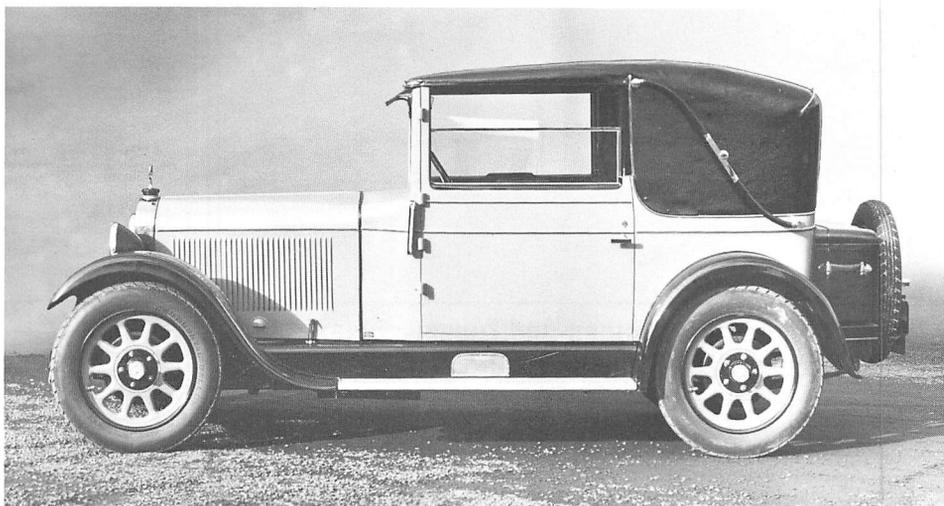


NAG-Protos Sechszylinder  
Landaulet 6 Sitze  
System Weymann  
Karosserie Papler  
1927/28

und Flugzeugkonstrukteur Charley Weymann (1887–1976), der 1924 zwecks Verwertung seiner Patente im Deutschen Reich die Weymann-Karosserie GmbH. (Köln) einrichtete. Deren erste Lizenznehmer waren die Firmen Beißbarth (München), Gläser (Dresden), Kruck (Frankfurt), Kühlstein (Berlin-Charlottenburg), Papler (Köln), Reutter (Stuttgart). Weiter folgten im Laufe der Jahre: Drauz (Heilbronn), Kühn (Halle), NAG (Berlin-Oberschöneweide), Rupflin (München), Sachs & Sohn (Hamburg), Schunk & Schmidt (Nürnberg), Seegers & Sohn (Leipzig), Voll & Ruhrbeck (Berlin-Charlottenburg). Mit der Ganzstahlkarosserie freilich, die 1927 auf den deutschen Markt kam, konnte die Weymann-Karosserie nicht mehr unmittelbar konkurrieren. Trotzdem hatte das Bauprinzip, wenn auch nicht mehr nach Weymann-Patenten, noch lange Bestand, so vor allem bei DKW und selbst nach dem zweiten Weltkrieg noch beim kleinen Lloyd 300 und 400.

## Zschau

Die Karosseriewerke August Zschau (Leipzig), gegründet etwa 1875, hatten sich in der Zeit zwischen den beiden Kriegen ganz auf den Bau von Cabriolets verlegt, wobei das Schwergewicht mehr bei der Mittel- als bei der Luxusklasse lag. Beschäftigt waren etwa 350 Arbeiter



8/38 PS Mercedes-Benz Cabriolet 2 Fenster (Karosserie Zschau) 1927/28

und Angestellte. Hergestellt wurden kleinere und größere Serien, aber, soweit bekannt, keine Einzelstücke. Heute ist die ehemalige Firma Zschau als Karosserieteilwerke ein sogenannter volkseigener Betrieb.

# Statistik nur Allgemeines

## Produktion von Kraftwagen und Zugmaschinen im Deutschen Reich 1901 – 1938

| Jahr | Personen-<br>kraftwagen | Lastkraftwagen<br>u. Omnibusse | Sonderfahrzeuge<br>u. Zugmaschinen | Dreirad-<br>Kfz | Fahr-<br>gestelle*) | Ins-<br>gesamt |
|------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-----------------|---------------------|----------------|
| 1901 | 845                     | 39                             | –                                  | –               | –                   | 884            |
| 1903 | 1310                    | 140                            | –                                  | –               | –                   | 1450           |
| 1906 | 4866                    | 352                            | –                                  | –               | –                   | 5218           |
| 1907 | 4647                    | 504                            | –                                  | –               | –                   | 5151           |
| 1908 | 5054                    | 493                            | –                                  | –               | –                   | 5547           |
| 1909 | 6682                    | 636                            | –                                  | –               | 2126                | 9444           |
| 1910 | 8578                    | 790                            | –                                  | 936             | 3745                | 14049          |
| 1911 | 10319                   | 1373                           | –                                  | 1079            | 5247                | 18018          |
| 1912 | 14296                   | 1782                           | –                                  | 1540            | 6695                | 24313          |
| 1913 | 12400                   | 1851                           | 388                                | 1533            | 5749                | 21921          |
| 1925 | 39080                   | 10304                          | 7142                               | –               | 13591               | 70117          |
| 1926 | 31958                   | 5211                           | 5721                               | 1465            | 8412                | 52767          |
| 1927 | 84668                   | 11972                          | 10114                              | 2558            | 18472               | 127784         |
| 1928 | 101701                  | 20960                          | 11056                              | 1430            | 15416               | 150563         |
| 1929 | 92025                   | 16230                          | 6486                               | 5361            | 19767               | 139869         |
| 1930 | 71960                   | 9985                           | 3212                               | 5778            | 14226               | 105161         |
| 1931 | 58774                   | 8734                           | 2430                               | 8338            | 10177               | 88453          |
| 1932 | 41727                   | 4509                           | 1664                               | 10939           | 5538                | 64377          |
| 1933 | 90041                   | 7463                           | 3300                               | 12173           | 8797                | 121774         |
| 1934 | 147418                  | 27325                          | 5617                               | 11697           | –                   | 192057         |
| 1935 | 205606                  | 41528                          | 10452                              | 12029           | –                   | 269615         |
| 1936 | 244640                  | 57312                          | 14780                              | 14316           | –                   | 331048         |
| 1937 | 269396                  | 62404                          | 18998                              | 14116           | –                   | 364914         |
| 1938 | 276804                  | 64044                          | 25765                              | 14904           | –                   | 381517         |

\*) Ab 1934 Fahrgestelle in den aufgeführten Fahrzeugarten mitenthalten.

## Personenwagen-Neuzulassungen im Deutschen Reich 1931 – 1938

Ohne Dreirad-Fahrzeuge

Ab 1. Juli 1938 einschl. Österreich

|                 | 1931         | 1932         | 1933         | 1934          | 1935          | 1936          | 1937          | 1938          | 1931 – 1938    |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Opel            | 16135        | 12436        | 28494        | 52586         | 77126         | 86500         | 75803         | 81983         | 431063         |
| DKW             | 4116         | 3934         | 10300        | 20779         | 28240         | 40018         | 42143         | 39839         | 189369         |
| Mercedes-Benz   | 3653         | 5325         | 7844         | 8873          | 11529         | 19816         | 23679         | 20889         | 101608         |
| Adler           | 4436         | 4735         | 7476         | 10274         | 17658         | 15325         | 17177         | 15467         | 92548          |
| Ford            | 3995         | 1596         | 3996         | 6699          | 8087          | 11721         | 16139         | 17366         | 69599          |
| Hanomag         | 5290         | 2496         | 6321         | 6321          | 8171          | 8218          | 8411          | 7607          | 51189          |
| Wanderer        | 3179         | 1718         | 4265         | 5155          | 7169          | 8086          | 9840          | 9790          | 49202          |
| BMW             | 3668         | 2525         | 5322         | 6598          | 7226          | 6981          | 6828          | 7311          | 46459          |
| Fiat, NSU/Fiat  | 990          | 945          | 946          | 2068          | 3711          | 5272          | 5645          | 7377          | 26954          |
| Hansa, Borgward | 303          | 111          | 43           | 848           | 4124          | 5917          | 5487          | 5780          | 22613          |
| Horch           | 1043         | 977          | 1268         | 1534          | 2029          | 2014          | 2024          | 2223          | 13112          |
| Stoewer         | 1317         | 974          | 1611         | 1452          | 1137          | 1024          | 913           | 1111          | 9539           |
| Steyr           | 445          | 325          | 398          | 405           | 480           | 536           | 596           | 4184          | 7369           |
| Citroen         | 1056         | 529          | 968          | 1813          | 958           | 108           | 27            | 72            | 5531           |
| Audi            | 327          | 127          | 627          | 1122          | 716           | 844           | 758           | 332           | 4853           |
| Brennabor       | 1655         | 522          | 921          | 222           | —             | 3             | —             | 2             | 3325           |
| Chevrolet       | 1179         | 345          | 294          | 690           | 253           | 53            | 20            | 22            | 2856           |
| Röhr            | 128          | 160          | 772          | 1122          | 51            | 16            | 9             | 8             | 2266           |
| NSU             | 548          | 330          | 308          | 31            | —             | —             | —             | —             | 1217           |
| Maybach         | 66           | 43           | 48           | 53            | 77            | 151           | 179           | 172           | 789            |
| Framo           | —            | —            | 3            | 368           | 337           | 21            | 6             | 2             | 737            |
| NAG             | 186          | 52           | 216          | 224           | —             | 3             | 1             | —             | 682            |
| Standard        | —            | —            | 196          | 185           | —             | 6             | 33            | 36            | 456            |
| Tempo           | —            | —            | 26           | 55            | —             | 36            | 43            | 101           | 261            |
| Tornax          | —            | —            | —            | 101           | —             | 11            | —             | —             | 112            |
| Sonstige Marken | 2324         | 913          | 1031         | 1360          | 1024          | 437           | 777           | 1104          | 8970           |
| <b>Gesamt</b>   | <b>56039</b> | <b>41118</b> | <b>82048</b> | <b>130938</b> | <b>180113</b> | <b>213117</b> | <b>216538</b> | <b>222778</b> | <b>1142689</b> |

# Erläuterungen zur Kraftfahrzeugsteuer und zum Begriff der Steuer-PS

Die Kraftfahrzeugsteuer wurde früher in den meisten großen Industrieländern nach der Zahl der Steuer-PS erhoben. Zu deren Errechnung diente eine Formel, die allerdings von Land zu Land sehr unterschiedlich sein konnte.

Im Deutschen Reich galt zunächst folgende im Automobil-Steuergesetz vom 3. Juni 1906 festgelegte Formel:

$$\begin{aligned} \text{Steuer-PS (bei Viertakt-Motoren)} &= 0,30 \cdot i \cdot d^2 \cdot s \\ \text{Steuer-PS (bei Zweitakt-Motoren)} &= 0,45 \cdot i \cdot d^2 \cdot s \end{aligned}$$

Hierin bedeutete:  $i$  = Zylinderzahl,  $d$  = Zylinderbohrung (cm) und  $s$  = Kolbenhub (m). Nach dieser bis 1928 gültig gebliebenen Regelung entsprach

$$\begin{aligned} 1 \text{ Steuer-PS (bei Viertakt-Motoren)} &= 261,8 \text{ ccm} \\ 1 \text{ Steuer-PS (bei Zweitakt-Motoren)} &= 175,5 \text{ ccm} \end{aligned}$$

Beim damals in Personenwagen fast ausschließlich verwendeten Viertaktmotor war also 1 Steuer-PS ungefähr 1/4 Liter Hubraum gleichzusetzen. Somit gehörte ein 4 PS-Wagen zur Einliter-Klasse, ein 8 PS-Wagen zur Zweiliter-Klasse und ein Wagen mit 16 Steuer-PS besaß einen Motor von rund 4 Liter Hubraum. Die Angabe der Steuer-PS war in den zwanziger Jahren wichtiger als die der effektiven Nutzleistung (Brems-PS). Meistens wurden beide Werte genannt. So hatte beispielsweise ein 6/30 PS-Wagen 6 Steuer-PS (also etwa 1,5 Liter Hubraum) und 30 PS effektive Motorleistung, wobei es überdies manchmal noch beträchtliche Unterschiede zwischen Höchst- und Dauerleistung gab. Im Gegensatz zu heute, wo sich die Prämien der Kraftfahrzeug-Versicherung nach der Nutzleistung staffeln, hatten damals die Brems-PS keinerlei fiskalische Bedeutung. Deshalb war deren Angabe früher bei vielen Firmen ziemlich ungenau und fast willkürlich, was rückblickend zuweilen den Eindruck hervorruft, daß seinerzeit die Brems-PS des öfteren nicht von den Technikern ermittelt, sondern von den Werbeleuten über den Daumen gepeilt wurden.

Bei Wagen mit am Motor angebauten Kompressor standen übrigens sogar drei Zahlen hintereinander. So besagen zum Beispiel die 20/100/160 PS des Mercedes-Benz Typ 500 K, daß dessen Motor bei 20 Steuer-PS (etwa 5 Liter Hubraum) ohne Kompressor 100 PS und mit Kompressor 160 PS Nutzleistung abgab.

Da die Steuer-PS eine ungefähre Meßzahl für den Hubraum darstellten, hatte auch dessen Bezifferung damals wenig Bedeutung. Im Sprachgebrauch waren die einzelnen Autotypen durch die Zahl der Steuer-PS hinreichend in ihrer Größenordnung gekennzeichnet. In Frankreich ist die Klassifizierung der Personenwagen nach Steuer-PS heute noch gebräuchlich, wobei allerdings eine andere Rechenformel angewendet wird. Wie sehr man sich in Deutschland an die Steuer-PS gewöhnt hatte, wird daran deutlich, daß sie bis Mitte der dreißiger Jahre zur Umgangssprache der automobilinteressierten Leute gehörten, obwohl sie bereits 1928 praktisch gegenstandslos geworden waren.

Nach dem Kraftfahrzeug-Steuergesetz vom 1. April 1928 wurden nämlich Personenwagen und Motorräder nach dem Hubraum versteuert, und zwar unter Anwendung folgender Formel:

$$\text{Steuer-Hubraum} = 0,00078 \cdot i \cdot d^2 \cdot s$$

Hierin bedeutet:  $i$  = Zylinderzahl,  $d$  = Zylinderbohrung (mm) und  $s$  = Kolbenhub (mm). Bei der Bohrung und beim Hub werden Bruchteile eines Millimeters von weniger als 0,5 nicht berücksichtigt und Bruchteile von 0,5 und mehr nur mit 0,5 angerechnet. Außerdem ergibt die

Konstante 0,00078 ein geringfügig kleineres Ergebnis als die Konstante 0,000785, die bei exakter technischer Berechnung des effektiven Hubraums anzuwenden ist. So ergibt die von 1928 bis 1933 und wieder seit 1945 bis heute gültige Formel für den Steuer-Hubraum einen geringeren Wert als für den effektiven Hubraum. Das hat den Sinn, daß sich für die Steuerbehörde in zweifelhaften Grenzfällen genaue Nachmessungen erübrigen.

Im Zuge der Maßnahmen, mit welchen die Hitler-Regierung die Arbeitsbeschaffung, die Wiederankurbelung der Wirtschaft und die Förderung der Krafftahrt betrieb, entfiel die Krafftfahrzeugsteuer für alle neu gekauften Personenwagen ersatzlos ab 10. April 1933. Für ein bereits vorhandenes Fahrzeug konnte mit Wirkung für dessen gesamte Lebensdauer die Steuerpflicht durch die einmalige Zahlung der doppelten Jahressteuer abgelöst werden. Die Steuerablösung war an das Fahrzeug, nicht an den Halter gebunden, blieb folglich auch bei Besitzwechseln wirksam. Es existieren einige Veteranen-Autos, die auf Grund der damaligen Bescheinigung noch heute steuerfrei fahren dürfen. Fahrzeuge, für welche diese Bescheinigung nicht mehr vorhanden ist oder die ab 10. April 1933 ohne besondere Bescheinigung steuerfrei zugelassen wurden, unterliegen seit 1945 wieder der Krafftfahrzeugsteuer.

4 Steuer-PS oder (ab April 1928) 1 Liter Steuer-Hubraum kosteten, von einigen Schwankungen und Ausnahmen abgesehen, bei Personenwagen jährlich 132 RM. Heute beträgt die Steuer pro Liter und Jahr 144 DM. Der Unterschied im Vergleich zu früher erscheint recht gnädig. Indes sei bedacht, daß es in den zwanziger und dreißiger Jahren keine Mineralölsteuer gab und 1 Liter Benzin um die 30 Pfennige kostete. Die Mineralölsteuer wurde generell erst 1951 zusätzlich eingeführt und seitdem zu wiederholten Malen so drastisch erhöht, daß heute 60 % des über dreimal so hohen Abgabepreises für Benzin auf Steuern und Zölle entfallen. Die Krafftfahrzeugsteuer, einstmals der wichtigste Tribut des Autofahrers an den Staat, gehört heute schon fast zu den Nebensächlichkeiten unter den wuchernden und wucherischen Belastungen, denen man inzwischen beim Betrieb eines Krafftfahrzeugs schutzlos preisgegeben ist.

## Kennzeichnung der Krafftfahrzeuge im Deutschen Reich bis 1945

### Preußen

|     |                                 |
|-----|---------------------------------|
| I A | Reichshauptstadt Berlin         |
| I B | Provinz Posen                   |
| I C | Provinz Ostpreußen              |
| I D | Reg. Bez. Westpreußen           |
| I E | Provinz Brandenburg             |
| I H | Provinz Pommern                 |
| I K | Nieder- und Oberschlesien       |
| I L | Reg. Bez. Sigmaringen           |
| I M | Provinz Sachsen                 |
| I P | Provinz Schleswig-Holstein      |
| I S | Provinz Hannover                |
| I T | Provinz Hessen-Nassau           |
| I X | Provinz Westfalen               |
| I Y | Reg. Bez. Düsseldorf            |
| I Z | Rheinprovinz (außer Düsseldorf) |

### Bayern

|      |                                     |
|------|-------------------------------------|
| II A | München                             |
| II B | Oberbayern                          |
| II C | Niederbayern                        |
| II D | Pfalz                               |
| II E | Oberpfalz                           |
| II H | Oberfranken                         |
| II N | Nürnberg-Fürth                      |
| II S | Mittelfranken (ohne Nürnberg-Fürth) |
| II U | Unter- bzw. Mainfranken             |
| II Z | Schwaben und Neuburg                |

### **Sachsen**

- I Kreishauptmannschaft Bautzen
- II Kreishauptmannschaft Dresden
- III Kreishauptmannschaft Leipzig
- IV Kreishauptmannschaft Chemnitz
- V Kreishauptmannschaft Zwickau

### **Württemberg**

- III A Stuttgart
- III C Backnang, Böblingen, Esslingen
- III D Leonberg, Ludwigsburg, Stadt Heilbronn
- III E Landkreis Heilbronn, Vaihingen/Enz, Waiblingen
- III H Balingen, Calw, Freudenstadt, Horb
- III K Nürtingen, Reutlingen
- III M Rottweil, Tübingen, Tuttlingen
- III P Aalen, Crailsheim
- III S Schw. Gmünd, Schw. Hall, Heidenheim, Künzelsau
- III T Bad Mergentheim, Öhringen
- III X Biberach, Ehingen, Göppingen, Ulm
- III Y Münsingen, Ravensburg
- III Z Saulgau, Friedrichshafen, Wangen, Stadt Ulm

### **Hessen**

- V H Hessen (ab 1937)
- V O Provinz Oberhessen (bis 1937)
- V R Provinz Rheinhessen (bis 1937)
- V S Provinz Starkenburg (bis 1937)

### **Mecklenburg**

- M Mecklenburg (bis 1937)
- M I Mecklenburg-Schwerin (bis 1937)
- M II Mecklenburg-Strelitz (bis 1937)

### **Oldenburg**

- O I Landesteil Oldenburg
- O II Landesteil Lübeck
- O III Landesteil Birkenfeld

### **Sonstige**

- IV B Baden
- Th Thüringen
- HH Hamburg
- B Braunschweig
- A Anhalt
- HB Bremen
- L Lippe
- SL Schaumburg-Lippe
- Saar Saarland
- W Waldeck
- S Sudetengebiet

### **Gruppenkennzeichen**

- RW Reichswehr (bis 1935)
- WH Wehrmacht / Heer (ab 1935)
- WL Wehrmacht / Luftwaffe (ab 1935)
- WM Wehrmacht / Kriegsmarine (ab 1935)
- SS SS-Verfügungstruppen und Waffen-SS (ab 1937)
- Pol Polizei, Feuerwehr, Technische Nothilfe (ab 1937)
- DR Deutsche Reichsbahn
- RP Reichspost

## Register der Automarken

|                       |                                    |
|-----------------------|------------------------------------|
| <b>Adler</b>          | 8–37, 498, 501, 512, 527, 531      |
| <b>Aga</b>            | 38–39, 516                         |
| Alan                  | 434                                |
| Alfi                  | 434                                |
| Amor                  | 434                                |
| <b>Apollo</b>         | 40–41                              |
| Armofa                | 434                                |
| Atlantic              | 434                                |
| <b>Audi</b>           | 41–48, 531                         |
| <b>Austro-Daimler</b> | 464–470, 520                       |
| Auto-Simson           | siehe Simson-Supra                 |
| Badenia               | 434                                |
| Baer                  | 434                                |
| B. A. W.              | 434                                |
| Beckmann              | 434                                |
| <b>Benz</b>           | 49–51, 522                         |
| Benz Söhne            | 435                                |
| Bergmann              | 435                                |
| B. F.                 | 436                                |
| Biene                 | 436                                |
| Bleichert             | 436                                |
| <b>BMW</b>            | 52–67, 510, 525, 527, 531          |
| Bob                   | 436                                |
| Borcharding           | 436                                |
| <b>Borgward</b>       | siehe Hansa                        |
| Bravo                 | 436                                |
| <b>Brennabor</b>      | 68–79, 524, 531                    |
| Bufag                 | 436                                |
| Bugatti               | 525, außerdem siehe Rabag          |
| <b>Buick</b>          | siehe General Motors               |
| Bully                 | 437                                |
| Butz                  | 437                                |
| B. Z.                 | 437                                |
| <b>Cadillac</b>       | siehe General Motors               |
| Certus                | 437                                |
| <b>Chevrolet</b>      | siehe General Motors, außerdem 531 |
| <b>Citroen</b>        | 424–433, 531                       |
| Club                  | 437                                |
| Cyklon                | 437, 512                           |
| D-Wagen               | 438                                |
| <b>Daimler-Benz</b>   | siehe Mercedes-Benz                |
| Dehn                  | 438                                |
| DEW                   | 439                                |
| Diabolo               | 439                                |
| Diana                 | 439                                |
| Dinos                 | 439                                |
| <b>Dixi</b>           | 80–84, 512                         |
| <b>DKW</b>            | 85–103, 531                        |
| Dorner                | 439                                |
| <b>Dürkopp</b>        | 104–106                            |
| <b>Dux</b>            | 107                                |
| E. B. S.              | 440                                |
| Ego                   | 440                                |
| Ehrhardt              | 440                                |
| Eibach                | 441                                |
| Electric              | 441                                |

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Elite</b>              | <b>108–110</b>   |
| Eos                       | 441  |
| Erco                      | 441  |
| Exor                      | 441  |
| Fadag                     | 441  |
| Fafag                     | 442  |
| Fafnir                    | 442  |
| Falcon                    | 442  |
| Fama                      | 443  |
| <b>Faun</b>               | <b>111, 507</b>  |
| Ferbedo                   | 443  |
| <b>Fiat</b>               | siehe NSU und NSU/Fiat                                 |
| Fiedler                   | 443  |
| <b>Ford</b>               | <b>112–121, 411–417, 502, 509, 517, 531</b>            |
| <b>Framo</b>              | <b>122–123, 531</b>                                    |
| Freia                     | 443  |
| Fulmina                   | 443  |
| Garbaty                   | 444  |
| Gasi                      | 444  |
| Geha                      | 444  |
| <b>General Motors</b>     | <b>403–410</b>   |
| Görke                     | 444  |
| <b>Goliath</b>            | siehe Hansa  |
| <b>Grade</b>              | <b>124–125</b>   |
| <b>Gräf &amp; Stift</b>   | <b>471–473</b>   |
| Gridi                     | 444  |
| HAG                       | 445  |
| Hagea-Moto                | 445  |
| <b>Hanomag</b>            | <b>125–141, 498, 531</b>                               |
| <b>Hansa, Hansa-Lloyd</b> | <b>142–155, 531</b>                                    |
| Hataz                     | 445  |
| Heim                      | 446  |
| Helios                    | 446  |
| Helo                      | 446  |
| Hercules                  | 446  |
| Hildebrand                | 447  |
| <b>Horch</b>              | <b>156–184, 498, 502, 504, 507, 514, 515, 526, 531</b> |
| H. T.                     | 447  |
| Imperia                   | 447  |
| Ipe                       | 447  |
| Joswin                    | 447  |
| Juhö                      | 447  |
| Kaha                      | 447  |
| Kaiser                    | 447  |
| Kenter                    | 448  |
| Knöllner                  | 448  |
| Kobold                    | 448  |
| Koco                      | 448  |
| Körting                   | 448  |
| Komet                     | 448  |
| Komnick                   | 448  |
| Kühn                      | 449  |
| Landgrebe                 | 449  |
| Lauer                     | 449  |
| Leichtauto                | 449  |
| Leifa                     | 449  |
| <b>Ley</b>                | <b>184–185</b>   |
| Lesshaft                  | 449  |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Libelle                        | 449  |
| Lindcar                        | 449  |
| Lipsia                         | 450  |
| Loeb                           | 450  |
| Luwo                           | 450  |
| MAF                            | 450  |
| Magnet                         | 450  |
| Maja                           | 450  |
| <b>Mannesmann</b>              | <b>186–187</b>   |
| Martinette                     | 450  |
| Maurer                         | 450  |
| <b>Mauser</b>                  | <b>188–189</b>   |
| <b>Maybach</b>                 | <b>190–203</b> , 499, 503, 505, 508, 520, 522, 523, 531      |
| <b>Mercedes, Mercedes-Benz</b> | <b>204–270</b> , 499, 500, 505, 518, 519, 521, 524, 529, 531 |
| Mikromobil                     | 450  |
| Minimus                        | 450  |
| Möckwagen                      | 451  |
| Mölkamp                        | 451  |
| Moll                           | 451  |
| Monos                          | 452  |
| Mops                           | 452  |
| Morgan                         | 452  |
| Nafa                           | 452  |
| <b>NAG</b>                     | <b>271–281</b> , 504, 518, 528, 531                          |
| Neander                        | 452  |
| Neiman                         | 453  |
| Nemalette                      | 453  |
| Nug                            | 453  |
| <b>NSU</b>                     | <b>282–285</b> , 382, 526, 531                               |
| <b>NSU/Fiat</b>                | <b>418–423</b> , 531   |
| Omega, Omikron                 | 453  |
| Omnobil                        | 453  |
| Onnasch                        | 453  |
| <b>Opel</b>                    | <b>286–333</b> , 435, 508, 509, 515, 516, 527, 531           |
| Otto                           | 453  |
| Pawi                           | 453  |
| Peer Gynt                      | 454  |
| Peter-Moritz                   | 454  |
| <b>Phänomen</b>                | <b>334–335</b>   |
| Pilot                          | 454  |
| Pluto                          | 440  |
| <b>Presto</b>                  | <b>336–338</b>   |
| Priamus                        | 454  |
| <b>Protos</b>                  | <b>339–341</b> , 511   |
| <b>Rabag (Liz. E. Bugatti)</b> | <b>342–343</b>   |
| Remag                          | 454  |
| Renfert                        | 454  |
| Rex-Simplex                    | 454  |
| Rhenag                         | 455  |
| Rikas                          | 455  |
| <b>Röhr</b>                    | <b>344–349</b> , 500, 531                                    |
| Roland                         | 455  |
| Rollfix                        | 455  |
| Rüttger                        | 455  |
| <b>Rumpler</b>                 | <b>350–351</b>   |
| RWN                            | 455  |
| Rablatnig-Beuchelt             | 455  |
| Sauer                          | 455  |

|                     |                                    |
|---------------------|------------------------------------|
| S. B.               | siehe Slaby-Behringer              |
| Schebera            | 455                                |
| Schönnagel          | 456                                |
| Schütte-Lanz        | 456                                |
| Schuricht           | siehe B. A. W.                     |
| Seidel-Arop         | 456                                |
| <b>Selve</b>        | <b>352–353</b>                     |
| S. H. W.            | 456                                |
| <b>Simson-Supra</b> | <b>354–357, 513</b>                |
| Slaby-Behringer     | 457                                |
| Solomobil           | 457                                |
| Sphinx              | 457                                |
| Spinnell            | 457                                |
| <b>Standard</b>     | <b>358–359, 531</b>                |
| Staiger             | 457                                |
| <b>Steiger</b>      | <b>358–361</b>                     |
| <b>Steyr</b>        | <b>474–489, 501, 531</b>           |
| <b>Stoewer</b>      | <b>362–379, 511, 515, 531</b>      |
| Stolle              | 458                                |
| Sun                 | 458                                |
| Szawe               | 458                                |
| Tamag               | 459                                |
| Tamm                | 459                                |
| <b>Tatra</b>        | <b>490–495</b>                     |
| Teco                | 459                                |
| Tempo               | 460, 531                           |
| Theis               | 460                                |
| Tornax              | 460, 531                           |
| Traeger             | 461                                |
| Trippel             | 461                                |
| Turbo               | 461                                |
| Utilitas            | 461                                |
| <b>Volkswagen</b>   | <b>380–383</b>                     |
| Voran               | 462                                |
| Walmobil            | 462                                |
| <b>Wanderer</b>     | <b>384–400, 507, 521, 527, 531</b> |
| Wegmann             | 462                                |
| Weide               | siehe RWN                          |
| Weise               | 462                                |
| Wesnigk             | 462                                |
| Wittekind           | 462                                |
| York                | 463                                |
| Zetgelette          | 463                                |
| Zündapp             | 382, 463                           |

## Register der Karosseriemarken

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Ambi-Budd                   | 497–498, 11, 14, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 36, 46, 55, 57, 66, 78, 82, 115, 116, 119, 120, 131, 134, 135, 138, 284 |
| Anhaltisches Karosseriewerk | 499  |
| Auer                        | 499  |
| Autenrieth                  | 500, 66, 67, 346   |
| Baur                        | 500–501  |
| Boldt & Lieske              | 501  |
| Buhne                       | 501–502, 36, 77, 405, 415  |

|                     |  |
|---------------------|--|
| Deissner            | 42   |
| Deutsch             | 502, 114, 118, 120, 414, 428, 442  |
| Dörr & Schreck      | 503, 32  |
| Drauz               | 503–504, 115, 116, 118, 119, 277, 413, 415, 419  |
| Drögmöller          | 504  |
| Eichelbaum          | 504  |
| Erdmann & Rossi     | 504–506, 182, 183, 262, 482  |
| Friederichs         | 506  |
| Gaertner            | 506  |
| Gastell             | 191  |
| Gläser              | 506–508, 43, 46, 48, 66, 116, 139, 169, 174, 179, 200,<br>232, 333, 365, 388, 390, 394, 396, 410, 420, 478, 484,<br>486, 488 |
| Glüer               | 508  |
| Hawa                | 509  |
| Hebmüller           | 509–510, 139, 152, 324, 333  |
| Hornig              | 510, 378   |
| Hubertia            | 510  |
| Ihle                | 510  |
| Kässbohrer          | 510–511  |
| Karmann             | 511–513, 11, 14, 19, 22, 29, 30, 32, 34, 36, 134, 144, 338   |
| Kathe & Sohn        | 513  |
| Keibl               | 476  |
| Kellner             | 514, 192   |
| Köllensperger       | 466  |
| Königstadt          | 514  |
| Kruck               | 514–515, 304   |
| Kühlstein           | 515, 340   |
| Kühn                | 516, 296, 306  |
| Lindner             | 516, 38  |
| Ludewig             | 517  |
| Maatz               | 364  |
| Miesen              | 517  |
| Neuss               | 517–518, 19, 216   |
| Nowack              | 519  |
| Papler              | 519, 9, 10, 49, 194, 230, 290, 348, 430  |
| Rembrandt           | 520  |
| Reutter             | 520–521, 191, 218, 230, 232, 240, 360, 388, 400, 441   |
| Rometsch            | 521  |
| Schebera            | 521–522  |
| Schlesierwerk       | 367  |
| Seegers             | 44, 366  |
| S. L.               | 522  |
| Spohn               | 522–523, 194, 185, 198, 200, 201, 277  |
| Szawe               | 524  |
| Voll & Ruhrbeck     | 524, 157   |
| Voss                | 524  |
| Weinberger (Karl)   | 524, 339, 340  |
| Weinberger (Ludwig) | 525  |
| Weinsberg           | 526, 18, 284, 418, 419, 420, 422   |
| Wendler             | 526–528, 30, 59, 146, 183, 275   |
| Weymann             | 528–529  |
| Zschau              | 529  |

## Personen-Register

Allmers, Geheimrat Dr. Robert: 142  
Baur, Karl: 500  
Becker, Professor Dr.-Ing. Gabriel: 14  
Benz, Dr.-Ing. e. h. Carl (1844–1929): 49  
Böhler, Ing. Fidelis: 126  
Bonelli, Generaldirektor Piero: 283, 418  
Borgward, Carl F. W. (1890–1963): 142, 150  
Bruhn, Generaldirektor Dr. rer. pol. Dr.-Ing. e. h. Richard (1866–1964): 85, 86, 156  
Bussien, Oberingenieur Richard: 275, 280, 462  
Butenuth, Helmut: 436  
Castiglioni, Kommerzialrat Camillo: 52, 205, 465  
Daimler, Baurat Paul (1869–1945): 156, 158, 160, 164, 204, 210, 212, 214, 464  
Dauben, Oberingenieur Joseph: 26, 345  
Deutsch, Karl: 502  
Drauz, Gustav (1872–1951): 503  
Drauz, Dipl.-Ing. Walter (1902–1972): 503  
Dürkopp, Nikolaus: 104  
Ehrhardt, Geheimer Baurat, Direktor und Ing. Heinrich: 80, 440  
Eisner, Direktor Dr.: 82  
Falkenhayn, Generaldirektor Fritz von: 380  
Fiedler, Chefkonstrukteur Fritz: 52, 164  
Fischer, Direktor Eduard: 464  
Friedrich, Direktor Hermann: 26  
Friz, Direktor Max: 52  
Ganz, Chefredakteur Dipl.-Ing. Josef: 358, 437  
Goldschmidt, Bankdirektor Jakob: 9, 271  
Göckeritz, Chefkonstrukteur Dr.-Ing. e. h. Otto: 8, 19  
Gräf, Generaldirektor Josef: 472  
Gräf, Kommerzialrat Rudolf: 472  
Grade, Hans: 124  
Gropius, Architekt Professor Walter: 15, 19  
Günther, Kommerzienrat Georg: 108, 336  
Gutbrod, Wilhelm (1890–1948): 358  
Hadank, Professor: 160  
Hagemeier, Generaldirektor Ernst: 9, 26  
Hahn, Direktor Dr.-Ing. h. c. Carl: 86  
Hebmüller, Joseph und Söhne: 509  
Henze, Chefkonstrukteur Direktor Paul: 274, 280, 353, 354, 358  
Henzel, Ing. Nikolaus: 104  
Heuer, Georg und Erich: 506  
Hiller, Dipl.-Ing. Rudolf: 334  
Honsig, Chefkonstrukteur Ing. Anton (1893–1957): 478  
Horch, Geheimrat Dr.-Ing. h. c. August (1868–1951): 41, 156  
Hüttel, Ing.: 334  
Jenschke, Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Karl (1899–1969): 9, 34, 482, 488  
Kässbohrer, Karl (1864–1922): 510  
Kamm, Professor W.: 457  
Karmann, Wilhelm (Senior und Junior): 511  
Kellner, Alexis (1880–1953): 514  
Kissel, Generaldirektor Dr.-Ing. e. h. Wilhelm (1885–1942): 50, 52, 205, 217  
Kleyer, Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. Friedrich (1853–1932): 8, 11  
Kühn, Otto: 516  
Ledwinka, Chefkonstrukteur Dr. techn. h. c. Ing. Hans (1878–1967): 474, 490, 491, 492  
Lehmann, Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Ernst († 1924): 353  
Lenard, Ing. Gabriel: 274

Ludewig, Rudolf und Ing. Josef: 517  
 Martin, Obering. F. A. E.: 450  
 Maybach, Dr.-Ing. h. c. Karl (1879–1960): 190  
 Meer, Generaldirektor Dr. Gustav ter: 126  
 Neimann, Abram: 453  
 Neumann-Neander, Ernst: 452, 459, 524  
 Neumeyer, Geheimrat Dr.-Ing. h. c. Fritz: 380  
 Nibel, Chefkonstrukteur Hans (1880–1934): 49, 217, 221, 226, 238, 248  
 Opel, Geheimrat Dr.-Ing. h. c. Wilhelm von: 287  
 Opel, Chefkonstrukteur Dr.-Ing. h. c. Fritz: 287, 300, 301  
 Opel, Fritz von: 304  
 Peters, Friedrich und Richard: 506  
 Pollich, Oberingenieur Carl: 126  
 Popp, Generaldirektor Franz Joseph († 1954): 52  
 Porsche, Professor Dr. techn. h. c. Dr.-Ing. h. c. Ferdinand (1875–1951): 214, 217, 221, 226, 231, 283, 344, 380, 390, 392, 398, 463, 464, 465, 475, 480, 482  
 Privat, Oberingenieur Alfred: 26  
 Rabe, Chefkonstrukteur Karl: 465  
 Rasmussen, Dr.-Ing. h. c. Jörgen Skafte (1878–1964): 42, 85, 86, 94, 108, 122, 156, 457  
 Rathenau, Geheimrat Dr. Emil (1838–1915): 271  
 Reichstein, Kommerzienrat Carl (1847–1931) und Söhne Walter, Carl, Ernst und Eduard: 68–69  
 Reutter, Wilhelm (1874–1939): 520  
 Riecken, Oberingenieur Christian: 271, 272, 274  
 Röhr, Hans Gustav (1895–1937): 9, 19, 26, 253, 344  
 Rumpler, Dr.-Ing. Edmund (1872–1940): 350  
 Ruppe, Hugo: 85  
 Schapiro, Generaldirektor Jacob: 50, 80, 142, 205, 282, 455, 521  
 Schindler, Oberingenieur Karl: 34  
 Schürmann, Direktor Dr.-Ing. e. h. Gustav (1872–1962): 107  
 Schuh, Direktor Arthur: 443  
 Schrödter, Dr.-Ing. Rolf: 447  
 Schwandner, Helmut: 526  
 Selve, Dr.-Ing. e. h. Walter von: 352  
 Siebler, Direktor Oskar: 86  
 Slaby, Direktor Dr. Rudolf: 85, 86, 457  
 Slevogt, Chefkonstrukteur Direktor Carl: 40, 353  
 Spohn, Hermann: 522  
 Sporkhorst, Geheimrat Dr.-Ing. h. c. August: 142  
 Stauss, Bankdirektor Dr. Emil Georg von († 1943): 50, 52, 205  
 Steiger, Walter: 358  
 Stief, Chefingenieur Dr. Karl: 287  
 Stinnes, Großindustrieller Hugo († 1924): 38  
 Stoewer, Generaldirektor Emil: 362, 364, 374  
 Stoewer, Direktor Dipl.-Ing. Bernhard: 362, 366, 376  
 Stolle, Oberingenieur Martin: 280, 458  
 Straus, Dr. Moritz: 156  
 Svetescu, Ing.: 334  
 Traus, Generaldirektor Dr.-Ing. h. c. Hermann: 516  
 Trefz, Direktor Karl: 378  
 Trippel, Ing. Hanns: 461  
 Trutz, Karl (1873–1950): 518  
 Volkhart, Ing. Kurt C.: 104  
 Weinberger, Karl: 524  
 Weinberger, Ludwig: 525  
 Werner, Direktor Dr.-Ing. e. h. William: 86, 156  
 Weymann, Charley (1887–1976): 528  
 Zoller, Oberingenieur Arnold: 156, 158

## Lieber Leser,

bei automobilbegeisterten Leuten in aller Welt erfreuen sich die Personenwagen der zwanziger und dreißiger Jahre besonders hoher Wertschätzung. In jener Zeitepoche nämlich vollzog sich die Wandlung vom Motorwagen als einem Produkt schieren Maschinenbaus zum komfortablen, kultivierten, eleganten Automobil. Das setzte vielfältige und sprunghafte Entwicklungen voraus, faszinierend auch und gerade im Rückblick. Hinzu kommt, daß die damaligen Autos, zumal im Zeitraum von etwa 1929 bis 1934, größtenteils eine überaus harmonische Linienführung besaßen, die zwar heutigen Erfordernissen kaum entspräche, aber in solch klassischer Vollendung seither nicht mehr erreicht wurde.

Dieses Buch registriert alle deutschen Personenwagen, die es von 1920 bis 1945 gegeben hat, wobei jene, die in irgendeiner Weise von Bedeutung waren, mit Bildern und genauen Daten gezeigt werden. Außer den deutschen Personenwagenmarken findet man auch jene ausländischen, die im Deutschen Reich eigene Montagefabriken unterhielten. Ferner werden die namhaften deutschen Karosseriemarken in die Erinnerung zurückgerufen, weil diese ja damals ebenfalls eine bedeutende Rolle spielten.

Besonders darf der Verfasser darauf aufmerksam machen, daß hier erstmalig, wenn auch bei manchen Marken nur annähernd, die jeweiligen Produktionszahlen zu finden sind, denn diese Angaben aus jener Zeit sind bis heute noch nie vollständig veröffentlicht worden. In den zwanziger Jahren geschah es nicht, weil die vielen kleinen Mitgliedsfirmen des Reichsverbandes der Automobilindustrie dafür sorgten, daß der Öffentlichkeit unbekannt blieb, wie lächerlich gering oft ihre Produktionsergebnisse waren. In den dreißiger Jahren hingegen machte die politische Führung solche Angaben über die einzelnen Automobilfabriken zum Staatsgeheimnis. Niemand sollte sich ein genaues Bild von den vorhandenen oder möglichen Rüstungskapazitäten machen können. Die Geheimhaltung funktionierte sowohl in den zwanziger als auch in den dreißiger Jahren so perfekt, daß nirgends eine authentische Sammlung einschlägiger Unterlagen erhalten blieb. Der Verfasser mußte sich diese Zahlen oder entsprechende Anhaltswerte kleinweise aus ungezählten Quellen zusammenholen.

Bei der Ausarbeitung dieser umfassenden Dokumentation stützte sich der Verfasser natürlich in erster Linie auf sein in fünf Jahrzehnten angesammeltes Archiv. Dennoch wäre die erfreulicherweise erreichte Vollständigkeit nicht ohne die verständnisvolle Mithilfe vieler Freunde möglich gewesen. Ihre Beiträge reichten von Einzelbildern oder -angaben bis zur Überlassung einzigartiger Spezialsammlungen. Leider können hier längst nicht alle, die geholfen haben, namentlich genannt werden. Allen sei an dieser Stelle sehr herzlich gedankt, besonders aber den Herren Wolfgang Weger (Verband der Automobilindustrie), Hans-Hartmut Münch (Deutsche Automobil Treuhand), Bernhard Hülsen (Daimler-Benz), Bodo Fischer (Opel), Dr. Bernd Wiersch (Volkswagenwerk), Toni Mandla (Ford), Hans Fleischmann (BMW), Erik Eckermann (Deutsches Museum), Claus Benter, Wolfgang Schnieber und Dieter Jokisch.

Trotz redlichen Bemühens um Abhilfe blieben freilich in diesem Buch immer noch ein paar Lücken bestehen. Wer ergänzende Bilder oder sonstige Angaben beitragen kann, möge dies bitte im Hinblick auf eine spätere Neubearbeitung tun. Jede Anregung, jeder Hinweis, jedes Foto könnte eine wertvolle Bereicherung dieser Dokumentation sein.

Ing. Werner Oswald  
Postfach 126  
8024 Deisenhofen bei München

