

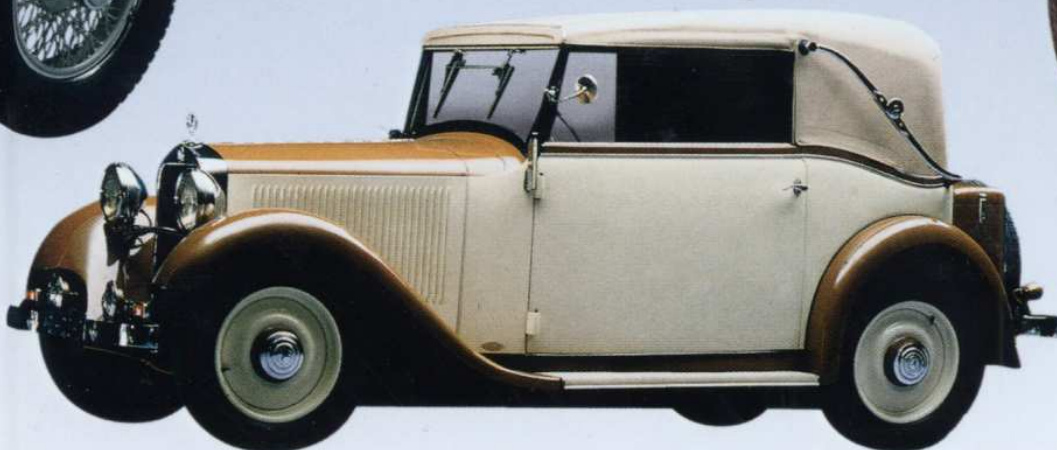


Werner Oswald

Deutsche Autos

1920 – 1945

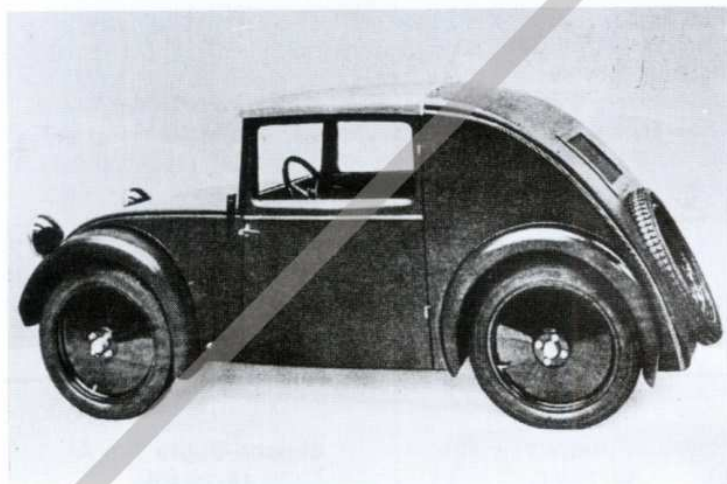
Band 2



Motor
buch
Verlag

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, Vollschiwingachsen 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



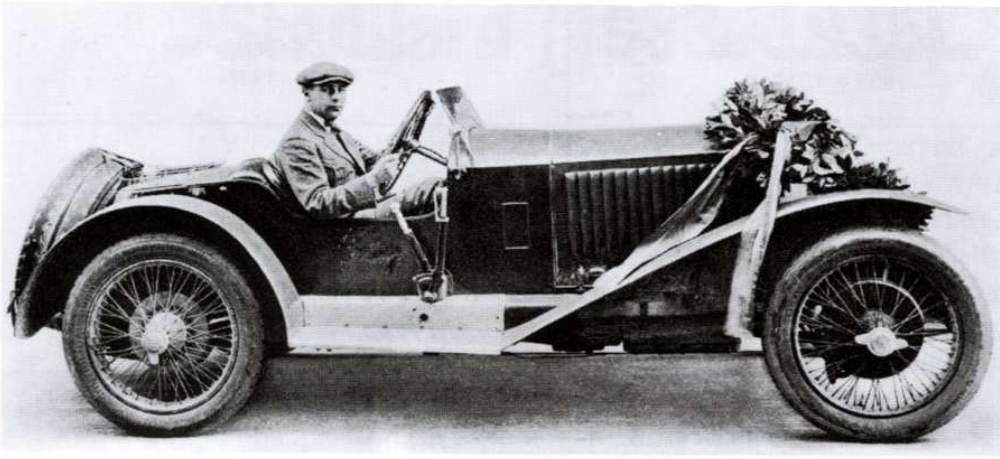
Standard Superior Modell 1934/35

Steiger (1920–1926)

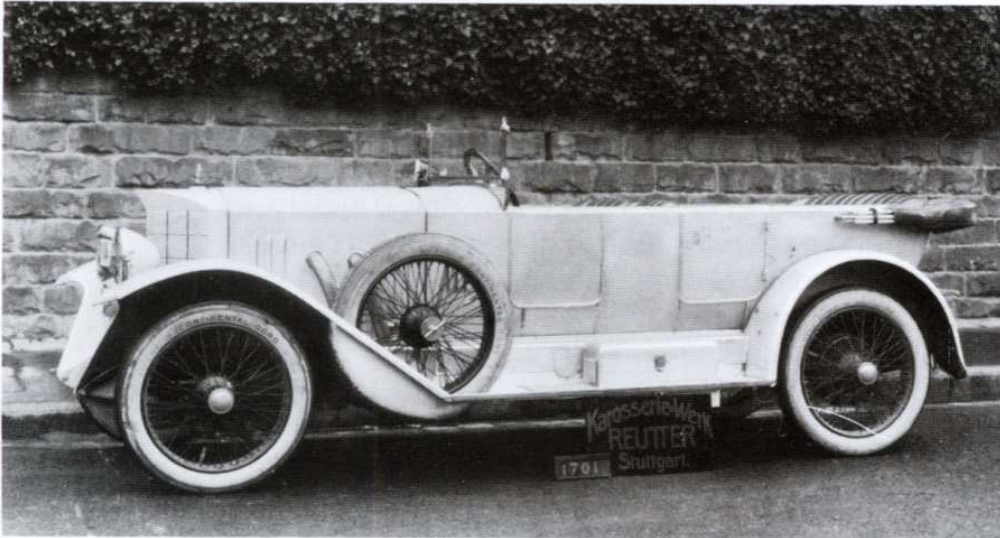
Der gebürtige Schweizer Walter Steiger gründete 1914 in Burgrieden bei Laupheim (etwa 20 km nördlich von Ulm) eine kleine Maschinenfabrik, die während des ersten Weltkrieges Flugzeuge und Flugmotoren instandsetzte. Walter Steiger und sein Betriebsleiter, der in der Fachwelt schon damals bekannte Konstrukteur 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 1933 – 1935	Standard Superior 500 1933 – 1935
Motor	Standard	Standard
Zylinderzahl	2 (Zweitakt)	2 (Zweitakt)
Bohrung x Hub	60 x 70 mm	67 x 70 mm
Hubraum	396 ccm	494 ccm
Leistung	12 PS bei 3600 U/min	16 PS bei 3600 U/min
Verdichtung	1:6,2	1:6,2
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
Kraftübertragung		Hecktriebblock, kein Differential
Kupplung		Motor und Getriebe vor der Hinterachse
Schaltung		Mehrscheibentrockenkupplung
Getriebe		Schalthebel Wagenmitte
Synchronisierung		4 Gang
Übersetzungen		Ohne
		I. 3,50
		II. 2,35
		III. 1,53
		IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung		6,00
Fahrwerk		Zentralrohrrahmen
Vorderradaufhängung		Sperrholz-Karosserie mit Kunstlederbezug
Hinterradaufhängung		2 Querfedern
Lenkung		Pendelachse, 2 Querfedern
Fußbremse		Zahnstange
Handbremse		Mechanisch, Innenbacken, Hinterräder
Schmierung		Mechanisch, Außenband, Hinterräder
		Nippel
Allgemeine Daten		
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)
Preis		Limousine 2 Sitze RM 1590,-

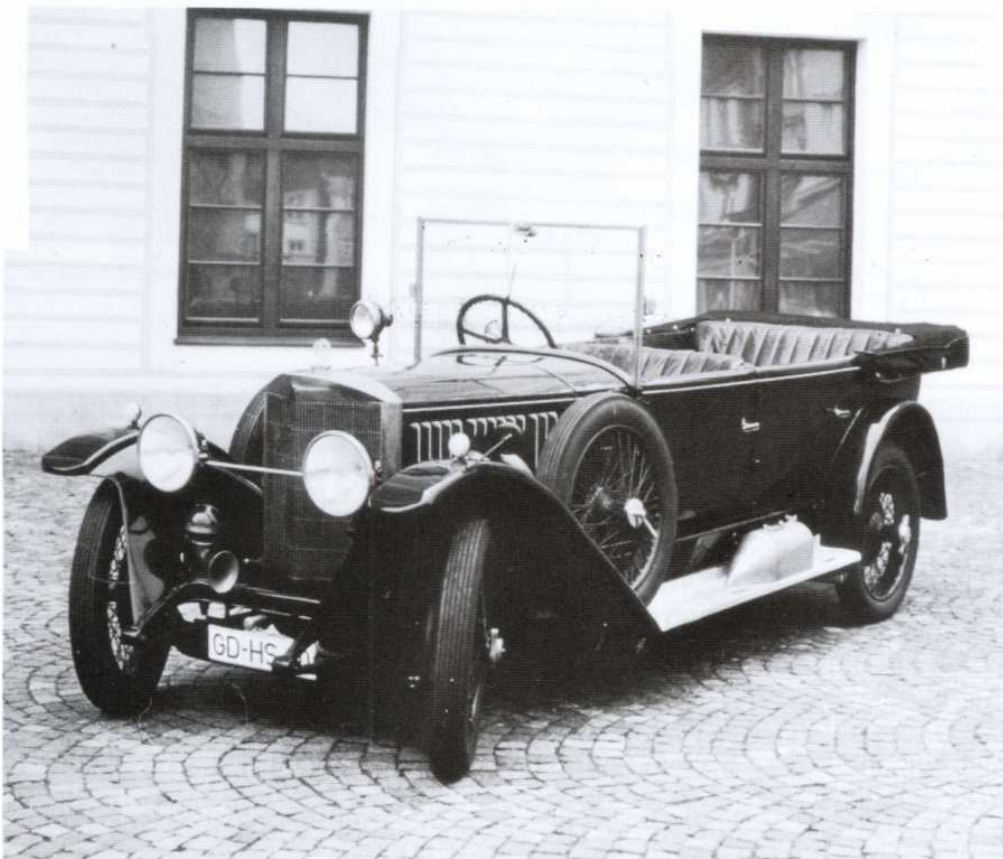
um fortan den speziellen Wünschen seiner Kunden weitgehend entsprechen zu können. Leiter des Karosseriebaus wurde Hans Neuer, der dem Steiger-Wagen sein unverwechselbar markantes Aussehen gab. Leider besaß Walter Steiger wenig kaufmännisches Geschick, so daß trotz durchaus guten Geschäftsganges sein 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.

	Steiger 10/50 PS 1920 – 1926	Steiger 11/60 PS 1925 – 1926	Steiger Sportwagen 1922 – 1924	Steiger Sportwagen 1924 – 1926
Motor				
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	72 x 160 mm	75 x 160 mm	75 x 160 mm	76 x 160 mm
Hubraum	2604 ccm	2826 ccm	2826 ccm	2902 ccm
Leistung	50 PS bei 2400 U/min	60 PS bei 3300 U/min	60 PS bei 3300 U/min	70 PS bei 3300 U/min
Vergaser	1 Steigstromvergaser Zenith 36 ABC		1 Zenith	
Ventile	Hängend			
	1 obenliegende Nockenwelle			
	Antrieb über Königswelle mit Kegelrädern			
	2			
	Pumpe (Wasser)			
	Druckumlauf			
	12 V (seitlich auf Trittbrett)			
	Antrieb auf Hinterräder			
	Einscheibentrockenkupplung			
Kurbelwellenlager	Außen oder innen rechts	Mitte	Außen oder innen rechts	Mitte
Kühlung	bzw. (ab 1924) Mitte			
Schmierung	4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Batterie	4,23	4,23		
Kraftübertragung				
Kupplung				
Schaltung				
Getriebe				
Antriebs-Übersetzung				
Fahrwerk				
Vorderradaufhängung	U-Profil-Preßstahl-Rahmen		U-Profil-Preßstahl-Rahmen	
Hinterradaufhängung	starr, Halbfedern		starr, Halbfedern	
Lenkung	starr, Ausleger-Halbfedern		starr, Underslung-Halbfedern	
Fußbremse	Schraubenspindel, rechts		Schraubenspindel, rechts	
	Mechanisch, Antriebswelle	Mechanisch	Mechanisch, Antriebswelle	Mechanisch
	bzw. (ab Ende 1924)	Vorderräder + Antriebswelle		Vorderräder + Antriebswelle
	Vorderräder + Antriebswelle			
	Mechanisch, Hinterräder	Mechanisch, Hinterräder	Mechanisch, Hinterräder	Mechanisch, Hinterräder
	Nippel	Nippel	Nippel	Nippel
Handbremse				
Schmierung				
Allgemeine Daten				
Radstand	3000 mm	3250 mm	2600 mm	2600 mm
Spur	1350 mm	1350 mm	1350 mm	1350 mm
Gesamtmaße	4130 x 1650 x 1600 mm	4380 x 1650 x 1600 mm		
	(Tourenwagen offen)	(Tourenwagen offen)		
	Drahtspeichen	Drahtspeichen	Drahtspeichen	Drahtspeichen
Räder	820 x 120 mm Hochdruck	820 x 120 mm Hochdruck	850 x 135 mm Hochdruck	850 x 135 mm Hochdruck
Reifen				
Fahrgestellgewicht	1050 kg	1120 kg		
Wagengewicht	Tourenwagen 1500 kg	Tourenwagen 1720 kg		
	Limousine 1650 kg			
Zuläss. Belastung	320 kg	500 kg		
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h	95 km/h	120 km/h	140 km/h
Verbrauch/100 km	12 Liter	14 Liter		
Kraftstofftank	(am Heck)	(am Heck)	(am Heck)	(am Heck)
Preise				
	Tourenwagen 4 Sitze	Tourenwagen 6 Sitze	Sportwagen 2 Sitze	Sportwagen 2 Sitze
	RM 14000,-		RM 18000,-	RM 18000,-