

OLDTIMER MARKT

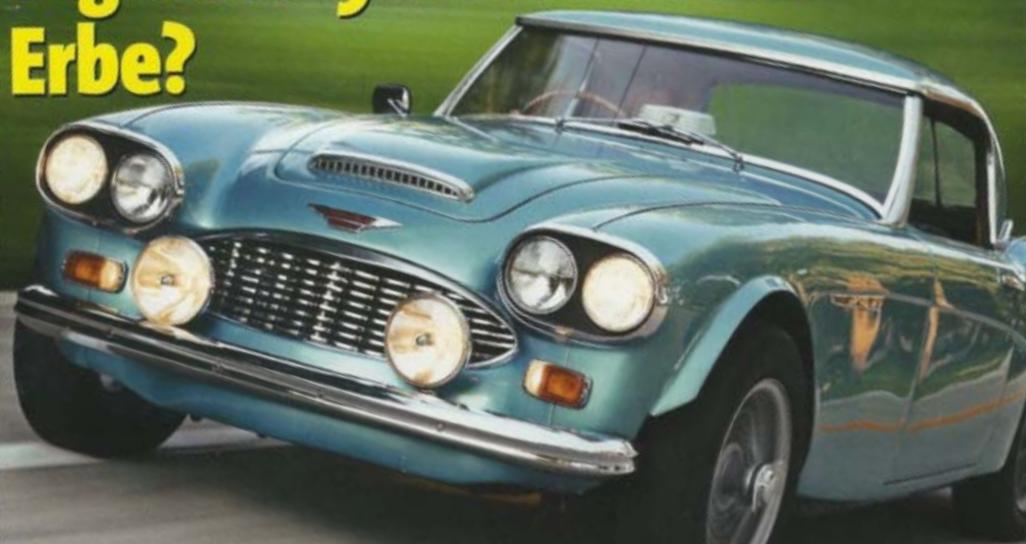
Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

WIE EINST IM MAI!

Zeitreise mit
Harro, Römer
und einer
frisierten
Honda CB 500



Big Healeys heimlicher Erbe?



Wir fahren den mysteriösen Technik-
Versuchsträger mit dem markanten Gesicht



BMW R 80 ST

G/S-Derivat mit Straßenschuhen



RENÉ GILLET G1

G-Kräfte: V2 auf Französisch



LACKMACKEN
BESEITIGEN

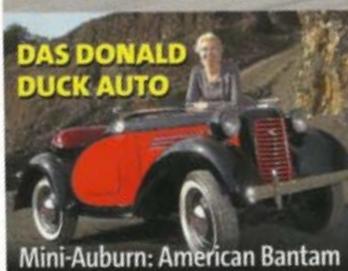
Wir zeigen, was Smart-Repairs
können und was sie kosten

TIPPS & TECHNIK

>> Bilanz nach einem
Jahr: Was E10-Sprit
Vergasern antut



OPEL KAD B Kaufberatung



DAS DONALD
DUCK AUTO

Mini-Auburn: American Bantam

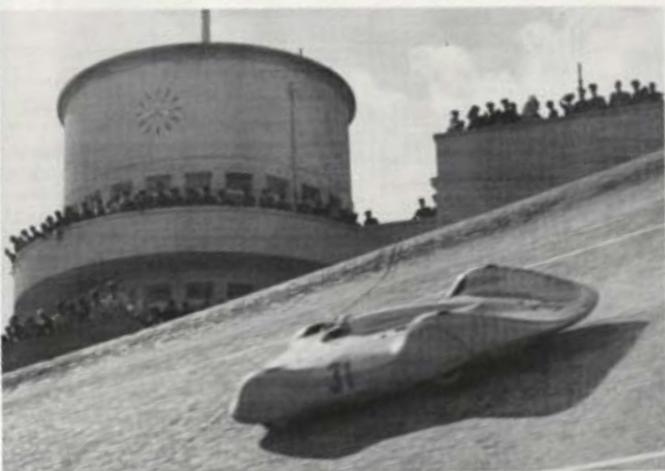


KAMPF DER SILBERPFEILE
Avus-Rennschlacht vor 75 Jahren

30 Jahre Audi 100 Typ 44

Hightech statt Hosenträger: Mit dem
Aerodynamik-Weltmeister erfand Audi sich neu





36 Die große Sausa: Vor 75 Jahren wurde die spektakuläre Steilkurve der Avus eingeweiht – mit dem schnellsten Autorennen der Welt



58 Kaufberatung Opel KAD B-Serie: Blitz-gescheit zu Opels Bestem



44 Spot-Repair: Was taugt die kleine Lackierung für zwischendurch?



206 E10-Test: Unsere Probanden nach einem Jahr Alkoholismus



24 Sorwéane V2: Glück aus Frankreich: René Gillet



222 Nur Geduld: Eine Honda CB 500 Four wird wiederbelebt



200 Spröde Schönheit: Die BMW R 80 ST blieb ein Geheimtipp

INHALT

AUTOMOBIL

- Mysteriöser Versuchsträger: Selbsttragender Big Healey **12**
- American Bantam: Wie der Austin Seven in den USA Fuß fassen sollte **48**
- Kaufberatung Opel KAD B-Serie: Detroit out of Rüsselsheim **58**
- Neue Deutsche Welle: Mit dem Typ 44 begann Audis Aufstieg **184**
- Eiferwette, Folge zwei: Der Porsche ist da, die Hälfte des Geldes ist weg **216**

ZWEI RAD

- Wenn Lehrlinge sich Träume erfüllen: René Gillet G1 und K **24**
- Eine für alles: BMW R 80 ST – Enduro im Asphalttrimm **200**
- Sorgerecht: Die bewegte Geschichte einer Honda CB 500 **222**

ZÜNDSTOFF

- Wie Restwertbörsen der Versicherer den Schadensersatz mindern können **22**

ZEITZEICHEN

- Auf der schiefen Bahn: AVUS 1937, das schnellste Autorennen der Welt **36**

TIPPS UND TECHNIK

- Spot Repair bei Lackmacken: Wie es funktioniert, wo es scheitert **44**
- OLDTIMER-MARKT testet E10: Die Alkoholvergiftung blieb aus **206**

SCHEINWERFER

- Die aktuelle Übersicht: Messen, Märkte, Treffen **32**

REPORT

- Zeitgleiche Massenbewegung: Techno Classica und Retro Classics **64**
- Spielt Geld hier wirklich keine Rolle? Klassiker-Mondpreise in Las Vegas **194**

SERVICE

- Die Werkstattfrage: Ratschläge von Werkbank zu Werkbank **56**

LEUTE

- Meister des schnellen Driftwinkels: Formel-1-Legende Gilles Villeneuve **210**

NACHGEHAKT

- MGB Roadster: Probieren Sie doch mal ein offenes Original! **230**

WEITERE RUBRIKEN

- Anlasser **6**
- Rückspiegel **232**
- Neu auf dem Markt **236**
- Modelle **238**
- Buch und Film **240**
- Gemisch **242**
- Impressum **243**
- Leserbriefe **244**
- Leser helfen Lesern **248**
- Redaktionsalltag **249**
- Das nächste Heft **250**

- 48** Schrumpf-Auburn: Der American Bantam soll Vorbild für Donald Ducks Comic-Auto gewesen sein



12 Zweifellos der unstrittigste Austin-Healey der Welt: Mysteriöser Versuchsträger für einen Nachfolger des Big Healey



64 Elefantenrennen: Techno Classica im Messe-Duell mit Retro Classics



216 Die Eiferwette, Teil 2: Entrümpeln auf Amerikanisch



184 Nie mehr Hosenträger: Mit dem Typ 44 begann Audis Aufstieg

- Terminservice** **70**
- Kleinanzeigen-Markt** **92**
- Letzte Minute** **179**





Er sieht aus, als sei er von einem Kinderkarussell ausgebüxt: Der American Bantam versuchte einst, die Amerikaner für den Kleinwagen Austin Seven zu begeistern. Stattdessen diente er mutmaßlich als Vorbild für einen Comic-Helden auf vier Rädern

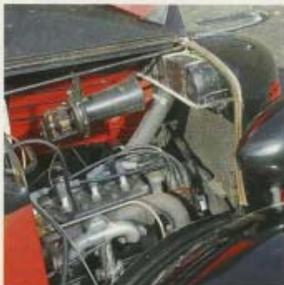
Der Name ist schon Programm: Ein „Bantam“ ist ein Zwerghuhn. Damit wären wir schon beim Geflügel und hätten eine elegante Überleitung zu Entenhausen geschaffen. Denn deutlich größer als die Abmessungen des amerikanischen Austin soll einem hartnäckigen Gerücht zufolge seine Vorbildfunktion für das Auto eines sehr populären Comic-Helden sein: für Donald Ducks mehr oder weniger fahrbaren Untersatz mit der Zulassung 313.

Doch so einfach ist es nicht mit dieser Legende. Schon 1930 pilotierte Mickey Mouse im Kurzfilm *Mickey's Picknick* einen Wagen, der in Aussehen und Proportionen dem American Bantam ähnelt. Es ist zufällig das selbe Jahr, in dem auch der American Austin, wie der Bantam anfangs noch hieß, in den USA vorgestellt wurde. Nach einigen Jahren trennte sich der Mäuserich von seinem Gefährt und verkaufte es an einen Fährchenhändler nach Mexiko. Dort entdeckte ihn Donald. 1937. In der Episode *Doni Donald* tauscht er seinen Esel gegen besagte rote Nückelpinne, um damit für seine umworbene Daisy den Erfolgstypen zu spielen.

Das scheiterte natürlich, dafür aber hatte er nun seinen „313“ (dieses Kennzeichen trug der Wagen ab 1940). Es signalisiert Donalds besonderes Geburtsdatum: Im Monat März, ausgerechnet an einem Freitag den 13., soll der ewige Pechvogel seinem Ei entschlüpft sein. Die anglo-amerikanische Datumschreibweise machte daraus 3/13. Mit seiner unangenehmen Tendenz zur Aufschneiderei erzählte Donald in einem späteren Cartoon seinen drei Neffen, er habe 313 selbst zusam-



Neues aus Entenhausen



Der kleine 750er Vierzylinder des Austin Seven musste erst „gespiegelt“ werden, da sonst der Platz für die Lenkung verstellt gewesen wäre

mengebaut. „Das Chassis stammt von 1922 und der Motor von 1932. Eine unschlagbare Mischung! Ein unverwundliches Einzelstück“, prahlte er mit stolz geschwellter Entenbrust. Der matrosenanzugtragende Erpel als Automobilkonstrukteur? Reines Angeber-Gequakel! Aber es würde immerhin die oftmals auftretenden technischen Probleme mit dem angeblichen Unikat erklären.

Doch was ist 313 nun wirklich? Ist der Entwurf Marke Eigenbau, oder lieferte der Austin Bantam tatsächlich die stilistische Vorlage? Die Disney-Zeichner Bob Karp und Al Taliaferro, die Donalds eigene Cartoon-Reihe entwickelten, nannten einen 1934er Belchfire Runabout als Vorbild für 313. Eine reine Erfindung: die Marke „Belchfire“ gab es nie, der Name bedeutet „Feuerrülpser“!

An keiner Stelle erwähnten Karp und Taliaferro jemals den Austin Bantam als Inspiration. Dieser besaß auch nie einen Schwiegermutterstuhl für den Transport von drei Küken, äh: Neffen.

Also alles nur Entengrütze? Interessanterweise hatte Mickey Mouse nach dem Verkauf seines ersten Wagens schnell wieder ein Auto, das Parallelen mit dem Bantam aufwies, diesmal mit der strömungsgünstigeren „Schiffsbugnase“ der 1937 äußerlich aufgefrischten Version. Wie immer sich es mit dem Mythos verhält, der Bantam sei automobils Vorbild für Micky und Donalds Fuhrpark – die Wahrheit ist irgendwo da draußen. Somit bleibt es zumindest bei einer Legende, die irgendwie putzig, drollig oder süß ist.



Das Roadsterverdeck ist eindeutig nicht für längere Fahrten gedacht, wie uns Bantam-Eignerin Claudia von Dittfurth-Siefken zeigt



„Nein, ist der süüüß!“ entfuhr es eines Tages auch Daisy Duck... pardon... Claudia von Dittfurth-Siefken, ihres Zeichens Obergerichtsvollzieherin. Nein, sie ist nicht die Hauptperson einer neuen Comic-Reihe, obwohl ihr aktiv gelebter Hang zu den fünfziger Jahren schon optisch genug Stoff bieten würde. Und ein drittes „Nein“, diese Frau ist sehr real, ihre kleine Kollektion von US-Straßenkreuzern fand bereits in der Reportage „Traumgaragen unsere Leser“ Eingang in **OLDTIMER MARKT** (Heft 8/2011).

Als sie vor zwei Jahren auf dem weltgrößten Oldtimer- und Teilmarkt in Hershey/Pennsylvania eines American Bantam angesichtig wurde, war es um Claudia von Dittfurth-Siefken geschehen. Mit dabei war Ehemann Gustav Gans... pardon... Hoimar von Dittfurth-Siefken. Eigentlich wollte seine Gattin ihrer Sammlung einen chromglänzenden '59er Chrysler Saratoga einverleiben, der sich aber als viel zu teuer erwies.

Der Kauf kam nicht zustande und die Rintelerin zeigte sich darüber etwas geknickt. Um sie aufzumuntern, zeigte ihr Gatte auf ein Fahrzeug, das in dessen Handschuhfach Platz finden würde oder mit dem Benzin, das der Saratoga schon beim Startvorgang verfeuert, einmal quer durch Entenhausen fahren könnte: einen American Bantam. Jedoch: „Er war British Racing Green mit beige-farbener Innenausstattung – und das geht gar nicht!“, so die resolute Dame aus dem Weserbergland.

Abgesehen von der indiskutablen Farbgebung des kleinen Flitzers nannte Kater Karlo... pardon... der beliebte Besitzer, einen illusorisch hohen Preis. Also wieder nichts, aber das Interesse am blechernen Zwerghuhn blieb. In einer US-Zeitschrift stieß das Ehepaar schließlich auf zwei Bantam-Inserate. Eines betraf ein Exemplar in New York, das sich als völlig gerupfte Bastelbude entpuppte. Die zweite Anzeige stammte von Klaas Klever... pardon... einem Bantam-Spezialisten in Pennsylvania.



American Austin bot eine große Vielfalt an Aufbauten: hier ein Suburban Coupé von 1933



Sehr beliebt war auch das Business Coupé für Vertreter (im Bild ein 1930er Modell)



Neben dem Roadster mit zwei Sitzen gab es auch einen vierstizigen Speedster von Bantam



Immerhin 70 Exemplare entstanden 1939 von schrägen American Bantam Boulevard Delivery



Weitere offene Varianten waren der Vierstizer Riviera (Bild) und der zweisitzige Hollywood



Und für unsere Freunde aus dem Mittelwesten gab es den kleinen Amerikaner auch als Pick-up





1937 bekam der American Bantam die neue, modische „Schiffsbugnase“ verpasst. Das machte ihn immerhin optisch schnittiger

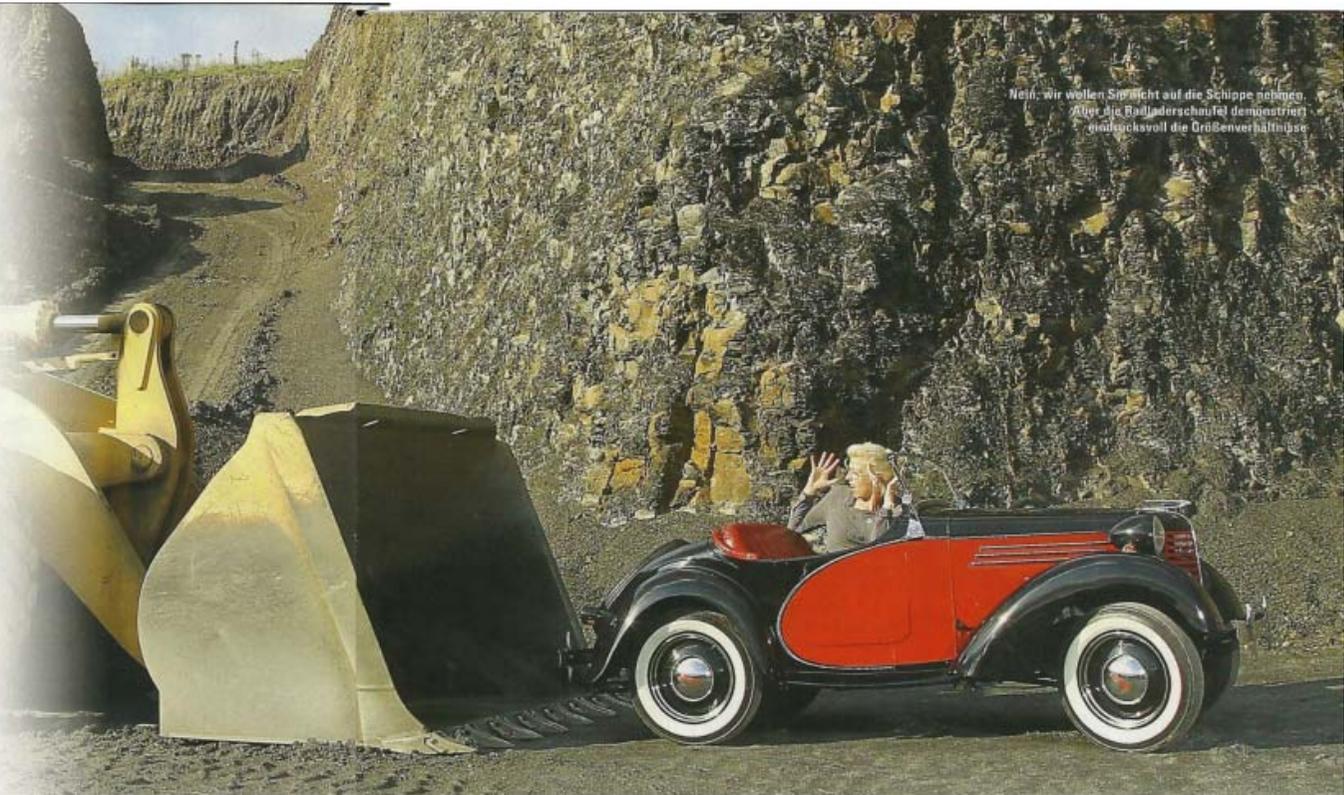
„Der Händler war fassungslos, dass da jemand aus Deutschland wegen eines Bantam kommt“, schildert unsere Heldin die Begegnung. „Er besaß auch Bantam-Pickups und Limousinen, aber beim Roadster hatte es bei mir sofort ‚Klick‘ gemacht. Diese schwarz-rote Lackierung mit rotem Leder – einfach toll!“ Gatte Hoimar, der in 20 Jahren genug Erfahrung beim Beurteilen von nach Deutschland importierten US-Klassikern gesammelt hat, beehrte eine Probefahrt. „Als mein Mann dies äußerte, stand der Händler völlig unter Schock. Offenbar ist dies in den USA nicht üblich.“ War aber ohnehin egal, da der Motor erst gar nicht ansprang... Mit dem unwilligen Vierzylinderchen ließ sich der Preis jedenfalls gut herunterhandeln, dann ging der kleine Bantam auf die große Reise über den Atlantik.

Was der Händler mit „der Wagen hat nur eine Museumsrestauration“ meinte, erfuhr

das Ehepaar erst zu Hause und ziemlich eindrucksvoll: Alle Teile waren nur zusammengesteckt, die Schrauben vorhanden, aber nicht angezogen. Die Karosserie saß nur auf dem Chassis, war aber an diesem nicht befestigt. Selbst die Stehbolzen im Motor waren nicht festgezogen.

Deswegen fiel auch im vorigen Sommer der Motor einfach auseinander, nachdem er sich schon zuvor auffallend asthmatisch zeigte. „Der hatte keine Kraft mehr, Öldämpfe traten aus und der Beifahrer musste zur Gewichtsverleinerung an Steigungen nebenher schlendern.“ Dabei ist Claudia nicht gerade unerfahren im Umgang mit Vorkriegsfahrzeugen. Sie besitzt sogar den eingedeutschten Bruder des Bantam (da ebenfalls ein Austin-Seven-Lizenzbau), einen Dixi von 1928. Ihre Fahrerlebnisse mit dem Bantam sind wegen der Motorenproblematik nur eingeschränkt und keineswegs repräsentativ. Immerhin empfindet sie ihn als weitaus komfortabler und viel weicher gefedert als den vergleichsweise rumpeligen Dixi. Und: „Ein Tempo von 30 km/h ist schön, 50 ist die Hölle, denn man sitzt voll im Wind.“

Der Kopf des durchschnittlichen Mitteleuropäers sitzt weit über dem oberen Rand des Windschutzscheibchens. So tief, um nicht die Haartracht nachhaltig zerzaust zu bekommen, kann er sich gar nicht ducken. Wohin auch? Der knapp bemessene Innenraum lässt beispielsweise nur eine durchgängige Sitzbank zu, die zwangsläufig für so viel körperliche Nähe zwischen den Insassen sorgt, dass Hoimar von Dittfurth-Siefken sei-



Nein, wir wollen Sprünge auf die Schippe nehmen. Aber die Radlagerschäfte demonstrieren eindrucksvoll die Großenverhältnisse



Der amerikanische Austin – ein Zwerghuhn

Der Austin Seven war seit 1922 in seiner britischen Heimat ein absoluter Renner, ebenso im Ausland, wo sich Lizenzbauten von BMW oder Rosengart wie warme Semmeln verkaufen. Sein Weg in den

Für Kopfschütteln sorgte das Seitenkisten-Flair der britischen Karosserien. Sollte der US-Austin ernst genommen werden, musste er optisch amerikanisiert werden. American Austin trat mit dem russisch-österreichischen formgestalter Graf Alexis de Sakhnoffsky in Kontakt, der bei Van den Plas in Brüssel als Chefdesigner gearbeitet und nach seiner Übersiedlung in die USA unter anderem den Auburn Boat-tail Speedster entworfen hatte. De Sakhnoffsky gelang es, dem kleinen Auto das Aussehen eines geschrumpten Ford A zu geben, ohne ihn stilistisch zu verarmen oder die Proportionen zu verzerren. Schon kurz nach der Präsentation des American Austin im Januar 1930 waren 4000 Händlerverträge (überwiegend von Cadillac Dealern) unterschrieben, beworben wurde er als perfekter Zweitwagen für die Familie. Im Mai 1930 kam die Produktion in Fahrt, bald liefen wöchentlich 100 Stück vom Band. Die Firma prognostizierte rund 100.000 Auslieferungen bis Jahresende. Doch so weit kam es nicht, denn die meisten Bestellungen wurden wegen der Weltwirtschaftskrise storniert. Ende 1930 waren gerade mal 9000 Fahrzeuge ausgeliefert worden, ein Verlust von einer Million Dollar türmte sich auf. Der US-Austin wurde zum Liebling der Cartoonisten und Filmkomiker – seine Winzigkeit machte ihn Witze größer. Ein Beispiel: „Sie haben meinen Austin gestohlen – Sie Taschendiebi!“ Interessenten fragten sich, ob sie wirklich eine fahrende Witzfigur in ihrer Einfahrt stehen haben wollten. 1931 reichte es nicht einmal mehr für 1900 Bestellungen. Auch deshalb, weil ein American Austin 445 Dollar kostete – fünf Dollar mehr als ein ausgewachsener Ford A. Der kleine Wagen wirkte wie die Antwort

auf eine Frage, die niemand gestellt hatte. Im Dezember 1931 drohte American Austin die Pleite, im Frühjahr 1932 folgte der Produktionsstopp. Der 32-jährige Roy S. Evans aus Florida war einer der größten Automobilhändler der USA, mit einem Gespür für gute Geschäfte. Er machte der Firma das Angebot, für



US-Komiker Buster Keaton und seine Söhne in einer Roadsterverision des American Austin

200.000 Dollar die unfertigen Fahrzeuge zu übernehmen. Gerne nahm das Unternehmen dies an und komplettierte die 1500 Wagen für Mister Evans. Dieser schlug sie für 295 Dollar das Stück los. Sein Reingewinn: 242.500 Dollar. Anschließend kaufte er für kleines Geld den Zulieferern und Händlern sämtliche Ersatzteile ab. Am Ende besaß Evans Teile für fast 6700 Fahrzeuge. Damit konnte

nicht nur die Produktion neu anlaufen, sondern auch der Preis auf 275 Dollar gedrückt werden. Im Juni 1934 war democh endgültig Schluss, das Unternehmen war bankrott und wurde liquidiert. Evans ging nun aufs Ganze und bot erfolgreich 5000 Dollar für einen kompletten Automobilhersteller am Wert von fünf Millionen – und verschuldete mit 225.000 Dollar. Als Evans am Ruder saß, benannte er zunächst die Firma in American Bantam Car Company um, dann pasierte erst einmal gar nichts. Ein Jahr lang fand sich eine einzige Person auf der Lohnliste des neuen Unternehmens: der Wachmann. Weil Evans an Austin keine Lizenzgebühren mehr zahlen wollte, musste er den Motor überarbeiten, um daraus eine eigenständige Konstruktion zu machen.

Bantam-Führungsriege im neuen „60“: R. O. Gill, F. H. Fenn, Roy S. Evans, W. H. Cameron



Motorsport-ikone Harry Miller erklärte sich dazu bereit, um im Gegenzug im Werk Rennwagen bauen zu dürfen. Er optimierte den Bantam Zylinderkopf, und Graf de Sakhnoffsky legte erneut Hand an das Design. Letzterer schüttelte ein wahres Füllhorn an Karosserieformen aus. Zunächst waren es fünf, später kamen sieben weitere hinzu. Es waren bunte, fast heitere Lichtblicke aus Blech in einer trüben Zeit. De Sakhnoffsky, der beziehungsweise später auch Intaautos entwarf erledigte die gesamte Arbeiten in nur drei Tagen und stellte Evans, weil dieser knapp bei Kasse war, lediglich 300 Dollar in Rechnung. Die drei Bantam-Shewars riefen bei ihrem Debüt 1937 geradezu euphorische Reaktionen hervor. Im Januar 1938 kam der überarbeitete Austin als neuer Bantam 60 auf den Markt. Doch nur knapp 2000 verließen das Werk in Butler. 1939 wurde der „Super 4 Hiltmaster“ Vierzylinder für die nun als Bantam 110 bezeichnete Modellreihe eingeführt. Er glänzte mit drei Kurbelwellenlagern und 22 PS aus 820 Kubik. Doch alle Anstrengungen halfen nicht mehr. Ende Juni 1940 besaß die Firma kein Eigenkapital mehr. Für 1941 wurde noch ein Modell angekündigt, da standen schon seit Wochen die Bänder still. Evans hatte bereits zuvor versucht, mit einer militärischen Variante des Bantam die US-Army zu beeindrucken. Die aber wollte nicht die Entwicklungskosten für eine Serienversion übernehmen. Jetzt sah die Sache nach dem Kriegsausbruch in Europa anders aus. Harold Christ, altgedienter Ingenieur bei Duesenberg und Stutz, entwickelte bei Bantam ein Windschild des Prototyps des „BKC 40“. Der Jeep war geboren, allerdings mit einem stärkeren Motor von Willys, wo der Jeep – neben Ford –

nach den Bantam-Plänen schließlich auch gebaut wurde. Wenigstens durften sie selbst den 13-Anhänger für „ihren“ Jeep zuliefern. 1940 wurden 70 Vorkriegsexemplare des BKC 40 für den Feldversuch der Army produziert, weitere 1500 Serienfahrzeuge gingen direkt an die sowjetische Rote Armee nach Osteuropa, weshalb dieses rare Modell fast ausschließlich dort noch zu finden ist. Roy Evans verkaufte 1946 seine Anteile an der Firma, die jetzt nur noch Trailer baute, zehn Jahre später übernahm der Stahlproduzent American Rolling Mills den weitläufigen Gebäudekomplex. Von den 6513 American Bantam haben es nur etwas über 300 Exemplare in die Gegenwart geschafft.

Text: Michael Schäfer
Fotos: Sammlungen Bill Spear, Wesley Philipp und John Underwood





Alles da: links Ladekontrolle, Spirit- sowie Ölstandsanzeige, rechts der mutig bis 80 reichende Tacho mitsamt Meilenzähler

ner Frau die Mitnahme ihm unbekannter Männer vom Schlage George Clooneys verboten hat...

Eine Oldtimer-Veranstaltung schaffte der Bantam jedoch tapfer noch vor seinem Kollaps – mit Erfolg und einem unerwarteten Platzproblem: „Wir konnten die ganzen Trophäen und Geschenkkörbe gar nicht verstauen“, erinnert sich die Niedersächsln lachend. Das Kofferräumchen hinter der Rückenlehne war bereits mit Motoröl- und Kühlwasserkanister sowie einem Feuerlöcher und dem Roadsterverdeck-Gestänge gefüllt. „Dann fing es auch noch auf der Heimfahrt an zu regnen. Weil das Verdeck ganz unten im Gepäckabteil lag, hat mein Mann einfach einen Schirm aufgespannt und wir sind ganz langsam nach Hause gefahren. Danach waren wir klatschnass, hatten aber solchen Spaß!“

Was sie fasziniert, ist diese filigrane Winzigkeit des Bantam: „Es ist, wie in ein historisches Kinderkarussell einzusteigen – diese niedlichen Türgriffe und die kleine umklappbare Windschutzscheibe. Eigentlich sieht er aus wie ein geschrumpfter Ford Eifel.“ Damit sie sich nicht wie ein Fremdkörper im eigenen Wagen fühlt, besitzt Claudia von Dittfurth-Siefken einen umfassenden Kleiderfundus mit zeitgenössischer Mode. Eine Sache gibt es, die muss der Bantam noch montiert bekommen, um in ihren Augen – neben einem funktionierenden Motor – wahre Vollkommenheit zu erlangen: „Ich möchte als Gag unbedingt einen sich drehenden Aufziehschlüssel am Heck haben. Die Teile sind schon da, nur die Umsetzung fehlt.“

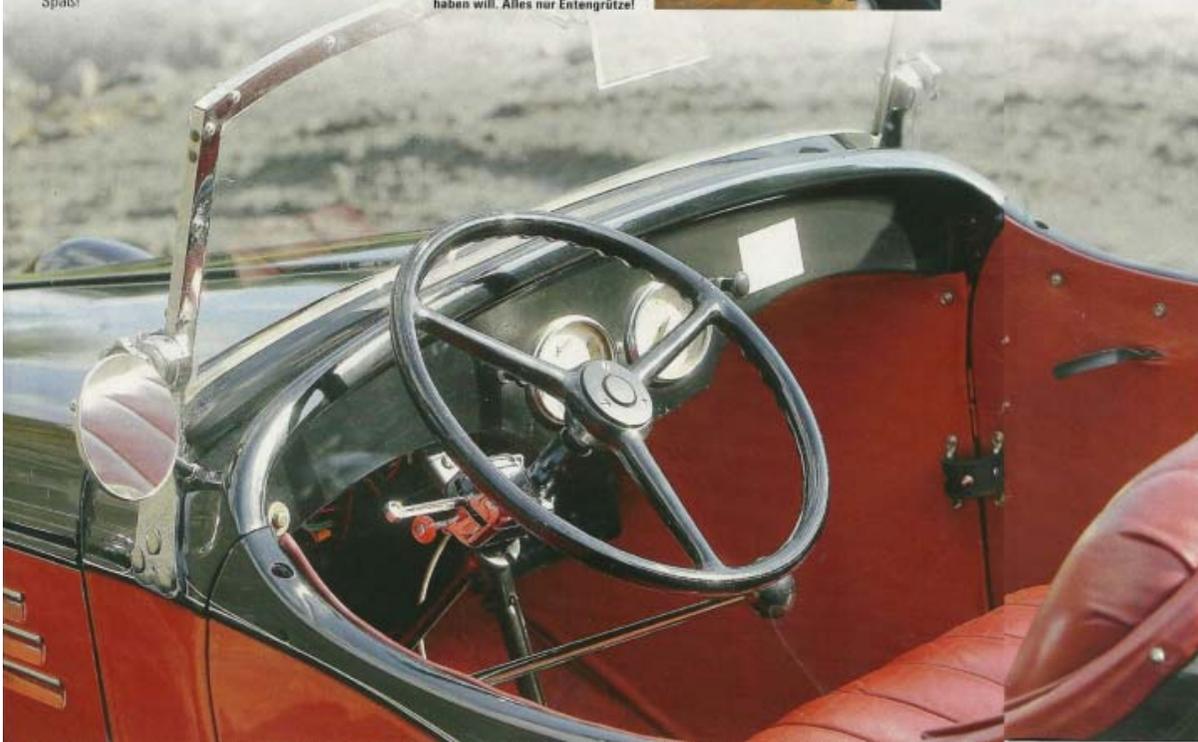
Ein klarer Fall für Daniel Düsentrieb? Der hatte einst auch Hand an Donalds 313 gelegt, um aus ihm das trickreiche Wunderauto „X“ zu konstruieren, mit dessen Hilfe Donalds alter ego „Phantomias“ den Kampf gegen das Böse aufnahm. Eine Vorlage für Frau von Dittfurth-Siefkens Bantam? Wir werden sehen. Auf das Kostüm sind wir alle jetzt schon sehr gespannt!

Text: Michael Schäfer
Fotos: Stephan Lindloff, Disney
redaktion@oldtimer-markt.de

Donald und seine drei Nefen in der wilden „313“, die der Entenich selbst zusammengebaut haben will. Alles nur Entengrützel!



Als Gag will Claudia noch einen drehbaren Aufziehschlüssel ans Bantam-Heck bauen – die Teile sind schon vorhanden. Ganz unten: das Fahrgestell eines frühen American Austin von 1930



Technische Daten

AMERICAN BANTAM

Motor	
Bauart	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, L-förmig stehende Ventile, von untenliegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel gesteuert; ein Vergaser (Tillotson, ab 1939 Zenith); Verdichtung 7,0:1; zweifach, ab 1939 dreifach gelagerte Kurbelwelle; Drucklaufschmierung
Antrieb	Einscheibentrackenkupplung, teilsynchronisiertes Dreiganggetriebe (II-III), Schalthebel Wagenmitte; Antrieb über Kardanwelle auf Hinterräder
Bohrung x Hub	56 x 76 mm, ab 1939: 57,5 x 79 mm
Hubraum	748, ab 1939: 820 ccm
Leistung	20 PS bei 3900 U/min, ab 1939: 22 PS bei 3800 U/min
Karosserie	
Aufbau	verschiedene Stahlblech/Holz-Karosserien auf U-Profil-Rahmen
Maße (L x B x H)	3048 x 1321 x 1378 mm (Roadster)
Leergewicht	540 kg (Roadster)
Fahrgestell	
Vorderachse	Starrachse mit Querblattfeder, Reibungsstoßdämpfer; Schneckenlenkung
Hinterachse	Starrachse mit Vierteilelliptikfedern, Reibungsstoßdämpfer
Reifen	5,00 x 15, ab 1939: 4,00 x 15
Radstand	1905 mm
Spur vo./hi.	1054/1054 mm
Bremsen	mechanische Trommelbremsen
Daten & Messwerte	
Verbrauch Ø	ca. 6,5 l/100 km
Spitze	ca. 95 km/h
Bauzeit	1938 bis 1940
Stückzahl	6513 Exemplare (davon 971 Roadster)

