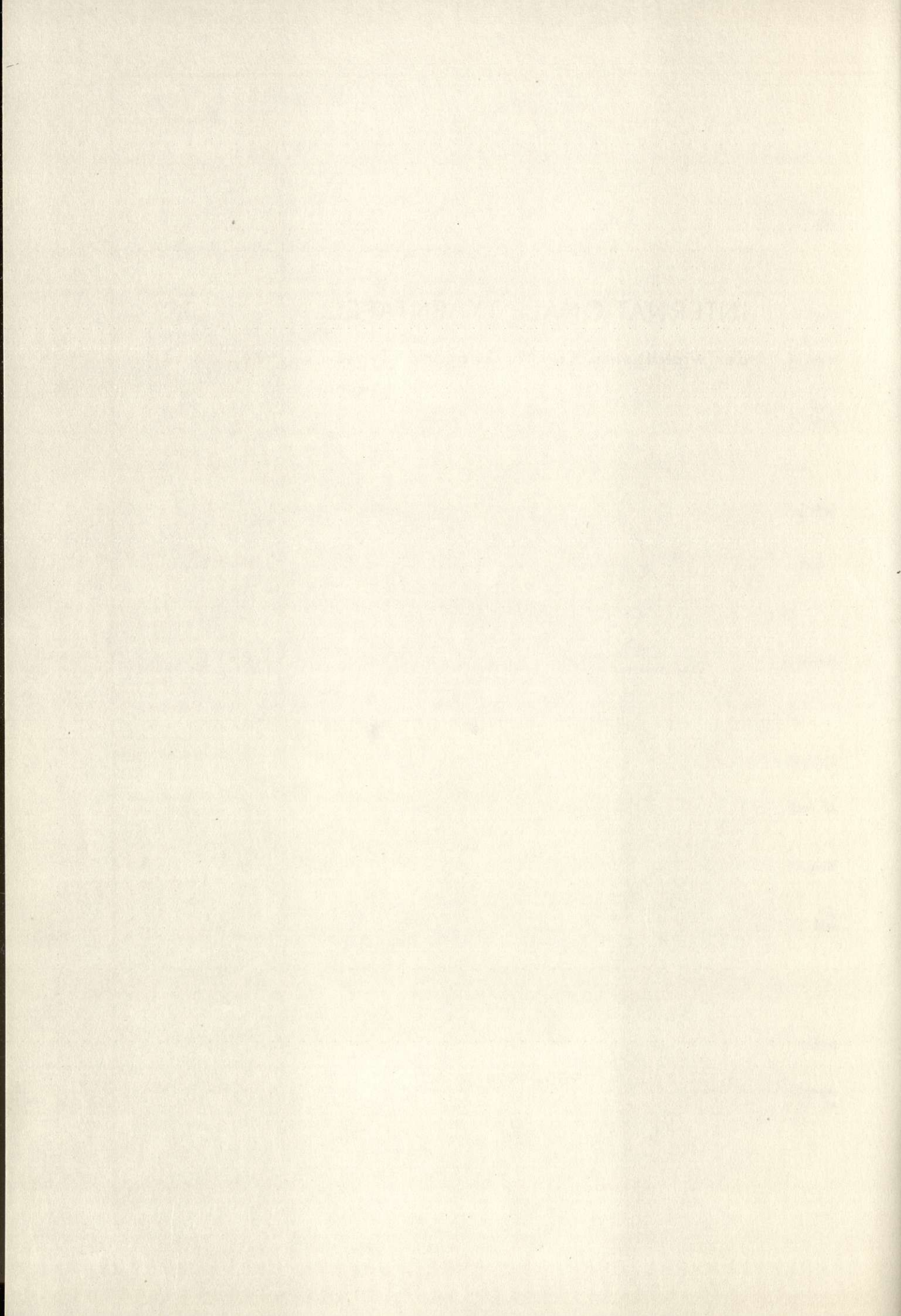


INTERNATIONALE TYPENTAFEL

der wichtigsten Kfz-Marken und -Typen

1

1900-1914



Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Amerika USA. Auburn (1910)	Standard-Six	1910	50		5		Pneu	Kardan 3 G/R	Roadst. 2	1600	Versuche
Buick (1912)	Standard 4 O	1914	40		4	3000	detto	detto	Roadst. 2	1600	detto
Cadillac (1906)	C-6 Standard I	1907	50		6	3200	detto	detto	Sedan 4	1600	Kupferkühl- mäntel Elektr. Licht- und Anlasseranlage
		1912	70	4500	8 V	3000	detto	detto	Phaeton 4	1600	
										Sedan 4	
Chevrôlet (1910)	Standard For	1912	12	1500	4	2500	detto	detto	Roadst. 2	900	dto.
Chrysler (1908)	For	1910	24	2500	4	3000	detto	detto	Phaet. 4	1600	Versuche
Mc. Cormik	Zugmasch.	1910/18	25		2	2400	Eisen	Schnecke	Traktor 5	2'5 t	Landw. Masch. Auch f. Petroleum
		1913/18	50	5000	4	3500	detto	Kette	Traktor 15	4'5 t	
Dearing	Zugmasch.	1912/18	30		4	2800	detto	detto	Traktor 10	3'5 t	dto.
Dodge (1906)	Tr.-3	1907	45	5800	4	3500	Voll- gummi	detto	Pritsche 3	2800	Holzräder
	Standard	1910/18	50	5800	4	3000	Pneu	Kardan 3 G/R	Sedan 4	1600	dto.
Düsenberg		Ab 1910						detto			Rennwagen- versuche
Essex (1914)	Six	1914	15	1485	4	2700	detto	detto	Roadst. 4	1200	Im Aufbau- zustand
Federal (1910)	Coml.-2	1912	35		4	3500	Voll- gummi	detto	Pritsche 2	1900	Holzräder
Ford (1899)	A (I—III)	1885/90	8		2	2200	detto	Kette	Chaise 2	750	Farmerfahrzeuge Schwungrad- magnetdynamo, Planetengetriebe
	C T	1898/04	12		2	2200	detto	detto	Chaise 2	750	
		1905	24		4	2800	Pneu	Kardan	Phaeton 4	950	
		1914/18	24		4	2800	detto	2 G/R	Sedan 4 Com. C. 1	1000 1200	
Hôlt	80	1905	80	12.000	4	5000	Eisen	Raupe	Traktor 12	7 t	Caterpillar
Hudson (1908)	Standard	1910	40		6	3000	Pneu Draht- speichen	Kardan 3 G/R	Phaeton 4	1400	Schneller V = 70 Wagen V = 90
		1913	50		6	3200	detto	detto	Phaeton 4	1500	
Hupmobil (1908)	4	1912	30		4	2800	Pneu	Kardan	dto.	1400	
Kisselcar (1910)	VI	1912	60		6	3000	detto	detto	Phaeton 6	1600	
		1914	60		6	3500	detto	detto	Com. C Kasten 2	1800	
Locomobil 1885/99)	Dampf	1885/ 1914	25	*)	2	4000	Eisen Voll- gummi	Kette	Brücke 5	3800	Dampfwagen m. Verbund- masch. *) Zwergk. ***) Blitz K.
	Dampf	1899/ 1912	25		2	3200	Pneu	Kette	Pullm.- Lim. 6	1900	
		1900/ 1914	35	***)	4	3200	detto	Kardan	Pullm. Lim. 8	1920	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Lincoln (1910)	Zephyr I	1912	90		8 V	3500	detto	detto	Pullm. Lim. 6	2200	Rudge-With- worth-Räder
Mitchel (1910)	Standard For	1912	28		4	2800	detto	detto	Phaeton 4	1200	
Nash-Gluad (1908;	IV	1914	45		4	4200	Voll- gummi	Kardan 4-Rad	Brücke 4	3200	Führerhaus, Motor innen, Vierradlenkung
Oldsmobil (1882/97)	Dampf	bis 1900	35	*)	2	3000	Pneu	Ritzel	Pullm. Lim. 6	2200	*) Verbund Mit Stanley- anlage Benzinwagen für Regierung und Staat
	Benzin	1902	70		4	3000	Pneu	Kette	Pullm. Lim. 8	2000	
	Benzin	1906	90		6	3200	detto	Kardan	Pullm. Lim. 6	1800	
	Benzin	1910	90		6	3000	detto	detto	Pullm. Lim. 6	1700	
Willys Over- land (1908)	Standard 4	1910	45		4	2600	detto	detto	Phaeton 4	1350	Elektr. Licht- u. Anlasser-Anlage
	Standard 6	1913	50		6	2800	detto	detto	Phaeton 4	1450	
Packart (1900)	PKW. M.-2 M.-3	1900/02	12		1	1750	30×3½	2 G/R Heck	Cycle Car 2	450 500	Mit Lenkstange Schnecken- lenkung und Volant Mit Lenksäule, Schaltung rechts außen, für den Retourgang eigen. 3. Hebel Mit halbem Verdeck
	M.-4 M.-5	1903/04 1903/04	26 26		4 4	3200 2200	37×5½ 32×5"	3 G/R normal	Sport- Coach 4 Roadst. 2	1200 900	
	M.-6	1905/06	28		4	2500	32×5½	detto	Sport- Coach 4	1200	
	M.-7	(—1908)	24		4	2800	32×6"	detto	Coach 4	1350	
	M.-8 M.-9 M.-10	1909/11 1912/14 1912/14	30 18 40		4 4 6	3200 3000 3450	32×5" 36×5" 36×6"	detto detto detto	Roadst. 4 Coach 4 Coach 6	1480 1420 1560	
	M.-8	1909	30		4	3200	detto	detto	Sedan 4 Roadst. 4	1900	
	Tr. V	1912	60		6	4500	Voll- gummi	Kette	Plateau 5	2400	
	Tr. II-C		40		4	3500	Luft	Kardan	Plateau 2	2400	
	Pontiac (1910)	Six	1913/14	50		6	3200	Pneu	3 G/R Kardan	Sedan 4	
Rolls-Royce/A (1914)	Silver- Goast	1914	45		6	3500	Luft	Kardan	Sedan 4	1800	Erzeugungs- beginn
Republic (1907)	Com.-Car.	1914	35		4	3500	detto	detto	Kasten 1,5 t	1600	3. Modell
	Truk	1912	35		4	3800	Voll- gummi	detto	Pritsche 3 t	2500	2. Modell
		1914	45		4	4200	detto	detto	Pritsche 3—4 t	2800	
	Truk	1910/12	45		4	4800	detto	Kette	Pritsche 5 t	3800	1. Modell
		1914	55		4	5200	detto	detto	Pritsche 5 t	3800	
Studebaker (1900)	Two	1904/10	16		2	2800	Luft	Kette	Phaeton 4s	1200	
	EMS	1911/14	35		4	2800	detto	Kardan	Roadster 2s	1000	
	12-Standard	1912	35		4	3000	detto	detto	Phaeton 4s	1350	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Studebaker	14-Standard	1914	45		4	3000	detto	detto	Phaeton 4s	1350	Schon m. elektr. Licht- u. Starter- Anlage, 6 Volt
	Com.-Car.	1914	45		4	3500	detto	detto	San.-Kar. 2 Betten Pritsche 1'5 t Kasten 1'2 t	1800 1450 1600	
Westinghouse (1865)	Steam-C	1905	36	Kpt.	4	3200	Luft	Kette	Pullm. 6s	2000	Dampfwagen
	Steam-Tr.	1900/14	28	Zwlg.	2	3200	Eisen Luft	detto	House Tr. 3	2500	
		1905/14	36	Kpt.	4	4500	Eisen Vollg.	Kette	Exps- Trav. 4	2800	
		1905/14	40	Kpt.	4	4800	detto	detto	Truk. 5-6	3200	
	Präsident	1908/14	70	Kpt.	6	3200	Luft	Kardan	Pullm. 6s	1850	Benzin
Winton (1895/96)	Dampf	1900/05	24	Kpt.	3	2800	detto	detto	offen 2s	900	Leichter Sport- u. Rennwagenbau, siehe Modell 08 Diverse
	Benzin	1907/14							offen 2s	1200	
	M.-8-48	1908	48	7386	6	3150	37×5½	3 G/R Frei- Kardan	Sport- Roadst. 2	1200	
	St.-Louis 50	1909	50	5436	4	2800	32×5"	detto Mit Mo- tor-Getr- block	Sport- Roadst. 2	1000	
Belgien Charron (1905)	14 PS	1906/14	14		4	2740	Pneu 80×120	3 G/R Kardan	Droschke Landaul. 4/6	1220	Lizenz Renault- Frères
	C. G. V.-75	1908/10	75		4	2750	895×135	4 G/R Kette	Renn- wagen 2	1450	
FN. (1894)	6900	1903/05	30 40	6996	4	4500	920×120	4 G/R Kette	Chassis 6	1450	Lizenz Rochet Schneider Mit Gaspedal u. zwei Vergasern Auch Typ 1560 Kleinwagen
	2000 2000 A 2110	1906/08	12 18	1994	4	2800	880×120	3 G/R normal	Phaet. 2 4	1000 1250	
	1500 1600	1909/11	10 14	1584	4	2700	820×120	detto	dto. 2/4	1180	
	2400 2700 2700 A	1912/14	24 30	2760	4	2800	880×120	detto	2 Nach 4 Wahl 6	1270 1450 1520	
	1250	1914	8/16	1258	4	240	810×100	detto	Roadst. 2	870	
Metalourgique (1909)	12/18	1906	18	3200	4	2800	Pneu	Kardan	Phaeton 4	1050	E-12
	20/26	1909/10	26	4000	4	2800	detto	detto	Phaeton 4	1280	E-20
	28/45	1912	45	3500	4	3000	935×135	4 G/R Kardan	Phaeton- Lim. 4s	1680	Metall- backen Kupplg.
	35/50	1914	50	4000	4	3200	935×135	detto	Lim. 6s	1820	
Minerva (1901)	Minervette 5	1902/04	5	0636	1	1700	32×3½	3 G/R	Roadst. 2	560	Cycke- Cars
	Minervette 8	1903/05	8	1646	2	2200	760×90	detto	Roadst. 2	780	
	V 18	1905/07	18	2800	4	2600	815×105	3 G/R Kardan	Phaeton 4	980	Rohr- rahmen U- Rahmen Ventil-Motor
	V 25	1908/10	25	3700	4	3000	820×120	detto	Lim. 4	1200	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{m}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Minerva	K 18/25	1910	25	1800	4	2800	815×105	4 G/R Kardan	Cabrio 4	1480	Knight-Motor
	K 28/35	1910/14	35	2300	4	2800	820×120	detto	Phaeton- Lim. 4	1640	Knight-Motor
	K 38/45	1912/14	45	3800	4	3200	880×120	detto		Meist Cab. 1820	Knight-Motor
	K 50/70	1914/15	70	6000	6	3400	935×135	detto	Cabrio 6 Chassis 6	1700	Knight-Motor
Pieper (1898)	Divse	1900/20									Mixtwagen mit und ohne Puffer- batterien Nicht erfaßbar
Rôchet- Schneider	30/40	1906/10	40	6996	4	3500	935×135	4 G/R Kette	Pullm.- Lim. 6	1800	Gebaut bei FN. in Lüttich
Züst/Intra (1905)	29/50	1906/10	50	7428	4	3500	895×135	4 G/R Kette	Chassis 2/6	1350	Renn- u. Sport- wagenbau, Filiale Mailand
Deutschland											
Adler (1900)	Voiturette	1900/01	4,5		2	1400	Pneu	Kette	offen 2	620	Mit Dion- Motoren Original Adler- Motor detto auch als Rennwagen Prototyp Cyclecar Motor- Hilfs- rahmen Schub- rohr
	Phaeton	1902/03	6		4	2800	Pneu	Kardan	offen 4	1200	
	Phaeton	1903/05	15		4	2800	detto	detto	offen 4	1350	
	Landalette	1904/05	24		4	3200	detto	detto	geschl. 6	1650	
	Touren- modell	1906/12	35		4	3350	880×120	4 G/R Starr- brücke	offen 4 Lim. 6	1380 1640	
	Alfa	1907/14	5/12		4	2200	760×90	3 G/R detto	Tandem- Roadst. 2	650	
Auch als 1'5 t-LKW.	35/45	1912/14	45		4	3300	880×120	4 G/R detto	Phaet.- 4 Lim. 6	1320 1600	
	45/65	1912/14	65		4	3700	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6	1450 1780	
Audi (1909)	25	1909/14	25		4	2700	820×120	detto	Phaeton- Lim. 4	1350	Alle Typen mit ohv.-Motoren durch Hubstangen
	35	1910/12	35		4	3300	935×135	detto	Phaet. 4- Lim. 6	1480	
	45	1913/14	45		4	3000	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6	1720	
	II to.	1911/14	45		4	3800	850×120 Vollg.	detto	Pritsche 2 t	1850	
Benz (1886)	Duc.	1900	5		1	1600	Pneu	Kette	offen 3	725	Geschl. Riemen- getriebe, 3 Mdle. 3 Modelle 2 Modelle Zahnrad-Schalt- getriebe, Kulis- se dto 3 R., 2 Mdle. detto 1 Viergang- getriebe 1 Notsitz, sog. Halblimousine Offener Vorbau
	Ideal	1901	10		2	2300	detto	detto	geschl. 4	1125	
	Phaeton	1902	12		2	1900	detto	detto	4	800	
	Rennwagen	1902	14		2	2800	detto	detto	offen 2	1150	
	Phaeton	1903	10	3292	2	2150	detto	detto	4	800	
	Rennwagen	1904	60	18500	4	2800	detto	detto	2	1650	
	Landalette	1904	35		4	2700	detto	detto	4	1400	
	detto	1905	40	2796	4	3000	detto	Kardan	6	1450	
	8/24	1906/12	24		4	2800	815×105	4 G/R Starr- brücke	Phaet. 4	1100	
	12/35		35	5228	4	3000	820×120	detto	Phaeton- Lim. 4	1350	
	20/60		60	9800	4	3000	920×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1680	
8/25 Prinz Heinrich 45	1910/14	25		4	2700	810×100	detto	Phaet. 4	1100	Prinz-Heinrich- Vorbau	
		50	5481	4	3000	880×120	detto	Sport- Phaet. 4	1480		
	1912/14	45		4	2900	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1500		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Benz	Alpentype		35	3850		3200	820×120	detto	Sport- Phaet. 4	1350	Weltrekord- Rennwagen
	100 Record	1910/11	100 200	8860 20676	4 4	3300 3500	935×135 950×145	detto 4 G/R Kette	dto. 6 Torpedo 2	1650 1750	
Bergmann (1905)	E-12	1906/10	18	3200	4	2800	Pneu	3 G/R Kardan	Phaet. 4	1050	Lizenz Metallurgique
	E-20 28/45	1912/14	26 45	4000 3500	4 4	2800 3000	detto 935×135	detto 4 G/R Kardan	Phaet. 4 Phaet.- Lim. 4	1150 1450 1620	
	BELp	1905/10	9		1	2500	935×135	Hptmot. Kardan	Stadt- Chaise 4	Elektrowagen	
	BEMp		20		"	2500	920×150	detto	Stadt- Coupé 4		
	BEL	1905/14	9		"	2700	30×5"	detto	Kasten 0'75		
	BEM		20		"	3700	910×200	detto	Kasten- Pritsche 2'00 t		
Brennabor (1910)	8/25	1910/14	25	3080	4	2600	810×100	4 G/R normal	Phaet. 4	1250	
	16/45		45	4450	4	2850	820×120	detto	dto. 4	1640	
Büssing (1903)	B-I	1903/06	35		4	3200	750×100 Vollgmi.	4 G/R Kette	Lim. 8s Omnibus 10s	1850 2000	Versuchswagen LKWs. bis 1908
	BN-2	1905/14	35	3550	4	3500	750×150	ohv.	Pritsche 2 t	2350	
	BN-20 BN-3		35	3550	4	3800 4000	750×150 850×120 1000×120	mit Königswelle 4 G/R-Kettenantrieb	Bus 20 Pritsche 3 t	2500 3580	
	BNO-3 BN-5		45 55	4880 5820	4 4	4400 4400	1000×120 920×120		Bus 32s Pritsche 5	4470 4750	
	S-5 M					4800	1050×140		Pritsche 5	4850	
	Tr.-M. S.	1910/14	55	5820	4	4400	1050×140		detto	Bus 40 Pritsche 5	5800 4750
Cyklon (1910)	3/6 PS	1910/14	6	0732	2	1800	820×120	Planeten 2/R-Front	Phaet. 2	650	Luftgekühlter Motor mit Kettentrieb
	5/10 PS 5/10 L		10 10	1267 1267	2 2	2500 2700	935×135 920×125	detto detto	Phaet. 4 Kasten 0'75	720 900	
Daimler (Marienfelde/ Berlin) (1898)	DM-1'5	1900/10	16		4	3750	750×120	4 G/R	Pritsche 1'5 t	Chas. 2330	Bis 1905 mit Eisen- reifen, V = 12'5 km
	DM-3		16		4	3900	850×120	detto	Pritsche 3'00	dto. 2350	
	DM-5		22		4	4513	920×120	detto	Pritsche 5'00	dto. 2850	
	DM-0					4800	950×145	detto		dto. 3000	
	DM-2	1911 bis 1914/18	25	2860	4	3750	875×120 Elastic	4 G/R Starrbr.	Bus 36 Pritsche 2'00 t	2200	Drehzahlregulierte Motoren n. 800/M. mit Umlaufschmierung Ab 1906 mit Voll- gummi, V = 16— 22 km/st.
	DM-3		35	4255	4	3800	920×120	4 G/R	Pritsche 3'00	3120	
	DMO-3		35	4255	4	4800	900×140 Elastic	Ritzel	Bus 30	4780	
	DM-4		45	5250	4	4500	850×120 1050×140	detto	Pritsche 4'00	4550	
	DM-5		50	6280	4	5000	850×120 1050×140	detto	Pritsche 5'00	5275	
Deutz (1905)	DH-4	1905/12	45	6500	4	3200	935×135	4 G/R Kardan	Phaeton 6s	1850	Erzeugung 1912 eingestellt
	DH-III		30	6500	4	4200	920×120	4 G/R	Pritsche 3 t	3450	
	DH-Z		20	3800	2	2100	800×100 1050×150	Vg.-Kette 3 G/R Wurm.	Traktor 10'00	2800	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Dixi-Werke (Fahrzeug- fabrik/Eisen- ach 1900)	6/14	1904 bis 1910/14	14	1610	4	2500	760×100	3 G/R	Phaet. 4	950	Jeweils bauzeit- mäßig technisch ausgeglichen Ab 1912
	50		50	5800	4	3260	880×120	4 G/R	Phaet. 6	1450	
	D-II		35	4500	4	3800	850×150 Vg.	normal detto	Pritsche 2'00 t	2670	
Dürkopp (1899)	Voiturette Canello-D	1900	6		2	1500	Pneu	Kette	offen 2	560	Cyclekar Spiritusmotor Alle Wagen schon mit Viergang- getriebe und Kulissenschaltung
		1901	12		4	2200	detto	detto	Tonneau 4	850	
	Lieferwagen		8		2	3200	Vollgm.	detto	Kasten 1 t	1800	
	Gard.- Tonneau	1902	8		2	2200	Pneu	detto	offen 6	1020	
	Omnibus		18		2	3500	Vollgm.	detto	geschl. 2/12	1850	
	Rennwagen	1902	50		4	2800	Pneu	detto	offen 2	800	
	LKW	1903	12		2	3800	Holz/Eis.	detto	Pritsche 3 t	2600	
	Coupé	1903	9		2	2200	Pneu	Kardan	Stadt- coupé 1/2	950	
	Mailchoach	1903/04	28		4	3700	detto	Kette			
	Coupé	1904/05	15		3	2800	detto	Kardan	offen 2 geschl. 2	1250	
	Phaeton Knipper- dolling D	1906/10	40		4	3200	detto	Kette	offen 6	1750	
			6/12	1560	4	2285	810×100	3 G/R	Phaet. 4	870	
			24	8200	4	3400	935×135	4 G/R	Phaeton- Lim. 6	1680	
DL-2		35	4800	4	4300	850×120 Vg.	4 G/R	Pritsche 2	2680		
8/24	1911/14	24	1560	4	2400	810×100	4 G/R	Phaet. 4	800		
DL-3/L		50	4800	4	4200	850×150	Starrbr. 4 G/R normal	Bus 30s	4200 Chass.		
Erhardt (1905)	E-6/10	1905/10	10		2	2100	700×65	3 G/R	Roadst. 2	720	Mit zweiteiligen Zylindern Auch als Zug- wagen u. Selbst- fahrlafette
	E-30/50		50		4	3250	895×135	Starrbr. 4 G/R	Phaet. 6	1580	
	E-18/50	1911/14	50		6	3300	895×135	Kette 4 G/R	Phaeton- Lim. 6	1650	
	E-III		50		4	4300	920×120 Vg.	Starrbr. 4 G/R	Pritsche 3 t	3450	
	E-V/4		70		4	4700	920×150 Vg.	Kardan 4 G/R 4-Rad	Pritsche 5 t	6200	
Erdmann Fahrzeug- werke/Gera	E-Droschke	1906/10	24		2	3300	820×120	2-fach Reibrad Starrbr.	Landau- lette 6	1430	Auch in Lizenz durch Reinicken- dorfer Fahrzeug- werke/Berlin Entlasteter Antrieb
Fafnir (1910)	4	1910/14	30	3000	4	2800	880×120	4 G/R	Phaet. 4	1350	
	II		35	4500	4	4200	850×120 Vg.	Kardan detto	Pritsche 2'00	2680	
Gaggenau (Benz) (1903)	G-10	1905/14	10		4	2700	710×100	4 G/R	Phaet. 4	1100	Motoren ohv. mit Königswelle. Bis 1910 mit Kette, ab 1910 Kardan Taunus- Rennwagen
	G-18		18		4	2800	820×120	detto	Landau- lette 6	1350	
	G-40		40		4	3000	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1600	
	G-60		60		4	3400	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6	1800	
	Taunus	1907	60		4	3400	920×150	detto	Sport- Roadst. 2	1500	
			100								

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Gaggenau	G II u. G III	1903/14	35		4	3800	750×120 Vg.	4 G/R Kette	Prit. 2 3	2800 3700	Bis 1910 Führer- sitz ober dem Motor	
			35		4	4200	920×120 Vg.	detto				
	50			4	4500	1040×120 Vg.	detto	Pritsche 4—5	4900			
	50			4	5000	1050×150 Vg.	detto	6	5200			
Hansa (1908)		1908/14								PKW. (Konnten nicht erfaßt werden)		
Hansa-Lloyd (1905)	L	1905/14	24		4	3200	750×120	3 G/R Kardan	Pritsche Kasten 1'5 t	1650 1850		
	L III		35		4	3800	850×120	detto	Prit. 2'5 Bus 16	2350 3000		
	L 3-O		35		4	4200	920×120 Elastic	4 G/R Kardan	Bus 24s	4500		
	L 5-O		45		4	4800	950×140 detto	detto	Bus 36s	5000		
Horch (1907)	II	1910/14	25	2580	4	3800	750×120	4 G/R Kardan	Pritsche 2'00	2450	LKW.	
	III		35	5913	4	4500	820×125	detto	Pritsche 3'00	3350		
	11/22	1907/10	22	2580	4	2800	810×100	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1230	Bis 1914	
	23/40		40	5913	4	3200	820×120	detto	Phaeton- Lim. 4	1450		
	31/60	1910/14	60	8112	6	3600	935×135	detto	Lim. 6	1760		
	HO-3		40	5913	4	4200	920×120 Vg.	detto	Bus 30s	4500		
	18/45	45	4500	4	3000	880×120	detto	Phaet. 4 Lim. 6	1350			
25/75	75	6800	6	3350	935×135	detto	Lim. 6 Roadst. 2	1670				
MAN. (1907)	N 3 B	1907/14	35	7500	4	4200	900×120	4 G/R	Pritsche 3'00 t Pritsche 5'00 t Bus 36s	3380 5250 6500	Lizenz Saurer mit Preßluft- anlasser und Saurer-Motor- bremse	
	N 5 B		45				1040×120	Kette				
	NOB						4500	900×120				detto
							5000	1050×140 900×140 1050×150				detto detto detto
Mannesmann- Mullag (1907)	M-II	1907/14	25		4	3500	850×120	4 G/R	Pritsche 2 t	2500		
	M 2 O						3800	850×120				Kette
	M-III		35			4	3800	850×120	detto	Pritsche 3 t		3800
	M 3 O							4200				
	M-V		45			4	4200	920×120	detto	Pritsche 5 t		5200
	M 5 O							5000				
Mathis (1910)	18/24	1910/14	24		4	2600	810×100	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1250		
	22/35		35		4	3000	820×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1450		
	2		35		4	3400	880×120	detto	Schnell- LKW 1'5	1850		
Maurer-Union (1910) Nürnberg	6	1910/12	6		1	2200	760×90	Reibrad	Roadst. 2	650	einfacher, druck- belasteter Reib- radantrieb	
	10		10		2	3200	710×100	Kette Reibrad	Phaet. 4	780		
	15		15		4	2800	815×105	Kardan detto	Roadst. 2	750		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Mercedes (Daimler) (1890) Nur PKW.	Phönix	1900	28		4	2200	Pneu	4 G/R Kette	Sport Tonneau 4	1750	Rennübersetzung	
	Mercedes I	1901	8/11		4	2500	detto	detto	Phaet. 4	1800	Tourenmodell Kühler vorne Versuchswagen	
	Mercedes II	1901	35		4	2800	detto	detto	Sport 4	1800		
	Paul D	1902	9		2	2250	Vollgm.	4 G/R Ritzel	Duc 2	820		
	Simplex	1903	40	5408	4	2800	Pneu	4 G/R Kette	Phaet. 4	1600	oben	
	Rennwagen	1904	95		4	2800	detto	detto	Roadst. 2	1800	Gordon-Bennet- Wagen	
	60-Sport	1905/07	60	10420	6	2850	detto	detto	dto. 2	1920		
	Rex-Simplex	1906/10	$\frac{70}{35}$ $\frac{45}{45}$		5520	4	3300	detto	detto	Phaeton- Lim. 6	1450 1650	
	Maya	1907/12	20	2532	4	3000	detto	detto	dto.	1400	Von Wiener- Neustadt über- nommen ohv.-Motoren m. höheren Dreh- zahlen Noch bis 1918/20	
	80	1912/14	80	6200	4	3200	920×120	4 G/R Starrbr.	Roadst. 2	1300		
100	1914	100	7550	6	3400	935×135	detto	Roadst. 2 Lim. 6	1600 1520			
16/45 Knight	1914	45	4480	4	3200	880×120	detto	Phaeton- Lim. 4	1800 1250 1400			
Nacke (1906)	12/60	1906/14	60		4	2800	820×120	4 G/R Kette	Phaet. 4 Lim. 6	1350 1680	Auch 6-Zyl., 18/90 PS. Ab 1910 mit Kardan	
	45		45		4	4200	750×150 920×150	detto detto	Pritsche 3 t	3580		
N. A. G. (1905)	11/18	Baujahr 1905/12	18	PS. 2797	Vol.Z. 4	3000	880×120	3 G/R Starrbr.	Phaeton- Lim. 4	1150		
	25/45 Nz-4	1913/14 1908/14	45 26		4 4	3000 4695	880×120 850×120 1040×150	detto 4 G/R Kette	detto 6 Pritsche 4'00	1250 4700		
N. S. U. (1907)	6/12	1908/14	12	1242	4	2700	760×90	4 G/R Starrbr.	Roadst. 2 Phaet. 4	720	Kleinwagenbau	
	10/20		20	2584	4	2900	815×105	detto	Phaet. 4 Roadst. 2	870		
Opel (1898)	10/18	1903/10	18	2534	4	2800	820×120	3 G/R	Phaeton 4s	920	Offener Vorbau	
	8/14		14		2	2700	810×100	normal	Roadst. 2 Phaet. 4	700 780		
	25/40		40		4	3700	920×120	detto	Phaet. Lim. 6	1280 1450		
	29/50		50		4	3000	935×135	detto	Roadst. 2 Lim.	1350 1600	Kaiserpreisrenn- wagen, Taunus 1907: 70 PS Prinz-Heinrich- Vorbau	
	O-26	1911/14	26	2600	4	2900	815×105	4 G/R	Phaet. 4	780		
	O-30		30	3000	4	3000	820×120	normal	Phaeton- Lim. 4	920		
	O-45		45	4500	4	3300	880×120	detto	dto. 6	1250 1400		
Püppchen		12	1000	4	2700	760×90	detto	offen 2/4	680			
Oryx (1908)	6/12		12	1540	4	2200	710×100	2 G/R Planeten- Starrbr.	Phaet. 4 Kasten 0'5	650 700	Reinickendorfer Fahrzeugwerke	
Protos (1903)	17/35	1903/14	35	4559	4	3190	920×120	4 G/R	Chassis 4	1050	Der Zeit jeweils angepaßt	
	26/50		50	6840	6	3350	935×135	normal detto	Chassis 6	1200		
	L 1		35	4559	4	3600	880×120 880×2	detto detto	Kasten 1 t	1370		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Selve (1908)	10/30	1908/14	30	3570	4	2800	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4 Liefer- wagen 0'75	1250 1400	Andere Typen nicht bekannt
Sperber (1910)	16	1910/14	16	1540	4	2800	810×100	4 G/R Kardan	Phaet. 4	1100	Geräuschloses Kettengetriebe
Stoewer (1898)	6/12	1903/10	12	1523	4	2700	810×100	3 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1200	Segmentschaltung
	24		24	3046	4	3000	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1350	
	34/50		50	8817	6	3300	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6	1450 1600	Kulissen- schaltung
	LO-24		24	5878	4	4500	800×120 1040×120	4 G/R Kette	Pritsche 3 t Bus 24s	3500 4700	
	F-6	1910/14	30	3000	4	3000	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1250	
	LF-6		30	3000	4	3400	30×6" Lfl.	detto	Liefer- wagen 0'75		
	S-6		60	6000	6	3300	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6	1450 1350 1500	
Wanderer (1910)	R-2	1912/14	4/12	1200	4	2000	760×90	4 G/R Starrbr.	offen 2	500	Tandemsitze
	R-4		5/15	1200	4	2400	760×90 810×100	detto detto	offen 2 detto	560	ohv.-Motor
	R-4n								Roadst. 2	600	
Zenith (1910)	?										Lizenzbau von Paris
Frankreich Berliét (1903)	22 PS	1903/10	22	3240	4	2850	820×120	4 G/R Kette	Phaeton 4s	1350	Mit Prinz-Hein- rich-Vorbau
40 PS	40		6320	4	2825	935×135	detto	Phaeton 4s	1600		
16 PS	1911/14	16	1750	4	2800	810×100	4 G/R Starrbr.	Phaeton 4s	1200		
24 PS		24	2380	4	3000	880×120	detto	Phaet. 4 Lim. 6	1350 1600		
50 PS		50	4890	4	3300	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6s	1480 1750		
17 PS		1903/10	17	2210	4	2745	810×120	3 G/R normal	Phaeton 4s	1400	
40 PS	30		5380	4	2855	935×135	4 G/R Kette	Phaeton 6s	1750		
24	1910/14	24	2800	4	2850	820×120	4 G/R normal	Phaet. 4	1250	Motoren liegen in Hilfsrahmen, geschl. Vorbau	
50		50	5800	4	3200	920×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1450 1600		
Clement- Bayard (1905)	10/14	1907/14	14	1610	4	3000	820×120	3 G/R Starrbr.	Landau- lette 6	1430	Motor-Getriebe- block, Segment- schaltung Einzelstehende Zyl.-Segment Ab 1911 geschl. Vorbau
	20/24		24	3454	4	2940	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton- Lim. 4	1350	
	O-36		24	4396	4	3560	850×120	4 G/R Ritzel	Bus 36s	3800	
Cottin et De gouttes (1907)	24	1908/12	24		4	2880	880×120	4 G/R Kette	Phaet. 4	1250	3. 4. geräuschlos
Daracq (1896)	Perfecta	1901/05	6·5		2	2200	760×90	3 G/R Kardan	Roadst. 2	620	Segment- schaltung 1. Kardanwagen Lizenz Lohner Liz. Leon Balleé Lizenz Sunbeam Nicht erfaßbar
	Divse Divse Divse Divse	1900/04 1905/08 1909/10 Ab 1911/14							Elektro- Benzin- Eig.-Kon- detto	Wagen	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau S Art t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
De Dion et Button (1895)	3-Rad	1900/05	8		1	1800	30×3½	Kette	offen ½	250	Cyclecars
	4-Rad					1600	32×3½	2 G/O Kette	offen 2	280	
	Voiturette					1800	800×120	3 G/R Kardan	offen 2	420	2. Kardanwagen
	15 PS	1906/12	15		4	2570	815×105	3 G/R Kardan	Roadst. 2	850	Querkardan bei den Hinterrädern
	30 PS		30		4	2850	880×120	Kardan detto	Phaet. 4	1000	
	18 PS		18		4	2700	820×105	4 G/R normal	Sport- Phaet. 4	920	Segment- schalt., zweifach
	35 PS		35		4	3000	880×120	detto	Coupé- Lim. 4	1100	
	45	1912/14	45		4	3200	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton- Lim. 4s	1250	Kulissen- schaltung
	70		70		8 V	3400	920×120	detto	Phaeton- Lim. 6s	1400	
1 t		45		4	3800	750×120 Vollgm.	4 G/R Kette	Kasten Pritsche 1'5 t	1380 1600 2200	Ab Mai 1914 Kardan, Pneu 880×120, r×2	
Delage (1900)	6 PS	1900/08	6		1	2100	710×100	3 G/R Starrbr.	Sport 2		Dion-Motoren Segmentschaltung
	9 PS		9		1	2900	815×105	detto	Phaet. 4		
	18/24 PS	1909/14	18		4	2700	815×105	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4		Eigener Entwurf, Kulissen- schaltung
	28/40 PS		40		4	3200	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6		
Delláhaie	35/40	Um 1910/12	40	5500	4	3200	935×135	4 G/R Kardan	Phaeton 4/6	1450	Andere Typen konnten nicht mehr erfaßt werden
Delaunay- Belleville (1905)	40/45	Um 1908/12	45	7428	4	3110	935×135	4 G/R Kette	Phaeton- Lim. 6	1450 1750	Durchaus nur schwere Wagen
Donnét-Zedél (1900)	4 PS	1905/14	4		1	2000	710×100	2 G/R Kardan	offen 2	280	Cyclecars
	7 PS		7		2 V	2200	710×100	detto	offen 2	350	
Irát		1910/14									Konstruktion
Léon-Bollée (1895)	Meteor	1901/07 Ab 1908	6	0650	1	1800	760×90	3 G/R Kette	offen 2	560	Voiturette + 1913 Flugmotoren für Orw. Wright
Lorraine- Dietrich (De Dietrich/ Luneville (1903)	Droschke 14	1904/12	14	3292	4	3010	820×120	4 G/R Starrbr.	Landau- lette 6	1430	Rennwagen
	L-24		24	5450	4	3140	880×120	4 G/R Kette	Stadt- coupé 6	1320	
	70		70	14000	4	3000	935×135	4 G/R Kette	Sport- Phaet. 4	1380	
Mors/Paris (1905)	15 PS	1905/11	15	3000	4	3204	820×120	3 G/R normal	Landau- lette 6	1430	
	28 PS		28	6485	4	3000	880×120	4 G/R Kette	Phaet. 4 Lim. 6	1350 1500	
	M-9	1912/14	9/24	2230	4	2800	810×100	4 G/R Kardan	Phaet. 4	920	
Panhard- Levassor (1889)	Phönix 40	1901/05	40	6928	4	2400	920×125	4 G/R Kette	Sport- Roadst. 2	1100	Mit Daimler- Lizenz-Motoren
	Phönix- Maja	1905/07	20	2532	4	2800	820×120	detto	Phaet. 4	1250	
	Phönix- Simplex	1908/12	45	5520	4	3200	880×120	detto	Lim. 6	1480	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Panhard- Levassor	PL-10	1908/12	10	2532	4	3000	760×90	4 G/R Kardan	Phaet. 4	1200	Schaltung Alle Motoren mit Auch 1906/08 mit Kette Segment- einzel- stehenden Zylindern
	PL-15		15	2936	4	2800	810×100	detto	Lim. 4	1430	
	PL-35		35	4570	4	2600	820×120	detto	Phaeton- Lim. 4	1350 1500	
	PL-30	1912/14	45	5064	4	3000	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1400 1550	
	PL-60 K		60	5184	6	3400	820×125	detto	Stadt- coupé 6	1680	
Peugeot (1890)	12 PS	1901/11	12	2610	4	3025	820×120	3 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1250	Mit Segment- schaltung Mit elektrischer Licht- und Anlaß- anlage 12 Volt Mafam Pijour V = 125 km/st.
	30 PS		30	5878	4	2800	880×120	4 G/R Kette	Phaeton- Lim. 4	1350 1480	
	70 PS		60 70	11144	6	3400	920×135	4 G/R Kardan	Reise- coupé- 6 Lim.	1800 1500	
	24 PS	1912/14	24	2400	4	2700	815×105	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1250	
	45 PS		45	4500	4	3200	880×120	detto	Lim. Cabrio 6	1350 1480	
	100 PS		100	7500	4	3000	880×135	detto	Sport- Phaet. 4	1250	
Renault (1898)	14 PS	1901/10	14		4	2380	820×120	3 G/R Kardan	Phaet. 4	Alle Typen mit Segment-schaltg. 1100	Schwungrad- ventilator, Röhren- kühler an Spritz- wand. Erste Konstruktion des Kardans und des direkt. Eingriffs (Louis Renault)
	24 PS		24		4	2760	880×120	detto	Lim. 4		
	34 PS		34		4	3150	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6		
	18 PS	1911/14 (mit ge- schlosse- nem Vor- bau)	18		4	2800	815×105	detto	Phaet. 4		
	35 PS		35		4	3000	820×120	detto	Phaeton- Lim. 6		
	50 PS		50		6	3300	880×120	detto	Stadt- coupé 6		
II/34	34		4	3800	820×135	4 G/R Kardan	Pritsche 2 t				
Renard-Train	Tr. 75	1905/06	75		4	3500	920×135	4 G/R Kette	Pritsche 3	4500	3 Beiwagen mit Zweigang- getriebe Kardanleitung und Kettentrieb
Sizaire et Naudin/Paris (1904)	S. u. N 8 PS	1905/12	8		1	2210	810×100	3 G/R Stufen- getriebe Kardan	Roadst. 2	760	
Serpolét (1887)	Dampf, 9 PS	1900/10	9		4 Box.	2460	920×120	Dampf- Kardan			Einfach wirkend 2 Zyl. Stadt- Kompount bus
	R.-4		12		2	3800	920×140	Dampf- Kette	Pritsche 4 t		
	O.-16		16		2	4500	850×140	Vollgm. detto	Bus 36s		
Großbritannien											
Austin/ Coventry (1907)	6 PS 12 PS	1910/14									Nach dem Pro- gramm „Wol- seley“
Daimler/ Coventry (engl.) (1896)	6 PS	1900/02	6	1646	2	1800	810×100 900×100	3 G/R Kette	Coach 4	820	2. Type Mit Ventil- Motoren 1. Knight-Motor (in dieser Firma)
	22 PS	1903/07	22	4372	4	3300	935×135	detto	Lim. 6	1680	
	30 PS	1908/14	30	4375	4	2800	880×120	4 G/R Starrbr.	Coupé 4	1520	
	O-30		30	4850	4	3800	920×125 Vollgm.	detto	Bus 24	5200	
	20 PS		20	3612	4	3000	820×120	detto	Lim. 6	1640	
30 PS	30	5418	6	3300	880×125	detto	Reise- Lim. 6	1850			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Daimler	O-45		45	6580	4	4500	920×100 1040×120	detto detto	Tram- Bus 36	7400	
Foster	Divse	Bis 1914									Landwirtschaftl. Traktoren und Zugmaschinen
Locomobil (1998)	Divse	Bis 1900									Dampfwagen- modelle PKW., LKW. u. Omnibus-Benzin- Motoren mit einzelstehenden Zylindern
	20 PS	1906/12	20	4400	4	3400	935×135	4 G/R Kette	Stadt- coupé 4	1650	
	40 PS		40	6500	4	3400	920×135	detto	Phaet. 6 Reise- Lim. 6	1880	
M. G.											
Napière (1900) (B. M. S.-1903)	Divse	1903/14									Techn. Büro des British Motor Syndicat Ltd. London
Rolls-Royce (1905)	Silver Goast I	1907/14	35	5200	6	3000	935×135	4 G/R Starrbr.	Nach Wunsch 6	Chas. 1350	Alle Gelenke und Lager nachstellbar
	Silver Goast II		70	7500	6	3600	920×140	detto	detto. 8	Chas. 1670	
Rover/ Coventry (1905)	Droschke	1906/10	10	2650	2	3000	820×120	3 G/R Starrbr.	Landau- lette 4	1280	V. Querfeder Kupplungsbremse
Simms-Wel- beck (1895)	30/35 Sport	1905/10	35	7200	6	3200	880×120	3 G/R Starrbr.	Sport- 2 wagen 4	1350	Segment- schaltung. Büro f. Sport- u. Rennwagen- bau. Mit Motor- Getriebeblock.
Standard (1903)	Single	1903/05	6	2500	1	2885	815×105	3 G/R normal	Coach m. Verdeck 4s	1200	1. Modell
	For	1906/10	24	3800	4	3300	815×120	3 G/R	Phaeton 4s	1650	Segment- schaltung KPZ-Räder
	Royal	1911/14	32	4200	4	3500	920×120	4 G/R Kardan	Landau- lette 6s	1850	Modernisierung (Kühler, Haube und Aufbau)
	Rhyl	1911/14	9	1500	4	2740	760×90	3 G/R normal	Roadster 2s	850	
S. S. (1910)	Divse	Ab 1911/14									Kl. Sportwagen nach Standard bis 24 PS, zweisitzig
Sunbeam (1900)	Divse										Bauwerkstätten u. Konstruktions- büros für die Konstrukteure u. Rennfahrer Simms, Napiér, Salomons, Segrave, Coatalen, Campbell
Westinghouse (1885)	30 PS	1903/12	30	6330	4	3500	935×135	4 G/R Kette	Reise- Lim. 6	1980	
	40 PS		40	6330	4	3100	935×135	detto	Roadst. 2 Phaeton- Lim. 4	1850	
Wolseley/ Birmingham (1895) (Gründer: Sir H. Austin)	3 PS	1900/02	3	lgd.	1	1800	30×3½	2 G	offen 2	280	3-Rad-Cyclecar
	6 PS	1903/06	6	sth.	2	1800	710×100	3 G/R Kardan	offen 3	420	4-R.-Voituretten
	12 PS	1907/14	12		4	2600	760×90	detto	offen 4	920	Erste Wagen- typen i. Leichtbau
	18 PS		18		6	2800	815×105	detto	offen 6	1100	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens/kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Italien Alfa (1909)	A-I	1910/14	12		4	2500	815×105	4 G/R	Roadst. 2	1050	Sportliche Note, stark an Fiat- Konstruktion angelehnt
	A-II		18		4	3000	820×120	Starrbr. detto	Phaeton- Lim. 4	1150 1280	
	A-III		24		4	3200	935×135	detto	Roadster 2/2	1450	
			36							1200	
Fiat/Turin (1899)	Fiat-1	1900/03	5		1	1700	30×3 50×3½	2 G/R Kette	Coach 3	720	Voiturette
	Fiat-8	1904/11	8		4	2500	760×90	3 G/R Kette	Tonneau 4	980	
	Fiat-19		19	2450	4	2800	815×105	3 G/R Kardan	Droschke 4	1200	
	Fiat-12	18	3292	4	3000	815×105	3 G/R Starrbr.	Phaeton- Lim. 4	1350		
	Brevetti	28	2860	4	2500	810×100	detto	Lim. 4	1450		
	Fiat-28	19	2450	4	3200	820×120	4 G/R	Lim. 6	1650		
	Fiat-19lg.						Starrbr. 4 G/R				
	Fiat-70	75	11216	6	3600	920×125	4 G/R Kette	Sport- roadst. 2	1350	Motorleistung 43/75, Preßluft- anlasser	
								Reise- Lim. 6	1800		
	Fiat	Fiat-28lg.	1912	28	2860	4	3000	820×120	4 G/R Starrbr.	Landau- lette 6	
Tripolis 1		35		2860	4	3400	880×120 (r×2)	detto	Pritsche 1 t	1650	
Fiat-200		200			6	3000	935×135	detto	Rennw. 2/6	1950	
Fiat	Fiat-19/II	1913/14	19	1952	4	3000	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton- Lim. 4	1250 1350	Alpentepe Etwas strom- linig. V = 90 km Auch Type C-2 ab 1915 Mit Kettenkasten
	Fiat-28/II		28	3520	4	2700	820×120	detto	Roadst. 2	1250	
	Fiat-40		40	4396	4	3200	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1450 1580	
	Fiat-40- Sport		45	4396	4	3200	880×120	detto	Sport- 2 phaet. 4	1280 1400	
	Fiat-12 V		300		12 V	3400	935×135	detto	Renn- wagen 2	1800	
Isotta- Fraschini (1910)	IF-4	1910/14	45	5500	4	3000	880×125	4 G/R Starrbr.	Phaeton- Lim. 6	1450 1680	Erster Wagen m. mech. 4-Rad- bremse (1913/14)
	IF-6		70	9500	6	3200	935×135	detto	Sport- Roadst. 2	1300	
	IF-6lg.		70	10000	6	3500	920×125	detto	Stadt- coupé 4 Reise- Lim. 6	1750 1900	
Itala (1903)	18/24	1904/12	24	2300	4	2700	820×120	4 G/R Kardan	Phaeton 4s	1200	Alle Wagen mit geschl. Vorbau Drehschiebe- motor Rennwagen
	36/45		45	4200	4	2900	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1350 1500	
	45 A valve		45	4500	4	3000	935×135	detto	Phaet. 6	1450	
	70	70	10500	4	3200	920×125	4 G/R Kette	Sport- Roadst. 2	1500		
	35	1913/14	35	3500	4	3000	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 6	1350	
	60		60	6000	6	3400	935×135	detto	Reise- Lim. 6	1450	
Lancia (1907)										Konnten nicht erfaßt werden	
O. M. (1905)	OM-30	1906/14	30	4500	4	3000	880×120	4 G/R Kette	Phaeton 4s	1350	
	OM-60		60	6000	6	3400	935×135	detto	Phaeton Lim. 6	1600	
	L-4	1908/14	60	7500	6	3200	880×125	4 G/R Starrbr.	6s Sport- Roadst. 2	1400	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{s}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
S. P. A. (1907)	35	1908/14	35	4200	4	2800	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1150	Alle Wagen mit Preßluftanlasser
	70		70	8500	6	3200	920×125	detto	Phaeton-Lim. 6 Bus 24	1280 1400 5200	
	O-45		45	6800	4	3800	900×120 (×2)	detto			
	C-III		45	6800	4	4400	850×120	4 G/R v. Kette	Pritsche 3 t	3450	Vgm.
Pavesi-Dolotti (1910)	PD-3C	1911/14	35	4200	4	4200	900×120	4 G/R Wurm	Pritsche 3 t	3600 Zug- lastg. 15 t	Auf Wunsch mit Raupe
	PD-50 R		50	7500	4	2400	Stahlräder	detto	Traktor 1s		
Österreich-Ungarn Bock und Holländer, Wien (1902)	12	1902	12	1800	2	2000	Pneu	Kette	Pritsche 2s	750 1200 1250	Versuch Übernahme Waf.
	24	1905	24	2500	4	2800	detto	detto	Tonneau 4s		
		1907	24	2500	4	2800	detto	detto	Phaeton 4s		
Berna, später Perl & Co. (1910)	BP-3	1911	45		4	4200	1040×120 Vollgm.	4 G/R Ritzel	Pritsche 3 t		Pritsche, 3 t, Subventions-type, Ritzelantr., verstellbar
Daimler, später Austro-Daimler (1897/98) (Osterr. Daimler-Motoren-Ges., Wiener-Neustadt)	I	1898/1900	4		2	2200	Pneu	Kette	Phaeton 4s	1680 1820 1950 1650 1500 1680 1050 1450 2950 4600 3780 5870 3500 4000	PKW. Von Stuttgart übernommen Auch unter Typ Pyrenäen Motoren Mit Zylinderpaaren Einblock- Mit Spitz-Kühler ohv. = 120 km Stromlinie LKW. und Om. Unikat Post Militär Militär
	II	1903	8		2	2200	detto	detto	Phaeton 6s		
	III	1905	12		4	2600	detto	detto	Phaeton 6s		
	Maya	1906/08	20	2532	4	3000	920×120	4 G/R Kette	Phaeton-Lim. 6s		
	Simplex	1908/09	40	5408	4	3200	920×120	detto	detto 6s		
	Monte Carlo	1910/11	60	5000	4	3200	895×135	4 G/R Kardan	Sport-2s phaet. 4s		
	Alpen	1910/11	$\frac{35}{40}$	2200	4	3000	895×135	detto	Sportphaeton 4s		
									Sport-Roadster 2s		
	45	1912/13	$\frac{35}{45}$	3600	4	3200	820×120	detto	Phaeton-Lim. 6s		
	Kleiner Prinz	1914	9/27	1200	4	2850	810×100	detto	Sport-2s phaet. 4s		
	Heinrich Prinz	1910/12	80	5600	4	3200	820×120	detto	detto 4s		
	Heinrich DO-2	1901	35	6500	4	3800	820×120 Vollgm.	4 G/R Ritzel	Pritsche 2 t Bus 16s		
	Panzer	1903	35	6500	4	3500	820×120 Vollgm.	4 G/R 4-Rad	Kampfwagen, Besetzg. 2 MG. 5		
	DO-3	1903	45	7000	4	3900	920×120	4 G/R Ritzel	Prit. 3 Bus 24		
DO-5	1905	50	7500	4	4500	1040×120	detto	detto 5 32			
DZ-6	1906	50	7500	4	4000	850×140	4 G/R 4-Rad	Pritsche 3 t			
DZ-8	1908	70	8200	4	3800	850×140	4 G/R Ritzel	Pritsche 3 t			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand mm	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Daimler	M-09	1909	90	12200	6	3800	850×140	4 G/R 4-Rad	Pritsche 3 t	4200	Mit Motorseilwinde Post	
	ADO-2	1910	45	6500	4	3600	920×120	4 G/R Kardan	Bus 18s	2680		
	ADO-3	1910	60	7500	4	4400	920×120	detto	Bus 24s	3250		
	M-12	1912	150	23300	6	4500	920×120 1100×180	4 G/R 4-Rad	Pritsche 5 t	7500	Motorseilwinde 90-kW.-Elektrozg.	
	Az-DL	1913	150	23300	6	3600	850×120	E-Mixt. 2+	5 t	3750		
	Mz-14	1914	150	23300	6	4500	920×120 1100×180	10 Mot. 8 G/2 R 4-Rad	Pritsche 5 t	7500	Mit Motorseilwinde	
Danubius (1912/13) Budapest	Fiat	1913/14	45		4	4200	820×120 1050×120 (×2)	4 G/R Kette	Pritsche 3—4 t	3620	Subventionszüge Ensamblingbau	
	Büssing	1913/14	45		4	4200	820×120 1050×120 (×2)	detto detto	Pritsche 3—4 t	3620		
Fiat (1907), später Austro- Fiat/Wien, dann Österr.- Automobil- fabriks-A.-G.	6	1907	6	1500	4	2000	760×90	3 G/R Kette	Phaeton 3s	720	PKW. Einblockmotoren	
	12/18	1908	18	2500	4	2600	810×100	4 G/R Kardan	Phaeton 4s	920		
	8/24	1909	24	2800	4	2800	815×105	detto	Phaeton- Coupé- Lim 4s	980		
	10/30	1910	30	3000	4	3000	820×120	detto	Phaeton- Lim. 6s	1320		
	Alpen	1911	35	2700	4	3000	880×120	detto	Sport- phaeton 4s	1200		
	I. C.	1913/14	24	1800	4	2800	820×120	detto	Phaeton- Lim. 4s	1320		
	IV-D		40	2700	4	3200	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6s	1600		
	WZ-09	1909/10	30		4	3800	850×120	4 G/R Kette	Prit. 2 t	2450		
	V-3	1912	45		4	4000	920×140	4 G/R Kette	Prit. 2 t mit Karren 1 t	2400 750		LKW.
	TS-3	1913	45		4	4200	820×120 1050×120 (×2)	detto detto	Pritsche 3—4 t	3620		
	TS-4	1914	55		4	4200	820×120 1050×140 (×2)	detto	Pritsche 5 t	4250		ohv.
A. Fross- Büssing/Wien (1909)	FN-2	1910/14	35		4	3800	850×120	4 G/R Kette	Pritsche 2 t	2450	Lizenz Büssing Braunschweig	
	FN-3	1911/14	35		4	4200	820×120 1050×120 (×2)	detto detto	Pritsche 3—4 t	3620		
	FO-3	1912	45		4	5000	920×120 (×2)	4 G/R Kardan	Bus 24s	3950		
	FN-5	1912/14	55		4	4500	900×120 1050×140 (×2)	4 G/R Kette	Pritsche 5 t	4200		
Gräf & Stift/ Wien (1898)	12/16	1900/12	16	1500	4	2200	710×90	4 G/R Kardan	Roadster 2s	820	Paarweise Zylinder	
	18/22	1905/14	22	2200	4	2650	815×105	detto	Roadster 2s			
	28/32		32	3500	4	3000	880×120	detto	Phaeton 4s	950	Jahrgangswise modernisiert	
	40/45		45	5500	4	3200	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6s detto 6s	1320 1640		
	50-Spezial	1913/14	50	7000	4	3400	920×120	detto	Preagh- Lim. 10s	1850	Duisable- Bereifung	
	2 t	1909/12	35		4	3700	820×120	4 G/R Kardan	Pritsche 2 t	2540		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Gräf & Stift Mit Saurer- Motorbremse:	3 t-Spezial		70		4	4800	950×120	detto	Pritsche 3 t		ohv. für Post, Lichtmaschwgn.	
	Sub-3	1912/20	45		4	4200	820×120 1050×140	4 G/R Kette	Bus 28s Pritsche 3—4 t	3850 3620	Subventionstyp	
	Wz-12	1912	35		4	3800	800×120	4 G/R Kardan	Spezial- Pritsche 2 t	2700	Mit eingebauter Kleinkraftanlage	
	Wz-14	1914	30		4	3800	800×120	detto	Pritsche 2 t	2500		
Laurin u. Klement (1898) Jung-Bunzlau/ Böhmen	Sc-1	1905/06	7	0928	2 V	1800	760×90	3 G/R Kette	Voitur- ette 2s	750	1. Wagen	
	LK-2		9	1398	2 V	1800	760×90	3 G/R Kardan	Voitur- ette 2s	820	1. Vierzylinder (Block)	
	LK-4	1907/09	28	4560	4	2800	820×120	detto	Phaeton 4s	1230		
	KM-4		16 18	2436	4	2500	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton 4s	1200		
	KM-8		28	4154	8	3000	880×120	detto	Phaeton 4s	1350		
	LK-10		32 10 12	1524	4	2700	820×120	detto	Stadt- Coupé 3s	950		
	L 12—16		12 16	2540	4	3150	880×120	detto	Landau- lette 6	1350	Droschke	
	LK-100 R		80 100	5672	4	3400	920×125	4 G/R Kardan	Renn- wagen 2s	1500		
	L-18/24	1909/12	24	2932	4	2800	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton 4s	1250		
	L-20/24		24	4396	4	3000	880×120	detto	Inlkr.- Lim. 6	1450		
	LK-S 20		20 24	4376	4	3000	880×120	detto	Sport- Phaet. 4	1450	Mit Knightmotor	
	Schwungrad vorne hinter dem Kühler	L-Sv.	1913/14	10 12	1464	4	2750	815×105	detto	Phaeton- Lim. 4	1100 1250	Schon 1912, ab 1914 als Typ S m. 5/15 PS, Schwung- rad normal Kriegs-LKW.
		L-30	bis 1918	30	4400	4	3000	880×120	detto	detto 6		
LK-II			45	6500	4	4500	920×120 (×2) Vollgm.	detto	Pritsche 2 t	2350		
Lohner- Porsche (Porsche-Daim- ler) (1898) Wien Wr.-Neustadt	I. Semper- vividus	1898	12		2	1800	Luft	Radnab.- Motoren	Phaeton 2s	1500	Einzelstücke	
	Mixt-II	1898	25		1+2 EM	3000	Luft	detto	Phaeton 4s	1820	Auf Bestellung	
	E-I	1900	2×6		2 EM	2500	Pneu	detto	Phaeton 4s	1600		
	E-II	1905	5×8		2 EM	3000	detto	detto	Coupé 4s	1800	Feuerwehr- Fahrzeug	
	Mixt-III	1907	45		4 EM	4200	Vollgm.	detto V.	LKW.- Chassis 3 t	2800		
MAG. (1910) Budapest	1	1912	25	2000	4	2800	Pneu	3 G/R Kardan	Phaeton 2s	920		
	2	1914	45	4000	4	3000	detto	detto	Phaeton 4s	1250		
Márta Arád (1911)	M 2	1912	30		4	3600	Vollgm.	4 G/R Kette	Pritsche 2 t	1800		
	M 3	1914	45		4	4000	detto	detto	Pritsche 3 t	3200		
Nesselsdorfer (1896) Später ab 1920 Tatra, Nessels- dorf/Mähren	Präsident	1900 02	7	1700	1	2700	Pneu	2 G/R Kette	Coach 4	1380	Erstfahrzeug in Österreich (1898) Auf Bestellung	
	Präsident	1902 05	20	3800	4	2700	Pneu	3 G/R Kette	Tonneau 6	1450		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Nesselsdorfer	S-4	1906/11	20 30	4500	4	2800 ohv.	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1350	Sportwagen mit ohv.-Motoren u. Stufenschaltung des Getriebes
	S-6	1910/12	40	6000	6	3000	895×135	detto	Phaet. 6	1480	
	S-4 T	1912/14	50 14	4200	4	3000 ohv.	895×135	detto	Phaet. 4	1280	
	S-6 U	1913/18	45 20	6500	6	3200 ohv.	895×135	detto	Phaeton-Lim. 6	1450 1600	Mit 4-Radbremse
	NL-2	1914/18	65 45		4	3800	920×140 (×2)	4 G/R Kardan	Pritsche 3 t	2850	Militärfahrzeug
PABZ. (Post-auto-Betriebszentrale/Wien, XXI. (1910))	ET-11 ET-13	1911/14	45	6500	4	3800 4000	920×120 (×2) Demon-table	4 G/R Starrbr.	Bus 20 Bus 26	2580 2800	Konstruktion Min.-R. Dipl.-Ing. Altmann Einheitstyp mit Motor- } Austro- Kupplg. } Daimler Getriebe } Austro- Schaltg. } Fiat H.-Achse } Gräf & brücke } Stift Rahmen- } Saurer lenkung } V-Achse Hebel- } Laurin werk } u. usw. } Klement
Praga (1908) (Böhm.-mähr. Maschinenfabriks-A. G., Prag-Lieben)	P 35	1910	30		4	2800	Pneu	Kardan	Phaet. 4	650	Abnehmbare Räder: Drahtspeichen oder KPZ.
	Grand	1912	40	3800	4	3200	detto	detto	Phaet. 6	1850	
	Mignon	1913	25	2200	4	2700	detto	detto	Phaet. 4	1600	
	Alpha	1914	12	1600	4	2000	detto	detto	Sport 2	900	
	Piccolo	1914	8	0700	4	1800	detto	detto	Tandem-Roadst. 2	580	
	PS-3	1911	45		4	4200	Vollgm.	Kette	Pritsche 3 t	3620	Subventions-Lastwagen
	PM-2	1914	35		4	3200	Vollgm.	Kardan	Pritsche 2 t	1950	
Puch/Graz (1905)	SK	1905	5	0700	2	1800	Pneu	Kette	Cycle-Car 2s	480	Auf Bestellung
	Sport	1907	7	0900	2	2400	detto	Kardan	Roadster 2s	750	
	Slevogt	1910	40	2800	4	3000	detto	detto	Phaeton 4s	1200	Klein-Serien-Bau
	28	1911	28	2500	4	2750	detto	detto	Phaeton 4s	1400	
	45 VIII	1912 1914	45 38	3200 2900	4 4	3000 3000	detto detto	detto detto	Lim. 6s Phaeton 6s	1800 1650	
	Pl-2	1914	35		4	3500	Vollgm.	Kardan	Pritsche 2 t	1950	Militärfahrzeug
	Rába/Győr (1912)	Grand	1914	40	3800	4	3200	Pneu	Kardan	Phaeton 6s	1850
PS-3		1912	45		4	4500	Vollgm.	Kette	Pritsche 3 t	2850	
RAF./Reichenberg (1907)	24/30	1908/10	30	10452	4	3250	920×125	4 G/R Kardan	Phaeton-Lim. 6	1650 1850	Erster Wagen
	35	1909/11	35	2500	4	2600	Pneu	4 G/R Kardan	Phaeton 2s	1200	
	Alpentyp	1912/13	40	2800	4	2900	detto	detto	Phaeton 4s	1650	
	SV-40	1914	40	3500	4	3000	detto	detto	Phaeton 4s	1500	Mit Knight-Motoren
	SV-70	1914	70	5500	6	3300	detto	detto	Phaeton 6s	1750	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand mm	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Saurer/Wien (Osterreich) (1906)	3 TK	1906/14	36 40	4200	4	4200	820×120 1020×120 (×2) Vollgm.	4 G/R Kette detto	Pritsche 3 t Pritsche 5 t	3480 4820	Mit und ohne Saurer-Motor- bremse
	5 TK		45 50	5500	4	4800	820×120 1050×140 (×2)				
	2 TC	1916/20	36 40	3800	4	3500	820×120 Vollgm.	4 G/R Kardan	Pritsche 2 t	2750	
WAF./Wien (1910)	25 PS	1910	25	2200	4	1800	Luft	Kette	Phaeton 4s	1200	Militär-Typen
	35 PS	1912	35	3200	4	2300	Luft	Kardan	Landau- lette 6s	1600	
	Alpentype	1914	40 45	2800	4	2800	detto	detto	Phaeton 4s	1350	
		50 PS	1914	50	5500	6	3000	detto	detto	Chassis 6s	
	3 t	1912	45		4	4200	Vollgm.	Kette	Pritsche 3—5 t	3620	
	2 t	1914	35		4	5000	detto	detto	Pritsche 2 t	1750	
Walter/Prag (1907)	500	1910	3/6	500	2	2200	Luft	Kardan	Phaeton 2s	630	3-Rad-Wagen mit luftgekühltem V-2-Zylinder
	750	1912	4/8	750	2	2500	detto	detto	Phaeton 3s	650	
Rußland											
RBR. Russisch- Baltische Waggon- und Waffenwerke/ Riga (1909)	12	1909/14	12	1500	4	2800	810×100	4 G/R	Roadst. 2	900	1915 nach Peters- burg, 1916 nach Moskau verlegt
	24		24	2300	4	3000	820×120	Starrbr. detto	Phaet. 4	1100	
	40		40	3600	4	3200	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6 Lim. 6 Coupé 4	1250 1400 1580 1400	
											Konstruktion Ing. Valentin, Prod. pro Jahr: 500 Wagen für Armee, 3500 Wg. für Privat
Schweiz Berna/Bern (1900)	LKW 2 BN	1902/14	25		4	3800	750×100 Vollgm.	4 G/R	Pritsche 2 t	3200	Sehr grobe, ungefuge Konstruktion
	3 BN		35		4	4200	850×120	detto	Pritsche 3'5—4 t	3800	
	5 BN		45		4	4500	920×120 1050×140 Vollgm.	detto detto 4 G/R Kette	Pritsche 5 t	5400	
Saurer/ Arbon (1896)	LKW. 2 TK	1900/14	30	3500	4	3500	800×120	4 G/R	Pritsche 2'5 t	2750	Alle Wagen von 3 t aufwärts sind mit Saurer-Preß- luftanlasser u. -Motorbremse ausgestattet
	3 TK		36 40	4200	4	4200	820×120 1020×120 (×2)	Kette detto	Pritsche 3'5 t	3480	
	5 TK		45 50	5500	4	4800	850×140 1050×140 (×2)	detto detto	Pritsche 5 t	4820	
	2 TC	1914/18	36 40	3800	4	3800	850×120	4 G/R	Bus 24s	3800	
	3 TC		45 50	5000	4	4500	820×140 1050×140 (×2)	Kardan detto	Bus 36s	5500	
De Martini (1898) St. Blaiss	PKW. 24/32	1900/07	32	4376	4	3055	876×105	4 G R	Phaeton 4s	1420	Stets modern konstruierte und gefertigte Qualitätswagen
	40/50		50	7477	4	3200	935×135	detto	Phaeton- Lim. 6	1550 1800	
	Taunus 70		70	7893	4	3400	920×125	detto	Sport- Phaeton 4/2	1900	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
De Martini	16/22	1905/11	22	3292	4	2760	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton 4s	1350	
	12/16	1908/11	16	2184	4	2760	810×100	4 G/R normal	Sport- Roadster 2s	1050	
	35	1912/14	35	3456	4	3000	880×120	detto	Pullm.- Lim. 4	1250	
	45		45	3636	4	3300	935×135	detto	Strom- phaet. 6	1380	
Spanien Hispano- Suizza Barcelona- Paris (1904)	14	1905/08	14	2433	4	2800	815×105	4 G/R Kardan	Roadst. 2	870	Ab 1906 Block- motoren mit langm Hub und Bronzelagern Wagen höchster Qualität und elegantester Form nach Konstruktionen v. Ing. Birkight (Schweizer)
	20		20	4108	4	3000	820×120	detto	Phaeton 4s	980	
	35	1908	35	4860	4	3800	850×120 Vollgm.	detto	Bus 24s	3200	
	14/1500	1908/13	40	2433	4	2800	810×100	4 G/R Starrbr.	Roadst. 2 Phaet. 4	920 1050	
	20/1500		70	4108	4	3000	820×120	detto	Roadst. 2 Lim. 4	1000 1150	
	150	1914/18	150	4400	8	3300	880×120	detto	Pullm.- Lim. 8	1500	
		Ab 1921 6-Zyl.							Sport- wagen 2	1250	
Nachtrag											

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Amerika USA. Auburn	Standard Six	1924/30			6			4 G/R normal	Inlkr. 5		Für USA. allgemein: Die hier aufgeführten Typen sind PKW.-Standardformen, deren Leistung u. Ausstattung sowie Formgebung dem jeweiligen Stand der Technik gefolgt ist	
	Standard Eight	1931/35			8		4 G/R Starrbr.	Inlkr. 7				
	Cord	1936/39	125	4700	8	3500	6'50×16	4 G/R Front	Roadst. 2 Inlkr. 5			
Düsenberg	Eight	1927/35			8			3 G/R Starrbr.	Roadst. 2 Inlkr. 5			
	Cord	1936/39			12 V			3 G+S/R Front.	Inlkr. 7			
Dodge-Chrysler-Konzern (1927) Dodge (-Brothers Co.)	Captain D-8	1927/34	75	4200	6	3200	34×6½''	2 G/R normal	Inlkr. 5	1450		Serial-Nr.: 8, 5, 9, 11, 16 Holzräder mit abnehmbaren Felgen, elektr. Anlage, Pneubereifung, geschl. Führerhaus
		1935/39	60	3300	8	2800	6'00—17		Inlkr. De Luxe 5	1380		
	LKW. Tr-15-D	1927/37	45	4800	4	3500	34×6½''	3 G/R normal	Kasten 1 Pritsche 1'5	1800		
		Tr-25-D				3800	35×7''	detto	Pritsche 2'5	1500		
De Soto	Six	1930/39	12	2870	6	2780	5'00—19	3 G/R	Phaet. 5	1122		
	Eight		60 13 75	3400	8	2900	5'25—19	3 G/R Starrbr.	Inlkr. 5	1400		
Plymouth	12/50 Six de Luxe	1927/33	50	3200	4	2775	4'75—19	detto	Inlkr. 5		Serien-Nrn. P 3—P 10	
		1934/39	78	3242	6		6'00—16	3 G/R normal	Phaet. 5	1119		
Konzern der Ford-Motor-Company-Inc./Detroit (1907) Ford	T	1920/26	6 24		4			2/R-Planetenbrücke	Inlkr. 4		LKW. für 1 t: AA Ford/Köln Eifel Betford Matford Matford BB leicht 1'75 t BB lang 22s	
	AF	1927/36	8/28	2060	4	2629	30×4½	3 G/R Starrbr.	Phaeton-Inlkr. 4	975		
	A		13 40	3280	4	2629	30×4½	detto	Inlkr. 5	975		
	Baby	1937/40	34	1165	4	2286	5'00—16	detto	Inlkr. 4	795		
	V-8		90	3585	8 V	2845	6'00—16	3 G/R Starrbr.	Inlkr. Cabrio 5	1380 1620		
	V-8-51		90	3585	8 V	3988	6'50—20	4 G/R Starrbr.	Pritsche 3'00	2580		
	BB		52	3285	4	3988	6'50—20	detto	Pritsche 2'5	2300		
	Fordson	TF	1916/30	52	3285	4	2200		5 G/R Wurm	Traktor 3'00		2800
	Lincoln	Zephir	1920/30	25 120	6200	8 V	3454	32×6'75	3 G/R	Phaeton-Inlkr. 7		2086 2330
			1931/35 1936/41									
A) Ford/Köln	PKW. Köln Y/19 Eifel C/20 Taunus 1'2 Liter	1932/35	24	0900	4	2286	4'50—15	3 G/R Starrbr.	Inlkr. 4	680	Deutscher Baby-Ford	
		1935/39	34	1165	4	2500	5'00—16	detto	Inlkr. 4	795		
		1939/41	36	1186	4	2500	5'00—16	detto	Inlkr. 4	920		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Ford/Köln	Taunus 1'5 Liter		45	1520	4	2700	5'25—16	detto	Inlkr. Cabrio- Lim. 4	1120	plus V 8 — 40/8 und — 48	
	V-8-92		65	2235	8 V	2700	5'50—16	detto	Inlkr. 5	1320		
	Rheinland	1933/35	52	3285	8 V	2700	5'75—16	detto	Inlkr. 4	1350		
	V-8-18	1932/41	90	3585	8 V	2845	6'00—16	detto	Inlkr. Cabrio 5	1380 1620		
B) Matford/ Straßburg	F 82 A	1938/39	65	2235	8 V	2700	5'50—16	detto	Inlkr. 5	1320	92 A Von Prod. Köln übernommen 91 A	
	F 81 A		90	3585	8 V	2845	6'00—16	detto detto	Inlkr. Cabrio 5	1380 1620		
Ford/Köln	LKW. AA	1928/31	52	3285	4	3700	6'00—20	4 G/R Starrbr.	Pritsche 2'00 t	1820	Kombiniert zu zehn verschied. Typen *) Mit 99 T. Merkurymotoren	
	BB	1932/39	52	3285	4	3988	6'50—20	detto	Pritsche 2'5 t	2300		
	B 3000 G	1942/45	52	3285	4	3988	6'75—20	detto	Pritsche 3'1	2580		
	V 3000 S	1941/45	100	3900	*			detto	Pritsche 3'3 t			
Matford/ Straßburg	BB	1933	52	3285	4	3988	6'50—20	detto	Pritsche 3'3 t	2650	Amerik. Original- typ Kombiniert zu fünf verschied. Typen Franz. Wehr- machtstyp	
	F 817 T	1934/43	90	3589	8 V			detto	Pritsche 3'3 t			
	F 19 W							detto	Pritsche 3'5 t			
	F 997 WS	1939/40	100	3900	*			detto	Pritsche 5'00 t			
General- Motors-Corp. Detroit (1914)	Buick											
	Little 4	1920/26	8/40	2075	4	2700	4'50—16	3 G/R normal	Phaeton- Inlkr. 4	1250		
	Standard	1920/30	16 80	2364	6	3000	5'50—19	3 G/R Starrbr.	Inlkr. 5	1630		
	Master		21 100	4144	6	3350	6'50—19	detto	Inlkr. 7	2120		
	Comander	1927/30	24 120	4144	6	3350	6'50—19	detto	Inlkr. 7			
	Eight Serie 50	1931/39	77	3570	8	2900	6'00—18	3 G/R normal	Cabrio 5 Inlkr. 5	2280 1750		
	Eight Serie 60		90	4385	8	3000	6'50—19	3 G/R	Inlkr.			
	Eight Serie 90		110	5590	8	3350	6'50—19	Brücke detto	Cabrio 5 Phaeton- Inlkr. 7	1820 2280		
	Cadillac	23/110	1920/39	110	5701	8 V	3556 3861	7'00—19	3 G/R Starrbr.	Klub- Inlkr. 7	2350	
		16		29 185	7340	16V	3760	7'50—19	detto	Reise- Lim. 8	2680	
La Salle		1927/39	22 100	5503	8 V	3404	6'50—19	detto	Phaeton- Inlkr. 7	1950 2220		
Chevrôlet	The blue Beauty	1920/25	40	2280	4	2700	4'50—16	detto	Inlkr. 5	1270		
	Master Six	1926/39	50	3140	6	2720	4'75—19	3 G/R normal	Phaeton- Inlkr. 4	1120 1270		
Chrysler	Six	1924/39	12 60	3180	6	2775	5'00—19	detto	Inlkr. 5	1150		
	66		70	3583	6	2870	5'50—18	detto	Inlkr. 5	1375		
	Eight		15 80	3980	8	3150	5'50—18	4 G/R normal	Inlkr. 5	1500		
	70/77		93	4399	6	2970	5'50—18	detto	Phaet. 5	1594		
	Imperial		125	6300	8	3685	7'00—18	detto	Pullm.- Lim. 7	1800		
Marquette	13/70	1927/38	70	3490	6	2896	5'25—18	3 G/R normal	Roadst. 2	1160		
Oakland	Eight		16 80	4038	8 V	2972	5'50—28	detto	Coupé 2	1300		
Oldsmobile Pontiac	12/60		60	3177	6	2870	5'00—20	detto	Inlkr. 5	1480		
	60		58	3236	6	2794	5'00—19	detto	Inlkr. 5	1350		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Hudson-Essex-Motor-Car-Comp./Detroit (1927) Essex	Six	1920/26	36	1536	6	2600	810×100	3 G/R normal	Inlkr. 4	1100	Damals kleinster 6-Zylinder
Hudson	Super Six	1927/30	45	1670	6	2800	5'00—16	detto	Inlkr. 4	1200	
	Standard Six	1920/30	10 50	2580	6	2870	5'00—19	detto	Inlkr. 5	1400	
	Standard Eight	1931/35	13 8)	3450	7	3000	5'50—18	detto	Inlkr. 7	1600	
	Terraplan 8	1936/39	60	2580	6	2900	5'50—19	detto m.elekt. Vorwahl	Inlkr. 5	1300	
	Terraplan 8		85	3450	8	3200	6'00—18	detto m.elekt. Vorwahl	Inlkr. 7	1500	
Graham Paige	Standard Six	1922 bis 1939/40	13 65	3395	6	2920	5'25—19	3 G/R normal	Inlkr. 5	1360	
	Special Six		14 70	3670	6	2920	5'50—18	4 G/R normal	Inlkr. 5	1475	
	Standard Eight		20 100	4890	8	3100	6'00—18	3 G/R normal	Inlkr. 7	1900	
	Special Eight		100	4890	8	3100	6'00—18	4 G+S/R normal	Klub-Sedan 7	1900	
	8 De Luxe		21 125	5275	8	3479	6'50—19	4 G/R normal	Pullm.-Lim. 7	2100	
Hupmobile	S	1922/27	14 70	3420	6	2900	29×5½	3 G/R normal	Sport-Cabrio 2	1300	
	C		17 100	4340	8	3070	31×6"	detto	Inlkr. 5	1700	
	H/U	1928/30	23 133	5890	8	3200 3500	6'50—19	detto	Pullm.-Lim. 7	1870	
Nash	Single 6	1922/39	13 60	3240	6	2910	29×5	3 G/R normal	detto 5	1375	Ab 1940/41 im Konzern der Kaiser-Frazer-Nash
	Twin Six		15 75	3980	6	3000 3280	31×6"	detto	Sport-Pullm.-Lim. 7	1700	
	Twin 8		20 100	4840	8	3150 3380	31×6½	detto	Pullm.-Lim. 7	2050	
Packard	Twelve	1917/22	145	6800	12	8450		8 G/R normal	Sport-Phaet. 6	1640	Als Sedan 5/7s de Luxe
	Standard Six	1923/29	50		6	3000		detto	detto 5	1480	
	Grand Six	1926/30	80		6	3400		detto	detto 7	1600	Zeigt schon Übergang zur Stromlinie
	Standard Eight		105		8 V	3300		detto	Pullm.-Lim. 7	1890	
	De Lux Eight		100		8	3000		detto	Sport-Roadst. 2	1600	
	Eight	125		8	3450		detto	Pullm.-Lim. 7	1950		
	Century 8	1931/39	28 100	5200	8	3240	32×6½	4 G/R normal	detto 7	2100	
	Komodore 8		24 120	6260	8	3420 3570	32×7"	detto	Klub-Sedan 5	2275	
Custom 8					3680	32×7"	detto	Pullm.-Lim. 7	2275		
Studebaker	Erskine 6	1927/39	13 70	3360	6	2896	5'25—19	3 G/R normal	Phaet. 5	1225	1916/26, 55 PS, als Light-Six
	Direktor 6		15	3620	6	2920	30×5½	detto	Inlkr. 5	1570	
	Direktor 8		70	3620		2920	5'50—19	detto	Phaeton-Inlkr. 5	1600	Auch Diktator genannt
	Commander 8		16 80	4180	8	3048	5'50—19	detto	detto 5	1800	Ab 1936 auch m. Radialgebläse Supercharger
	Präsident 8		22 115	5424	8	3420	6'50—19	detto	detto 7	2000	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand mm	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Stutz (Motor Car Co. of Amerika/Indianapolis (1920))	Black Hawk	1922/34	90	4400	8	3240	31×6'20	4 G/R normal	Sport-Phaet. 5	1900	
	22/140		140	5280	8	3683 3416	32×6'75	detto	Pullm.-Lim. 7	2300	
Willys-Overland	Whippet 96 E	1920/30	9/45	2350	4	2630	29×5''	3 G/R normal	Inlkr. 4	1070	
	Whippet 98 A		11 55	2860	6	2860	29×5"	detto	Inlkr. 5	1200	
	Knight 70 B		60	2880	6	2860	29×5"	detto	Inlkr. 5	1450	
	Knight 66 B		16 80	4120	6	3048	31×6½	detto	Inlkr. 5	1850	Ab Baujahr 1931 folgt Ergänzung
Belgien F. N. (Fabrique Nationale/Herstal bei Lüttich) Minerva (Motore A.-G./Antwerpen)	11 CV	1920/29	30	1450	4	2830	5'00—18	4 G/R normal	Cabrio 2 Inlkr. 4	1200	Auch als Droschke
	8/40	1920/30	40	2000	6	3075	6'00—18	3 G/R Starrbr.	Phaeton-Inlkr. 4	1350	Knightmotoren (Plus Nachtrag von Blatt 9 a) Rochet-Schneider
	13/55		55	3400	6	3070	33×675	detto	Phaeton-Cabrio 6	2200	
	23/100		100	6594	6	3800	33×675	detto	Pullm.-Lim. Pullm.-Cabrio 6	2500	
	16/80		80	4875	8	3650	6'00—20	4 G/R normal	Phaeton-Inlkr. 7	2400	Mit 1930/31 PKW.-Produktion in Belgien eingestellt
	26/120		120	6600	8	3900	7'00—20	detto	Pullm.-Lim. Cabrio 7	3000	
Deutschland Adler, vormals Heinrich Kleyer A.-G./Frankfurt am Main	28/45	1920/27	45	2260	4	2800	820×120	4 G/R Kardan	Phaet. 4 Kasten 1/2	1280	Ohne Gewähr
	33/70		70	3570	6	3200	895×135	detto	Lim. 6 Kast. 1	1840	
	L 2-A		60	3887	6	3600	920×120	detto	Prit. 2	2250	Scheibenräder Motortyp 6 A
	Standard 6	1928/34	45	2540	6	2840 3140	5'25—30 5'75—30	Frei-Kardan	Offen Lim. 4 Inlkr. 6	1190/ 1290 1300	
	Standard 8	1928/34	72	3887	8	3325	5'75—30	detto	Phaeton-Lim. 6	1520 1600	
	Standard 6 S	1929				2840	5'75—30	detto	detto	1390	Alternativ für Stand 6
	Standard 6 A	1931	51	2916	6	3140	5'75—30	detto	detto	1300	Halbstromlinie
	Favorit	1931/33	35 40	1943	4	2840	5'25—18	detto	Inlkr. 4	1300	
	Primus 1'7 AV	1933/38	32	1504	4	2700	5'00—17	detto	Inlkr. 4	955	detto
	Trumpf 1'7 EV	1933/36	32	1504	4	2775	4'75—17	Vorderachs-antrieb	detto	925	Schalthebel an d. Lenksäule
	Trumpf jun. 2 Liter	1933/38			EV.						
		1934/40	25	0995	4	2630	4'50—17	detto	detto	750	detto
		1938/40	45	1910	4	2920	5'50—16	detto	Inlkr. Cabrio 4	1100	Halbstromlinie
	2'5 Liter	1937/40	55	2494	6	2800	6'00—16	Kardan HR.			Vollstromlinie Schaltung Armaturenbrett
Diplomat	1934/40	60	2916	6	3200	5'50—18	Kardan	Pullm.-4 Lim. 6	1600	Halbstromlinie, ab 1938 voll. Wehrmachtsfahrzeuge	
3 Gd	1936/39	60	2900	6							
12 N-3 G	1934										
1 t Stand-	1928/34	45	2540	6	3325	30×5'77	Kardan	Kasten 1	1480	4-Rad-Bremse-	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau S Art t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Adler	Lieferwag. L 6										-Lockheed-Motor von Stand 6 Motor von Stand 6 Außenband- bremsen Für zwei Kranke Motor v. Favorit- 2 A detto Für 2-lg. Kranke, einsitzig Lockheed-Innen- backenbremse Stroml.-Aufbau
	L 6-1.5 t	1931/34	45	2540	6	3325	7.50—20	detto	Pritsche 1.5	1650	
	K 31	1934/39	65	2916	6	3355	7.00—17	detto	San.- Kwg. 0.5	1750	
	L 4-A	1934/35	36	1943	4	3140	6.00—20	detto	Kasten 0.75	1400	
	Primus Expresß W 61 K	1936/38	36	1943	4	2840	5.50—10	detto	Kasten 0.4	1240	
	L 6-3 G	1938/39	55	3494	6	3355	7.00—20	detto	San.- Kwg. 0.5	1650	
	61	1935	65	2916	6	3325	6.00—20	detto	Pritsche 1	1520	
		1938/39	55	2494	6	3250	7.00—20	detto	Pritsche 1.5	1750	
AGA/Berlin (1920)	A-4	1920/27	18	0894	4	2500	760×90	Kardan	offen Inlkr. 4	780	Produktion 1930 eingestellt
	C	1927/30	22	1420	4	2780	730×130 B.	detto	Inlkr. 4	1500	
Audi-Werke A.-G./Zwickau	24/50	1920/27	50	2830	4	3000	820×120	Kardan	Phaeton- Lim. 4	1640	Ohne Gewähr Stirnrad- differenz. Pleuel- Duraluminium 4-Rad-Bremse Starre Hinterachs- brücke Drahtspeichenr. V = 100 km/st. Siehe Type R V = 120 km/st.
	35/70		70	5375	6	3200	895×135	detto	Kasten 1.00	1980	
	M 18/70 PS	1928/30	70	4655	6	3850	33×6.75 B.	detto	Landau- lette 7	2400	
	R	1929/33	100	4872	8	3620	32×6.75 B.	detto	Pullm.- Lim. 7	2100	
	T Dresden	1931/33	75	3838	6	3100	5.50—20	detto	Sport- Cabrio 4	1750	
	Imperator SS Zwickau	(1931) 1931/33	20	5130	8	3500	6.50—20	detto	Pullm.- Lim. 7	1950	
	P	1932/33	5/30	1122	4	2700	4.50—18	Kardan (offen)	Inlkr. 4	750	
Auto-Union- A.-G., Zscho- pau/Sachsen Werk Audi	UW	1933	40	1949	6	3050	5.25—17	VA.-An- trieb	Sport- Inlkr. 4	1250	V.: Dreiecklenk. Halbstromlinie detto V = 110 km/st. Siehe Front-UW Sonst wie UW Vollstromlinie
	Front UW	1935	50	2257	6	3100	5.25—17	detto	Inlkr. Cabrio 4	1300	
	225 Front	1936 1937/39	55							1350	
Benz (-Motor- werke A.-G./ Mannheim)	10/30	1920/26	30	2560	4	2800	815×100	Kardan	Phaet. 4	Kriegsauslauf- typen, ab 1924 mit 4-Rad- Bremse, weitere Daten fehlen	
	16/50	1920/26	50	4176	6	3100	820×120	detto	offen Inlkr. 6		
	75	1925/26	75	6.2 Ltr.	6	3300	920×120	detto	Sport- 2 Pullm.- Lim. 6		
	L-3	1922/26	60		6	4200	820×120 Vollgm.	detto	Lade- Pritsche 6 t		
BMW. (1930) Fahrzeugfabr. in Eisenach (vormals Dixi) Generaldir. 309 in München 315 325 Wehrm.	PKW, 0.7 Liter	1930/31	15	0743	4	1905	27×4.00	3 G/R normal	Inlkr. 4	550	Noch Dixi sehr ähnlich Schon mit Schräggkühler Vollstromlinie ohne Gewähr
	0.8 Liter	1932/34	20	0782	4	2150	4.50—17	detto	detto	640	
	0.9 Liter/22	1935/36	22	0845	4	2400	5.25—16	4 G/R normal	offen Inlkr. 4 Cabrio	750	
	319		45	1511	6	2400	5.25—16	detto	detto 4	850	
	326	1936/39	50	1971	6	2870	5.25—17	detto	Inlkr. 5	1100	
	327	1938/45	55	1971	6	2750	5.50—16	detto	Cabrio 2/2	1100	
	329	1939/45	60	1971	6	2750	5.50—16	detto	Inlkr. 4	1050	
	329 Sport		60	2314	6	2500	5.50—16	detto	Roadst. 2	920	
				75							

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen		
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl								
Bergmann (Elektrizitäts- werke A.-G./ Berlin)	BEL-750/25	1927/30	9		1	2700	30×5"	Kardan	Kasten 0'5	2750 2700 2000 3550 5700	Pneu mit Holzrädern Vollgummi Stahlgußräder detto Elektrofahrzeuge Wie Baujahre bis 1936		
	BEM-2500		20		1	3700	910×200	detto	Kasten 2'00				
	BEL-4500		30		2	4000	985×150	Ritzel- antrieb	w. o.				
	BEL-750	1931/36	4'5		1	w. o.	w. o.	Kardan	w. o.				
	BELK-2500		9		1	3750	32×6"	detto	Kasten 1'5				
	BEM-2500		10		1	3000	32×6"	detto	ohne 3 t				
	BEL-1500	1937/40	4'5	200 Ah.	1	3250	28×5"	Kardan	Kasten Pritsche 1'5				
	BEL-2500		9'5	300 Ah.	1	3750	32×6"	detto	Kasten Pritsche 2'5				
	BEM-2500												
	BEL-5000		15	300 Ah.	1	4600	36×8	detto	Pritsche 5				
Bleichert (Transport- anlagen- G. m. b. H./ Leipzig)	Stromwagen EL-1000 EL-1500	1936/39	18	200 250 Ah.	2	2700	23×5"	Hinten: Vertikal- Ritzel	Wahl Kasten 1 Pritsche 1'5	2150 2250	Niederrahmen		
	EL-2000		18	400 Ah.	2	3500	28×5"	detto	Kasten 2	3000			
	EL-2500 EL-3500		32 38	200 150	1	4000	6'50—20	Kardan	Pritsche 2'5 3'5	3700 4000			
	Eln-250		18	200	2	3000	30×6"	Vorne Ritzel	Pritsche 2'5	3680			
	EL-3500 EL-5000		38 54	400 150	1	4600	32×6'50 36×8"	Kardan	Pritsche 4'00 7'00	5300 5900			
	Brennabor (-Werke Bran- denburg a. H.- Gebr. Reich- stein)	8/25	1920/26	25	1820	4	2600	810×100	4 G/R Freikard.	Phaet. 4		1120	ohne Gewähr Scheibenräder 4-Rad-Bremse KPZ-Räder Lederverdeck Sonst wie Type 1'5 Liter detto Paralleltyp von 2'5 Liter Paralleltyp von 3 Liter Scheibenräder Fahrgestell wie 1'5 PKW. Motor wie 2'5 Liter PKW. Motor wie 3 Liter PKW. Geänderte Typen nach PKW Z-27 und ASL
		16/45 20/60		45 60	3080 4215	4 6	2850 3120	820×120 895×135	detto detto	detto 6 Pullm.- Lim. 6		1640 1950	
B1-3			45	3080	4	3500	920×120 Vollgm.	4 G/R Kardan rohr	Pritsche 3'00	2850			
1'5 Liter		1927/28	25	1570	4	2550	26×4'40 B.	Frei- Kardan	Inlkr. offen 4	880			
2'5 Liter		1928	45	2562	6	3290	30×5'77 B.	detto	offen 7	1475			
3 Liter		1928	55	3100	6	3290	30×5'77 B.	detto	Pullm.- Lim. 7	1650			
Z-27		1929/30				2600			Sport- Cabrio 2	1020			
Z-28 AK		1929/30 1929/30	45	2547	6	3000	27×4'75 30×5'25	Kardan	Inlkr. 4 Faux- Cabrio 5	1050 1500			
ASK		1929/30	55	3080	6	3000	30×5'25	detto	detto	1500			
ASL		1929/30	55	3080	6	3200	30×5'77	detto	Pullm.- Lim. 6	1590			
Ideal		1931	30	1640	4	2650	4'75—18	detto	Inlkr. 4	1075			
Juwel 6		1931	45	2460	6	2850	5'25—18	detto	Inlkr. 5	1315			
Juwel 8		1931	60	3417	8	3050	5'50—18	detto	Inlkr. 5	1500			
0'5 t Liefer- wagen		1927/30					3965	30×6'75	Kardan	Pritsche	1610		
1'5 t		1927/30					3965	30×6'75	detto	Geschl. Omnibus 15	1825		
Omnibus 3		1927/30							Liefer- wagen 0'5	1075			
Z-34		1929/30					2600						

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Brennabor	Zl-34 AST	1931				2800 3965			dto. 0'75 Omnibus 15	1190 1880	Motor von Ideal	
	NL-35					2800	6'00—18	Kardan	Liefer Kasten 1'00	1280		
	BL-31					3000	6'50—18	detto	Pritsche 1'5	1385	Motor v. Juwel 6	
	ATZ-32					3965	7'50—20	detto	Pritsche 1'75	1695	Motor von ASK	
Büssing (H. Automobil- werke/Braun- schweig)	LKW. BN-2e	1920/26	45	3550	4	3500	935×135	4 G/R Kardan rohr	Pritsche 2	2250	ohne Gewähr	
	BN-3		55	4880	4	3600	950×150	detto	Pritsche 3	2890		
	BN-4					3800	900×120 Vollgm.	4 G/R Kette	Pritsche 4	3580		
	BN-5		60	5820	4	4200	900×120	detto	Pritsche 5	4750		
	BO-15 BON-6		70	6590	6	4800 4800 5000	1050×120 1050×120 1050×140	detto detto detto	Bus 36 Pritsche 6'00	5800 Chas. 4850		
	III. GL	1927/31	72	8550	6	4700	38×7"	Kardan	Pritsche 3'00	Fahrg. 3200		Geschl. Führer- haus, Omnibus: III. GL. n. Vollgummi- bereifung Omnibus: IV. GL. n. detto auch Radstand 4600 3-Achs-Fahrgest. b. Diesel: 100 PS, 11.780 Auslaufzeit bis 1931 Omnibus: VI. GL. n.
	IV. Gn					4750	1000×170	detto	Pritsche 4'5	Fahrg. 3800		
	V. G Motor- Type C 3					5200	1000×170	detto	Pritsche 5'5	Fahrg. 4250		
VI. GL Motor- type C 4		80	9350	6D	5600	40×10"	Kardan 4 G/R+ 1 : 1'4	Überld. Pritsche 6'5	Fahrg. 5200			
Büssing-NAG. (Vereinigte Nutzkraft- wagen A.-G. Braunschweig)	15/5	1931/34	48	3160	4	3600	1'00—20	3 G/R normal	Lieferwg. Kasten für 1'75	Chas. 1450	Als Omnibus: Typ 30 Auch Radstand: 4200. Elastik: 185/770. Omni- bus 40 N 3-Achs-Fahrgest. Diesel. Omn. 80 N	
	25/1		80	3990	6	4500	7'00—20	4 G/R normal	Pritsche 2'00	Chas. 2040		
	50		90	9350	6	5200 5300	40×8"	detto	Überld. 6'5	Chas. 4800		
	80		110	11800	6D	5900	12'00—20	detto	Überld. 8'00	Chas. 6000		
	150	1933/36	40	3160	4	3670	7'00—20	3 G/R normal	Pritsche Kasten 1'75	Chas. 1450		
	200					3670	6'00—20 Tr.	detto	Pritsche Kasten 2'00	Chas. 1560		
	250					3800	6'50—20 Tr.	detto	Pritsche Kasten 2'5	Chas. 1800		
	275		70	3990	6	4500	7'00—20 Tr.	4 G/R normal	Pritsche 3'00	Chas. 2200		
	50		90	9350	6	4700 5300	40×8"	detto	Pritsche 4'00 Überld. 5'5	Chas. 4000		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Büssing-NAG.	80 80/DF		110	11780 12500	6 6 D	3700 5900	12'00—20	4 G/R+ Sg 3- Achswgn. normal	Sattel- 10'00 Überld. 8'00	Chas. 5800	Bei Diesel: Rad- stand 4100 mm. Als Omnibus: 801/5600	
GS 8-Rad	G 31 KV K	1933/35	155	7900	8 V	5700	9'75—20	4 G/R normal	Omnbs. 3 t, 30s	Chas. 2350	Motortyp LD-6, alternvt.: (Diesel) 7400, 6, 100 PS	
	KLA	1936/39	60	4942	4 D	5100	7'25—20	4 G/R normal	LKW. 3 t Omnibus 30	Chas. 2600	Ottomot.: alternvt.: 3990 ccm, 70 PS, 6 Zyl.	
			90	7412	6 D	4700 5300	34×7''	detto	LKW. 4 t Omnibus 36	Chas. 3200	L-V8-Ottomot.: alternvt.: 7319, 90 PS, V-8- Zvl.	
			110	12517	6 D	4500 5600	11'25—20	4 G/R +Sg normal	Pritsche 5'5—6'5 t	4850 5150		
		802 N		145	13539	6 D	7450	12'75—20 14'00—20	4 G/R normal	Überland 10 Omnibus 60	" 6600	LKW.-Typ 802 3-Achser
		DZ-1		52	4942	4 D	2040	30×5 v. 38×7 r.	3 G/R normal	Zuglstg. 1600 kg/ 7 km		Mittlere Straßen- zugmaschine
		15 Burglöwe		47	3200	4	3700	7'00—20	4 G/R normal	LKW. 1'75 Omn. 14	Chas. 1630	Stromlinien- formen Benzin
		20 Burglöwe						6'00—20 Tr.	detto	LKW. 2 t Omn. 16	" 1820	
		200		46	3706	3 D	3700	6'00—20 Tr.	detto	detto	2050	Diesel
		260		62	4942	4 D	4250	7'00—20 Tr.	4 G/R normal	LKW. 2'5t Omnibus 22	" 2410	
		285					4500	7'25—20	detto	LKW. 3 t Omn. 26	" 2550	
		H Wa 526 D	1937/41	80	6177	5 D	4700	7'50—20	detto	LKW. 3'5 Omnibus 30	" 3250	Ab 1937 Type 350
		A 5 N					4200	8'25—20	5 GS/R normal	Omnibus 31	" 3630	Stadt-Trambus 375 T
		KD		90	7412	6 D	4700	8'25—20	4 G/R normal	Pritsche 4	" 3550	Als Stadt- omnibus, 35 Sitze, Radstand 4800, Chas. 4000 kg
		654		135	13530	6 D	4700	11'25—20	detto	Pritsche 5—6	" 5900	
		650					5300	11'25—20	detto	Pritsche 6'5	" 5250	
		900					6550	12'75-20 v. 13'50-20 r.	4 G/R normal	Überland 9—10	" 7200	3-Achs-Wagen, Typ 900 N, für 52 Pers. (1937)
		3 GL 6		85	9026	4 D	3000	8'25—20	detto	Tragr. 4 t Zuglstg. 20 t	" 4100	Schwere Straßen- zugmaschine und Sattelschlepper
		25 Burglöwe	1938/45	55	3324	4	4350	6'50—20	detto	LKW. 2'5 Omnibus 24	Chas. 1850	
		G-31		70	3990	6	4200	7'25—20	detto	LKW. 3 t Omnibus 28	" 2200	
	300		62	4939	4 D	4500	7'50—20	detto	detto	" 2500		
	900-TU		150	13734	6 D	6250	12'00—20	detto	Reisebus 61	" 7300		
Cyklon (Gothaer Wagenfabrik- A.-G./Werk Mylau im Vogtland)	9/40	1920/28	40	2350	6	2950	775×115	3 G/R normal	Inlkr. 5	1250	Vormals Cyklon- Werke-A.-G. in Mylau	
	D	1929/30	7/40	1825	6	2875	13×45''	detto	Inlkr. 5	1050	Fertigung 1931 eingestellt	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{m}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Daimler (-Motoren- Gesellschaft/ Marienfelde b. Berlin)	DM-III	1920/24 (bis 1926)	45	4255	4	3800	920×120 Elastic	4 G/R Ritzel	Pritsche 3'5	3120	Ohne Gewähr
	DM-O		60	6280	4	4800	920×120	detto	Bus 36	4780	
	DM-IV					4500	1040×120	detto	Pritsche 4'5	4550	
	DM-O 2 DM-V		80	7793	4	5200	1050×140	detto	Bus 45 Pritsche 5'5	6770 5275	
Daimler-Benz A.-G./Stutt- gart-Unter- türkheim)	PKW. 200	1927/30	8/38	1990	6	2810	30×5'25	3 G/R normal KPZ.-Rad	Phaet. 4 Inlkr. 5 Cabrio 4	1950	Motor-Getriebe- block, Kugel- kopfschaltung, Ballonreifen detto Auch Cabrio, fünfsitzig
	320		12 55	3131	6	3430	32×6'00	4 G/R normal	offen 4-6 Pullm.- Lim. 6	1980	
	400	1929/30	15 70	3920	6	3630	33×6'75	detto	offen 7 Pullm.- Lim. 7	2400	Mit Kompressor u. a. Wsch. Seitenschalthebel detto
	630		100 24	6240	6	3750	33×6'75	detto			
	K		100 140	6240	6	3400	33×5'00	detto	offen 7 Cabrio 5	2500	
			100 140	6800	6	3400	30×5'00	Drahtsp. detto	Sport- wagen 4	2000	
	S	1931/35	120 180	6800	6	3400	30×5'00	Drahtsp. detto	detto 4	1680	detto mit Hochdruck- reifen
	460		80	4592	8	3670	6'50-20	4 G/R normal	Inlkr. 6	2000	Nürburg mit 4-Rad-Bremse
	Stuttgart 200		8/38	1990	6	2810	5'25-20	3 G/R normal	Inlkr. 4	1180	detto
	Stuttgart 260		50	2560	6	2810	5'25-20	3 G/R normal	Inlkr. offen 5	1250	detto
	Mannheim 350		70	3444	6	3200	6'00-20	3 G/R normal			detto
	Nürburg 460		80	4592	8	3670	6'50-20	4 G/R normal	offen 7	1750	detto
	630 m. K.- SSK		160	6240	6	3750	7'00-21	4 G/R normal	Pullm.- Lim. 7	2300	Kompressor- wagen detto
	Großer Mercedes		26 120 215	7020	6	3400	6'50-20	detto	Sport- wagen 4 Pullm.-	1680	
			150	7655	8	3750	7'00-20	4 G/R + Sg normal	Lim. 7	2800	Ohne Kompress.
	170		1932/35	32	1692	6	2600	5'25-17	3+Sg/R normal	Inlkr. 4	1000
	Mannheim 370 K	75		3663	6	3025	5'50-20	detto	Cabrio 4	1575	Sport: 78 PS, 2850 mm
	Nürburg 500	100	4884	8	3670	6'50-20	4+Sg/R normal	Pullm.- Lim. 7	2350	Mit Kompressor	
	D. Große Merc.	150 200	7655	8	3750	7'00-20	3+Sg/R normal	detto 7	2800		
	200	1933/38	40	1949	6	2700	5'50-17	3 G/R + Sg normal	Inlkr. 4	1130	Halbstromlinien- formen
290	60		2847	6	2880	6'50-17	detto	Inlkr. 5	1550	Schwingachser vorne	
380	90 120		3796	8	3140	6'50-17	detto	Sport- Cabrio 4	1800		
710 SS	170 225		7020	6	3400	6'50-20	4 G/R normal	offen Cabrio 4	2100	Mit Kompressor	
770 Gr.- Merc.	1935/39	150 200	7655	8	3750	7'00-20	3+Sg R normal	Pullm.- Lim. 7	2800	detto	
130		26	1308	4	2500	5'00-17	4 G/R Heck- antrieb	offen Inlkr. 4 Cabrio	980	Heckmotor Unabhängige Vorderräder	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Mercedes-Benz	150	1936 bis 1940/45	55	1498	4	2600	5'00—17	4 G/R normal	Sport- Roadst. 2	980	Vollstromlinig	
	500 K		100 160	5019	8	3290	6'50—17	detto	Sport- Typen 2/4	2350	Mit Kompressor	
	170 V		38	1697	4	2845	5'25—16	detto	Inlkr. Cabrio 4	1150	Gleicher Motor	
	170 H		38	1697	4	2600	5'00—17	4 G/R Heck- antrieb	Inlkr. 4	1100	Aerodynamische Form	
	500		1937 bis 1940/45	100	4918	8	3670	7'00—20	4+Sg/R normal	Pullm.- Lim. 6/7	2500	Erster Diesel- PKW.
	230			55	2229	6	2700	5'50—17	4 G/R	4	1320	
	260 D			45	2545	4 D	3050	5'50—17	normal	Inlkr. 6	1450	
	320			78	3208	6	2880	6'50—17	detto	4/6	1600	
	540 K			115 180	5401	8	3290	7'00—17	detto	Inlkr. 7	1725	
	500			Ab 1938	110					Sport- Cabrio 2/5	1850	
								2600	Sonst wie vor			
Daimler-Benz/ Stuttgart	LKW. L-3/4	1927/28	38	1990	6	3250	32×6'20	3 G/R normal	Kasten- liefer- wagen 0'75	1430	Pneu-Niederdruck	
	L-1	bis 1931	55	3920	6	3500	33×5	detto	Pritsche 1'5	2250	Pneu-Hochdruck	
	L-2		70	7070	6	4200	38×7	4 G/R normal	Pritsche 4'00	3800	Elastikbereifung	
	L-5		75	8143	4	4500	985×150 1000×170	detto	Pritsche 6'00	4700		
	N-1					4000	30×5	3 G/R normal	Omnibus 16	2800	Motor wie L-1	
	N-2					5000 5750	38×7	detto	Omnibus 26 36	5130	Motor wie L-2	
	N-5/6		100	7793	6	5650 1350	42×9	4 G/R 2-Achs- antrieb	Omnibus 44	6800	Erster Dreiachser	
Mercedes-Benz Werk Gaggenau	L-45	1929/31				4000	32×6	4 G/R normal	Pritsche 2'5	2400	Motor wie L-1	
	N-46								Omnibus 20	2870	Fahrgestell von L-45	
	N-5					6000	40×8	detto	Omnibus 51	6900	Motor wie N 5/6	
	N-56										Wie Typ N-5/6 Daimler-Benz/1928	
	L-1000 Expresß	1931 bis	50	2560	6	3250	6'50—20	3 G/R normal	Kasten 1'00	1600	Moderne Luft- bereifte Schnell- Lastwagen mit Bosch-Magnet- Zündg., Licht- u. Anlasseranlage	
	L-2000	1933/35	55	3920	6	3500	6'50—20	4 G/R normal	Pritsche 2'00	2220		
	L-2500		60	3920	6	3750	7'00—20	detto	Pritsche 2'5	2500		
	L-3000		70	4170	6	4000	7'50—20	detto	Pritsche 3'00	3200		
	L-4000		100	7800	6	4500	38×7''	detto	Pritsche 4'5	4500		
	L-5000		110	7800	6	4500	40×8''	detto	Pritsche 5'5	5900		
	O-2500					4000		detto	Omnibus 21	3200		Motoren und Reifen, Getriebe von korrespond. LKW.-Typen
	O-3000					4500		detto	Omnibus 24	6400		
	O-4000		110			5750		detto	Omnibus 42	6900		
	O-8500		110			7000	10'50—20	2-Achs- antrieb	Omnibus 62	8000		
Spezial- fahrzeuge	OS-4000	bis 1938							Chass. n. T.—L-400		Fr.-Spritze	
	LD-4000										Drehleiter	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Daimler-Benz A.-G.	OE	1932 bis 1939/40	26	4240	1 D	1700	740×110 1065×150	3 G/R Stirnrd.	Zuglstg. 1'5	3200	Elastikreifen Diesel-Straßen- schlepper Auch Omnibus, 16 Sitze	
Omnibus- type	LO-2000		55	3760	4 D	3800	6'00—20 Tr.	4 G/R normal	Pritsche 2'00	2750		
O-2500 O-3000 O-4000	LO-2500 LO-3000 L-5000		60 110	3920 7800	6 6 D	4000 4500 5100	6'50—20 40×8½	detto 4 G/R normal	detto Pritsche 5'5		Sonst wie Typen L vom Baujahr 1931	
O-8500	L-8500		110	7800	6 D	7000	40×10''	4 G/R 2-Achser	Überland 8'5	7500	Stirnradnaben- antrieb, 3-Achser	
Mercedes-Benz-LKW. und Omnibusse aus den Gaggenauer Werken	L-300	1933/36	32	1680	6		5'25—17	3 G/R normal	Kasten- liefer- wagen 0'5	980	PKW.-Fahrge- stell Typ 170 V	
	LO-2750		70	4950	4 D	4250	7'00—20 Tr.	4 G/R normal	Pritsche 2'75	3100	Auch Omnibustype 25 Sitze 26 Sitze ab 1935 Sonst wie vorher	
	LO-3000 LO-3500		70 95	4950 7440	4 D 6 D	4600	7'50—20	4+Sg/R normal	Pritsche 3'5	4180	36 Sitze 70 Sitze 3-Achser Sonst wie vorher	
	LO-8500 LZ-4000		120 55	10300 3760	6 D 4 D	3150	6'50—20 Tr.	4 G/R normal	Sattel- Anhäng. 4 t	3750	Sattelschlepper- züge	
	LZ-8000		95	7440	6 D	3650	34×7½	detto	Sattel- Anhäng. 8 t	5900		
	LZ-6000	1935 bis 1939/40	65	4942	4 D	3450	32×6''	4 G/R normal	Sattel- Anhäng. 6 t	5200	detto	
	LO-8500		150	12517	6 D	5750	10'50—20	detto	Überland 10 t	8500	3-Achser	
	L-6500		150	12517	6 D	5100	11'25—20	detto	Überland 6'5 t	6500	Ab 1933 alle Typen v. 2—4'5 t wohlweise mit Ottomotor Dieselmotor	
	L-5000		120	10283	6 D	5100	10'50—20	detto	Überland 6 t	5750		
	LO-3100		75	5529	6 D	5100	8'00—20	detto	Geschl. Bus 30	4300		
	LG-4000	1936 bis 1940/45	95	7413	6 D	5000	9'75-20E	4 G/Rx2 6-Rad	Pritsche 4	6100	Gelände-3-Achs- wagen m. Motor- seilwinde ab 1938	
	LG-3000		95	7413	6 D	4950	7'25-20E	5 G/Rx2 4-Rad	Pritsche 3	4800		
	L-10.000		150	12517	6 D	7100	12'75—20	4 G/R normal	Pritsche 10	8700	3-Achser	
	LO-10.000						6850	12'00—20	detto	Tram- bus 50	10650	
	L-3750		100	7413	6 D	4600	8'25-20E	4 G+S/R normal	Pritsche 4'5	3995		
	LO 3750						5500	9'00-20E	detto	Überld- bus 37	4325	
	LO-3200		80	7274	6 D	5100	8'25-20E	5 G/R normal	Geschl. Bus 30	5000	Reisecar	
	O-10.000	1937/40	150	12517	6 D	6850	12'00-20E	4 G/R 4-Rad	Tram- bus 50	10900	3-Achser	
	OP-3750		100	7270	6 D	5000	9'75-20E	4+Sg/R normal	Tram- bus 44	6380	Motor innen	
	O-2600 L-2000/I		70 65	4840 3207	4 D 6	4500 3450	7'50—20 6'00—20	4 G/R normal	Bus 30 Pritsche 2 t	4125 2250		
L-1500		45	2545	6 4 D	3200	5'50—18	detto	Pritsche 1'5	1620			
Daag, Deutsche Last- automobil- fabrik A.-G./ Düsseldorf- Reutlgn. (1914)	C-3	1927/31	50	6080	4	4250	Zwilling 36×6	4 G/R normal	Pritsche 2'5	3750	Getriebe von Motor getrennt	
	C-4		60	7230	4	4500	38×7	4 G/R normal	Pritsche 3'00	4100		
	C-5		60	7230	4	4500	885×150 1000×175	4 G/R normal	Pritsche 4'00	5150	Elastikreifen	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Daag	CO		60	7230	4	4910	38×7"	4 G/Rn.	Bus 35	5150	Riesenluftreifen	
	L-6	1929/31	92	7300	6	4800	36×8"	4 G/R normal	Pritsche 6·00	4900	detto	
	O-6					5600	36×8"	3 G/R normal	Bus 40	6200	1932 eingestellt	
Deutz (-Klößner- Humboldt- werke/Köln a. Rhein)	F 2-M 315	1935/45	25	3393	2 D	1920	6·50—20 350—30	5 G/R normal	Zuglstg. 2·00	2500	Straßenzug- maschinen	
	MTZ-320		40	5726	2 D	1780	6·50—20 350—20	3 G/R normal	Zuglstg. 3·00	3850		
	F 2-M 317	1937/45	33	3840	2 D	1920	6·50—20 350—20	5 G/R normal	Zuglstg. 1·5	3800		
	F 3-M 317		45	5760	3 D	2200	6·50—20 350—20	detto	Zuglstg. 3·00	4150		
Dixi-Werke, Fahrzeug- fabrik Eisen- ach (1910), später BMW.	3/15	1920/30	15	0748	4	1905	20×3·50	3 G/R normal	Klein- wagen 2/4	420	Drahtspeichen detto Pulsgetriebe	
	6/24 2·5 t		24 35	1570 6272	4 4	2840 3800	30×5·25 975×175	detto 4 G/R	Phaet. 4 Pritsche	1150		
	3·5 t					4000	1050×150	normal	2 3	3100 3900		Pneu Elastikreifen Ab 1931 Werk des BMW-Konzerns
DKW. (Zschopauer Motorenwerke I. S. Rasmus- sen A.-G./ Berlin (1920), ab 1933 Auto- Union/Werk DKW. in Zschopau bei Zwickau in Sa.	P-15 PS L-15 PS	1920/28 bis 1930	16·5	600	2/2- Tkt.	2590	26×3·50	3 G/R normal	Roadst. 2 Kasten 0·25	500 560	DKW.-Sport, Torpedo, 2sitzig 1932 Motoren verstärkt, Auf- bauten besser, auch Typ 432. Coupées	
	P-25 PS	1929/30	26	980	4 2- Tkt.	2800	26×4·40	3 G/R normal	Kasten 0·25	750		
	DKW.-Front	1931/32	16	490	2/2- Tkt.	2400	3·50—19	3 G/R Fronttr.	Inlkr. 4 Roadst. 2	505 750		
	V-1000		28	992	4/2- Tkt.	2700	4·50—18	3 G/R normal	Inlkr. 4			
	Meister- klasse 601 Sonder- klasse 1001	1933/34	15 26	584 988	2/2- Tkt. 4 2- Tkt.	2600 2850	4·00—19 4·00—19	3 G/R normal 4 G/R normal	Cabrio 4 Cabrio 4	660 950		Stromlinig 1937: 1054 ccm, 32 PS, Rst. 2600 Statt Schweb- klasse Inlkr., Cab.-Lim. 4
	Reichsklasse	1935/40 (1945)	18	585	2/2- Tkt.	2610	4·00—19	3 G/R Front	Inlkr. Cabrio- Lim. 4	680		
	Meister- klasse Schweb- klasse		20 30	690 995	2/2- Tkt. 4 V 2 T	2610 2850	4·50—17 5·00—17	detto 4 G/R normal	Cabrio- Lim. 4 Cabrio 5	775 1000		1936: 32 PS, 1054 ccm, Cab.-Lim. 4
Dürkopp- werke A.-G./Bielefeld	L-2·5 L-3 L L-5 (L)	1928/31	50	5702	4	3950	34×7"	4 G/R normal	Pritsche 2·5 t	3700	Produktion 1932 eingestellt	
	O-3		90	7982	6	4500	40×8"	detto	Pritsche 3 t	3900		
	O-5	1929/31	60	6882	4	4350	38×8	detto	Pritsche 5·5 t	4820		
			90	7982	6	4870	40×8	detto	Bus 30 Bus 40	4200 5400		
Elite-Diamant- werke A.-G./ Brand-Erbis- dorf. Als LKW, Richard u. Co./Ronne- burg	S-12/50	1920/28	55	3128	6	3495	32×6·00	4 G/R Starrbr.	Pullm- Lim. 6	1900	Auch als Phaeton 1930 Fertigung eingestellt	
	CA-2	1920/28	43	5024	4	3575	32×6·00	detto	Pritsche 3·00	3110		
	BL-4 E	1930	48	6082	4	4020	32×6·00	detto	Pritsche 4·00	3230		
Erhardt/ Zella, Melis	12/50	1920/24	50	2500	6	3150	895×135	4 G/R	Inlkr. 4	820	Letzte Typel	
	Pluto	1925/26	24	0840	4	2200	760×90	3 G/R normal	Roadst. 2 Roadst. 2	1450	Fremdfertigung	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Faun (Fahrzeugfabrik/Ansbach A.-G. und Faunwerke/Nürnberg, G. m. b. H.)	K-3	1927/32	30	1550	4	2850	730×130 Wulst	3 G/R normal	Inlkr. 4	1150	Mit Maybachmotoren OS-5 Generator, 220 V, 270 A Mit Maybachmotor OS-6 Mit Humboldt-Deutz-D-Motoren: F 6 M 313 detto F 6 M 317 detto Mit Humboldt-Deutz-Diesel-Motoren detto 3-Achser mit 4-Radantrieb 4-Achser mit 2 Drehschemeln Maschinengewichte ohne Ballast Straßen-Zugmasch.
	KT		15	596	2	2250	27×3·85	detto	Kasten 0·5	472	
	NO-25	1933/34	100	6995	6	3150	38×7	detto	Bus 30	4900	
	O-25		100	6995	6	5145	34×7	detto	Bus 35	4800	
	E-25	1935	100	6995	6	5990	40×8	Mixwgn. 2 Naben mtrn.	Bus 35	5230	
	5 L		100	6995	6	5650	38×9"	4+Sg/R normal	Pritsche 6·00 t	4650	
	L-325 D	1936/38	75	6126	6 D	4250	7·50—20	4 G/R normal	Pritsche 3·5	3730	
	L-354 D		75	6126	6 D	4250	8·00—20	detto	Pritsche 4·5	4350	
	L-450 D	1938/40				4600	9·75—20	detto	Überland 5·00	5650	
	L-560 D		110	11533	6 D	5000	10·50—20	detto	Überland 6·5	5880	
	L-335 D-63	1945	75	6126	6 D	4250	7·50—20	detto	Pritsche 3·5	4020	
	L-450 D-66		90	7540	6 D	4750	9·00—20	detto	Pritsche 4·5/5	5500	
	L-560 D-67	1938/40	112	11536	6 D	5000	10·50—20	detto	Überland 6·00	6025	
	L-600 D-87		150	15380	8 D	5500	12·00—20	detto	Überland 7—8	7150	
	L-400 D-563	1945	100	7412	6 D	4600	7''—20	4+Sg/R normal	Pritsche 4 t	3900	
	L-500 D-566		125	9122	6 D	4800	8''—20	detto	Pritsche 5 t	5400	
	L-600 D-567	1938/40 bis 1945	150	13538	6-8 D	5000	9 (10)" —20	detto	Überland 6·5	6600	
	L-900 D-87		170	15380	8 D	6225	11''—20	4 G/R normal	Überland 9·5	8900	
	L-1500 D-587	1938/40 bis 1945	200	18048	8 D	8425	13·00—20	2×4 G/R normal	Überland 15·00	10200	
	Z-87		170	15380	8 D	5250	12·00—20	5 G/R	Zug- 35	7900	
Z-567	1938/40 bis 1945	150	13536	6 D	3000	9·00—20	3-Achser 5 G/R	Zug- 25	5000		
Z-566		125	9120	6 D	3300	8·25—20	Starrbr. 5 G/R	Zugl. 20	4000		
Framo-Werke G. m. b. H./Hainichen in Sachsen (1934)	LTP	1934/37	5·5	192	1/2-Tkt.	2400	4·00—19	3 G/R 3-Rad-Front	Kasten 0·6	395	Mit DKW-Motoren
	HT-600	1937/45	15·5	585	2/2-Tkt.	2750	4·50—18	3 G/R normal	Pritsche 1·00	820	detto
	Hamburg 500		15	490	2 2-Tkt.	2545	5·25—16	4 G/R 3-Rad-Front	Pritsche 0·75	380	
	München	1938/45	34	1165	4	2900	6·00—16	4 G/R normal	Pritsche 1·00	1055	Ford-Motor DKW-Motor Wie Typ „Hamburg“, aber auf 4-Rad-Fahrgest.
Berlin											
Grade (Flugzeugwerke A.-G./Hamburg)	G-1	1920/24	4/12	0720	1	2000	810×100	2/R Kette a. Diffzl.	offen 2	550	Luftkühlung, Rohrrahmen Furnieraufbau Aerodynamische Form
	G-2		8/24	1440	2 V	2000	810×100	3 G/R normal	offen 4	750	
Hanomag, Hannoversche Maschinenbau A.-G./Hannover-Linden (1920)	4 Zylinder	1921/27	12	0520	1	1800	760×90	3 G/R Kardan	Inlkr. 2	480	Radschlepper
	3/4 Liter	1928/31	15	750	4	2300	27×4·00	3 G/R n	Cabrio 3	620	
	R-28		30	4250	4	1692	700×120	3 G/R Achstr.	offen 1	3500	
	1·1 Liter	1931/33	24	1100	4	2450	4·00—18	3 G/R normal	Inlkr. 4	740	
30 PS			36	5200	4 D	1990	700×120 1065×155	3 G/R Achstr.	offen 1 3 t	3700	Diesel-Straßenzugmaschine

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand mm	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Hanomag	0.9 Liter	1933/34	21	0892	4	2450	4.50X17	3 G/R normal	Inlkr. 4	780	Vollstromlinie angenähert
	1.1 Lit. Garant	1935/40	26	1089	4	2450	4.50—17	detto	Inlkr. 4	850	
			23	1097	4	2450	4.50—17	4 G/R normal	Inlkr. 4	870	
	1.5 Lit. Kurier Rekord		23	1097	4	2725	4.50—17	detto	Inlkr. 4	990	
			33	1504	4	2825	4.75—17	detto	Inlkr. 4	1080	
	Wehrm.: 2 Lit. Sturm		50	2257	6	3050	5.00—17	4 G/R normal	Cabrio 4 Inlkr. 4	1300	
			23	1097	4	2450	4.50—17	4 G/R normal	Cabrio 4 Kasten	1250	
	0.5-t-Liefer- wagen SSA-55		55	5195	4D	3300	36X6"	4 G/R normal	0.5 Führer- haus 3	890	
									Zug- lstg. 15	3900	
	HDS-3	1936/40	65	5200	4D	4000	36X6½"	detto	Pritsche 3.5	4700	
	SSA-55		60	5195	4D	3300	36X6	detto	Führer- haus 3		
	SSA-100		100	8500	6D	3400	9.00—20	detto	Zug- lstg. 15 Führer- haus 4	3735	
	SR-45	1937/45	45	5193	4D	1990	28X5 40X8	3 G/R normal	Zug- lstg. 20 offen 1	5000	
K-50		50	5200	4D	1855	Raupe	3 G/R Diffzl.	Zug- lstg. 3.00 offen 1	3500		
SS-55		60	5195	4D	2680	36X6	4 G/R normal	Führer- haus 4	4100		
SS-100		100	8549	6D	2750	36X8	detto	Zug- lstg. 15 Führer- haus 4	3750		
Rekord- Diesel SS-20		35	1910	4D	2825	5.50—16	4 G/R normal	Zug- lstg. 20 Inlkr. 4	5750		
		20	1910	4D	1935	6.50—16	detto	Geschl. 2 Zug- lstg. 2	1250		
									2950	Hilfsschlepper	
Hansa- Automobil- werke A.-G./ Varel i. Obg. Hansa-Lloyd- werke A.-G./ Bremen, ab 1934 Hansa- Lloyd und Goliathwerke/ Bremen, ab 1938 Hansa- Lloyd-GW. Borgward/ Bremen	A-6	1929/33	60	3489	6	3340	32X6.20	4 G/R normal	Phaet. 7 Pullm.- Lim. 7	1650	Mit Continental- Motor
	A-8		80	4324	8	3450	32X6.20	detto		1850	Ab 1934 Hansa-Lloyd aufgegangen
	PKW. Trumpf ASS	1928/32	100	5220	8	3640	33X6.75	3 G/R normal	Pullm.- Lim. 7	1920	Motor-Getriebe- block, Kugel- schaltung, 4-Rad- bremse
	Hansa 1100	1935/37	28	1088	4	2700	4.50—17	4 G/R normal	Inlkr. Cabrio 4	950	Werk Bremen, schon stromlinig
	Hansa 1700		40	1634	6	2870	4.75—17	detto	Inlkr. Cabrio 4	1025	
	H-3.5	1936/37	90	3485	6	3050	5.50—17	4 G/R normal	Inlkr. 4	1400	
	Hansa 1100	1937 bis	28	1088	4	2700	5.00—16	4 G/R normal	Inlkr. Cabrio 4	1000	Mit aero- dynamisch. Auf- bauform. Ab Bau- jahr 1938 als Marke Borgward
	Hansa 2000	1938/45	50	1962	6	2870	5.50—16	detto	Inlkr. 4	1200	
	Hansa 3500		90	3485	6	3100	6.00—16	detto	Inlkr. 5	1500	
	LKW. L	1927/28	45	3970	4	4200	32X6"	4 G/R normal	Omnibus 20 Pritsche 2.5	2680	Getriebe noch getrennt, Kugel- schaltung
L III	1929/34	55	4500	4	4400	34X7"	4 G/R normal	Pritsche 3.00	2680	detto	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Hansa-Lloyd	LO-6 B		70	5890	6	4900	34×7"	detto	Omnibus 28	4200	Niederrahmen	
	Goliath F-200	1935/36	5·5	0199	1 2- Tkt.	2300	4·00—19	3 G/R normal	Pritsche 0·3	350	3-Rad-Fahrzeuge mit geschl. Führersitz	
	Goliath F-400		11	0398	2 2- Tkt.	2500	4·50—18	detto	Pritsche 0·6	400		
	Goliath L-600		18	0600	2 2- Tkt.	2600	4·50—17	detto	Pritsche 1·00	930		
	Hansa-L. Columbus	1935/36	36	1632	6	3200	5·25—17	4 G/R normal	Pritsche 1·5	1420	Auch mit Radstand 3700 mm	
	H-L		45	3275	4	4500	6·00-20 Tr.	detto	Pritsche 2	2150		
	Bremen III H-L		45	2996	4 D	4500	6·00-20 Tr.	detto	Pritsche 2	2490		
	Bremen III D H-L		63	4913	6	4100 4500	7·00-20 Tr.	detto	Pritsche 3	2660		
	Europa III H-L		70	4494	6 D	4100 4500	7·00-20 Tr.	detto	Pritsche 3	2860		
	Europa III D H-L		75	6126	6	4400 4900	8·25—20	detto	Überland 4	3850		
	Merkur III H-L		75	6126	6 D	5200	8·25—20	detto	Überland 4	4250	Mit Humboldt- Deutz-Motoren	
	Merkur III N											
	H-L Expresß	1936	28	1088	4	2800	6·00—18	4 G/R normal	Pritsche 1·00	1020	Columbus II, Europa IV und Merkur, analog Baujahr 1935, inkl. Kasten	
	H-L Bremen IV		90	3485	6	3800 4600	6·50—20	detto	Pritsche 2·5	2270		
	H-L Bremen IV D		60	3584	6 D	3800 4600	6·50—20	detto	Pritsche 2·5	2440		
	H-L Europa IV N		90	7540	6 D	5700	9·00—20	4+Sg/R normal	Überland 4·00	5300	Mit Schwing- achsen vorne	
	1 t	1937	28	1088	4	2800	6·50—17	4 G/R normal	Pritsche 1·00	1020		
	2 t/Benz		70	3485	6	3800	6·00—20 Tr.	4+Sg/R normal	Pritsche 2·00	2220 2370		
	2 t/Diesel		55	3584	6 D	3800	6·00—20 Tr.	4 G/R normal	Pritsche 2·5	2370		
	2·5 t/Benz		70	3485	6	4200 4600	6·50—20 Tr.	4 G/R normal	Kasten	2420		
	2·5 t/Diesel		55	3584	6 D	4200 4600	6·50—20 Tr.	4+Sg/R normal				
	3·5—4 t		85	6234	6 D	4600 5000	8·25—20	4+Sg/R normal	Nach Wahl 4	4600	Mit Deutz-D-Motor	
	4—5 t		100	7540	6 D	4900	9·00—20	detto	Pritsche 5·00	5200		
	Goliath F-200	1938/45	5·5	0199	1/2- Tkt.	2500	4·50—16	4 G/R normal	Pritsche 0·5	470	3-Rad-Wagen mit Ilo-Motoren	
	Goliath F-400		12	0398	2 2- Tkt.	2600	5·00—16	detto	Kasten 0·75	550		
	H-L Expresß	1938/40	28	1088	4	2800	5·50—16	detto	Pritsche 1·00	1020	Starrachser	
	1·5 t		40	1962	6	3500	5·50—18	detto	Pritsche 1·5	1550		
	2·5 t		55	3584	6 D	3650 4600	6·50—20	detto	Pritsche 2·5	2680		
3 t/Benz		73	3485	6	3650 4600	7·00—20	4+Sg/R normal	Pritsche 3·00	2500			
3·5—4 t		82	6235	6 D	4600 5000	7·00—20	detto	Pritsche 4·00	3950			
4·5—5 t		100	7540	6 D	4900	9·00—20	detto	Überland 5·00	5200			
Henschel (u. Sohn G.m.b.H. Kassel) (1920)	3 B 1-2	1920/30	62	7240	4	4300 5000	970×130 985×150	4 G/R normal	Pritsche 3·5 geschl. Fhrhs.	4150 4450 4950	Bis 1927 mit Massivreifen, ab 1928 mit Riesen- luftreifen	
	5 C		85	9970	6	5290 6000	985×150 1000×170	detto	dto. 5·00	5290	Bosch-Devendre- Bremse	
	6 C		85	9970	6	5300 5900	1000×200	detto	dto. 6·00	5150 5400	4 C 3 als LKW. 4 t 4 B als kleiner Omnibus 20	
	4 D		100	10860	6	1750	36×8" Luft	detto	Omnibus gschl. 30	5000		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Henschel	3 E	1931/34	70	7637	4	4350	34×7''	4 G/R normal	Pritsche 4'00	3750	Geländewagen Bis 50 Sitze Mit Stockwerks- aufbau Zugslänge 9250, Vakuumbremse Dieselreihe mit Knorr-Preßluft- bremsen * Radstand 5950, Gewicht 6150 ** Gewicht 6450 Zugslänge 10.100 Maskenkühler detto Stromlinig mit Maskenkühler Als 3 t * LKW. Reichspost- I-Typen Frontkühler detto Zugslänge 20.000 Geländewagen	
	4 E					4500	38×7''	detto	Pritsche 5'00	4250		
	5 C		85	9902	6	4530	40×8''	detto	Pritsche 6'5/7	4750		
	33 D 1		100	10782	6	4850	8'25—20	5 G/R 3-Achser	Pritsche 3'5	4450		
	4 D 5		100	10782	6	5935	36×8''	5 G/R normal	Omnibus gschl. 35	6000		
	35 F 3		120	11700	6	6520	12'00—20	5 GR 3-Achser	Tram- bus 70	7500		
	36 F 3		1932/34	120	11700	6	7420	40×10''	detto	Überland 8'5		7500
	3 E O	1933/34	70	7637	4	3645	34×7½	4-5 G/R m. Sattel	Sattel- zugwag. 10 t	3500		
	1936: 25 T 1	25 O 1	1935/37	60	4398	4 D	4000	6'50—20 Tr.	4 G/R normal	Pritsche 2'5		2700
	28 T 1-2	28 O 1		65	4398	4 D	4000	7'00—20	detto	Pritsche 3'00		2830
		38 S 2		95	7274	6 D	5000	8'00—20	detto	Pritsche 4'5		3500
	* 5 G 1-3	45 G 2		100	9123	6 D	5200	36×8½	detto	Pritsche 5'00		4950
		4 I 5		125	11781	6 D	5985	9'75—20	5 G/R normal	Bus 50		6000
	** 6 I 2-3	6 I 1-3		125	11781	6 D	4300 5600	38×9½	detto	Überland 6'5		5800 6100
		35 W 3		175	15708	8 D	7140	13'50—20	5 G/R 3-Achser	Überland 10		7600
		36 W 3							11'5	8000		
		5 I O		125	11781	6 D	3945	38×9''	5 G/R m. Sattel	Überland 16/18		5100
		28 T 2 N	1936	70	4846	4 D	4650	7'00—20 Tr.	4 G/R normal	Bus 30		3500
		38 S 2-3 N		95	7274	6 D	3000 3650	8'25—20	detto	Bus 40		4250 4800
	Ab 1938—1945	25 T 1	1937/38 bis 1945	65	4846	4 D	4000	7'00—20 Tr.	4 G/R normal	Pritsche 2'5		3150
		28 T 1-2		70	4846	4 D	4000 4650	7'50—20	5 G/R normal	Pritsche 3'00		3400
	* 30 T 1-2	30 T 2 N					4650	7'50—20	detto	Bus 30		3800
		40 S 1-2		95	7274	6 D	4600 5000	8'25—20	5 G/R normal	Pritsche 4'00		4500 4720
40 S 3 N	40 S 2-3 N					5000 5650	8'25—20	detto	Bus 40	4950 5200		
	4 I 5		125	11781	6 D	5985	10'50—20	detto	Bus 50	7900		
	5 G 1-3		100	9123	6 D	5450 5950	38×9''	detto	Pritsche 5'00	6000 6150		
	6 I 1-3		125	11781	6 D	5000 5600	38×9½	detto	Überland 6'5	6000 6450		
	36 W 3		170	15708	8 D	7040	12'75—20	7 G/R 3-Achser	Überland 9'5	8550		
	5 I O	1938/45	125	11790	6 D	3945	12'00—22	5 G/R normal	Sattel- schlepper	18'00		
	33 D/G 1		100	10860	6 D	4850	7'25-20F	5 G/R×2 3-Achser	Mannsch. Pritsche 3'5	5325 5690		
Horch (Horch- werke A.G., Zwickau i. Sa.)	18/35	1920/27	35	2570	4	3000	820×120	4 G/R normal	Phaet. 4	1270	Ohne Gewähr	
	27/70		70	5120	6	3200	880×120	detto	Phaet. 6 Pullm.- Lim. 6	1850		
	35/80		80	6144	8	2350	935×135	detto	detto 7	2200		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Horch	H 35-I		35	2570	4	3000	935×135	detto	Pritsche Kast. 1	1600		
	H 45-II		45	5120	4	3250	910×100	detto	Pritsche Kast. 2	1800		
	H 55-III		55	6520	4	3870	920×120 Elastic	detto	Pritsche 3	2875		
	305	1928/30	65	3378	8	3450	32×6'00	4 G/R normal	Phaeton Pullm.- Lim. 6/7	1800 1950	Mehrscheiben- kupplung Niederdruck- reifen 1-Scheiben- Trockenkupplung, Ballonreifen, Kardanrohr, Drahtspeichen- u. Scheibenräder, volle Laufbretter	
	306					3160	detto	Roadster- Cabrio 4	1800			
	400	1931	80	3924	8	3160	6'00—19	3 G/R normal	Inlkr. 4/5	1850		
	405					3450	6'50—19	4 G/R normal	Pullm.- Lim. 6/7	2000		
	420		90	4486	8	3160	6'00—19	3 G/R normal	Sport- Cabrio 4/5	1890		
	450					3450	6'50—19	4 G/R normal	Pullm.- Lim. 6/7	2000		
	500		100	4911	8	3450	6'50—20	4 G/R normal	detto	2250		
	410	1932	80	3985					Inlkr. 5	1850		
	420		90	4486	8	3160	6'50—18	4 G/R	Sport- Cabrio 4	1850		
	430		65	2983						1750		
	440		80	3985	8	3450	6'50—19	4 G/R Aphon.	Pullm.- Cabrio 6/7	1950		
	450		90	4986				detto	Pullm.- Lim. 6/7			
	470		90	4486	8	3450	6'50—19	detto	Sport- Cabrio 4/5	dto.		
	480		100	4911								
	500 B		100	4911	8	3750	7'00—17	detto	Pullm.- Lim. 7/8	2300		
	600		125	6000	12	3750	7'00—17	detto	Pullm.- Cabrio 6/7	2500		
	670		125	6000	12	3450	7'00—17	detto	Sport- Cabrio 4	1400		
780		110	4911	8					1300			
(Auto-Union A.-G., Werk Horch): Wehrmacht 108/II	830	1933/34	70	2984	8 V	3200	6'00—18	3 G+S/R normal	Inlkr., Cabrio 4 Pullm.- Lim. 6	1550 1650		Beginn der Stromlinienform. ZF-Getriebe, offene Kardan- welle
108/T 40	710		80	3985	8	3450	6'50—18	4 G/R normal	Sedan- Cabrio 5	2000		
	720		90	4485	8	3450	6'50—18	detto	Sport- Cabrio 4	2000		
	500 B									2450	Sonst wie Baujahr 1932	
	600									1350		
	670										Vollstromlinie 1936:	
	780											
830 R	830 B	1935/36	70	3249	8 V	3200	6'00—18	4 G/R	Cabrio 5	1650	Motor 75 PS	
			75	3517	8 V	3350	6'00—18	normal	Pullm.- Lim. 7	1800		
	850		100	4946	8	3750	7'00-17E	detto	Pullm.- Lim. 7	2300	Motor 105 PS	
Ab 1938 801 82 PS 901	830/Bl.	1937/38 bis 1945	75	3517	8 V	3350 3100	6'50—17	detto	Pullm.- Lim. 7	1950	Als 930 V mit: Sportcabrio, 4 Als 953 mit: Pullm.-Lim. 7	
120 PS	853		100	4944	8	3500 3795	7'50—17	detto	Phaet. 6 Phaet. 4 Cabrio 5	1840 2300 2550		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{mm}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen		
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl								
Komnick (Automobil- fabrik Komnick A.-G./Elbing) (1920)	K-1	1927/30	60	5890	4	4350	32×6"	4 G/R	Pritsche	3400	Pneu, Hochdruck, Hardyscheiben, offene Kardan- welle. Getriebe von Motor getrennt		
	K-2					4400	38×7"	normal	2'5 Pritsche	3480			
	3-W						4220	38×7"	detto	3 Pritsche		4300	
	5-W						4060	40×8"	detto	4 Pritsche		4500	
	PS-2			32	3619	2	1800	700×85 1060×120	3 G/R	5 Zuglstg.		Keine Ang.	Vollgummi- bereifte Schlepper
	Pt	1931 Produktion eingestellt	60	5890	4	2100	860×90 1400×140	normal detto	2'5 Zuglstg. 3'5	dto.			
Kaelble Carl, Backnang bei Stuttgart (1931)	Z-2	1931/35	30	2453	2 D	1800	750×100 1065×150	4 G/R	Zuglstg.	3500	Nur Zugmaschinen m. Dieselmot.		
	Z-3		45	2453	3 D	2000	30×5" 40×8"	Ritzel- antrieb detto	3'5 Zuglstg. 5'00	3800			
	S6 G 110	1936/38 bis 1945	100	9340	6 D	3900	36×8½E	5 G/R	Sattel- wgn. + 2	5200			
	S 6 G 125		130	13162	6 D	3800	38×9"E	Kardan- rohr detto	12 Sattel- wgn. + 2	5500			
	Z-2 S		36	4875	2 D	1950	30×5 40×8	4 G/R	Zug- masch. 10	3850			
	Z-3 S		55	7312	3 D	2160	6'00—20 40×8"	normal detto	Zug- masch. 18	3950			
	Z-4 G		65	6229	4 D	2820	34×7"	5 G/R	Zug- masch. 23	5100			
	ZK-3 u. -4		55 72	7312 9748	3 D 4 D	2060 2265	6'00—20 42×9	normal normal	Zug- masch. 15 masch. 20	4060 4690			
	Z-6 GN 110	1938/45	100	9700	6 D	2970	9'00—20	5 G/R	Zug- masch. 25	5500			
	Z-6 GN 125		135	13260	6 D	2880	270—20	normal detto	Zug- masch. 30	5800			
Krupp (Friedrich A.-G./Essen) (1920)	L-3	1920/30	50 60	4080	4	4200	34×7"	4 G/R	Pritsche	3200	Magnetzündung		
	L-5 N		75	6108	6	5000	39×8	Hinterbr. detto	3'5 Pritsche	4500			
	O-3'5 N	1929/30	90 75	6108	6	5000	1000×170 34×7"	detto	5'5 Bus 30	3200			
	O-4 N 62	1931/34	100 95 110	7488	6	5865	9'00—20	detto	Bus 35	Fahr- gest. 3250		Ab 1931 mit ZF.-Getrieben	
	L 3- H-63 H-163		75 90	6065	6	5300	7'50—20 10fach	8 G/R 3-Achs.	Gelände- LKW. 4	4850			
	L 3 H-63 M 12 a		150 165	12700	6	5700	44×12 40×10	4 G/R normal	Pritsche NL. 8 Bus 45	6100 7900			
	Busse:	O-8 N 63											
	Wehrmacht	O 2-H 42	1932/34	55 60	3050	4	3600	6'00—20	3-Achser 4 G/R normal	Prit. 2 Bus 16		Fahr- gest. 1450	Batteriezündung
		O 2'5-H 42					3600	6'50—20	detto	Kasten 2'5 Bus 20		dto. 1500	Ballonreifen Luftkühlung
		O 3-M 42		65 70 95 100	5540	4	4000	7'50—20	detto	Prit. 3 Bus 25		dto. 2550	Wasserkühlung
		L-5 N 62		7488	6	5000	40×8"	detto	Überland 5/6	5200	Sonst wie Baujahr 1931		
		L-3 H 63				4750			WM- Gelde- LKW.				
L 2- H-43 H-143		L-2 H 43	1933/34	60	3300	4	3230	6'00—20 6fach	8 G/2 R 3-Achser	WM- Gelände- wgn. 1	2100		
O 3'5 M 42	L-3'5 M 42		70 75	5540	4	4300	7'50—20	4 G/R normal	Pritsche 3'5 Bus 30	3400			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/jm	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Krupp Alle Diesel- wagen (D) bis 1938 auch wahlweise mit Otto-Motoren nach Bauweise 1932/34	L-D 2 H 42	1935/39 bis 1945	45	3457	4 D	3600	6'00—20	5 G/R	Prit. 2	2550	Dieselwagen Luftkühlung	
	L-2 H 43		55	3308	4 Box.	4000 3330	7'50-17E	8 G/2 R 3-Achser	detto 1/2	WM.- Otto 2200 2600		
	L-D 2'5 H 42	1935/39	45	3457	4 D	3600	6'50—20	5 G/R	dto. 2'5	2600	Wasser-Pumpen- kühlung	
	O 2'5 N 42		60	3475	4 D Box.	4000 4200	7'00—20	normal 5 G/R normal	Bus 25	Fahr- gest. 1700		
	LD-3 M 22	1935/39	55	2724	2 D	4000	7'25—20	4 G/R	Pritsche 3	3400	Wasser-Pumpen- kühlung	
	LD-3'5 M 32		80	4086	3 D Jks.	4300 4300	7'50—20	normal detto	Pritsche 3'5	4150		
	OD 3'5 M 32	1935/39	125	5448	4 D Jks.	5200	9'75-20E	5 G/R normal	Bus 42	3900	5850	Nur Diesel mit lang-nieder- Chassis
	LD 5 N 142											
	LD 5 N 132	1936 Neuaufl.	125	5448	4 D IKs.	5800	10'50—20	detto	Büss. 50	4800	4900	Geländewagen
	LD 6'5 N 42											
	OD 5'5 N 42	1937 Neuaufl.	90	4086	3 D Jks.	4350	8'25-20E	5 G/R normal	Pritsche 4'5	4700	1700	Luftkühlung Alle anderen Typen vom Bau- jahr 1935 mit Zeiger „Hundert“, Mot.-Lstg. um 5—10 PS höher Sonst wie 1935 Sonst wie 1935 Sonst wie Bau- jahre 1935/36 Alle anderen Ty- pen wie Baujahre 1935/37, mit Zei- ger „Zwei- hundert“
	L 3-H 163											
	L 2-H 43	1938/45 Neuaufl.	90	4086	3 D Jks.	5200	250—20	5 G/R Starrbr.	Bus 42	4250	4770	
	LD 4-M 232											
	TD 4-N 332	1938/45 Neuaufl.	90	4086	3 D Jks.	5200	250—20	5 G/R Starrbr.	Bus 42	Fahr- gest. 4250		
Lanz (Heinrich A.-G./Mann- heim) (1920)	HR-II	1920/32	28	10380	1 G	1805	715×120 1060×140	4 G/4 R normal	Zglstg. a. Str. 3'00	3410	Verdampfer- kühlung, Petrol, Gasöl, Motor umsteuerbar	
Bulldogg-	Bulldogg 20, 35, 40 PS	1933/36	20	4733	1 G	1647	30×5" 40×8"	6 G/2 R	Zug- 5 lstg. 10 15	2600 bis 3100	Straßenschlepper	
-Eil-	D-9531	1937/45	50	10338	1 G	1975	7'00—20 42×9"	detto	Zug-	4080		
	D-5231						2515	7'00—20 42×9"	5 G/R	lstg.	4600	
-Raupe	D-1550					1585	Stahl- raupe	6 G/2 R Diffzl.- Kplg.	30	4770		
Ley (-Rudolf, Automobil- fabrik A.-G./ Arnstadt) (1920)	PKW. N-8	1920/28 bis 1930	36	1991	6	2870	30×5'25	3 G/R	Inlkr. 4 Phaet. 6	1260		
	V-12 LKW. U 12-L		46	3180	6	3200	30×5'77	normal detto		1350		
			1920/28 bis 1932	46	3090	4	3600	30×6"	4 G/R normal	Pritsche 2'00	2600	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m'/mm	Bereifung	Antrieb	Aufbau S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Magirus	M-27		90	6126	6 D	4250	7'00—20	detto	LKW.-	2910	26	
	-30					4500	7'25—20	detto	Nutz-2'7			31
	M-35					5600	8'00—20	detto	last 3'00			Als LKW.
	M-37		100	7540	6 D	4800	38×7''	4 G/R×2 normal	Reise- Bus 31	5200	4 t	
	M-45		110	7412	6 D	5300	40×8''	detto	Pritsche 4'00	4890		
	-50								Bus 36			
	M-50/65		150	10632	12 D V	4200 4800	11'25—20	detto	Pritsche 5'00	5115		
	M-37 S		90	7412	6 D	4575	8'25—20	detto	Bus 34			
	M-30 L		65	4562	6 D	4250	32×6''	4 G/R normal	Pritsche 6'00	6550		
	M-45 L		110	7412	6 D	4800	40×8''	detto	Bus 41	6550		
	M-40		1937/39	110	7540	6 D	4800 5300	9'75—20	detto	Trag- kraft 8	4750/ 5000	Fahr- gest. Mit 2500 l/Min. Kreiselpumpe
	OK-235		1938/40	100	7412	6 D	4500	8'25—20	4 G+S/R normal	Pritsche 4'00	4965	
	OL-235						5200	detto	Bus 32	6400	Aerodynamische Autobusformen	
M-165	145	13539	6 D	5300	12'00—22	4 G/R normal	Bus 37	Fahr- gest. 3200 dto.	3400	Bis 1945		
M-45 S	110	7540	6 D	4575	8'25—20	4 G/R×2 normal	Überland 6'5	Trag- kraft 5'00	6515 2150	Chas. Mit Kreiselpumpe		
M. A. N. (Maschinen- fabrik Augs- burg-Nürn- berg A. G./ Nürnberg	3'5 t	1927/20 bis 1930	60 70	7472	4	4200	970×130	4 G/R	Pritsche	3850	Luft: 38×7'' Bis 1926 alle Elastikbereift Lizenz Saurer	
	KVB-5 t					5000	1000×170	Starrbr.	3'5			
	NOB	1929/30	85 100	8500	6	5000	38×7''	detto	Pritsche	4750	Luft: 40×8''	
	NON					5600	40×8''	detto	Bus 26	5100		
	KVB-6					4500	1000×185	detto	Bus 32	5600		
	NOB-6	1931/32	100	9408	6	5000	38×7''	detto	Pritsche	6350	Luft: 40×8''	
	NON-6					4900	40×8''	4 G/R normal	Bus 37			6100
	F 1-H 6					5550	36×8½	4 G/R normal	Bus 40			6980
	S 1-H 6	1932/35	80	6597	6	5700	40×10 6fach	4 G/R Stirnrad- nabe	Pritsche 5 6	5100	offen geschlossen	
	F 1-N 6					7050	40×10 6fach	4 G/R Stirnrad- nabe	Überland 11'00	7500		
	D-1					5700	9'75—20	4 G/R normal	Bus 50	5700		
	F 1-H 6	1933/35	70	6754	6 D	4500	34×7''	4 G/R normal	Pritsche	4000	Nieder- rahmen	
	S 1-H 6					5700	34×7''	4 G/R normal	Bus 28			4000
	F 1-N 6					5000	9'75—20	detto	Pritsche			5550
	Z 1-D	1933/35	70	6754	6 D	5700	13'50—20	4 G/R Stirnrad- nabe	Überland 10'00	7800	1. Diesel- wagen	
D-1	5700					9'75—20	4 G/R normal	Bus 50	Fahr- gest. 4500			
F 1-N 6	5700					9'75—20	4 G/R normal	Pritsche	2600			
Z 1-D	1933/35	70	6754	6 D	3500	32×6''	4 G/R normal	Pritsche	2600	Alternativ- Diesel-M. von F 1-H 6		
D-1					4500	32×6''	4 G/R normal	Bus 24			2600	
D-1					90	7274	6 D	3700 5700			8'25—20	detto

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau S Art t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
M. A. N.	KVB-4	1935/40	70	7427	4	4700 5600	42×9''	4 G/R Starrbr.	Pritsche 5·5	dto. 4200	Original-M. A. N.-Dieselfahrzeuge mit ZF-Getrieben	
	E-1		55	4156	4 D	4000 4650	7·00—20	5 G/R normal	Pritsche 2·5 Bus 22	2570		
	Z-1		70	6754	6 D	4500 5000	7·25—20	4 G/R normal	Pritsche 3 Bus 32	3080		
	D-1		80	7274	6 D	5000 5700	8·25—20	detto	Pritsche 4 Bus 42	4250		
	F 2-H 6		100	12214	6 D	5700	38×9''	detto	Pritsche 6	5700		
	F 2-N		1936/40	110	12214	6 D	5700	10·50—20	4 G/R normal	Bus 50 Pritsche 8·00		Fahrgest. 4700
	F 4		150	13312	6 D	5000	11·25—20	detto	Pritsche 8·00	6010		
	DT		90	7274	6 D	3700	9·00—20	5 G/R normal	Sattel ZM. 9-10	3550		
	DS Trambus		1937/45	80 90	7274	6 D	4500 5000	9·75—20	5 G/R normal	Fahr- rest. 3600		ZM. Motor im Führerstand
	M-1		120	9500	6 D	4500 5600	9·00—20	4 G/R normal	Bus 42 Pritsche 5·00	4700		
	E-2		1938/45	65	4504	4 D	4000	7·00—20	5 G/R normal	Pritsche 3 Bus 26		2800
	Z-2		80	6755	6 D	4500	7·25—20	detto	Pritsche 3·5 Bus 32	3300		
	M-1 N		120	9500	6 D	5600	9·75—20	detto	Bus 50	Fahrgest. 4050		
	Mannesmann Automobil- werk Komm.- Ges./Rem- scheid (1920). Ab 1930 Erzeugung eingestellt	M	1920/30	33	1305	4	2560	710×90	3 G/R H- Brücke	Inlkr. 4		950
8 M		55	2400	8	3350	30×5·77	3 G/R normal	Pullm.- Lim. 5	1500			
8 M a		65	2402	8	3350	30×5·25	detto	Sport- phaet. 4 Inlkr. 5	1300 1500			
8 M b		80	5210	8	3500	32×6·00	detto	Pullm.- Lim. 6/7	1750			
		100										
Mannesmann- Mulag, (Motoren- und Lastwagen A.-G./Aachen)	A-3	1927 (20)	55	5350	6	4000	1065×150	4 G/R normal	Pritsche 2·75	4380	Ab 1931 keine LKW.-Fertigung	
	E-3	bis 1930	70	6600	6	4700	38×7''	detto	Pritsche 3·00 Bus 28	Fahrgest. 4000		
	U-5	65	6600	6	4000	1065×150 1080×170	detto	Pritsche 4·5	4980			
	I-5	70	6600	6	5400	40×8''	3 G/R normal	Bus 36	5100			
Motorenwerke Mannheim A.-G.	MWM	1920/30	18	4420	2 Gl- kpf.	1650	735×900 1060×140	2 G/R normal	Zug- lstg. 12·5	2470	Vorm. Benz/ Abteilung für Stat.-Motoren- bau	
Maybach- Motorenbau- G. m. b. H./ Friedrichs- hafen	W-3	1927 (22) bis 1930	70	5740	6	3660	33×6·75	2 G/R Planeten	Pullm.- Cabrio 6/7	2600	Ohne Hand- schaltung	
	W-5	100	6995	6	3660	33×6·75	2 G/R Starrbr.	Pullm.- Lim. 6/7 Cabrio 4	Fahrgest. 1750 dto.			
	W-5 SG Zeppelin	1931/32	180	7973	12 V	3660	7·00—20	3 G+ 2 S/R Starrbr.	Pullm.- Lim. 8	2800		
	W-6	1932/35	120	6996	6	3725	7·00—20	3 G+ S/R Starrbr. detto	Pullm.- Cabrio 8	2800		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen		
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl								
Maybach	Zeppelin 7 Liter	1932/35	150	6922	12 V	3660	7'00—20	Starrbr.	Pullm.- Lim. 8	2800	Stromlinien- wagen Nur Baujahr 1935		
	Zeppelin 8 Liter		200	7923	12 V	3660	7'60—20	3 G+S/R	Pullm.- Lim. 8	2800			
	SW-35	1935 bis	140	3435	6	3100 3500	6'30—17	3 G/R Starrbr.	Pullm.- Cabrio 5/7	1850			
	DSH	1938/40	130	5184	1	3735	7'00—20	4 G+S/R Starrbr.	Lim. 8 Inlkr. 5	Fahrt- gest. 1850			
	W 6-DSG		120	6995	6	3735	7'00—20	detto	Pullm.- Lim. 8	dto. 1835			
	Zeppelin		200	7977	12 V	3735	7'50—20	detto	Sport- Cabrio 5/8	dto. 1900			
	SW-38	1936/40	140	3770	6	3680	6'50—17	4 G+S/R Starrbr.	Pullm.- Lim. 7 Inlkr. 5	2000			
Mercedes (-Daimler- Motoren- gesellschaft Untertürkheim bei Stuttgart)	16/45 Knight 25/80 38/100	1918/20 bis 1924	45 80 100		4 4 6						Angaben siehe 1. Teil		
	10/40	1924	40	2200	4	3200	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton Inlkr. 4	1480	Erster Kompressor- wagen Fortsetzung siehe „Daimler-Benz“		
	10/40/70	1924/26	70	2200	4 K	3200	880×125	detto	detto 6	1650			
	24/100/140	ab 1924/26	140	3500	6 K	3350	935×135	detto	detto 6	1880			
Nacke (-E. Automobil- fabrik Coswig b. Dresden/ Sa.)	2·5 t	1920/28	45	5870	4	3800	32×6''	4 G/R normal	Pritsche Kasten	3550	Bis 1924 mit Voll- gummibereifung Elastik- reifen Bis 1914/18 auch Pkw.-Erzeug. Ab 1929/30 geschl.		
	3·5 t		55	8745	6	4000	34×7''	detto	detto 3·5	4250			
	5 t		65	9025	6	4500	985×150 1000×175 ×2	detto	Kipper- Pritsche 5·00	4750			
N. A. G. (Nationale Automobil- Ges. A.-G./ Berlin), teil- weise liiert mit den Werken Presto, ab 1920 und Protos ab, 1924 vor Ver- einigung mit Büssing	PKW. F	1920/28	45	2590	6	3000	30×5'77	3 G/R normal	Phaeton 4/5	1500	NAG- Presto- Wagen		
	G		55	3119	6	3300	32×6'00	detto	Inlkr. 6/7	1800			
	D 6		65	3075	6	3385	32×6'00	4 G·R Starrbr.	Inlkr. 6/7	1900	NAG- Protos- Wagen Pkw.-Erzeugung eingestellt		
	D 7		75	3594	6	3380	32×6'00	detto	Sport- phaeton 6/7	1800			
	204	1929/30	75	3594	6	3380	32×6'00	3 G/R normal	Pullm.- Lim. 7	1720			
	207	1931/34	80	3963	6	3480	6'50—20	3 G/R normal	Pullm.- Lim. 7	2100			
	218/19		100	4508	8 V	3480	7'00—20	4 G/R normal	Sport- Cabrio 5	2200			
	220	1933/34	30	1484	4 Box.	2650	5'00—18	4 G/R Front	Cabrio 4	800			
	LKW. Z		1920/28 bis inkl.	40	3159	4	3600	30×6''	3 G/R Starrbr.	Pritsche Kasten 1·5		2010	Presto Bis 1926 Voll- gummibereift Ab 1928
		KL-8	1930	55 75	7700 9740	4	4000 4915	970×150	4 G/R normal	Pritsche 4·00		2380 4410	
L-8			100	8800	6	4700 6200	38×9'' 1010×200	4 G/R Starrbr.	Pritsche 6·00	5600 6200			
KO 9/4			100	8800	6	4820 5670	40×8''	4 G/R normal	Bus 35				
3-Achser			100	8800	6	6250	40×10''	5 G/R Starrbr.	Trag- kraft 8·00	Fahrt- gest. 5500			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
NSU. (-Ver- einigte Fahr- zeugwerke A.-G./Neckar- salm	5/25 PS	bis 1930									
		1920/28	25	1309	4	2650	730×130	3 G/R	Phaet. 4	950	
	6/30 PS		31	1567	6	2820	730×130	detto	Phaet. 5	1040	
	1'8 Liter	1929/30	35	1781	6	2820	28×5'00	detto	Inlkr. 5	1210	
	Mod. 405	1931/33	35	1781	6	2815	5'00—18	3 G/R	Pullm.- Lim. 6	1370	Ab Beginn 1934 nur mehr Kräder
	2'5 Liter		45	2516	6	3000	5'25—18	4 G/R normal	Inlkr. 5	1100	
Opel (-Adam A.-G./ Rüsselsheim)	PKW. 5/15	1920/24	15	0980	4	2400	760×90	3 G/R normal	offen 2	680	Lizenz Citroën, genannt: Opel- Laubfrosch
	18/45		45	2850	4	2800	820×120	4 G/R	Inlkr. 4	1430	Letzte ergnl. Opeltypen
	25/80		80	5200	6	3200	935×135	Starrbr. detto	Lim. 6	1820	
	4/16 PS	1925/28 bis 1930	16	1016	4	2510	715×115	3 G/R normal	offen Inlkr. 4	780	Nach Normen der Gen.-Mot.-Corp. (Schon mit Packard-Kühler)
	10/40 PS		40	2620	4	3000	775×145	detto	detto 5	1410	
	7/34 PS		35	1735	6	2880	28×5'00	detto	detto 4	1170	
	12/50 PS		50	3160	6	3500	30×5'77	detto	detto 6	1790	
	4'2 Liter- Sport	1929/30	60	4170	6	3450	30×5'77	detto	Roadster 2/2	1650	
	6 Liter-8		90	5970	8	3700	32×6'75	detto	Phaet. 7	1870	
	1'8 Liter	1931/33	32	1780	6	2540	4'50—18	3 G/R normal	Inlkr. 4	906	Type 4/16 heißt ab 1931 1'1 Liter sonst siehe 1928 mit 17 PS
									Rolldach Lim. 4	939	
									Coupé 4	929	
									Cabrio 4	861	
	1'2 Liter	1932/33	21	1186	4	2286	4'50—17	3 G/R normal	Roadst.2 Inlkr. 4	719 750	Statt 4/16, Bj. 1928
									Cabrio 4	778	
	1 Liter Regent	1933/34	18 34	0995 1790	4 6	2286 2540	detto 5'00—17	detto 4 G/R	Inlkr. 4 Inlkr. 4	745 1035	Ab hier strom- linige Bauart
	1'2 Liter	1935	23	1195	4	2286	4'50—17	4 G/R normal	Cabrio 4 Rolldach Lim. 4	1000 765	Voll amerikanisiert: Cab./4—955—kg
	1'3 Liter		24	1288	4	2474	5'25—16	detto	Inlkr. 4	965	Als Typ Six bis 1937
	2 Liter (Opel-Six)		36 45	1932	6	2640 3050	5'50—16	detto	Inlkr. 4 Cabrio 4	1059 1030	
									Pullm.- Lim. 6	1195	
P-4	1936/40	23	1074	4	2286	4'25—17	3 G/R normal	Inlkr. 4	727		
Kadett	bis 1945				2337	4'50—16	detto	Cabrio- Lim. 4	740	Ab 1937	
								Bullen- haube			
Olympia		37	1488	4	2430	5'00—16	4 G/R normal	Cabrio- Lim. 4	898	Mit Jahreszeiger.	
Super-Six		55	2473	6	2642	5'50—16	3 G/R normal	Inlkr. 4	1165	Auch Inlkr./4 Ab 1937, ab 1939 Kapitän	
Admiral	1937/39	75	3626	6	3150	6'50—16	detto	Cabrio detto 5	1550	Ab 1937	
m. E. 3'51 PKW. 3'61	LKW. 10/40 PS	1920/28	34	2620	4	3250	30×5'25	3 G/R normal	Kasten 0'75	1230	
	0'75 t	bis 1930	40	2620	4	3350	30×5"	detto	Pritsche 1'5	1450	
	1'5 t		50	3160	6	3850	detto	detto	Pritsche 2'00	1750	
	2 t		17	1010	4	2510	4'50—18	3 G/R normal	Kasten 0'3	795	Im Jahre 1929 Ab hier nach Baunorm der Gen.-Mot.-Corp.
	1'1 Liter	1931/34	40	2594	4	3328	6'50—20	detto	Pritsche 1'5	1675	2'6 Liter
	Blitz 1'5 t		55	3417	6	4000	6'00—20	4 G/R normal	Pritsche 2'00	2000	3'5 Liter
	Blitz 2 t		32	1780	6	2540	4'75—17	3 G/R normal	Kasten 0'35	884	Chassis u. Motor wie bei Typ Blitz/2 t, Baujahr 1931
	1'8 Liter	1932/34									3'5 Liter
	Blitz 2'5 t detto							4 G/R normal	Pritsche 2'5	1900	
	Lang 3'5 L.	1933/34						detto	Bus 30	2870	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Opel	Blitz 1 t	1935	36	1932	6	2852	5.50—17 7.00—17	4 G/R normal	Kasten 1.00	1410		
	3.5-34					3410	6.00—20	detto	Pritsche 2 t	1900		
	3.5-57		64	3485	6	4000	6.50—20	detto	Pritsche 2.5	2100		
	3.5-83					4650	detto	detto	Trag- kraft 3.5	Fahr- gest. 1590		
	1396		1936 bis 1940	26	1288	4	2460	4.75—17	4 G/R normal	Kasten 0.5		826
	2.0-12			45	1932	6	2852	5.50—17 7.00—17	detto detto	Kasten 1.00		1240
	3.5-34						3410	6.00—20	detto	Pritsche 2		1990
	3.5-57			68	3491	6	4000	detto	detto	Pritsche 2.5		2165
	3.5-83					4650	6.50—20	detto	Pritsche 2.5 lg	2225		
	3.5-36 N	1937/40						7.00—20	5 G/R normal	Pritsche 3.00		2325
	3.5-36 S		64	3490	6	3600	190—20	detto	Pritsche 3.00	2370		
	3.5-47 Geschäfts- wagen	1938 bis	23	1074	4	4650 2460	detto 3.00× 16D	detto 4 G/R normal	Bus 30 Kasten 0.5	3440 825		
	Blitz 2.5-32	1940/45	55	2473	6	3250	5.50—18	detto	Pritsche 1.5	1450		
	Blitz 3.6-36 S					3600	190—20	5 G/R normal	Pritsche 3.00	2345		
Blitz 3.6-42		70	3626	6	4200	7.00—20	detto	Pritsche 3.00	2430			
Blitz 3.6-47					4650	190—20	detto	Bus 36	3500			
Phänomen (-Werke Gustav Hiller A.-G./Zittau)	4 RL	1920/28 bis 1931	10	1548	4	2800	28×5.25	3 G/R normal	Kasten 0.75	1125		
	Granit	1932/34	40	2496	4	3550	7.25—20	3 G+S/R normal	Pritsche 1.5	1725		
	Granit-25	1935 bis 1938/40	40	2497	4	3250	6.50—20	4 G/R normal	Kasten 1.5	1680		
	Granit-30		55	3054	4	3900	detto	detto	Pritsche 2.00	2060		
		Ab 1937 für 2.5 t mit 60 PS-Mot.										
Röhr (-Auto A.-G./Ober- Ramstadt in Hessen (1920))	Aerable 8/40	1920 bis 1928/30	40	1980	8	3050	28×5.00	3 G/R Schwing- achser	Inlkr. 5	980	1930 Auto- erzeugung ein- gestellt	
Rumpler (-Motoren G. m. b. H./ Berlin) (1920)	Ru 6 A 104	1920 bis	55	2614	4	3200	30×5.77	3 G/R normal	Inlkr. 4 6	1450	Ab 1924 auch Tropfenform. Sonst nur Motorenwerk	
	Ru 5 t V	1928/30	95	7000	6	4900	40×10.5	3 G/R Front	Pritsche 5 t	5000		
Selve (-Auto- mobilwerke A.-G./Hameln)	12/50 PS	1920/28	50	3096	6	3250	30×5.77	3 G/R normal	Inlkr. 6	1600	Bis 1924 auch offen/4 mit 35/40 PS, 4 Zyl. Auch Inlkr./6 mit 1500 kg	
	Selecta A	bis 1930	60	3130	6	3500	32×6.00	detto	Pullm.- Lim. 7	1700		
		1929/30	50	3096	6	3450	32×6.00	detto				
Simson & Co./ Suhl in Thürg. 1920)	SO 8/40	1920/28 bis 1930	40	1970	4	3000	7.75×145	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1200	Bekannt unter dem Namen Simson Supra	
	R 12/60		60	3130	6	3500	32×6.00	detto	Inlkr. 6/7	1750		
	R 13/70	1931/33	70	3358	6	3500	6.00—20	detto	Lux.- Cabrio 5	2000		
	A 18/90		90	4673	8	3550	6.50—20	detto	Pullm.- Lim. 7	2050		
		Mit Ende 1933 eingestellt										
Stoewer (-Werke A.-G., vorm. Gebr. Stoewer/ Stettin)	PKW. F 6	1920/28	30	1570	4	2850	28×4.95	4 G/R normal	Inlkr. 4	1150	Auch offen/4 als Sport-80 PS	
	S 8		45	1999	8	3100	28×5.25	detto	Inlkr. 5	1250		
	G 14		70	3633	8	3400	30×6.00	detto	Pullm.- Lim. 7	1700		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen		
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl								
Stoewer	S 10	1929/30	52	2464	8	3100	28×5-25	detto	Inlkr. 5	1350	Superior Auch offen/4 als Sport-100 PS		
	G 15		80	3974	8	3400	30×6-00	detto	Pullm.- Lim. 7				
	Wehrm.	V 5	1931/34	25	1190	4	2500	4-50—18	3 G/R Front	Inlkr. 4		1480 700	
	M 12 RW	M 12		60	2964	8	3100	5-50—18	4 G/R normal	Inlkr. 5 Pullm.- Lim. 7		1420	Marschall
		Gigant		80	3974	8	3400	7-00—18	detto	Pullm.- Lim. 7		1950	
		P 20		100	4906	8	3500	7-00—18	detto	Sport- Cabrio 5		1700	Repräsentant
		R-140	1933/34	30	1355	4	2750	4-75—17	4 G/R Front	Inlkr. 4		950	Statt V 5
		R-150	1935/36	35	1466	4	2750	4-75—17	4 G/R Front	Inlkr. 4		950*	Ab hier mit Vollstromlinie
		V-8 Greif	1937 bis	55 36	2489 1484	8 V 4	3000 2660	5-25—17 4-75—17	detto 4 G/R normal	Inlkr. 5 Inlkr. 4		1250 975	*Greif-Junior Ab 1938 ist Greif mit Luftkühlung
	le. E. PKW. Typ 40 detto 1-8 l detto 2 Lit.	Sedina		1940/45	54	2466	4	2900	5-50—16	detto		Inlkr. 5	1210
	Greif V 8		55	2489	8 V	3000	5-25—17	4 G/R Front	Inlkr. 5	1250			
	Arkona		82	3609	6	3350	6-50—17	4 G/R normal	Inlkr. 7	1540			
	LKW. LF 6	1920/28 bis 1930	30	1570	4	2850	30×6-00	4 G/R normal	Kasten 0-6	1100	Sonstkeine LKW.- Prod. ab 1918		
Tempo Vidal u. Sohn/ Harburg) (1927)		1927/36									Nur Lastdreiräder bis 0-75 t mit Ilo- Motoren Dreiradwagen m. Fronttrieb		
	E-200	1937 bis 1940/45	7	198	1	2670	4-25—17	3 G/R Kette	Kasten 0-6	550			
	E-600		20	594	2 2- takt	3050	5-00—17	3 G/R Front	Pritsche 1-00	720		Wasserkühlung Mit 2 Motoren, je 1 pro Achse	
	G-1200	1938 bis 1940/45	36	1196	2×2	2830	5-00—17	4 G/R 4-Rad	offen 4s	1060			
	E-400		12	396	2 2- takt	3170	4-50—16	3 G/R Kette	Kasten 0-75	550	3-Radwagen		
VW. (Volks- wagenwerk/ Fallersleben (1939)	VW 82	1939/40 (1945)	24	1000	4	2600	5-00—16	4 G/R Heck	Inlkr. 4	760	1939 im Anlauf		
	VW 87		26	1100	4	2800	5-00—17	8 G/2 R Allrad	offen 4	870	Armeefahrzeug		
Vomag (-Voigtländ. Maschinen- fabriks A.-G./ Plauen im Vogtland) (1920) Ab 1932: Vomag- Betriebs A.-G./ Plauen i. V.	3 C-45	1920/28 bis 1930	58	7500	4	4500	985×150	4 G/R normal	Pritsche 4 t	4630	Pneu		
	5 Cz-45		66	7500	4	4500	1000× 170	detto	Pritsche 5-7 t	5100	Elastic		
	5 Cz/6 L		70	9970	6	5600	1000× 170	detto	Pritsche 6-3	5200	Elastic		
	OV-57		80	8490	4	5700	36×8"	detto	Bus 40	7000	Pneu		
	OM-57		100	6995	6	5700	detto	detto	Bus 40	dto.	Trambus		
	OV-59/6 H		105	10850	6	5900	detto	detto	Bus 40	dto.	detto		
	5 Cz	1931	80	8490	4	4500	40×8"	4 G/R normal	Trag- kraft	Fahr- gest.	4300	Auch Elastic	
	5 Cz/6 EH		100	9900	6	4500	42×10"	detto	detto	dto.	4650		
	6 OV-57		110	10782	6	5700	9-75—20	5 G/R normal	Bus 40/60	4800	dto.		
	DO/DL		130	12634	6	5700	40×10"	4 G/R	LKW. 8 t	dto.	6250		
	5 Cz	1932	110	10782	6	5200		3-Achs.	Bus 50	dto.			
			80	dto.	4								
			100	dto.	6								
3 Cz	1933/34	80	8400	4	4400	36×8"	4 G/R normal	Trag- kraft	Fahr- gest.	3450	4-t-LKW.		
5 Cz		80	9500	4	4500	40×8-5	detto	detto	dto.	4650	5-t-LKW.		
		110	10782	6	5000			6-00	4650				
3 LR-443	1935/36	68	6080	4 D	4300	32×6-5	4 G/R normal	Pritsche 3-00	3400	Diesewagen			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Vomag	4 LR-644		88	7069	6 D	4400	34×7.5	detto	Pritsche 4'00	3800	Dieselwagen	
	4 OR-657		88	7069	6 D	5700	8.25—20	5 G/R normal	Bus 40s	Fahr- gest. 3900		
	5 LR-648		100	9120	6 D	4800	36×8.5	4 G/R normal	Pritsche 5'00	5120		
	6 LR-450		100	9550	4 D	5000	42×9"	detto	Trag- kraft 7.5	5500	6-t-LKW.	
	6 LR-650		140	14335	6 D				8'00	6350		
	8 LR-648		140	14335	6 D	6100	13.50—20	4 G/R 3-Achs.	Überland	8000		
	8 LR-652					6500			8'00	8150		
	5 LR-638			100	9120	6 D	3800	36×8.5	4 G/R Sattel	ZM. 4100		
	4.5 LR-444	1936	100	9556	4 D	4400	36×8.5	4 G/R normal	Pritsche 4.5	5170	Zusätzlich	
	3 L	1937 bis 1940/45	85	6668	4 D	4300	34×7"	4 G/R normal	Pritsche 3.5	3870	4 t	
	4.5 L		100	9552	4 D	4400	36×8"	detto	Pritsche 4.5	4980	5 t	
	5 L		90	9560	4 D	4800	36×8.5	detto	Pritsche 5'00	5180	6 t Höchst-Lade- gewicht	
	6 L		100	9120	6				6'00	5320		
	6 L		150	14328	6 D	5350	42×9.5	detto	Pritsche 6'00	6800	8 t	
	8 L		150	14328	6 D	6750	12.75—20	4 G/R 3-Achs.	Überland	9'00	8950	
7 O					7350			9'00	9250	10 t		
5 ZR		100	9552	4 D	3400	36×8"	5 G/R normal	Bus 60 Zugm. 18'00	6900	Trambus/70s Reibungsgewicht 5 t		
Wanderer (-Werke A.-G./ Schönau bei Chemnitz). Ab 1933 Auto- Union/Werk Siegmar	R-IV n	1920/26	5/15	0980	4	2200	760×90	4 G/R Starrbr.	Roadst.2	620	Drahtspeichen- räder	
	W 10/I	1927/28 bis 1930	6/30	1551	4	2800	28×5.25	3 G/R normal	Phaet. 4	1100		
	W 10/II		8/40	1940	4	2800	detto	detto	Inlkr. 4	1100		
	W II	1929/30	52	2540	6	2900	30×6'00	3 G/R normal	Phaeton	Inlkr. 4	1100	
	W 10/1.5 L	1931/32	30	1563	4	2800	5'00—18	detto	Cabrio 4	1320	Ballonreifen	
	W 11/2.5 L		50	2540	6	3000	6'00—18	detto	Cabrio 5	1580		
	1.7 Liter	1933/34	7/35	1680	6	3000	5.25—17	4 G/R normal	Inlkr.	Cabrio 5	1250	Stromlinie
	2 Liter		8/40	1949	6	3000	5.25—17	detto	Inlkr.	Cabrio 5	1310	
	W-235	1935	35	1692	6	3000	5.25—17	4 G/R normal	Phaeton	Inlkr. 5	1245	Vollstromlinie
	W-240		40	1963	6	3000	5.25—17	detto	Inlkr.	Cabrio 5	1275	
	W-250		50	2257	6	3000	5.25—17	detto	Phaeton	Inlkr.	1275	
	W-35	1936/40	35	1692	6	3000	5.25—17	4 G/R normal	Cabrio 5	1300		
	W-40		40	1963	6	3000	5.25—17	detto	Phaeton	Inlkr.	1250	
	W-50		50	2257	6	3000	5.25—17	detto	Inlkr.	Cabrio 5	1275	
	W-24	1937 bis 1940/45	42	1767	4	2600	5'00—17	4 G/R normal	Lim.	Cabrio 5	1300	
W-23 S		62	2651	6	2900	5.25—17	detto	Inlkr.	1350			
Als W-11-3 L.					3000	5.25—17	detto	Inlkr.	1400			
								Cabrio 5	1475			
Zündapp- G. m. b. H./ Nürnberg (1935)	L-500	1935/40	11.5	0498	2 Box.	2700	4.50—18	3 G/R normal	Liefer- wagen 0.75	665		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{mm}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Frankreich Berliet	PKW. MO.	1920/28	35 40	2875	4	3000	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4 Inlkr. 5 Kasten 0·7	1250 1400 1400	Nach 1928 keine PKW.	
	MY		50 60	5360	6	3400	935×135	detto	Pullm.- Lim. 6 Bus 10	1850 2200		
	LKW. VIP	1920/30 1930/39		1·7					Pritsche 1·2			Konnten nicht erfaßt werden
	VSRG			4·1					Pritsche 2·5		Spezial aus 1941	
	VDA			5·7	D				Pritsche 3·00		Dieselwagen	
	GKR			7·2	D				Pritsche 4·5			
	GDR								Pritsche 5·5			
	GDL								Pritsche 5·00			
	GDM								Pritsche 6·00			
	GDE								Kipper 6·00			
	GPL								Überland 10			
	GPM				10·8	D			Überland 12		Von 72 Typen	
	PS/MDF PS/MKX PC/MKB PC/MLK PCKB GDS/MDB GDS/MDE				5·7 2·6 5·9 4·00 8·00 7·2 10·8	D D D D D D D			Bus 24 Bus 16 Bus 36 Bus 20 Bus 45 Bus 50 Bus 60		LKW. f. 10 t LKW. f. 10/12 t	
	Bernard (1920)	Diesel- LKW. DE-4	1920/30 1931/39							Pritsche 4·00		Nicht feststellbar Im Programm 8 Typen
		DC-4	(1942)		5·6	4 D				Pritsche 5·5		
DD-4									Pritsche 7·00			
DH-6				8·4	6 D				Überland 10·00			
DJ-6									Überland 15			
Brasièr Bugatti (-Ettore, Auto- mobilfabrik/ Molsheim im Elsaß (1920))	37	1920 bis 1939	30	1·5	4	2400	27×4·40	4 G/R normal	Roadster 2/2	750	Nicht erfaßbar Von Anfang an Sportwagen	
	35/35 a	1922 bis 1939	50	2·00	8	2400	28×4·95	detto	Sport- Roadst.2	950	mit Kompressor	
	43		100	2·3	8	2972	28×4·95	detto	Sport- phaet. 4	1000	detto	
	44		80	3·00	8	3122	29×5"	detto	Inlkr. 4	1200	mit 4-Radbremse bei stetig steigender techn. Entwicklg.	
	46		20 120	5350	8	3500	32×6"	3 G/R normal	Sport- Cabrio 2/2	1150		
Citroën (-André, Soc. Anm./Paris) (1920)	C 1	1921/26	5/15	0980	4	2400	760×90	3 G/R normal	Roadst.2	680	Bootsform	
	C 4	1924/30	6/30	1620	4	2850 2970	5·25×18	3 G/R normal	Inlkr. 4	1150	Mit 4-Radbremse	
	C 6		9/45	2440	6	2950 3120	5·50×18	detto	Inlkr. 5/7	1440		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Citroën	7 A	1930/34	28	1.3	4		5.25×18		Inlkr. 4		Kombiniert in 11 Typen
	7 B	bis	30	1.5	4		5.25×18		Inlkr. 4		
	7 C	1938/42	34	1628	4		5.50×18		Inlkr. 4		
	7		34	1628	4		140×40		Inlkr. 4		
	11 AL		42	1918	4				Inlkr. 5/7		
	11 B		42	1918	4				Inlkr. 4		
	11 Legère		42	1918	4		150×40		Phaeton-Inlkr.		
	11 CV		42	1918	4		160×40		Cabrio 4 Inlkr.		
	15 Six LKW. 7-U	1934/40	55	2.9	6		170×40		Pullm.-Lim. 7		
	ML-500 T-23		34	1628	4				Pullm.-Lim. 7 Pritsche Kasten 0.5		
C 6 G		42	1918	4				Milt. Pritsche 1.5			
T 32 S		55	2.9	6				Pritsche 2.00			
T 45 S				3.1				Pritsche 2.5			
				4.6				Pritsche 3.5			
Daracq-Delage	DR 10/50	1920 bis 1929	45	2530	6	3225	6.00—20	4 G/R Starrbr.	Phaet. 6	1200	War nicht erfaßbar
	D 6 12/70		70	3040	6	3114 3250	6.00—19	4 G/R normal	Inlkr. 6	1700	
	D 8 16/90		90	4050	8	3435	30×6.75	detto	Pullm.-Lim. 7	2050	
	3 Liter	1930 bis 1939/40	70	3040	6	3114	6.00—19	4 G/R normal	Inlkr. 6	1700	Stromlinienform
	D 6-80		80	3.5	6						
	D 8-100		100	4.3	8						
D 8-120		120	4.7	8							
Delahaye	PKW. 135 LKW. 140 A	1920/33 1934/40	135	3.5	8						Nicht erfaßbar
	103	Ab 1930 bis 1940		2.4	4				Pritsche 2.00		Kombiniert in 6 Typen
				3.2	4				Pritsche 3.00		
	133 A			3.6					Pritsche 3.00 Bus 24		
De Dion-Button										Konnten nicht erfaßt werden	
Dellonè-Belleville											
Donnèt-Zedell											
Lèon-Bollèe											Ab 1914/18 keine Fertigung mehr
Irât (-George/Paris 1920)	50	1920/26	45/50	2.5	4	3200	820×120	3 G/R normal	Sport-Phaeton 4/6	1450	War nicht zu erfassen
		1927/38									
Mathis (-Automobilwerke Soc. Anm./Strasbourg im Elsaß). Seit 1919 franz., seit 1933 im Konzern der Ford-Motor-Comp. als Matford	PKW. MY	1920 bis 1932	5/22	1.2	4	2650	12×25 Ballon	4 G/R normal	Roadst.2 Phaet. 4 Inlkr. 4	650 700 780	Alle Typen ab 1930 in Stromlinienform
	QMY FO/SQ		7/34	1620	4	2600	5.00—18	detto	Inlkr. 4	1050	
			10	2430	6	3000	5.25—18	detto	Inlkr. 5	1250	
	SFO		50								
			12	2999	6	3100	28×5.25	detto	Phaet. 5 Lim. 7	1200 1380	Bis 1930 als Emysix
	C 18		60	4075	6	3100	14×45	detto	Pullm.-Lim. 7	1400	
Matford	1933/39	80								1400	Siehe USA unter Ford

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Mathis-Matford	LKW. BB	Matford	52	3·3	4	3988	6·50—20	4 G/R Starrbr.	Pritsche 3 t	2300	Kombiniert in 7 Typen * Mit—99—T. Mercury- Motoren
	* F 19 W F 917 WS * F 997 WS	1933/39 bis 1943	90	3·9 3585 3·9	8 V				Prit. 3·5 Prit. 5·00 Prit. 5·00		
Panhard-Levassor	6 D S	1920/30	70	3510	6	3340	7×18"	4 G/R Starrbr.	Pullm.- Lim. 7 PKW.	1200	M. Knight-Motor. Ab 32 waren nicht zu erfassen Mit Ventilmot. elegante Stadt- wagen mit Draht- speichenrädern Mit leicht wind- schnittiger Form, Scheiben- und KPZ.-Rädern Ab 1920 leichte Spitzkühlerform, elektr. Anlage, Außenkoffer
	20/50	1920/26	50	5436	4	2800	880×120	4 G/R Starrbr.	Coupé Cabrio 4	1430	
	10/30		30	1828	4	2800	815×105	detto	Phaet. 4	1280	
	16/60		60	3116	4	3200	935×135	detto	Coupé- Lim. 6	1650	
	20/70	1927/31	70	5328	4	3000	6·00—18	detto	Reise- Inlkr. 4	1380	
	16/60		60	3800	6	3200	6·00—18	detto	Cabrio 5	1450	
	20/75-Sport		75	5744	4	2800	5·50—18	detto	Sport- phaet. 4	1220	
	20/45		45	2796	6	3000	6·00—18	detto	Inlkr. 4	1380	
	LKW. K-93	Ab							Pritsche 3·00 t	Kombiniert in 11 Typen	
	K-101	1936/39							Pritsche 3·5		
1 D-15 S	bis 1942							Pritsche 4·5			
K-145								Pritsche 5·5			
K-125								Pritsche 7·00			
K-112								Pritsche 7·5			
K-141								Pritsche 8·00			
K-96								Pritsche 8·5			
Peugeot	PKW. 1905	1920/29	3/16	0690	4	2270	715×115	3 G/R Starrbr.	Phaet. 4	450	Stromlinienform Mit elektrischer Gangwahl (elektr. Hand) In Kombination zu 11 Typen
	201		5/30	1120	4	2450	12×45	detto	Inlkr. Phaet. 4	875	
	183 C		8/45	2000	6	2990	12×45	4 G/R Starrbr.	Phaeton Pullm.- Lim. 6	1350	
	201 C	1930/33 1934/39 bis 1941	5/30	1120	4	2990	12×45	detto	Inlkr. 5	1100	
	202			1120	4						
	204		2000	6							
	201 D		1·3	4							
	201 M		1·4	4							
	301 C		1·4	4							
	301 D										
	302		45	1750	4		150×40		Inlkr. 4		
	402 leger						150×40		Cabrio 5		
	402 normal						150×40		Inlkr. 5		
	402 lange						160×40		Inlkr. 7		
402 Sport						150×40		Roadst. 2			
LKW. 202 U	1934/39		1·1					Pritsche Kasten 0·5			
SKR			1·5					Pritsche Kasten 1			
DK-5			2·1					Pritsche 1·5			
DMA			2·1					Pritsche 2·00			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{mm}{m}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Renault	PKW. Monasix	1920/31	6/30	1460	6	2650	12×45	3 G/R Starrbr.	Inkr. 4	1100	Luxusausführ.: Monastella Vivastella
	Vivasix		$\frac{13}{60}$	3160	6	3110 3350	14×50	detto	Inkr. 5 Pullm.- Lim. 7	1570 1715	
	Nervastella		$\frac{16}{90}$	4210	8	3350	15×50	detto	Inkr. 5 Pullm.- Lim. 7	1850	
	Reinastella	1932/39	$\frac{28}{120}$	7125	8	3714	17×50	3 G/R Ztr.-Rhr.- rahmen	Sport- 5 phaet. 7	2100 2300	Schwingachser
	Prima-4		40	2383	4		5·50×16		Inkr. 5 Cabrio 3		
	Viva-4						5·50×16	Inkr. 6 Cabrio- Lim. 5			
	Celta-4		30	1463	4		5·25×16	Inkr. Cabrio- Lim. 5			
	Juva-4 Nova-4		40	2383	4		5·25×16 5·50×16	Inkr. 4			
	Viva-Sport Viva- Gr.-Sport		85	4085	6		6·25×16	Inkr. 6			
	Viva-Stella						6·25×16 15×45	Sport- Cabrio 3 Inkr. 8			
	LKW AGS		Ab		2·4				Pritsche Kasten 0·5		
	AFP	1932 bis		2·4				Pritsche Kasten 1			
	AGC	1939/42		2·4				Pritsche 2		Armeefahrzeug	
	ADHA			4·00				Pritsche 2·5			
AHN			4·1				Pritsche 3·5		Benzinmotor		
TI 4 HC			5·9				Bus 45				
ADHDA			4·7				Pritsche 2·5		Dieselmotor		
AGPD			4·7				Pritsche 3·00				
YFDB			4·3				Pritsche 3·5				
AGHD			4·7				Pritsche 4·5				
ABFD			8·4				Pritsche 5·00				
AGKD			8·4				Überland 6·00				
AFKD			12·5				Überland 10				
ADN ADJDA ZPDE			2·4 4·7 8·4				Bus 18 Bus 36 Bus 60				
Rôchet- Schneider/ Lüttich	PKW. LKW. 420	1920/39 Ab 1931		4·8						Pritsche 4·5	Ist belgisches Fabrikat Konnten nicht erfaßt werden
	420 G	bis 1940		5·3			3-Achs.	Pritsche 4·5			
	445		6·2	D				Pritsche 5·5			
Serpolêt										Ab 1914 keine Fertigung mehr	
Zénite											

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Talbot	Divse	1920/33									Konnten nicht ermittelt werden Stromlinienmodelle
	T-105	1934/40	50	1830	6		Sup.-Ball. 150×40	Inlkr. 5			
	T-110		64	2504	6		160×40	Cabrio 5			
	T-120		80	2996	6		160×40	Inlkr. 5			
	T-120 L		80	2996	6		6·50×17	Inlkr. 7			
	Baby-Sport		80	2996	6		Sup.-Ball. 160×40	Inlkr. Cabrio 5			
T-150 Super-Sport			80	2996	6		5·25×18	Roadst. 4			
	T-8		88	3380	8		6·50×17	Cabrio 5 Inlkr. 7			
Willème, Traktoren- fabrik St. Blaise/en Auvergne (1930)	CG-6 B	1939/40		9·00					Überland 6·00		Mit Dieselmotor Liz. Deutz/Köln
	M-8			9·00	D			Überland 7·00			
	CA-7			9·00	D			Überland 8·00			
	CG-8			9·00				Überland 8·00			
Groß- britannien Amilcar (1920)	Sport	1920/27	40	2200	4	2400	810×100	4 G/R normal	Sport- Roadst. 2	670	Lizenzfertigung in Österreich 1927 Schluß
	Super-Sport		70	3800	6	3200	820×120	detto	Sport- Phaet. 4	940	
Austin	Seven	1922/39	7	800	4	1800	760×90	3 G/R normal	Coupé 2	610	In jeweils moderner Aus- führung (Kleinstwagen)
	Eight Ten		8 10	900 1300	4 4	1800 2200	760×90 810×100	detto detto	Inlkr. 4 Cabrio- Lim. 4	720 800	
Armstrong- Siddeley	17	1934/39	60	2394	6		5·50—17		Inlkr. 4		
Bentley											
Ghenard- Walker											
Daimler (Anglo/ Coventry)	30	1920/30	*55	5490	6	3300	920×120	4 G/R Starrbr.	Lim. 6	1850	Durchaus mit Drahtspeichen- rädern und Schieber- (Knight) motoren Leichte Luxus- ausfhr. Leichte *Mit Sport- Wurm- ausfhr. antrieb
	35		*60	5930	6	3300	935×135	detto	Pullm.- Lim. 8	2000	
	35-L		60	5930	6	3000	880×120	detto	Pullm.- Lim. 6	1680	
	20-S		40	2480	6	2800	820×120	detto	Inlkr. 4	1280	
	30/90	1931/39	90	4284	8	3500	6·00—20	4 G/R normal	Coupé 5	2100	Mit Knight- Motoren ● 4 Bustypen (davon 1 Tram- bus) für 20, 36, 45, 60 Sitze * 5 LKW.-Typen für 2·5, 3·5, 4·5, 5·5 und 7 t
	50/150		150	7140	12 V	4140	7·5—23	detto	Pullm.- Lim. 5/7	3600	
	● DAO-2—5 * DAL-2—6										
Humber (1920)											
Hillmann (1927)											
Lea Francis (1927)											
Lagonda (1927)											

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Nuffield-Konzern (1924) /London M. G. (-Car Co Ltd./ Abingdon)	Midget TA	1922/32	35	1520	4	2384	810×100	4 G/R Starrbr.	Roadst. 2	720	„Austin“ siehe Blatt 53 Präzisions- Sportwagen mit tiefer Schwer- punktlage.	
	2 Liter		55	1980	4	2513	820×120	detto	Inlkr. 4	790		
	2·5 Liter		75	2500	6	2800	880×120	detto	Roadst. 2 Inlkr. 4	910		
	3·5 Liter		90	3500	6	3000	880×120	detto	Phaeton Inlkr. 4	1150		
	T	1933/36	46	1292	4	2384	4·50×19	detto	Roadst. 2 Inlkr. 4	740	Auch T Y (Inlkr. 4)	
	2 Liter		68	2288	6	2800	5·50×18	detto	Phaeton Inlkr.	810		
	Midget TB	1937/39	40	1520	4	2384	5·25—16	detto	Cabrio 4 Roadst. 2	720	Kleinwagen	
	3 Liter		75	2889	8 V	3000	6·00—16	detto	Pullm.- Lim. 6	1200		
	Morris (-Motors Ltd./ Cowley, Oxford)	Minor	1920/39	4/18	850	4	1980	27×4"	3 G/R normal	Inlkr. 3/4	620	Kleinwagen
		Cowley		6/25	1550	4	2667	29×5"	3 G/R Brücke	Phaeton Inlkr. 4	980	
Oxford		1920/33	8/40	1940	6	2896	28×5·5	3 G/R normal	Phaeton Inlkr. 5	1238		
Isis			10 54	2470	6	2896	29×5·5	detto	detto 5	1360		
Wolseley (-Motors Ltd./ Cowley)	10	1920/39	30	1140	4	2300	5·50—16	3 G/R normal	Inlkr. 4	950	Jeder Jahrgang der techn. Ent- wicklung ange- paßt. (Billiger Gebrauchswagen)	
	12		35	1548	4	2500	5·75—16	detto	Inlkr. 4	1280		
	16		45	1818	6	2660	6·00—16	detto	Inlkr. 5	1430		
	20		55	2321	6	2660	6·25—16	detto	Inlkr. 5	1580		
Morgan (-Motor Co. Ltd./Malvern- Link (1934)	4/4	1934/39	34	1110	4		5·00—16		Sport- Roadster 2/4			
Napièr											Rennwagen	
Rilley (-M. C. Co./ Abingdon)												
Rolls-Royce	Phantom I 17/50	1920 bis 1939	70	3670	6	3276	6·00—20	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4 Pullm.- Lim. 6	1500	Ab 1929/30 im Aufbau strom- linig	
	Phantom II 29/100		100	7700	6	3658 3823	838× 171·5 Z	detto	Roadst. 2 Pullm.- Lim. 8	1800 1300 2300		
Rover (1924)												
S. S. seit 1936 geändert in Jaguar (-Cars Ltd./Holbrook Lane- Coventry)	1·5 Liter	1922 bis 1935	40	1576	4	2860	5·25—18	4 G/R normal	Roadster Coupé 2	840	Präzisions- Sportwagen mit tiefer Schwer- punktlage.	
	2 Liter		60	2084	6	3000	5·50—18	4 G/R Starrbr.	Inlkr. 4	1020		
	2·5 Liter		75	2664	6	3050	5·50—18	detto	Inlkr. 5	1150		
	3·5 Liter	1936/40	90	3485	6	3050	5·75—18	detto	Inlkr. 5 Roadst. 2	1350 1100	detto, nur Strom- linige Fasson, höhere Ver- dichtung und Drehzahl	
	2 Liter		70	2084	6	3000	5·50—18	4 G/R normal	Inlkr. 4	1120		
	2·5 Liter		90	2664	6	3100	5·75—18	detto	Inlkr. 5	1280		
3·5 Liter	110	3485	6	3000 3200	detto	detto	Roadst. 2 Inlkr. 5	1300 1450				
Imperia (1934)	TA-7	1935/39		1000							Lizenz Adler: Siehe Adler Trumpf junior Siehe Adler Primus Siehe Adler 2 EV (2 Liter)	
	TA-9			1700								
	TA-11			2000								

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{m}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Singer (-Motors Ltd.) (1920)											
Sunbeam											Engl. Talbôtwerk
Standard and Triumph Konzern Coventry: Standard light-Twlv. Flying-	PKW. Rhyl	1920 bis 1927	9	1.5	4	2740	760×90	3 G/R normal	Sport-Roadster 2s	850	Ab 1930 mit höherem Kompr.-Verhältnis und höheren Drehzahlen. Dann Leistung wie Flyingmodells ab 1936. Mit höherer Verdichtung. Schneller Reise-wagen. Flying Models (Stromlinien-formen)
	Pall Mall		32	2.8	4	3800	920×120	detto	Inlkr. 6s Allwe-ather 4	1680	
	Nin	1922/35	16	0.9	4	2650	5.00—16	3 G/R normal	Inlkr. 4	820	
	Little-Nine		16	0.9	4	2500	5.00—16	detto	Coupé 2	680	
	Twelve		22	1.2	4	2650	5.75—16	detto	Inlkr. 4	950	
	Ten	1928 bis 1935	18	1.1	4	2850	5.75—16	detto	Inlkr. 4	850	
	Sixteen		30	1.6	4	2850	6.00—16	detto	Inlkr. 4	950	
	Twenty		36	2.00	4	3200	6.00—18	detto	Inlkr. 6	1150	
	Fourtee_		50	1.4	4	2650	6.00—15	detto	Inlkr. 4	1200	
	V-8	1935/36	75	3.2	8 V	2800	6.00—20	detto	Inlkr. 6	1350	
	Nine	1936 bis 1939/40	26	1131	4	2650	5.00—16	detto	Inlkr. 4		
	Ten		35	1267	4	2850	5.75—16	detto	Inlkr. 4		
Twelve		45	1609	4	2650	5.75—16	detto	Inlkr. 4			
Fourteen		56	1776	4	2650	5.75—16	detto	Inlkr. 5			
Triumph Cycle Car Co. Ltd./Coventry (1914)	PKW. Super Seven	1920/27 1928/34 1935 bis 1939/40	18	832	4	2058	27×4"	3 G/R Starrbr.	Inlkr. 4	850	Kleine Sport-fahrzeuge
Vauxhall	25	1924/30 1931/35 1936 bis 1940	82	3160	6		6.25—16		Inlkr. 5		
Italien Alfa, seit 1924 Alfa-Romeo (-Ing. Nicola Romeo è Co./Milano)	Alfa I	1920/24	35	1125	4	2750	815×105	3 G/R Starrbr.	Roadst. 2 Phaet. 4	780	Rennwagenbau
	Alfa II		60	2200	6	3000	880×120	detto	Roadst. 2 Inlkr. 4	970	
	6 C Turismo	1924 bis 1933	42	1750	6	3100	29×5.25"	4 G/R Starrbr.	Sport-phaet. 4	1050	
	Gr. Turismo		54	1750	6	2920	28×5.25"	detto	Sport-phaet. 5	950	
	Gr. Sport	1934 bis 1939/40	85	1750	6	2750	27×4.75"	detto	Sport-Roadst. 2	880	
Ansaldo (-Società anonima Automobili Ansaldo/Torino) (1920)	9	1922/29	30	1860	4	2700	28×5"	4 G/R normal	Phaeton-Inlkr. 4	1110	Ab 1930 Bau v. LKW. u. Heeres-fahrzeugen
	18		46	2780	6	3200	30×6"	4 G/R normal	Pullm.-Lim. 7	1600	
	22		86	3500	8	3310	30×6.5	4 G/R normal	Pullm.-Lim. 7	1500	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m_{in}	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Bianchi-S. A.											Nicht erfaßbar
Fiat (Torino)	500	1918/20	15	1500	4	2500	Pneu 760×90	Kardan	Torpedo Coupé 4 Roadst. 2	720 670	Zweifach gelagerte Kurbelwelle
	500 Spinto 501	1920/21	18	1460	4	2650	Pneu (Wulst) detto	Kardan	Torpedo Couné 2	720	Erste 4-Rad- bremse
	502	1922	18	1460	4	2750	detto	detto	detto	720	
	505	1923/24	30	2297	4	2650	detto	detto	Torpedo Roadst. 2 Lim. 4	820	4-Radbremse
	509	1924/30	16	0990	4	2550	detto	detto	detto	750	Kugelkopf- schaltung Batteriezündung
	503	1926/28	15	1460	4	2770	detto	detto	Phaet. 4 Roadst. 2	720	Maskenkühler
	508 Balilla	1929/36	20	0995	4	2250	Pneu (Ballon)	detto	Phaet. 4 Roadst. 2 Coupé 2 Lim. 4	820	3-Ganggetriebe Hydr. 4-Rad- bremse
	508 Spinto 508 S Ballila Sport	1933/37 1934/36	25 30	0995 0995	4 4	2250 2250	5'00—16 detto	detto detto	detto Sport- Roadst. 2	820 750	4-Ganggetriebe 4-Radbremse
	514	1932	28	1438	4	2250	detto	detto	Roadst. 2 Cabrio 2 Lim. 4	850	n. Wahl Fuß oder Hand
	514 CA	1932	37	1438	4	2250	detto	detto	Sport- Roadster Lim. 4	800	Erste Strom- linienform
	515	1932	28	1438	4	2580	detto	detto	Lim. 4	850	Handbremse a. Getriebe
	515 T	1932/33	28	1438	4	2870	detto	detto	Taxi- Landlt. 6 Lim. 4	980 850	Niederrahmen Im Ausland In Italien
	518 Arditta (518)	1933 1933	45 40	1944 1758	4 4	2700 2700	detto detto	detto detto	detto detto	850 850	
	Arditta (2000)	1933/37	45	1944	4	3000	5'50—15	detto	detto	820	Export
	Arditta Sport	1933/37	53	1944	4	2700	detto	detto	detto	800	Nur in Italien Stromlinie detto
	2500 2500 Sport 500 (Dopolino)	1934/37 1934/37 1937/46	52 60 13	2516 2516 0570	4 4 4	3170 3170	detto detto Ballon	detto detto Kardan	detto detto Lim. 2	850 800	Stromlinie
	1100 2000	1938/46 1937/40	34 45	1098 2538	4 4	1944	4'00—15 5'00—16 5'50—15	detto detto	Inlkr. 4 Lim. 6		Vollstromlinie Sechsfach bereift Vollstromlinie
	510	1920/21	40	3446	6	3400	Pneu Wulst	Kardan	Phaet. 4 Lim. 6		3-Gang-Getriebe mit Kulisser Erste Vierrad- bremse
	519 C	1922/23	45	4750	6	3300	detto	detto	Pullm.- Lim. 6		
	519 L	1923	45	4750	6	3600	detto	detto	Pullm.- Lim. 6		
520	1924/26	45	2244	6	2900	detto	detto	Pullm.- Lim. 6		Kugelkopf- schaltung Batteriezündung Maskenkühler	
521	1927/29	50	2516	6	2900	detto	detto	Inlkr. 6 (4)			
521 C	1929/30	50	2516	6	3200	Mit Ballon	detto	Lim. 6 Pritsche 0'75 Kasten			
522 C	1931/32	52	2516	6	2700	detto	detto	Inlkr. 6 Cabrio 4		Hydr. 4-Rad- bremse	
522 S Sport	1932	65	2516	6	2800	detto	detto	Roadster Coupé 2 Inlkr. 4		Erste Strom- linienform	
522 L	1932/33	52	2516	6	3070	detto	detto	Phaeton- Inlkr. 6			
524 C	1932/33	52	2516	6	3070	detto	detto	Inlkr. 4		Stromlinie	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/jn	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Fiat	524 L	1932/33	52	2516	6	3230	detto	detto	Pullm.- Lim. 6	2800	Von 1934 bis 1936 keine 6-Zyl.-Neubau- muster Mit 525 N. u. S. Radstand: 3260 Vollstromlinie
	525	1931/32	68	3802	6	3020	detto	detto	detto		
	1500	1937/49	43	2071	6	3020	5·50—15	detto	Inlkr. Cabrio 4		
Isotta- Fraschini	8 A	1920/34	116 140	7300	8	3700 3400	33×6·75"	3 G/R Starrbr.	Pullm.- Lim. 7 Cabrio 5 Roadst. 2	2800	Sportmodell
	8 B	1935/39	150	7330	8	3600 3400	7·00—21	detto	Pullm.- Lim. 6 Cabrio 4 Roadst. 2	2000	
Itala	45	1920/25	12 45	2200	4	2800	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton- Inlkr. 4	1250	Ab 1930 Nutz- u. Heeresfahr- zeuge
	65	1926/30	8/55	2000	6	2800	28×4·95	detto	Phaeton- Inlkr. 5	1100	
Lancia	Lambda	1922/27	70	2548	4	3420	14×50	4 G/R	Phaet. 4	1270	Unabhängige V-Räder
	Dilambda		100	3960	a 2	3100	16×50	normal	Lim. 6	1480	
			8 V		3475	1 Bl.		1700			
	Augusta	1928/36	35	1196	4 V	2650	145×400	4 G/R	Pullm.- Lim.	1900	
	Astura		75	2972	8 V	3000	15×45	normal detto	Inlkr. Cabrio 4	830	
	Ardea		55	1924	4 V	2990	14×45	detto	Inlkr. 5	1400	
Aprilia	1937/40	46	1352	4 V Bl. 4	2850	140×40	detto	Pullm.- Lim. 6 Inlkr. 4/6 Cabrio 4	1150 980	1938/40: 90 PS, 3475 Rad- stand Auch 1937/38 Stromlinie	
O. M.	OM-4	1920/33	6/30	1600	4	2800	28×5½"	4 G/R Starrbr.	Inlkr. 4	1100	Ab 1934 Nutz- wagenbau
	OM-6 Mille Mlia Supersport		8/50	2250	6	3100	30×6"	detto	Inlkr. 5	1300	
			8/60	2250	6	2800	28×5½"	detto	Phaet. 4	1100	
			70	2350	6	2800	28×5½"	detto	Roadst 2	1100	
Pavesi- Dolotti	Divse									Fabrik für Traktoren und Heeresfahrzeuge	
S. P. A.										Ab 1920 nicht am Markt	
Österreich Austro- Daimler. (Ab 1921 im Konzern Daimler-Puch, ab 1931 bei Steyr-Daimler- Puch A.-G., Wien, I.)	PKW. Holland	1920 bis 1927	32		4		820×120	4G/R	Phaeton- Inlkr. 4	1280	Flacher Spitz- kühler, Draht- speichenräder
	45		45		4		880×120	detto	Phaeton- Pullm.- Lim. 6		
	AD 6—17		17		6		935×135	detto	detto 7	1450	
	ADV		60	4430	6	3480	895×135	detto	Reise- Pullm.- Lim. 6	1870	Ab hier wieder Flachkühler
	ADM-I ADM-II	1924/27	60	2613	6	3450	820×120	detto detto	Coupé- Cabrio 6	2000	Doppelvergaser:
	ADM-3 Lit.		110	2994	6	3475	820×120	detto	Phaeton- Sport 4	Chas. 1100	
	ADR	1928/30	75	2994	6	3500	32×6·20	4 G/R	Pullm.- Lim. 6	1260	Ab 1932 Fertigung in Steyr
	ADR-Sport	1931 bis	100	2994	6	3500	6·50—20	H.-Schw.	Phaeton	1550	
	Bergmeister	1934	120	3614	6	3200	6·50—20	detto	Cabrio 4 Roadster R-Cab. 2	1200	
										1050	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Austro-Daimler	ADR-8		100	4624	8	3725	6·50—20	detto	Cabrio 5 Pullm.- Lim. 7	1850	„Goliath“-Type
	LKW. Az-16	1916/20	75	15600	4	4200	Eisen 1400 ϕ	8 G/2 R 4-Rad	Pritsche 6	6000	
	ADO-2	1920/27	45		4	3600	30×5"	4 G/R Kardan	Bus 20s	3500	
	ADO-3		55		4	4200	30×6	detto	Bus 30s	5000	
	ADO-4		65		6	4800	36×6	detto	Bus 45s	5800	
	ADG ADAZ	1932/35 1933/37	75	3915	6	5400	7·50—20	7 G+3 R 3-Achs.	offen 2·75	5000 3000	
		150	11900	6	3325	Hydro 7·50—20	2 G/R×3 3-Achs.	Allrad offen 4·5	6650		
Austro-Fiat	PKW. IC	1918/20 bis 1922	9/24		4	2800	820×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4 Roadst. 2 Lim. 4	950 820 1100	Wr. Taxitype Ende der PKW.
	IV D		12 45		4	3200	880×120	detto	Phaeton- Pullm.- Lim. 6	1350	
	AF-1	1923/24	45		4	3000	880×120	detto	Landlste 6	1450	
	1001	1932/33	34	1920	4	2970	5·50—18	detto	detto 6 Inkr. 4	1320	
	LKW. V-2	1918/20 bis 1924	45		4	3800	Vollg. 800×120	4 G/R Kardan	Pritsche 2·00 Bus 18	2300 3500	
	Tr-4		55		4	4200	Vollg. 1050×140	4 G/R Kette	Pritsche 4/5	4270	
	AFL	1924 bis	30 35	2220	4	3250	5·50—20	4 G/R Starrbr.	Pritsche 1¼	1750	
	AFN	1930/33	42	2850	4	3100	30×5"	detto	Pritsche 2·00	1980	
	AFN-Ig. ndr. AF-25		48	3330	4	3600	7·00—20	detto	Bus 18s	2630	
	O-25		60	5200	4	4000	34×7"	4 G/R normal	Pritsche 3	3300	
	AFN-Spezial		60	5200	4	4800	8·25—20	detto	Bus 26s	4500	
	AFN-Spezial		55	3324	4	4000	7·00—20	detto	Pritsche 2·5	2550	
	AF-Junior	1934/36	34	1920	4	3200	6·00—18	4 G/R Starrbr.	Kasten Pritsche 1·00		
	AFL-1·4		40	2224	4	3500	4½×20	detto	Kasten Pritsche 1·4	1700	
	AF-Super	1934 bis 1939/45	75	3771	4	4000	7·50—20	5 G/R normal	Bus 22 Pritsche 2·5	3700	
SRM		65	4503	4D	4000	7·50—20	detto	Pritsche 3·5	3200		
HRM-6		80	6754	6D	4600	8·25—20	detto	Pritsche 5·00	4000		
FD-6		100	7983	6D	4800	9·25—20	detto		5750		
Amilcar/Wien (1922)	Sport Supersport	1922/27			4 6		detto				Lizenzbau in Osterreich Siehe England
Baya/Wien (1920)	5 7	1920/24	5 7	580 790	1 2V	1600	45×3½	einf. Kette	offen 2 Pritsche	450	Cyclecars
Fross-Büssing	II-FB	1920/26	35	3550	4	3500	850×150	4 G/R Kardan	Pritsche 2·00 t	2250	Bus 28s
	III-FB		45	4880	4	3800	920×120 1040×120	4 G/R Kette	Pritsche 3·00 t	2890	
	V-FB		55	5990	4	4200	920×140 1050×140 (×2)	detto	Pritsche 5·00 t	4750	
	IV-FB	1927/30	105	6995	6	5200	40×8"	4 G/R Starrbr.	Bus 40s	5600	
	W-NO		60	6232	4	5600	36×8"	detto	Tram- bus 50s	7300	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Fross-Büssing	III-FB	1927/33		81	6			detto	Pritsche 4'00 t	●	Die mit ● Fahr- gestelle sind auch Bus-Fahrzeuge
	V-FB			71	6			detto	Pritsche 5'00 t		
	Vs-FB			81	6			4 G/R Stirnrad- nabe	Pritsche 6'00 t		
	II-FBD	1934/38		4'91	4D			4 G/R Starrbr.	Pritsche 3'5 t		
	II-FB 4 D			4'91	4D			4 G+S/R Starrbr.	Pritsche 3'5 t		
	II-FB-5			5'71	6			detto	Pritsche 3'5 t		
	E-3000			4'51	4D			4 G/R Starrbr.	Pritsche 3'00 t		
	V-FBD	1938/40 bis 1945		7'41	6D			4 G+S/R Stirnrad- nabe	Pritsche 6'00 t		
	4000			6'21	5D			4 G/R Starrbr.	Pritsche 4'00 t		
	F-5			13000	6D			4 G+S/R Stirnrad- nabe	Pritsche 5'7 t		
F-6500			160	13000	6 D	5000	12'00—22 E	4 G+S/R Stirnrad- nabe	Pritsche usw. 6'5 t		
Gräf & Stift	PKW. VK-I VK-II	1918/20 bis 1924	7/20		4	2600	815×105	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	●	SV. ohv. Mit Rooslenkung Gräf-Citroën Gräf-Ford
	V-IV		9/27 12 45		4	2850 3000	815×105 880×120	detto detto	Inlkr. 4 Phaeton- Inlkr. 4		
	S-3	1925/30	80	5950	6	3200	935×135	detto	Roadst 2 Phaet. 6		
	SR-3 Sp-5		90 80	7790 3920	6 6	3660	32×6'75	detto	detto Pullm.- Lim. 6		
	Sp-8	1931/38	125	5956	8	3700	7'00—20	4 G/R normal	Cabrio 5 Pullm.- Lim. 7		
	MF-6 V-8	1920/28	60 90	2700 3620	6 8 V		160×40 6'50—16		Inlkr. 4 Inlkr. Cabrio 4		
	LKW. 2 t		32		4	3500	Vollgum. 920×120	4 G/R Starrbr.	Kasten Pritsche 2'00		
	V-2 T 5-S	1928/33	50 45	3563	4 4	3700 3300	30×5" 920×120 1050×140 (×2)	detto 4 G/R Kette	detto Sattel- Zugmgn. 10 t		
	T 5-Sub		45		4	4800	detto	detto	Pritsche 5'00 t		
	V-5	1928/33	50	3560	4	3700 4000	32×6"	4 G/R normal	Pritsche 2'5 t		
	V-6		70	5200	4	4525	32×6"	detto	Pritsche 4'00 t		
	V-7	1934/39	85	5'71	4	4275 5000	36×8" 9'00—20	4 G+S/R normal	Pritsche 5'00 t		
	V-17		85	5'71	4	4275 5000	36×8" 9'00—20	4 G+S/R normal	Pritsche 5'00 t		
	335	1928/33	60	41	4	3976	32×6" 7'50—20	4 G/R normal	Pritsche 2'5 t		
435	65		41	4	4000	32×6½"	detto	Bus 22s Pritsche 3'5 t			
335-D	1928/33	65	4950	4 D	4950	32×6"	detto	Bus 24s Pritsche 3 t			
535-D					4050	32×6½"	detto	Pritsche 3'5 t			
V-85-D V-6-D		95	7400	6 D	5500	4500 5500	8'25—20 34×7"	detto 4 G+S/R Stirnrad- nabe	Bus 27s Pritsche 4'5 t		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Gräf & Stift	V-7-D	Ab 1931 bis 1945	70	4850	4 D	6500	36×8"	detto	Pritsche 5'00 t Zug 10'00 t	3400 3600 3900- 4100	Kombinations- fahrzeuge Zur Fahrgestell- Type: 335, 435 D und V-6 V Für V-6, V-7 u. V-17 N
	V-17-D					6500	36×8½"	detto			
	D-105					105	7270	6 D			
	S-10	1934/38 bis	95	6·51	6	5000	36×8"	4 G+S/R	Pritsche	4500	
	V-17-ND	1939/45	105	7278	6 D	5500 4550 5000	9.00-20 38×9"	normal 4 G+S/R	5'5 t Pritsche	4800	
	V-17-NDZ		120	8550	6 D	4550 5000	38×9"	Stirnrad- nabe	5'8 t Pritsche	4850 4950	
	S-6		120	8550	6	4500 5000	38×9"	5 G/R	Reise- Bus 34s	7380	
	V-7-D		105	7278	6 D	4550 5900	38×9"	normal detto	LKW.5'5 Bus 40s	6680	
	RSO		70	3500	8 V		Raupen- kette	4 G/R Starrbr.	1'5	3500	
	Heeresfahrzeug										
Perl A.-G./ Wien XV.	P-0·5	1918/20	5/20		4	2000	710×100	3 G/R	Roadst.2	620	Mit Continental- Motoren
	3 t		35		4	3400	920×120	normal 4 G/R	Pritsche 3'00	2950	
	L-6	1921/33 bis 1938	45	2800	6	3600	30×5"	Kardan 4 G/R	Pritsche 2	2600	
	L-8		85	6910	6	5000	40×8	normal	Bus 18s Pritsche 5	5000	
	D-4		50	3258	4	3840	32×6	detto	Bus 30s Pritsche 1'5	1900	
	L-600		60	3670	6	4050	32×6	detto	Pritsche 2'5	2600	
	L-6000		60	3670	6	4050	32×6	detto	Pritsche 3'00	2600	
Puch	VIII	1918/20 bis 1922	38	3·2	4	3200	920×120	4 G/R	Phaet. 6	1380	Siehe Typen v. Teil I 1914/18
	XX		20	1·8	4	2800	820×120	Starrbr. detto	Phaet. 4	1200	Ende 1922 Aus- lauf
	XII		12	1·5	4	2650	815×105	detto	Phaet. 4	980	
Saurer		1920 bis 1927									Typen wie 1914 v. Teil 1
	2 BH	1928 bis 1933	65	4710	4	4000	33×5"	4 G/R	Pritsche	2600	Zeiger D: mit Original Saurer- Dieselmotoren
	3 BH		65	4710	4	4200 5000	32×6	normal detto	2'00 Pritsche 3	3000	
	3 TC		54	8020	4	4060	38×7	4 G/R	Bus 30s Pritsche	3300	
	4 BH		65	4710	4	4500	36×8	Starrbr. 4G/R	5'00 Pritsche	3400	
	5 BH v.		75	5700	4			normal	5'00 Pritsche	3400	
	5 BL		105	8550	6	4500	40×8	detto	5'00 Pritsche	5000	
	5 BLD		85		6 D	5000	40×8	detto	6'00 Bus 40s	5400	
	3 BN		85	6130	6	5000	34×7	detto	Bus 45s		
	2 BOD	Ab 1933	65	5700	4 D	3800	36×6	detto	Pritsche 2'5	3850	
	3 BOD		65	5700	4 D	4025	38×7	detto	Pritsche 3'5	4300	
	1 CW	Ab 1935	60	4500	4	3600	30×5	detto	Pritsche 1'5	2500	
1 C		60	4500	4	4200	30×5½	detto	Pritsche 2'5	2900		
2 C		68	4942	4	4200	32×6	5 G/R normal	Pritsche 3'5	3200		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Saurer	4 BH v N		72	5700	4 D	4500	36×7	4 G/R	Bus 30s	4600	
	5 BH w		85	6786	4	5000	36×8	normal detto			
	1 CRD	Ab 1938 bis 1940/45	60	4852	4 D	3800	7·00—20	detto	Pritsche 5·00	4400	
	2 CRD v		70	5320	4 D	4200	8·25—20	detto	Pritsche 2·5	3000	
	4 BTD		85	7278	6 D	4500	9·00—20	detto	Pritsche 3·5	3500	
							5000			Bus 30s	6400
5 BTD v	100		7980	6 D	4500	5000	9·75—20	detto	Pritsche 6·00	5200	
Steyr-Werke- A.-G./Wien I. (1919) Seit 1931 Steyr- Daimler-Puch A.-G./Werk Steyr	PKW. II	1920/22	$\frac{12}{40}$	3325	6	3300	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaeton- Inlkr. 6	1320	Motor-Getriebe- block von Anfang an V = 95 km/st. Mit Stufen- schaltung
	* IV	1923	8/24	1590	4	2600	810×100	detto	detto 4	920	
	V	1923/25	$\frac{12}{45}$	3325	6	3500	880×120	detto	Phaeton- Lim. 6	1320	Ab hier mit 4-Rad-Bremse Rennwagen
	* Klausen	1923	153	5000	6	2700	29×5·00	detto	Sport- Roadst. 2	1200	
	* SS	1928	153	5000	6	2975	29×4·50	detto	Sport- Phaet. 4	1600	Sportwagen Drahtspeichen- räder
	* 70 PS	1924	70	4520	6	2700	29×4·50	detto	Sport- Roadster 2/4	1200	
	VII	1926/27	$\frac{12}{50}$	3325	6	3475	820×135	detto	4 Mod. d. Kar. 6	Chas. 1000	Bis hier mit KPZ-Rädern Ab hier Flach- kühler
	XII	1927 bis 1931	36	1508	6	3000	775×145	4 G/R	Phaeton- Inlkr. 4	1100	
	* XVI		$\frac{15}{70}$	4014	6	3464	32×6·25	H-Schw. 4 G/R	detto 6	Chas. 1500	Ab hier Scheiben- räder — Erster Schwingachser Type XII Ensemblingbau
	XX		8/40	2070	6	3150	5·50—20	Starrbr. 4 G/R H-Schw.	4 Mod. d. Kar. 4	dto. 1040	
	Opel-Steyr 1·21	1929/30	21	1186	4	2286	4·50—17	3 G/R normal	Inlkr. 4	750	Mit Schnellgang
	30	1932/34	8/40	2078	6	2980	5·25—18	3 G/R H-Schw.	3 Kar.- Mod. 4	dto. 780	
	30 S		8/45	2078	6	2980	5·25—18	detto	Luxus- Cabrio 5	1200	Auch als Pullm.- Lim./6sitzig
	45	1933	8/40	2078	6	3200	5·75—18	3 G+S/R	Landau- lette 6	1650	
	430	1930/32	45	2078	6	2980	5·75—18	4 G/R H-Schw.	Luxus- Cabrio 5	1400	Vollstromlinien- wagen
	530	1933/35	50	2078	6	2830	6·00—17	detto	detto	1250	
	630	1936/38	55	2260	6	3260	6·50—16	detto	detto	1530	Inlkr. m. Schd. 4 Inlkr.- Cabrio 4
	50	1934/37	23	0978	4 B	2250	4·50—17	detto	detto	850	
	100		32	1385	4	2600	4·75—17	detto	detto	900	Wie Typ 50 4
	120 S		50	1990	6	2830	5·00—17	detto	detto	1200	
55	1937/39	25	0984	4 B	2250	4·50—17	detto	Wie Typ 50 4	850	Wie Typ 100 4	
200		35	1498	4	2840	4·75—17	detto	detto	990		
220 S		55	2260	6	2600	5·25—16	detto	Wie Typ 120 4	1170		
LKW. III		1921/25	40	3325	6	3800	920×120	4 G/R Starrbr.	Pritsche 2·5	2450	Starracher Hochrahmen
VIII		1926/30	45	3325	6	3750	30×7"	detto	Bus 20s Pritsche 2	3100	
XV XVII		1931/34 1928/29	47 70	3300 4016	6 6	3700 3700	32×6" 34×7"	detto 4 G/R Starrbr.	Bus 18 Bus 24 Pritsche 2·5	2800 2820	Postmodell
								Bus 24	1800 2900		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Steyr	XVIII		47	3300	6	3300	775×115	detto	Pritsche 2·5	1820	Bauart mit H-Schwingachsen
	XII N	1927/30	36	1508	6	3300	30×5" 775×115	4 G/R H-Schw.	Pritsche Kasten 1·00	1350	
	350	1934/37	40	2078	6	3500	30×6"	detto	dto. 1·5	1580	
	370	1935/39	40	2078	6	3700	30×7"	detto	dto. 1·75	1750	
	110	1934/36	32	1385	4	3000	5·75—16	detto	Kasten 0·75	1150	
	210	1937/39	35	1498	4	3000	5·75—16	detto	Kasten 0·75	1150	
	150		25	0984	4	2700	5·50—16	detto	Kasten 0·5	1000	
	40 N	1934/39	45	2078	6	3300	7·00—18	detto	Pritsche 1·5	1420	
	640 (40 D)		45	2078	6	4660	7·00—18	4 G/R×2 3-Achs.	offen 1·5	1800	
1150	1939/40	25	0984	4 B	3200	7·00—18	4 G/R H-Schw.	offen 10s	1250		
U-Wagen- Werke, Ing. Umann/Wien (1919)	U-1	1919 bis 1923	4/10	0480	2	2250	35×3	2 G/R normal	Roadst. 2	360	Versuchswagen
	U-2		7/18	0760	4	2250	35×3½	3 G/R normal	Roadster 2/4	450	1923 aufgelöst
Tatra- (Austro-) werke, Wien XI (1933)	57 a	1934/39	20	1160	4	2650	5·25—16	4 G/R Zentral- Kardan	Inlkr. Cabrio 4	870	
Waf	40	1920 bis 1926	40		4	2800	815×105	4 G/R Starrbr.	Phaet. 4	1300	1926 Betrieb aufgelöst
	70		70		6	3200	935×135	detto	Pullm.- Lim. 6	1600	
	2 t		45		4	3800	810×120	4 G/R Kardan	Pritsche 2·00	2500	
	5 t		65		4	4500	1050×140	4 G/R Kette	Pritsche 5·00	4800	
Polen C. W. S. Centralne Warsztaty Samochodowe/ Warschau (1923)	„Ursus“	1923/30	30	1500	4	2800	5·00—16	4 G/R Starrbr.	Phaeton Inlkr. 4	1250	Eigene Motoren in Fahrgestellen nach Lizenzen von Berliet und S. P. A.
	1·5 l		56	3000	6	3000	5·50—16	detto	Phaeton- Pullm.- Lim. 6	1450	
	3 l		70	3148	8	3300	6·00—17	detto	Sport 2/4	1650	
	8					4200	32×6"	detto	Bus 24	3200	
Schweiz Berna	3 t	1920 bis 1922	35	3550	4	4500	800×120 1050×140	4 G/R Ritzel	Pritsche 3·00	3800	Schwerste Aus- führung mit Kardan und zwei Schubbalken
	5 t		55	4880	4	4800	800×140 1050×160	detto	Pritsche 5·00	6500	
De Martini	PKW. 2·5 l	1920/24 1925/33	50	2500	6	3000	30×6"	3 G/R normal	Inlkr. 5s	1400	Siehe Teil I
	3 l		55	3100	6	3375	30×5·77	detto	Phaeton	1450 1600	Pullm.- Lim. 6/7
	FUG 4 l		90	4380	6	3375	30×5·77	4 G/R normal	Phaeton Cabrio 6	1500 1600	
	4 l-Sport	1934/39	90	4380	6	3000	30×6·00	detto	detto	1400	Sport 2 Cabrio 2/4
	4 l de Luxe		90	3990	6	3300	30×6½	detto	Pullm.- Lim. 6	1600	
	LKW.	1920/24 1925/33	75 90	4380	6	4000	32×6"	4 G/R normal	Pritsche 2·5/3	2250	V = 65 km/st.
		1934/39									

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{\text{mm}}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Saurer	2 TC	1920/24	35	3·8	4	3800	920×120 Rw. × 2 Vgm.	4 G/R Starrbr.	Bus 24s	3800		
	3 TC		45	5·00	4	4500	850×150 Rw. × 2 Vgm.	detto	Bus 36s	5500		
	3 TK		40	4·2	4	4200	820×120 1020×120 (×2)	4 G/R Kette	Pritsche 3 t	3480		
	4 TK		45	5·00	4	4500	850×150 1040×140 (×2)	detto	Pritsche 4 t	4700		
	5 TK		50	5·5	4	4800	920×120 1050×140 (×2)	detto	Pritsche 5 t	4820		
	2 BR		1925 bis 1933	50	4080	4	3800	32×6"	4 G/R normal	Pritsche 2·00 2·5	3200	Ab hier Pneu- bereift
	2 BRP			50	4080	4	4000	34×7·5 Ballon	detto	Bus 20s	4000	
	2 BNP			$\frac{70}{82}$	6150	6	4000	34×7·5 Ballon	detto	Bus 20s	4300	Niederrahmen
	3 BN			$\frac{70}{82}$	6150	6	4025	34×7"	detto	Pritsche 3 3·5	3900 5000	
	3 BNPL			$\frac{70}{82}$	6150	6	5000	36×8·25 Ballon	detto	Bus 30s	6500	Niederrahmen mit
	4 BNP			$\frac{70}{82}$	6150	6	5800	36×8·25 Ballon	detto	Bus 45s	6700	2 Endgeschw. detto mit
	4 BLP			100	8550	6	5800	38×9·75 Ballon	detto	Bus 45s	6900	Schnellgang
	4 BLPO			100	8550	6	5800	38×9·75 Ballon	detto	Bus 45s	6900	
	5 BN			$\frac{70}{82}$	6150	6	4500 5000	40×8"	detto	Pritsche 5·00	5400	
	5 BL			100	8550	6	4500 5000	40×8"	detto	Pritsche 5·00	5600	
	6 BL	100		8550	6	4500 5000	42×9"	detto	Pritsche 7·00	6100		
5 BLD	85	8550	6 D	4500 5000	40×8"	detto	Pritsche 5·00	5600				
Spanien F. N. A. (Fabrica National de Automóviles/ Barcelona) (1930)	F. N. A. 8	1931/33	$\frac{15}{70}$	2800	8	3000	5·50—16	4 G/R normal	Pullm.- Lim. 4	1200	Hochelegante Wagen mit Bronzelagern und weitgehender Verwendung v. Aluminium. Super-Sport mit Kompressor	
	F. N. A. 10		$\frac{16}{85}$	4200	10	3300 3400	6·00—17 6·50—17	detto	Roadst.2 Pullm.- Lim. 6	1280 1400		
			$\frac{125}{125}$									
Hispano- Suiza	20 CV	1920 bis 1933	$\frac{15}{85}$	3750	6	3570	32×6·00 Ballon	3 G/R Starrbr.	Phaet. 6 Pullm.- Lim. 7	1600 1750		
	32 CV		$\frac{25}{100}$	6600	6	3690	33×6·00 Ballon	detto	Pullm.- Lim. 7	2100 2350		
	46 CV		$\frac{31}{125}$	7980	6	3690	33×6·00 Ballon	detto	Pullm.- Lim. 7	2100 2350		
Tschecho- slowakei Aero/Prag (1924)	10	1926/38		998	2/2- Takt			3 G/R Front	Roadst. 2		Hirt-Kurbelwelle	
	20						detto	Roadst. 2 Phaet. 4				
	30		0998	2/2- Takt			Front	Inlkr. 4				

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Hubraum	Zyl.-Zahl	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Java/Prag (1920)	Minor 700	1922/38		0600 0700	2/2- Takt 2/2- Takt							DKW.-Motor
Laurin und Klement	19/60	1921/25	60	4310	6	300	880×120	4 G/R Starrbr.	Phaet. 6	1380	Letzte Serien vor Übergabe an Skoda.	
	7/20		20	1740	4	300	820×120	detto	Sport-phaet. 4	1200		
	6/22		22	1612	4	200	detto	detto	detto	1280	M. Knight-Motor.	
	7/25		25	2196	4	200	detto	detto	Weym.-Inlkr. 4	1280		
	14/50		50	3600	6	300	935×135	detto	Pullm.-Cabrio 6	1400		
16/60	60	3850	4	300	detto	detto	Pull.-L. 6	1560	Alle Wagen mit Rudge-Withworth-Drahtspeichenrädern.			
Praga	PKW. Piccolo Alfa	1920/22 bis 1933	5/18 9/32	0996 1795	4 6	200 200	720×120 5'00—19	4 G/R normal 4 G/R Starrbr.	Phaeton-Inlkr. 4 Inlkr. 5	870 930 1230	In jeweils zeitentsprechender Bauform	
	Mignon/6		13 45	2636	6	350	6'00—20	detto	Phaeton-Inlkr. 6/7	1700 1800		
	Grand/8		17 60	3580	8	350	6'00—20	detto	Phaeton Pullm.-Lim. 7	1800 1900		
	Präsident Baby	1934/39	80	3580 998	8 4	300	6'50—20	detto 4 G/R normal	Club.-L. 8 Inlkr. 4	2200		Stromlinienwagen
	Piccolo-Super Lady			1700	6			detto	Roadst. 2		Geländewagen	
	Golden			1700	6			detto	Inlkr. Cabrio 5			
	Grand 18			4400	8			4 G/R Starrbr.	Club-Lim. 8			
	AV			3580	8			4 G/R×2 3-Achs.	offen 2'00/16s			
	LKW. AN	1920/22 bis 1933	30	1940	4	300	32×6"	4 G/R Starrbr.	Pritsche 1'5	1400		Kombiniert mit Typ AN, L u. N/ 1930 zu 14 Typen
	L		40	3800	4	300	36×6"	detto	Pritsche 3'00	2700		
	N		55	6080	4	400	38×7"	detto	Pritsche 5'00	3800		
	RN	1934/38		3500	4				Pritsche 2'5			
	RND			4500	4 D				Pritsche 2'5			
	SND			6700	4 D				Pritsche 4'00			
ND-6			6700	4 D				Pritsche 5'00				
NO			6100	4				Pritsche 6'00				
ND-10			8800	6 D				Pritsche 7-8'00				
Skoda (1920) (Fertigung erstellt mit den Werken RAF u. Laurin u. Klement)	PKW. A	1920 bis 1938	4/12	0890	4	300	710×100	3 G/R normal	Roadst. 2 Phaeton-Inlkr. 4		Einseitiger Antrieb ohne Differential	
	Popular		5/18	0920	4	300	710×100	detto	Phaeton-Inlkr. 4			
	Rapid			1250	4	300	5'50—16	detto	Phaeton-Inlkr. 4		Zusätzliche Stromlinienwagen. M. obigen kombiniert zu 21 Typen Geländewagen	
	Standard 120	1934/39		1000								
	Favorit	bzw. 1940/42		1800 2100 3100 3100								
Superb. OHV 903							4 G/R×2 3-Achs.					

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Skoda	LKW. Szentinel Dampf	1920/26	26	61	2 Kpt.	3200	920×120 P. 950×150 Vg.	Komp. m. Dfzl. u. Kette	Pritsche 3 t	3600	Zwergkessel-Quersieder mit Überhitzer, Kohlenfeuerung:
	206-D	Ab		2700	4				Pritsche 2-2'5		
	254-D	1924/26		3800	4 D				Pritsche 2'5		
	505 OHV	bis 1938		4800	4				Pritsche 3'00		
	6 V			8300	6				Pritsche 5'00		
	100	1929/30		1600					Pritsche 1'00		
	404 D	bis		5700	D				Pritsche 3'5		
	6 St-6	1939/42		8200	6			4 G/R×2 3-Achs.	Pritsche 4'00		
	606 D			8500	D				Pritsche 6'00		
Tatra, Ringhofer-Tatra A.-G./Prag-Smichov (1920), vormals Nesselsdorfer	PKW. 11	1920 bis 1930	10 11	0990	2 B	2645	12×45	4 G/R Zentr.-R. Kardan	offen 2/4	670	Alle KFZ. mit Stirnrad-Differential u. doppeltem Kegelantrieb der Räder
	12		12	1100	2 B	2645	12×45	detto	Phaet. 4	670	
	30		25	1720	4 B	2770 3115	13×45	detto	Phaet. 4 Pritsche 0'5	800	
	31		45	2300	6	3540	775×145	detto 3-Achs.	Pullm.-Lim. 7	1000	
	26 p		30	1720	4 B	3750	28×5½	detto	Inlkr. 7 Phaeton Preagh 8	1550	
	100 K. S.	1930/34	100	6000	12V	3600	6'00—20	4 G/R Zentr.-R.	Pullm.-Lim. 6	1800	
	57	1931 bis 1939/40	20	1160	4 B	2650	5'25—16	4 G/R H.-Schw.	Cabrio-Lim. 4	870	
	77		75	3750	8 B	3700	16×45	4 G/R Heck	Inlkr. 6	1250	
	77 a		70	3400	8 B	3500	16×45	detto	Inlkr. 6	1230	
	75		30	1690	4 B	2850	5'75—16	4 G/R H.-Schw.	Cabrio 4	950	
	97	1934/39		1800	4 B			4 G/R Heck	Inlkr. 4s		
	87			3000	4			detto	Inlkr. 5s		
	70 a			3900	8 B			detto	Reise-Inlkr. 6s		
	80			6000	8 B			detto	detto 7s		
	Wassergekühlte Motoren	LKW. 2 t	1920/24	45		4	3800	Vollgum. 920×120	4 G/R Stufen Kardan	Pritsche 2'5/3 t	
26		1926 bis 1939/40	27	1720	4 B	3750	Pneu 28×5½	4 G/R 3-Achs.	Pritsche 1'5		
43			27	1720	4 B	3287	detto	4 G/R Zentr.-R.	Bus 15s Pritsche 1'5		
24			65	7840	4	5270 5600	40×10½"	8 G/2 R 3-Achs.	Bus 15s Pritsche 6'00		
27				4'5	4 D				Bus 30s Pritsche 3'00		
81 D				12'5	8 D				Pritsche 6'5		
92		1936/42		4000	4				Pritsche 2'00		
27/64				4500	4 D				Pritsche 3'00		
85/91			120	7300	6				Pr. 4'00		
81 H			200	14700	8 V				Pr. 6'5		
111-Alfred		180	14800	8 V				Pritsche 8'00			
6500 A				D				10'00			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Walter	1000	1920/38		1'9				Last- 3-R-Wg. 1'00 detto 1'5		Es wurden neun verschiedene Modelle erzeugt Auch LKW. v. 2—4 t Durchaus leichte Wagen	
	1500			2'8							
	PKW. Junior S u. SS Bijou 4 B Prinz	1927 bis 1938	980 1120 1400 1900 2500	4 4							
Z-Wagen, Waffenwerke Brünn A.-G. (1924)	Disk.	1924/39	9	0600	1/2- Takt	2650	710×100	3 G/R normal	Roadst. 2	380	Überströmkanal durch rotierenden Schieber gesteuert
	Z		18	1000	2/2- Takt	2650	700×120	detto	Phaet. 4	450	
	Z-9		20	1000	2/2- Takt	2650	4'00—15	detto	Roadst. 2 Phaet. 4 Inkr. 4 Cabrio 3	680 750 820 800	
Ungarn Neue MAG.	Super- Magosix		14 45	2400	6	3200	29×5'50	3 G/R normal	Pullm.- Lim. 6/7	1250	
UdSSR GAS., Gorki- Automobil- fabrik/ Molotov (1930)	PKW. M-1 A	Ab 1930 ?		3'3 3'3							Sonst wie Ford B Sonst wie Ford A
	LKW. Ford AA Ford AA Ford 3 A Ford 3 A Ford 42 Ford 42	Ab 1926 ?		3'3 3'3 3'3 3'3 3'3 3'3				3-Achs. 3-Achs.	1'5 1'5 2'00 2'00 1'5 1'5		Mit Holzgas- Generator
SIS., Stalin- Industrie- werke/Moskau (1930?)	PKW. 101 103	Ab 1930 ?									
	LKW. SIS-5 SIS-6 SIS-8 SIS-21	Ab 1926 ?		5'6 5'6 5'6 5'6				3-Achs.	3'00 4'00 Bus 40s 3'00		Mit Holzgas- Generator
Nachtrag											

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{\text{mm}}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Amerika USA.											Seit V. 45 am intern. Markt nicht erschienen
Auburn											
Ford-Motor- Comp./Detroit											
Ford	Anglia	1945/50	23·7	933	4	2290	4·50—17	3 G/R Kardan	Inlkr. 4	750	Engl.- Siegel: Fabr. E-04-A
	Perfekt	1946/50	30·5	1172	4	2390	5·00—16	3 G/R Kardan	Inlkr. 4	800	" E-93-A
	Vedette	1947/50	65	2158	8 V	2820	185×400	3G/R.Lrd. Kardan	Inlkr. 6	1180	franz. F-472-A Fabr.
	Six	1945/48	95	3706	6	2900	6·00—16	3G/R.Lrd. Kardan	Inlkr. 6	1435	amer. 7-HA Fabr.
	Custum-6	1947/48	95	3706	6	2900	6·00—16	3G/R.Lrd. Kardan	Coupé 6	1435	dto.
	V-8/46	1945/50	100	3916	8 V	2900	6·00—16	3G/R.Lrd. Kardan	Lim. 6	1435	Fabr. 89-A
	Custum-V8	1946/50	100	3916	8 V	2900	6·00—16	3G/R.Lrd. Kardan	Cabrio 6	1400	dto.
Ford (engl.)	Anglia	1950	8	0933	4	2285	4·50—17	3 G/R normal	Standard Inlkr. 4		
	Anglia	1950	10	1172	4	2285	5·00—16	3 G/R normal	Standard Export Ndl.		Angabe in engl. Steuer h. p.
	Prefect	1950	10	1172	4	2387	5·00—16	3 G/R normal	Inlkr. 5 Luxe		
	V-8 Pilot	1950	30	3622	8 V	2750	6·00—16	3 G/R normal	Inlkr. 5 Luxe		
Fordson	Standard Six	1949/50	95	3706	6	2800	6·00—16	3G/R.Lrd. Kardan	Inlkr. 5	1400	1. PKW. des Traktorenwerkes
Lincoln	V-8	1945/47	152	5500	8 V	3250	8·20—15	3G/R.Lrd. Kardan	Inlkr. 6	1926	88 H
	Cosmopoli- tan-V-8	1947/48	152	5500	8 V	3250	8·20—15	3G/R.Lrd. Kardan	Cabrio 6		Starrachser
	Cosmopoli- tan	1948/50	130	4998	12 V	3170	7·00—15	" + Sg.	Lim. 6	1800	86 H „Continental“
		1950	152	5518	8 V	3170	8·20—15	4 G/R Brücke Hydram.	Club Sedan 6		Mit hydr. Duo- Servo-Bremsen
Mercury	V-8	1948/50	101·5	3916	8 V	3000	6·50—15	„ normal	Lim. 5	1481	89-M Canadian Ford
	LKW F 15-4-41 M F 60-4-45 M	1939/45	90	3560	8 V	2540 3000 3700	9·00—16 10·50—20	4G/R.n. 4GR/×2 normal	Prit. 1·5 Prit. 3	2800 3950	Wahlweise mit 4-Radantrieb 3 t mit Rst. 3700 als Dreiaxser
Ford (Canadian)	Mercury	1950	110	4185	8 V	2990	7·10—15	3 G/R normal	Sport- Sedan 6		
	Six/49	1950	95	3703	6	3000	6·00—16	3 G/R normal	Roadster 3		
	V-8/49	1950	100	3921	8 V	3000	6·00—16	3 G/R normal	Sedan de Luxe 6		Super de Luxe
General- Motors-Corp. New York											
Buick	50-Super	1946/50	105	4064	8	3150	6·50—16	3/R Kardan	Inlkr. 6	1848	
	51S-Super	1949/50	111	4064	8	3150	6·50—16	3/R Kardan	Cabrio 4	1800	
	56C-Super	1948/50	111	4064	8	3150	6·50—16	3/R Kardan	Offen 6	1650	
	Roadmaster	1949/50	125	5250	8	3200	8·20—15	Hdr. Drive	Inlkr. 6 Pullm.-L.	1800	V-Einzelrad R-starre Brücke
Cadillac	62	1946/50	150	5675	8 V	3280	7·00—15	„ v. aut. 4-GGetr.	Lim. 6	2000	Nach Wahl normale
	75	1946/50	150	5675	8 V	3280	7·00—15	„ v. aut. 4-GGetr.	Lim. 7	2180	Antriebsweise

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m_{fm}	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Chevrôlet	Fleetmaster	1945/49	90	3547	6	2970	6'00—16	3 G/R a Lenkrad	Inlkr. 5	1472	Nur neue Karosserieform
	Stylemaster	1948/50	91	3547	6	2900	6'70—15	4 G/R Lenkrad	Cabrio 5	1450	
	Styleline de Lux	1948/50	91	3547	6	2900	6'70—15	4 G/R Lenkrad	Coupé 5	1400	
	LKW FC-183/39 FC-84-41/2	1939/45	85	3548	6	2540 3100 3700	9'00—16 10'50—20	4 G/R normal 4 G/R×2 normal	Prit. 1'5 Prit. 3	2630 3420	
Oldsmobile	Six	1945/47	100	3902	6	3020	6'00—16	3 G/R Kardan	Inlkr. 5	1599	
	66	1948/50	100	4210	8	3016	6'00—16	3 G/R am Lenkrad	Inlkr. 5/6 Cabrio 5	1599 1599	
	76					3160		4 G/R Hydra. Drive	Inlkr. 5/6 Cabrio 5	1670 1670	
	98	1949/50	137	4974	8 V	3370	7'60×15	4 G/R Hydra. Drive	Inlkr. 5/6 Cabrio 5	1840 1840	
Pontiac	Streamliner- 25	1945/50 ab 1947	95	3920	6	3020	6'00—16	3 G/R a Lenkrad	Inlkr. 6	1584	Type 26 mit hydr. Drive
Dodge- Chrysler-Co. Chrysler	Windsor	1946/50	115.5	4106	6	3090	6'50—15	4 G/R a Lenkrad	Pullm.- Lim. 5	1680	hydr.-elektr. Gang- wahl.hydr.Kupplg.
	Windsor Royal-8	1947/50	115.5	4106	6	3540	7'00—15	4 G/R a Lenkrad	Pullm.- Lim. 8	1900	"
	New-Yorker	1948/50	135	5300	8	3700	7'00—15	4 G/R a Lenkrad	Pullm.- Lim. 8	2250	"
	Windsor	1950	116	4100	6		7'60—15	Hydran. Drive	Luxe Inlkr. 5		
Plymouth	P-18 Spezial	1946/50	98	3580	6	2970	6'70—15	detto	detto Cabrio 5	1450 1550	Hydr. Kplg.
	Special de Luxe	1950	97	3570	6		6'70—15	3 G/R normal	Coupé Inlkr. 5 Utility		Schwebemotor, Hypoidantrieb
Dodge	D-30	1945/49	103	3770	6	2970	8'20—15	detto	detto 5	1500	Hydr. Kplg.
	Coronet	1946/50	96	3580	6	2970	6'00—16	3G/R. a Lenkrad	Inlkr. 6	1470	Hydr. Kplg.
	Kingsway D-25 C	1948/50	102	3770	6	3040	detto	detto	Inlkr. 6	1570	Hydr. Kplg.
	Custom D-24 C	1950	97	3570	6		6'70—15	3 G/R normal	Inlkr. 5 Club Coupé		
	Kingsway Custom	1950	97	3570	6		6'70—15	3 G/R normal	Inlkr. 5 Club Coupé		
	Coronet	1950	103	3770	6		7'10—15	3 G/R Hydr. normal	Inlkr. 5 Cabrio		Schwebemotor, Hypoidantrieb
	LKW. Power- Wagon	1947 bis 1950	94	2772	6	3150	9'00— 16/8	4 G/R×2 normal 4-Rad m. M.-Seilw. u. 3 Hilfs- trieben	Pritsche 2.5 t	4350	Auch bekannt als „Jeep“ Mot. n = 3200
R	Ab 1950	122	2772	6	3400 3850 4290 5725	9'00— 20/10 P.	normal 5 G/R 4-Rad	Pritsche Kasten 8 t	9500	Als Sattel- Zugmaschine Als Selbst- träger detto	
TA		128	5200	6	3400 3850 4290 4750	10'00— 20/12 P. 11'00—	normal 5 G/R 6-Rad- trieb	Pritsche Kasten 8.5 t Sat.-ZM. 3-Achser 8.5 t	10500	Als Sattel- Zugmaschine	
VA										11500	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
De Soto	Diplomat	1945/47	95	3580	6	2970	6·00—16	3 G/R am Lenkrad	Inlkr. 5	1450	Hydr. Kupplung, hydr.-elektr. Gang- wähler f. 4 G/R
	Diplomat de Luxe	1948/49	95	3580	6	2970	6·00—16	Kardan m. Hy- poid-A.			
	S-11 Custom.	1948/50	110	3880	6	3080	6·50—15	4 G/R elektr.- hydr. m. Kupplg.	Luxus- Lim. 5	1700	
	Custom. 7	1948/50	110	3880	6	3540	7·00—15	4 G/R elektr.- hydr. m. Kupplg.	Luxus- Lim. 7/8	1900	
	Diplomat Custom	1950	97	3570	6		6·70—15	3 G/R normal	Inlkr. 5		
	Custom	1950	112	3870	6		7·60—15	4 G/R Hydr. normal	Inlkr. 5		
Hupmobil											Seit V. 45. am intern. Markt nicht erschienen
Kaiser Frazer Nash-Konzern Kaiser-Frazer-	X	1950			6	2540	6·50—15	3 G/R	Inlkr. 4s		Mit selbsttrag. Karosserie
Frazer	Manhattan F-485 F-486	1948/50	100	3720	6	3140	6·50—15	4-Rad 3 G/R Lenkrad	Inlkr. 5 Inlkr. 7	1450 1580	
Kaiser Nash	K 481/100 Stand 600 Ambassador	1947/50 1945/50 1948/50	100 82 112	3720 2830 3855	6 6 6	3140 2850 3670	detto 6·40—15 7·10—15	detto detto detto + Sg.	Inlkr. 7 Inlkr. 6 Inlkr. 6	1580 1250 1560	
The inter- national Truck-Corp. Federal	94 X 43 C	1938/48	105	8200	6	3350	9·00—20	4G/R×2 normal	Zug-M. 6·5 t		
Nash- Quade Republik											
Crosley	Crosmobil	1948	27	0725	4	2030	4·50—12	3 G/R Kardan	Inlkr. 4	540	Neu, oder Nach- folger von Hup- mobil
Mc. Cormik Dearing Düsenberg Hölt Locomobile	Lw. Traktor Renn- und Sportwagen Raupen- schlepper LKW										Liegen keine Typen ab 1945/46 auf
Hudson	Super-6	1945/47	110	4135	6	3150	7·50—15	3 G/R a	Inlkr. 5	1520	Nach Wahl hydr. Drive " " Kompr. V. = 6·5:1
	Commodore- Six	1947/50	122·6	4286	6	3150	7·50—15	Lenkrad 3 G/R a'	Inlkr. 6	1600	
	Commodore- Eight	1948/50	130	4165	8	3150	7·50—15	Lenkrad 3 G/R a	Inlkr. 6	1640	
	Commodore 8	1950	128	4168	8	2950	7·60—15s	3 G/R normal	Club Cabrio Inlkr. 6 Coupé Inlkr. 6 Cabrio		
	Super Six	1950	121	4288	6	3000	7·10—15	3 G/R normal			
Packard	Six	1945/46 bis 1950	105	4015	6	3050	6·50—16	3+SG/R mit Lenkrad- schaltg.	Inlkr. 6	1740	Vorläufer „Clipper Six“

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/in	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Packard	Standard Eight	1945/46 bis 1950	130	4720	8	3050	6·50—16	3+SG/R mit Lenkrad- Kardan Hyp.-A.	Inlkr. 4 Lim. 6	1740 1740	Ab 1949 wahlweise m. Hydramatic Driv. Vor 1945 „Clipper de Luxe“
	Standard de Luxe							Inlkr. 4 Lim. 6	1760 1760		
	Super-Eight	1948/50	145	5340	8	3230	7·00—18	dtto.	Inlkr. 5 Lim. 7	1780 1780	
	Super-Eight de Luxe								Pul.-Lim. 8 Cabrio 5	1820 1820	
	Custom-8 Grand Luxe	1948/50	160	5830	8	3220 3760	7·00—16	dtto.	Inlkr. 7/8 Cabrio 6	2300 2300	
Playboy	Convertible	1948/50	38	1489	4	2280	5·00—12	dtto.	Coupé 2	862	Neuerscheinung
Studebaker	Champion 7 G	1945/46 bis 1950	80	2788	6	2840	6·00—15	dtto.	Inlkr. 6 Coupé 5 Coupé 2	1280 1340	Für 1950 neue Aufbauformen
	Commander 15 A	1945/46 bis 1950	94	3704	6	3020 3120	6·00—15	dtto.	Cabrio 5 Inlkr. 6 Coupé 8 Cabrio 5 Station 3	1520 bis 1560	detto
Willys	Jeep CT-2 A	1945 bis 1949/50	63	2199	4	2000	6·00—16	3 G/R×2 m. 4 Rd.- Antrieb- Normal- schaltg.	Offen 4 Station 7 Kast. 0·75	1290 1290 1290	Früher: „Over- land“ u. Knight. V-Antrieb ausschaltbar
Be-Ne-Lux- Staaten F. & N.											Ab 1945 nicht erschienen
Gatford	Aéro-Coupé	1948/50	120	3917	8 V	2750	6·00—16	3+SG/R Lenkrad	Roadster 2 Coupé 4	1100 1200	Aerodynamisch Motor-n 4000 n 5200 = 175 PS Lizenz „Adler“
Imperia	A-8	1948/50	45	1340	4	2630	5·00—16	3 G/R V Antrieb a. Lenkrad	Roadster 2 Inlkr. 4	750 900	
Deutschland PKW. (Ex- port) BMW.	Sport 2 Ltr.	1949/50	80	1971	6	2400	5·25—16	4 G/R Kardan	Sport 2	800	Bez. „Veritas“ Voll-Aero- dynamisch 1 = stzg. 180 km
Borgward	Hansa 1500	1950	48	1500	4			4 G/R normal	strom- linie Inlkr. 4		Amerik. Linien, V = 120 km/st.
Mercedes-	170 V	1948/50	38	1697	4	2845	5·50—16	4 G/R normal	Inlkr. 4	1130	Sportmodell mit hochverd. Motor Diesel-PKW
	170 S	1949/50	52	1760	4	2845	6·40—15	4 G/R normal	Inlkr. 4	1220	
	170 D	1949/50	38	1697	4D	2845	5·50—16	4 G/R normal	Chassis Divse 4	820	
Opel	Olympia	1947/50	37	1488	4	2400	5·25—16	4 G/R normal	Inlkr. 4	910	Als „Olympia 48“
VW.-Werk	VW-11 11 a Export	1948/50	25	1131	4 Box.	2400	5·00—16	4 G/R normal	Inlkr. 4	695	Heckmotor, luftgekühlt
LKW.-Inlands- bedarf											Ohne Ostproduktion
Adler	K 3-1	1947/50	65	2916	6	3355	7·00—17	4 G/R normal	Sanw. 6s Kasten 0·7 to	1750 1600	
	W 61-K		55	2414	6	3355	7·00—20	4 G/R normal	Sanw. 4 Kasten 0·5 to	1650 1450	
	61		55	2414	6	3250	7·00—20	4 G/R normal	Pritsche 1·5 to	1750	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{s}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Büssing	25 Burglöwe	1947/50	55	3324	4	4350	6'00—20	4 G/R normal	Pritsche 2'5	Chass. 1850	Unterflurmotor, liegend, mit Kühler unten. Frontlenkung V = 87 km/st.	
	30 Burglöwe		70	3990	6	4200	7'25—20	4 G/R normal	Pritsche 3'00	Chass. 2200		
	900-TU		150	13734	6 D	6250	12'00—20	4 G/R normal	Reise- bus 61s	Chass. 7300		
	502		110	12517	6 D	4500 5600	11'25—20	4 G/R normal	Pritsche 5'5	4850		
	5000-TU	1950	135	8700	6 D	5250	11'00—20 eHD.	5 G/R Kardan ×2	Pritsche 6'5 Tram- bus 45	5150 12000 Chas. 4800		
Daimler-Benz	LG-4000	1948/50	95	7413	6 D	5000	9'75—20E	4 G/R×2 6-Rad	Pritsche 4'00	6100		Dreiachser, Geländewagen Dreiachser
	L-10.000		150	12517	6 D	7100	9'75—20E	4 G/R Stirnrad- nabe	Pritsche 10'00	8700		
	LO-3750		100	7413	6 D	5500	9'00—20E	4 G+S/R normal	Reise- bus 37s	4325		
Hanomag	SR-4	1947/50	45	5193	4 D	1990	28×5" 40×8	3 G/R normal	Offen 1s Zuglstg. 3	3500		Zugmaschinen
	SS-55		60	5195	4 D	2680	36×6"	4 G/R normal	Geschl. 4s Leistg. 15	3750		
	SS-100		100	8549	6 D	2750	36×8"	4 G/R normal	Geschl. 4 Leistg. 20	5750		
Hansa-Lloyd Borgward)	HL Expreß	1947/50	28	1088	4	2800	5'50—16	4 G/R normal	Pritsche 1'0 to	1020		
	2'5 to		55	3584	6 D	3650 4600	6'50—20	4 G/R normal	Pritsche 2'5 to	2680		
	4'5 to		100	7540	6 D	4900	9'00—20	4 G/R normal	Pritsche 5'0 to	5200		
Henschel	5 G 1-3	1948/50	100	9128	6 D	5450 5950	38×9"	5 G/R normal	Pritsche 5'00	6000 6150	Dreiachser	
	36 W-3		170	15708	8 D	7040	12'75—20	7 G/R Stirnrad	Pritsche 9'5	8550		
Krupp	LD 2-H 42	1947/50	45	3457	4 D	3600	6'00—20	5 G/R normal	Pritsche 2'00	2550		
	LD 3-M 22		55	2724	2 D	4000	7'25—20	4 G/R 4 G/R	Pritsche 3'00	3400		
	LD 5-W 132		80	4086	3 D	5200	9'75—20	5 G/R normal	Pritsche 7'00	5850		
MAN.	F2-H6	1946/50	100	12214	6 D	5700	38×9"	4 G/R normal	Pritsche 6'0 to	5700	Motor im Führerstand	
	F4		150	13312	6 D	5000	11'25—20	4 G/R normal	Pritsche 8'5 to	6010		
	DS		80	7274	6 D	4500	9'75—20	5 G/R normal	Tram- bus 42s	Chass. 3600		
	M1-N		120	9500	6 D	5600	9'75—20	5 G/R normal	Reise- bus 50	Chass. 4050		
Opel	Kapitän	1947/50	55	2473	6	2642	5'50—16	3 G/R normal	Inlkr. 4s	1165		
	Blitz 2'5-32		55	2473	6	3250	5'50—18	4 G/R normal	Pritsche 2'00	1650		
	Blitz 3'6-42		70	3626	6	4200	7'00—20	5 G/R normal	Pritsche 3'00	2430		
Frankreich Boitel (1948)	3-CV	1948/50	18	0589	2/2- Takt	2000	125×400	Herkmtr. 3 G/R	Roadster 2	400	Betrieb Citroën ab 1949/50	
Citroën	11-légère	1946/50	56	1911	4	2910	165×400	Frontal- antrieb 3/R a. Br.	Inlkr. 4	1045	Kompr.-V = 6'2:1 ohv	
	11-large	1946/50				3090			Inlkr. 5	1100		
	15-6	1946/50	77	2867	6	3090	165×400	dtto.	Inlkr. 5	1270		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen			
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl									
Claveau (1947)	Descartes	1948/50	85	2300	8 V	3070	6'00—17	4+SG/R a. Lenkr.	Inlkr. 5	900	1950 mit 90-PS- Motor			
Delage	D-6 3 Ltr.	1947/50	82	2988	6	3150	5'50—17 6'00—17	Cotalgtr. 4, normal	Inlkr. 5 Cabrio 5	1525 1525	Elektr. Schaltung, RG, getrennt			
Delahaye	135 M	1945/46 bis 1950	110	3557	6	2950	6'00—17	dtto.	Coupé Lim. 4	1420	1950: 130 PS., Kompr.-V = 6'5:1			
	135 MS		130						3150	Coupé Lim. 5		1650		
	148		105						2950	6'00—18			Nach Wahl	1250
	175		140						3150	6'50—18			dtto, Inlkr. 5	2100
	178		130						4500	6			3150	6'50—18
180	140	6	3325	7'00—18	dtto.									
Delaunay- Belleville	R 16	1945/46 bis 1950	50	2300	6	3060	160×40	Cotalgtr. 4 G/R normal	Inlkr. 5	1475				
Dolo	IB. 10	1948/50	23	0592	4	2000	5'00—15	Front- antrieb 4 G/R normal	Inlkr. 4	420	V = 120/st. V = 140/st.			
	IB. 20		43		8					2780		5'00—16	640	
Hotchkiss	Aus- stel- lung- typen für 1950	Earit-Nice 27'5 RAC. Gascogne 90 m. p. h.	686	1946/48	75	2300	4	2800	6'00—15	3/R normal	Inlkr. 4	1380	Auslauf ab 1950 wie Typ 686 Ab 1950 v. Einzelradauf- hängung. Neues Getriebe dto. Kompr.-V. = 7'00:1 Neuerscheinung	
			686	1946/50	100	3485	6	3125	6'00—16	Cotalgtr. 4/R	Inlkr. 5	1450		
			686 Grand- Sport	1948/50	125	3485	6	2800	6'50—16	detto	Cabrio 3	1275		
			Gregoire	1949/50	64	1998	4 B			4 G/R Avon Synchr.	Inlkr. 4	950		
Julien	MM 5	1948/50	10	0325	1	1840	4'00—12	Heckmtr. 3 G/R	Road- ster 2	310				
Irât		1950		1480	4				Road- ster 2	600	Chassisgewicht V = 150 km			
Mathis		1950	90	2840	6 Box.					1000	Chassis			
Panhard- Levassor	Dyna	1947/50	24	0610	2 Box.	2120	135×400	Frontatr. 4 G/R normal	Inlkr. 4	550				
Peugeot	202	1945/48	30	1133	4	2450	155×400	3 G/R normal	Inlkr. 4	850	Kriegsauslauf Kompr.-V. = 7'00:1			
	204	1945/46												
	203	1948/50	42	1290	4	2650	4'00—15 155×400	4 G/R a. Lenkr.	Inlkr. 4 Cabrio 4	930				
Renault	4 CV	1948/50	19	0760	4	2100	135×400	3 G/R normal a. Lenkr.	Inlkr. 4	560	Heckmotor, ab 1950 auch Cabrio-Lim. (BFK-4) Kompr.- V. = 6'4:1 SV ohv. Kompr.-V. = 6'7:1			
	Juva- Guatre 760 c. c.	1946/50	24	1003	4	2350	4'75—16	3 G/R normal	Inlkr. 4	760				
		1950	18	0760	4	1930	5'00—15	detto	Anweath. Inlkr. 4 Coupé	650				
Salmson	S 4-61	1947/50	50	1730	4	2850	150×40	4 G/R normal Sg. am Lenkrad	Inlkr. 4	1150	Wahlweise mit elektr. Cotal- getriebe			
	S 4-E	1947/50	70	2320	4	3000	6'00—16	detto	Inlkr. 5	1280	dto.			

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{m}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Simca	8	1947/49	32	1089	4	2420	5'00—15	4 G/R normal	Inlkr. 4	899	Fiat-Liz. 1100
		1950	40	1221	4	2420	5'00—15	3 G/R	Inlkr. 4	899	
	Sport	1949/50	50	1200	4	2350	4'75—16	a. Lenkr. 3 G/R normal	Roadst. 2 Cabrio 3	750	Wahlweise mit Kompressor
Talbot	Lago- Rekord	1947/49 bis 1950	170	4482	6	3125	6'00—18	4 G/R	Phaeton	1750	Chassis 1330 kg Mit Kompressor
	Lago- Gr. Sport		190	4482	6	2650	5'50—18	Vorwahl- Wilson- getriebe a. Lenkr.	Roadst. 2	850	
	Lago-Baby	1950	120	2700	4	3100	6'00—18	4 G/R a. Lenkr.	Phaeton Inlkr. 5	1450	Zwischenlösung mit Wilson- getriebe
Bernadette	1948	1948/50	25	0750	2/2- Takt	2070	4'25—15	4 G/R Front am Armbrett	Cabrio 3	560	Violet-Motor. Früher 4-Zyl. 798 23 PS
Sofranel	Cocinelle	1950	9	0150	1	1800	32×3½	detto	Roadst. 2	430	Luftkühlung
Groß- britannien: A. C.	2 Liter	1947/50	75	1991	6	2970	5'50—17	4 G/R normal	Inlkr. 5 Phaeton	1295	Sportwagen
Allard	Two Seater „8“	1947/50	100	3622	8 V	2690	6'25—16	3 G/R normal	Roadst. 2 Phaeton	1170	Ab 1950 mit Mercury-Motor
	4 pl						2840	6'25—16	detto	Inlkr. 4 Coupé	1320
Alta	Grand-prix	1948/50		1488	4	2570	v. 5'25-18 h. 7'00-16	4 G/R normal	Renn- wagen 1		Gewicht und Leistung nach Grand-prix-Form.
Alvis	14	1947/50	65	1892	4	2740	6'00—16	4 G/R normal	Inlkr. 5 Cabrio	1380	Fourteen Auch Sport- phaeton 4 s
Armstrong- Siddeley	16	1947/50	70	1991	6	2920	5'50—17	4 G/R normal	Inlkr. 5 Cabrio	1380	Kompr.-V. = 6'5:1 Modelle: Lancaster Hurricane Typhoon
		Whitley 2'3 Liter (18)	1950	75	2309	6	2800	5'00—17	4 G/R	Standard	
								4-G. Wil- son mit Newton- Kplg.			
								Wilson m. Vorwahl am Lenkr. normal	Inlkr. 4 Inlkr. 5 Strom- coupé 4 Strom- coupé- Inlkr. 4	1330 1380 1200	
Bentley	Mark VI	1947/50		4257	6	3050	6'50—16	4 G/R normal	Chassis Inlkr. 5 Cabrio 4	1300 1750 1750	
Bristol	400/85 A.	1948/50	80	1971	6	2900	5'50—16	detto	Chassis Inlkr. 4	774 1185	Typ 85/B, Motor 85 PS, 3 Vergaser
Chenard- Walker	1500	1948/50		1500	4	2300	13×400	3 G/R normal	Kasten 1.2	1740	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Daimler (Engl.)	2.5 Liter	1948/50	70	2522	6	2890	6.00—16	4 G/R Vorw.- Wils.-C	Inlkr. 5	1575	Alle mit hydr. Kupplung. 1950: DB 18-Consort
	4 Liter	1947/50	110	4095	6	3520	8.00—17	detto	Pullm. Lim. 8	2565	
	5.5 Liter	1948/50	150	5460	8	3730	8.00—17	detto	Chassis Pul.-L. 8	1880 2680	1950: Als Type Streight-Eight-DE
Ford	Anglia	1948/50	8	0933	4	2285	4.50—17	3 G/R	Inlkr. 4	Links- Lenk.	Siehe Blatt 1 Ford/USA
			10	1172	4	2285	5.00—16	normal	Inlkr.- Exp. 4		
	Prefekt	10	1172	4	2387	5.00—16	3 G/R	Inlkr. 4	Luxus		
	Pilot		30	3622	8 V	2750	6.00—16 6.50—16	3 G/R normal	Luxus- Inlkr. 5		Auch als Komb.- Wagen
Frazer-Nash	High-Speed	1948/50	120	1971	6	2438	5.25—16	4 G/R Freilauf normal	Sport- Roadst. 2	738	Vollstromlinie
Healey	2.4 Liter	1947/50	103	2443	4	2585	5.75—15	4 G/R normal	Inlkr. 4 Cabrio 4	1170	K-Welle i. Rohr
Hillman	Minx	1946/50	35	1184	4	2340	5.00—16	4 G/R normal m.Lenkr.- Schaltg.	Inlkr. 4	914	Ab 1950 Motor mit 1265 cm ³ Hub- volumen, auch Cabrio u. Estate Car.
H. R. G.	1.5 Liter	1947/50	61	1496	4	2620	4.75—17	4 G/R normal	Sport- Cabrio 2	780	Vollstromlinie
	Äro- dynamik 1.1 Liter	1948/50	40	1074	4	2525	4.75—17	detto	Sport- Cabrio 2	780	
Humber	Hawk	1946/50	56	1944	4	2890	5.75—16	4 G/R	Inlkr. 5	1380	Auch 1950 sehr konservativ geblieben. Reifen: 5.50-15, 6.50-16, 7.00-16
	Super-Snipe Pullmann	1948/50	100	4086	6	2890	6.00—16	a. Lenkr. detto	Inlkr. 5	1600	
		1947/50	100	4086	6	3240	7.00—16	detto	Pullm.- Lim. 7	1800	
Invicta	Black Prince	1947/50	120	3000	6	3040	6.00—16	Voll- hydro- Wandler	Chassis Inlkr. 5	1120 1730	Stufenlose Übertragung
Jaguar	1.2 Liter	1946/50	65	1776	4	2860	5.25—18	4 G/R normal	Inlkr. 5	1290	Halbstromlinie Bodenfreiheit 180 mm dto. XK-120. Sport/ 1950. Sonst wie 1948/49 3½ Liter Kompr.-V. = 7 u. 8:1. ohV. 2 Vergaser
	2.5 Liter	1947/50	102	2664	6	3050	5.50—18	detto	Inlkr. 5	1595	
		1946/50	125	3485	6	3050	5.50—18 6.70—16	detto	Inlkr. 5 Inlkr. 5	1620	
	3.5 Liter Mark V 3.5 Liter XK, 120 Super-Sport	1950	160	3442	6	2590	6.00—16	4 G/R normal	Sport- Roadst. 2	1400	
I. B. M.	Competition II	1948/50	105	3622	8 V	3030	6.00—16	3 G/R normal	Sport- Roadst. 2	942	
Jensen	4 Liter	1948/50	130	3860	8	3200	6.00—16	3+SG/R normal	Inlkr. 6	1530	½-Ponton- Karosserie
Jowett	Javelin	1947/49	50	1485	4	2590	5.25—16	4 G/R	Inlkr. 4	880	V = 150 km/st.
	Javelin ERA	1950	65	1485	4	2590	5.25—16	a. Lenkr. detto	Roadst. 2	250	
Lagonda	2.5 Liter	1950	105	2580	6	2880	6.00—16	4 G/R normal	Inlkr. 4/5 Coupé	1500	ohV.

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Lanchester	Ten, LD-10	1948/50	40	1287	4	2520	5'25—16	4 G/R vorwl. Wilson a. Lenkr.	Inlkr. 4	1193	Hydr. Kupplung
Larmor	Invalid	1947/50	8	0249	1	1770	16×4	3G.Heck- m. Kette	Krank.- Selbstfr.1	254	Motor luftgek. V = 64 km/st.
Lea-Francis	12	1946/50	55	1496	4	2820	5'50—17	4 G/R normal	Inlkr. 5	1220	
	1'5 Liter Sport	1948/49	64	1496	4	2520	5'25—17	detto	Inlkr. 5	1220	
	14	1947/49	65	1767	4	2820	5'50—17	detto	Inlkr. 5	1220	
	2'5 Liter	1950	95	2496	4	2520	5'25—17	detto	Road- ster 2/4 Inlkr. 4	1100 1350	
Lloyd	650	1947/50	21	0654	2/2- Takt	2340	4'00—17	3 G/R Front a. Lenkr.	Roadst. 2		Wasserkühlung
Riley	1'5 Liter	1948/50	55	1496	4	2850	5'75—16	4 G/R normal	Inlkr. 4	1220	Mit geteilter Kardanwelle 1950: 100 PS, Sport, offen, 3sitzig
	2'5 Liter	1948/50	90	2443	4	3020	6'00—16	detto	Inlkr. 4	1450	
Rolls-Royce	Silver Wraith	1946/49		4257	6	2230	6'50—17	4 G/R normal	Inlkr. 5	2000	Angenäherte Stromlinie Betontere Stromlinie Frontkühler
		1950		4257	6	2230	6'50—17	4 G/R a. Lenkr.	Inlkr. 5	2000	
Rover	60	1946/50	50	1595	4	2920	5'25—17	4 G/R normal	Inlkr. 4	1335	P 4 v. 1950 nur 1250 kg, 75 PS
	75-P 3	1946/49	72	2103	6	2920	5'50—17	detto	Inlkr. 4	1400	
Rovin	D-2	1947/50	9	0415	2	1700	270×90	3 G/R Heck normal	Roadst.2	150	Stromlinie
Singer	Roadster 9	1946/50	36	1074	4	2400	5'00—16	3 G/R normal	Roadst.2	750	Serie: 4 A 1949/50
	Super-Ten Super- Twelve	1947/50	38	1193	4	2400	5'25—16	detto	Inlkr. 4	990	
		1948/50	43	1600	4	2600	5'50—16	4 G/R normal	Inlkr. 5	1170	
	S. M. 1500	1950	50	1500	4	2730	5'50—16	4 G/R normal	Inlkr. 4	1108	Hypoidantrieb
Sunbeam	10	1947/50	41	1184	4	2390	5'25—16	4 G/R normal	Coupé Inlkr. 4	1026	Für 1950: 80-Sport, Reifen 5'50-16, Radst. 2475 Für 1950: 90-Sport, Fahrgestell wie oben
	2 Liter	1947/50	56	1944	4	2480	5'25—16	detto	Coupé Inlkr. 4	1172	
Vauxhall	12	1946/50	35	1442	4	2433	5'00—16	3 G/R normal	Inlkr. 4	952	Ab 1950 mit Tot- gang, freier Lenkung Für 1950: Type Wyern Ohv., Kompr.-V. 6.75:1 amerikan. Fasson
	14		48	1781	6	2667	5'50—16	detto	Inlkr. 5	1129	
	Velox	1950	58	2275	6	2480	5'90—15	3 G/R normal	Inlkr. 4	1180	
Morgan	4—4	1948/50	40	1267	4	2330	4'50—17	4 G/R normal	Roadster Cabrio 2	735 785	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen	
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl							
Nuffield-Konzern Austin	A 40	1946/50	40	1200	4	2350	5·25—16	4 G/R normal	Inlkr. 4	960	Kompr.-V. = 7·2:1	
	16	1946/50	65	2199	4	2660	5·50—16	detto	Inlkr. Lux. 5	1340	1950. Typ A 70	
	A-90	1950	88	2660	4	2700	5·50—16	4 G/R normal	Cabrio 4	1282	ohV. Modell: Atlantic	
	A 125 Sheerline	1946/50	125	3995	6	3020	6·50—16	4 G/R a. Lenkr.	Pullm.- Lim. 6	1893		
	A 135 Princess	1946/50	137	3995	6	3020	6·50—16	detto	Pullm.- Lim. 7	2113	Ab 1950: 8sitzig Radstand 3700	
M. G.	TC-Midget	1947/50	55	1250	4	2380	4·75—19	detto	Sport- Roadst. 2	820	Bodenfreiheit 150 mm, Draht- speichenräder Rudge Withw.	
	Y, 1¼ Liter Salon	1947/50	46	1250	4	2510	5·25—16	detto	Inlkr. 4	1030		
Morris	8, Serie E	1947/50	30	0918	4	2260	4·50—17	detto	Inlkr. 4	765	Typ Minor	
	10 Serie M		38	1140	4	2390	5·00—16	detto	Inlkr. 4	940	Typ Oxford	
	Six	1950	70	2215	6	2790	6·00—15	4 G/R normal	Sport- Inlkr. Cpé. 2/3	1180	ohv. Kor.-V. = 7:1	
Wolseley	8		33	0919	4	2120	4·50—17	detto	Inlkr. 4	800	1950: Ideal-Räder, stärker untersetzte Getriebe, in die Karosserie ein- bezogene Räder, Vollstromlinie	
	10		40	1140	4	2300	5·50—16	detto	Inlkr. 4	950		
	12/48	1946/49	44	1548	4	2500	5·75—16	detto	Inlkr. 5	1280		
	14/60	u. 1950	55	1818	6	2660	6·00—16	detto	Inlkr. 5	1395		
	18/85		70	2321	6	2660	6·25—16	detto	Inlkr. 5	1475		
	25		105	3485	6	3300	7·00—16	detto	Pullm.- Lim. 7	2440		
	Four-Fifty	1950	50	1476	4	2588	5·50—15	4 G/R normal	Inlkr. 5	1280		Kompr.-V. = 7·2:1
Six-Eighty		80	2216	6	2795	6·00—15	detto	Inlkr. 5	1475			
Standard-Motor-Co. Standard	Eight	1940/45	8/32	0919	4	2200	4·50—17	4 G/R	Inlkr. 4	820	Flyingmodells nur in England Noch halbe Stromlinie, Aus- lauf aus 1938 Amerikan. Fasson 1950: + Estade- Car, Reifen 5·75-16	
	Fourthen	1946/48			4			normal	Inlkr. 4			
	Vanguard	1947/50	70	2088	4	2390	5·50—16	3 G/R a. Lenkr.	Inlkr. 5 Comcl. 6	1130 1150		
	Triumph	Eight 1800	1945/47 1948/50	30 65	1024 1776	4 4	2280 2540	5·00—16 5·75—16	detto detto	Inlkr. 4 Road- ster 2/4		920 1150
		Mayflower	1950	38	1247	4	2100	5·00—15	detto	Inlkr. 5		1280
	4-Zvl.	1950	68	2088	4	2740	5·75—16	3 G/R normal	Inlkr. 5/6	860	Vollstromlinie	
						2740				1280	Kompr.-V. = 6·7:1 (Vanguard-Motor)	
Italien: Alfa-Romeo	6 C-2500- Sport	1945/48 bis 1950	90	2443	6	3000	6·00—18	4 G/R normal	Chassis Inlkr. 5	1075 1500	Seit 1948 Vollstromlinie	
	6 C-2500 S	1948/50	105	2443	6	2700	6·00—18	detto	Chassis Roadst. 2	1000 1400		
	6 C-2500 SS	1948/50	110	2443	6	2700	6·00—18	detto	Sport- Roadst. 3	1330		
Atomo	250-B	1948/50	10	0246	2/2- Takt	2070	4·00—15	3 G/R Heck a. Lenkr.	Inlkr. 2/4	210	Motor mit Luft- kühlg., Dreirad- wagen	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{mm}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
C. E. M. S. A.- Caproni	F-11	1947/50	40	1093	4 Box.	2540	5·50—15	4 G/R Front normal	Inlkr. 4	930	Selbsttragendes Ponton
Cisitalia	D-46 Nonoposto Sport	1946/50	64	1089	4	2005	v. 4·00-15 r. 5·00-16	3 G/R m. Pedalen	Renn- wagen 1	370	170 V in km/st.
		1946/50	55	1089	4	2400	5·50—15	4 G/R normal	Roadst. 2	700	160
	Sport- Special Mille Miglia	1946/50	60	1089	4	2400	5·50—15	detto	Roadst. 2	700	165
		1946/50	60	1089	4	2400	5·50—15	detto	Coupé 2	700	195
Ferrari (Modena)	166 Sport	1947/48 bis 1950	95	1995	12 V 60	2420	5·00—15	4+SG/R normal	Coupé 2	780	160 km/st. Mit Kompressor
	166 Inter		140	1995	V 60	2420	5·00—15	detto	Roadst. 2	630	220 km/st.
Fiat	500	1945/48	13	0569	4	2000	4·00—15	4 G/R normal	Inlkr. 2 Roll- dach- Inlkr. 1	535	ohv
	500 B	1949	15								
	500 C	1950	17								höheres Kompr.V. = 6·45:1
	1100	1945/47	32	1089	4	2420	5·00—15	4 G/R normal	Inlkr. 4	890	
	1100 C (B)	1948/49	36	1089	4	2420	5·00—15	detto	Inlkr. 4	890	Ensembling in Frankreich und Österreich
	1100 E	1950	36	1089	4	2420	5·00—15	4 G/R a. Lenkr.	Inlkr. 4	890	Kofferraum größer,
	1100 L	1946/50	32	1089	4	2700	5·50—17	4 R/G normal	Lim. 6	1044	Kompr.-V. = 6·1:1 Getriebe unter- setzt, geteilte Kardanwelle
	1100 S	1948/50	51	1089	4	2420	5·00—15	detto	Coupé 2	825	ohv. 150 km/st. Kompr.-V. = 7·5:1
	1500	1945/49	45	1493	6	2805	5·50—15	4 G/R normal	Inlkr. 5	1134	
	1500 E	1950	47	1493	6	2805	5·50—15	detto 4 G/R a. Lenkr.	Inlkr. 5	1134	Großer Koffer Kompr.-V. = 6·2:1
Isotta- Fraschini	Monterosa	1947/50	125	3400	8 V 90	3100		4 G+S/R Heck a. Lenkr.	Inlkr. 6	1400	Vollstromlinie V = 170 km/st. a. Wahl m. Cotal- getriebe
La Cita	Klein- Zweisitzer	1947/48 1950	14	0350	2	1780	4·00—15	4 G+R Front a. A.-Brett	Coupé 6	460	Vollstromlinie Wasserkühlung
Lancia	Ardea-250	1946/50	30	0903	4 V 18	2440	5·00—15 145×400	4 G/R normal	Inlkr. 4	720	Kompr.-V. = 6:1, ohv.
	Aprilia	1946/50	48	1486	4 V 18	2750	5·00—16 165×400	detto	Inlkr. 5	900	Kompr.-V. = 5·75:1, ohv. Auf- bauten zum Großteil Farina
	Aprilia L					2950	165×400	normal	Cabrio 5	1120	
Maserati (Modena)	A 6-1500	1947/50	65	1500	6	2550	5·50—16	4 G/R normal	Roadster	1040	
	A 6-GCS- 2000		130	1979	6	2310	5·50—16	detto	Coupé 2 Roadster Coupé 2		
O. P. E. S. (Turin)	Ninfea 800	1948/50	25	0800	3 *	2200	5·00—15	3+SG/R Front a. Lenkr.	Inlkr. 5	700	Luftkühlung

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand m/m	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art S t	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Stanguelini-Fiat	Sport 4	1947/50	45	1090	4	2600	5·00—15	4 G/R normal	Inlkr. 4	720	Von Fiat/1100
	Sport 1100	1947/50	60	1090	4	2250	5·00—15	3+SG/R a. Lenkr.	Sport-Cabrio 1	500	Von Fiat/500
	Sport 750	1947/50	36	0640	4	2000	4·50—15	detto	Coupé 2	380	
Österreich Austro-Fiat	4 D-90	1947/49	90	7300	6 D	4600	36×8"	4 G+S/R normal	Pritsche 5'00	8000	Betriebsspannung 150 Volt
	FD-6		100	8000	6 D	4850	9·75—20	4 G/R Stirnradnabe	Pritsche 6'00		
	5 DN-120	1948/50	120	7980	6 D	4800	10·00—20	4 G+S/R	Pritsche 5'00	10.500	
						5200	11·00—20	Stirnradnabe Elektro-Starrbrücke	Bus 31/38 S Nutzaufbau 5 t	10.400	
5-ENO		25 50	300 Ah	1 Hpt.-mot.	4200	9·75—20			Chass. 5800		
Austro-Tatra	57 b	1946/48									Ab 1949 nicht in Fertigung
Fross-Büssing											Ab 1945/46 keine Fertigung
Gräf & Stift	V 17 NDZ	1947/50	105	7300	6 D	4550 5000	38×9	5 G/R normal	Pritsche 5'8	4850 4950	Bus, 34s., Typ 4500-O, Radstd.: 5650
	4500 L		120	7278	6 D	5000 4550	38×9"	5 G/R normal	Pritsche 5'00—6'5	5160	
	120-ON	1950	125	7270	6 D	5650	10·00—20	4 G+S/R normal	Bus 34 S	6700	Frontmotor mit Frontlenkung
	120-TR		125	7270	6 D	5500	11·00—20	4 G+S/R normal	Reise Tram-Bus 40 S	7900	
	120 LN		125	7270	6 D	5000	10·00—20	4 G+S/R normal	Pritsche 5 t	5450	O-Bus Betriebsspannung 500 bis 750 Volt
	EO		1947/50	85 120 KW		1 HM	5500	11·00—20	Kardanwelle	Bus 60 S	
Gräf-Aero	Minor II	1949/50	20	0615	2/2-Takt	2300	4·75—16	3 G+S/R Fronttr.	Liefer-Kasten 0'75	690	Siehe Minor II, CSR.
Porschewagen am Katschberg, (Werk Gmünd Kärnten 1946)	Porsche Sportwagen	1948/50	40	1131	4 Box.	2100	5·00—16	4 G+R Heck	Sport-Roadster Sport-Coupé 2 Sport-Cabrio	600	Luftkühlung, V = 140 km/st., Heckmotor
Perl:									Bus		Neue Automobilfertigung
Saurer	F. T.-4500	1947/49	115	7983	6 D	4750	270×20	5 G/R normal	Pritsche 4'5—5 t	5250	LKW.: 6 GGF Reifen 11'00-20, 6'2 t Bus: 5 GOF, Sitze 54—60 Überland und Bus-Radstand: 5680
	5 GF	1948/50	125	8000	6 D	4600	10·00—20	5 G/R normal	Pritsche 5'2	5200	
	5 GFG		150	8000	6 D	5800	11·00—20	detto	Bus 40 S	6500	
	BT-4500		115	8100	6 D	4500 5000	10·00—20	5 G/R normal	Pritsche 5'5 t 6 t	5500 5700	

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{in}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
Saurer	5 GF-L	1950				4600	10'00—20	detto	Pritsche 5'5	Chas. 3900	Sattelschlepper- Zug
	5 GF-S		125	8000	6 D	3750 4300	10'00—20	detto	Sattel- Pritsche 11'00		
	6 GF-L					4600	11'00—20	detto	Pritsche 6'2		
	5 GF-O	125	8000	6 D	4600	9'00—20	detto	Linien- Bus 30	9300 10000 11200	Wie oben, Rahmen lang, nieder, normal	
	5 GVFA-O				4600	10'00—20	detto	detto 34			
5 GF-St	5800				11'00—20	detto	Stadt- Trambus 26				
5 GFA-U	150	8000	6 D	5800	10'00—20	detto	Reise- bus 38	10600 11500	Wie oben, Motor leichter Rahmen extralang		
5 GVFA-U				5200	11'00—20	detto	detto 44				
Änderung 1950 Zu Steyr-Fiat- PKW.	PKW.: 1100 E	1950	35	1089	4	2420	5'00—15	4 G/R normal a. Lenker	Inlkr. 4 s	890	Weit bessere Gesamtausstattg. auch im Aufbau Für Taxi, Liefer- wagen usw.
	1100 BL	1950	30	1089	4	2700	5'50—15	4 G/R normal	Inlkr. 6 s	920	
Steyr	370	1947/48	80	3517	8 V	3500	7'50—20	4 G/R normal	Pritsche 3'00	2930 1800	Mit El.-Aus- rüstung u. drei Sonderantrieben Typ 380a ist ein Bus für 28 Pers. Steyr-Fiat
	180	1948/50	26	2661	2 D	1660	5'50—16 10—24	5 G/R Direkt	Traktor 1 S, 3 t		
	380 (a)	1949/50	85	5320	4 D	3710	7'50—20	5 G/R normal	Pritsche 3'5 t	3200 890	
	1100 B	1948/50	35	1089	4	2420	5'00—15	4 G/R normal	Inlkr. 4		
	80	1950	13 15	1330	1 D	1650	v. 4'00-15 r. 8x24	4 G/R Block	Traktor 1 S	1200	
Skandinavische Staaten: Schweden: Volvo Erikson											
Schweiz Berna	4 U-450	1946/50	100			6 D		Doppel- Kupplg. 8 G/2R	Omnibus 32		Prädkt.: T 1-H, Car alpin
	2 U-242	1946/50	65			4 D		4+SG/R normal	3-Seiten- Kipper 3'5		Prädkt.: R 1-K
	5 U-550	1946/50	100			6 D		6+ 2 SG/2 R	Pritsche 7		Prädkt.: T 1
Hürlimann (Wil/ St. Gallen)	D-500	1948/50	65			4 D		5 G/R normal	schwere Industr.- Zug- masch.		M. Prebluft-Vier- radbremsen: Motorseilwinde, Führerstand für drei Personen
	D-400	1946/50	45			4 D		4 G/R normal	leichte Industr.- Zug- masch.		
	D-100 D-200	1946/50 1946/50				D D			Landw. Traktor.		
Saurer	4-H	1946/50	220			12 D		Heck 8 G/R mit 2 Scheib.	Omnibus f. 64		Car Alpin, Kühler in Front
	5 CTLD	1946/50	140			6 D		8 G+2R Fern- schaltg.	3-Seiten Kipper 6'5		Alle Schweizer LKW. im Differenzial mit zwei Endüber- setzungen
	2 CRLD-H	1946/50	65			4 D		4 G/R normal	Pritsche 4'00		

Fabrikat Marke	Type	Baujahr	Motor			Radstand $\frac{m}{m}$	Bereifung	Antrieb	Aufbau Art $\frac{S}{t}$	Gewicht des Wagens in kg	Bemerkungen
			Leist. PS	Hubraum	Zyl.-Zahl						
De Martini											Ab 1945 mit PKW. nicht in Erscheinung getreten
Spanien F. N. A.											
Tschecho- slowakel: Aero	Minor II	1946/50	20	0615	2 2- Takt	2300	4·75—16	4+SG/R Front a. Armbrett	Inlkr. 4	690	Auch als 0·75-Kastenwagen
Skoda	1101 Tudor Rapid	1946/50	32	1089	4	2480	5·00—16	4 G/R normal	Inlkr. 5	930	Auch als San.-KW. Auslauftype
Tatra	87	1947/50	75	2958	8 V	2850	6·50—16	4 G/R normal	Inlkr. 5 Voll- strom- linie	1420	Heckmotor, luft- gekühlt, Kompr., V = 155 km
	T-600	1947/50	52	1950	4 Box.	2700	6·00—16	4 G/R. a. Lenkrad	Inlkr. 5 Voll- strom- linie	1200	Ohne Komprsr., sonst detto V = 130 km „Tatraplan“
UdSSR. GAS (Gorki- Automobil- fabrik/Molotow	Gas 25 Jas 200 Jas 5000 Jas 7000	1946 50			6 D			4 G/R×2 Allrad	Gelände- LKW. 2·5 LKW. 5 LKW. 7		
SIS. (Stalin- Industriewerke Moskau)	Pobjeda SIEG SIS 110 35 Waggon	1946/50	40 90 140 90	1500	4 6 8 6 D		Ballon Ballon Ballon	4 G/R normal 3 G+S/R normal	Inlkr. 4 Inlkr. Cabrio 4 Phaeton- Lim. 6 LKW. 3·5 Bus 32		Konstr. Ing. A. Ostrowzow: Modernes Finish auch im elektr. Teil. Fließarbeit
Ungarn Neue MAG.											
Nachtrag:											