



für die Zentralölung des Motors usw. Die Versuche gingen langsam vonstatten, waren aber erfolgreich, so daß die Firma einige Jahre später (1902) als offene Handelsgesellschaft A. H o r c h & C i e. nach Reichenbach im Vogtland verlegt wurde. Die Arbeiterzahl, die zunächst nur aus August Horch persönlich und einem Gesellen bestand, war nach und nach auf dreißig gestiegen.

Im Nordosten Deutschlands befand sich schon seit einigen Jahren eine nicht unbedeutende Fabrik, namens S t e t t i n e r E i s e n w e r k B e r n h a r d S t o e w e r s e n. Sie befaßte sich mit der Herstellung von Werkzeugmaschinen und Fahrradbestandteilen. Aber schon im Jahre 1898 ging man zum Bau von Motorfahrzeugen über. Im Jahre 1899 übernahmen die Söhne Bernhard und Emil Stoewer die Firma als alleinige Inhaber unter dem Namen G e b r. S t o e w e r, F a b r i k f ü r M o t o r f a h r z e u g e, Stettin.

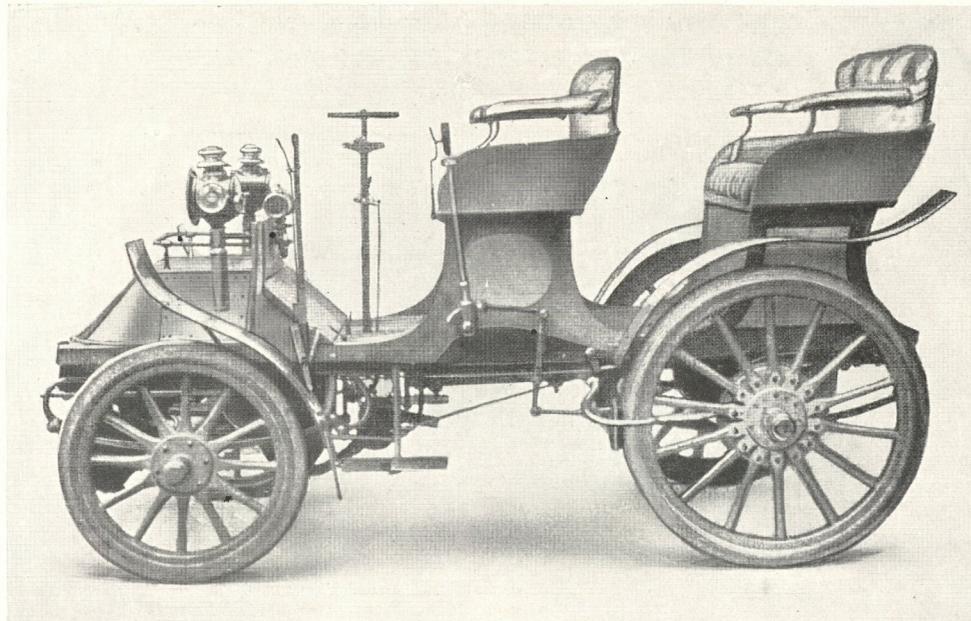


Bild 13. Erster Horchwagen, Phaeton für 4 Personen

Die damals schon sehr bedeutende und in der Fahrradfabrikation Deutschlands tonangebende Frankfurter Firma A d l e r - F a h r r a d w e r k e v o r m. H e i n r i c h K l e y e r f i n g nunmehr auch an, Versuche mit dem Bau von Motorfahrzeugen zu machen. Die Firma hatte es insofern wesentlich leichter als viele andere der Pioniere der Automobilindustrie, als sie den Motorwagenbau nur nebenbei und ohne irgendwelche wesentliche Inanspruchnahme ihrer sonstigen blühenden Fabrikation von Fahrrädern aufnehmen konnte. Da inzwischen nun auch schon viele Konstruktionen versucht, verworfen oder als erprobt vorlagen, so konnte Adler sich eine Type zusammensetzen, die unter Berücksichtigung der Vorteile und Schwächen der anderen Erfolg versprach. Der erste Adlerwagen (Bild 14), der 1900 fabrikationsreif auf der Frankfurter Automobilausstellung erschien und mit der Großen Goldenen Medaille ausgezeichnet wurde, hatte einen Motor aus der damals als erstklassig bekannten Motorenfabrik D e D i o n B o u t o n & C o. in Frankreich. Dieser Motor war wassergekühlt,