

Ing. Gustav Rudolf Perl

Ab 1918 wurde bereits in der Allgemeinen Automobil Zeitung Werbung für Perl-Traktoren inseriert. Auch die Automobilfabrik Perl in Wien-Liesing musste sich auf Friedensproduktion umstellen und erzeugte vorerst einen Traktor mit einem vierzylindrigen 35-PS-Motor, der in zwei Blöcken gegossen war und der auch später in die Perl Lastwagen eingebaut wurde.



Ab 1921 wurden bei Perl Elektro- Traktoren gebaut, man hoffte durch die vielen vorhandenen und in Bau befindlichen Wasserkraftwerke auf billigen Ladestrom.



Die beginnende Wirtschaftsdpression gab auch 1921 den Anlass zu einer Konstruktion von einem Cyclecars. Man entschloss sich zu einem Vierzylindermotor mit 0,8 Liter Hubraum.

Die AAZ berichtete über das II. Semmering-Rennen: *»Der Perl-Wagen wurde zum ersten Mal einer öffentlichen Erprobung unterzogen und hat sich glänzend bewährt. Die Perl Fabrik hat sich bisher nur auf dem Felde der Schwergewichte, Lastwagen und Traktoren betätigt, die sie in bekannt vorzüglicher Qualität erzeugt. Gerade die Gewissenhaftigkeit und die Wahl des besten Materials, die notwendig sind, um einen allen Anforderungen entsprechenden Lastwagen herzustellen, haben die Fabrik instand gesetzt, auch die kleinen Wägelchen in der gleichen Qualität wie ihre Schwergewichte herauszubringen. Die Automobilfabrik Perl hat ein Fabrikationsprogramm, das sich im Extremen bewegt. Einerseits baut sie Kleinautos, andererseits aber mächtige Lastwagen ...«* Die Perl Cyclecars belegten in ihrer Klasse die Plätze 1., 2, und 13.

Für den Linien Betrieb Liesing – Perchtoldsdorf und Liesing – Kaltenleutgeben baute Perl Linienbusse. Die beiden Linien war der Grundstock für die Liesinger Omnibus-Betriebs-Gesellschaft – „LOBEG“ die 1922/23 gegründet wurden.

Die verwendeten Perl-Omnibusse waren schon damals für ihre Qualität, in Zuverlässigkeit und Verarbeitung über die Grenzen Österreichs bekannt.



Perl AG

Am 1. Jänner 1923 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt um für neue Investitionen Geld zu bekommen.

Der neue Werbeslogan: „Billiger als die Bahn ist die Sommer-Reise mit dem Perl-Kleinwagen“. Der Kleinwagen war ein Folgemodell des Cyclecars mit unveränderten wassergekühltem 3/14Ps Vierzylinder Blockmotor.

Ab 2. Mai 1925 wurde in Wien 11., Hauffgasse 22 die neue Reparaturwerkstätte eröffnet. Es wurden in Liesing ab diesen keine Reparaturen mehr angenommen, sondern nur mehr im Tag- und Nachtbetrieb in Wien 11.,

Bei der Deutschen Automobilausstellung in Berlin 1925 wurde der Der Perl Suprema 4/17Ps vorgestellt. Der Wagen hatte Leichtmetall Kolben und –Pleuelstangen aus der neu errichteten Elektro-Gießerei für Leichtmetallguss. Die Gießerei war die erste in Österreich. Der Suprema wurde auch mit einem Lieferwagenaufbau mit einer Nutzlast von 450kg in das Programm aufgenommen.

Die neuen 1¹/₂ bis 2 Tonnen Schnelllastwagen ab Baujahr 1927 wurden mit einem 45Ps Sechszylinder Chrysler Blockmotor, Niederrahmen und Ballonreifen produziert.

Es folgten diverse Spezialaufbauten für jeden Verwendungszweck. Ein wichtiger Auftrag war, Elektrolastwagen für die Post. Es wurden immer Verbesserungen und innovative Feinheiten in den Karosserien verarbeitet.

Der zunehmende Kapitalbedarf der Automobilfabrik Perl AG brachte es mit sich, dass der Aktienbesitz allmählich Eigentum der Bank übergang und die Fusion mit Gräf & Stift beschlossen wurde.

Überland-Kraftfahrzeugwerkstätten- und Betriebsgesellschaft m. b. H.

Ab 25. September 1935 war die gemeinsame Zentrale bei Gräf & Stift in Wien 19., Weinberggasse. Ing. G. R. Perl zog sich aus seinem Stammbetrieb zurück und gründete die Überland-Kraftfahrzeugwerkstätten- und Betriebsgesellschaft m. b. H. in Breitensee.

Perl Auhof Automobil-Bestandteile- und Karosserie-Fabrik Ges. m. b. H.

Kommerzienrat Dipl. Ing. Gustav R. Perl gründete nach dem zweiten Weltkrieg die Perl-Auhof Ges. m. b. H. unter der Leitung seines Dipl. Ing. Hanns Perl.

Der erste Nachkriegsomnibus von Perl entstand 1946. Es handelte sich um eine selbsttragende Omnibuskarosserie mit einem 105Ps Maybach Heckmotor. Die Konstruktion wurde auf der TU Wien unter Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Leo Kirste überprüft und mit hervorragend bewertet.

Der neue Bus wurde als Linienautobus, als Luxusreisebus und als Fernreisebus ausgeliefert. Der Fernreisebus wurde mit bequemen Schlafsitzen, Buffet und Toilette ausgestattet.

Um eine ausreichende Auslastung zu erreichen wurde die Vertretung für die Marken Morris, Riley, Wolsely und M.G. übernommen.

Nach den Maybachmotoren wurden die Busse mit Steyr Motoren/Achsen und später mit Henschel Bauteilen ausgestattet.

Zwischen 1951 und 1954 gab es den Kleinstwagen *Champion 250*, eine Lizenzproduktion des deutschen Champion 250. Er war mit einem Zweitaktmotor mit 250 cm³ Hubraum mit 9 PS ausgestattet.

Ab 1952 wurde ein Linienbus auf einem Steyr Lastwagenchassis entwickelt. Das Chassis wurde vollkommen neu gestaltet um bessere Fahreigenschaften für den Omnibusbetrieb zu erreichen. Es kam auf eine gute Gewichtsverteilung zwischen den Vorder- und Hinterachsen um ein gutes Fahrverhalten zu erreichen.



1954 wurde ein stärkerer Omnibus mit einem 125Ps starkem Sechszylinder Viertakt-Diesel Heckmotor mit selbsttragender Karosserie entwickelt und produziert.

Bei Perl Auhof wurden nicht nur Aufbauten erzeugt, sondern auch Personen-, Lastkraftwagen und Autobusse aller Marken repariert.

1965 versuchte man noch mit einem abgeänderten Mercedes Benz L608 Fahrgestell einen mit 24 Sitzen Luxusbus auf dem Markt mit zu halten. Es war zwar eine gute Kombination die Präzisionsarbeit von Mercedes Benz und das handwerkliche Können der Österreichischen Perl Auhof Firma.

Trotz aller Bemühungen und der innovativen Ideen könnte das Unternehmen nicht mehr gerettet werden und wurde 1968 stillgelegt.

R.S.