

Darmstadt en omgeving lag er halverwege december 1928 bijna sprookjesachtig bij. De straten met rijen statige huizen, hoge oude bomen en een enkele geparkeerde auto waren bedekt met een vers pak hagelwitte sneeuw.

Josef Ganz warmde zich met een kop sterke koffie nog even goed op voor de kachel voordat hij naar Frankfurt zou vertrekken. Deze stad lag nog geen veertig kilometer weg, maar het verkeer reed bijna stapvoets over de spiegelgladde straten. Ingepakt in een dikke leren jas, lange sjaal en stevige handschoenen liep hij naar zijn auto. Hij slingerde de luchtgekoelde motor van de Tatra aan, stapte snel in, gaf een flinke dot gas en zette koers naar Frankfurt. Tijdens de trage ijskoude autorit waarbij hij steeds de condens van de ramen moest vegen, dacht hij terug aan de turbulente ontwikkelingen van het afgelopen jaar. De uitgevers van *Klein-Motor-Sport* hadden hem in Frankfurt uitgenodigd om zijn werk als hoofdredacteur en de voortzetting daarvan in het nieuwe jaar te bespreken. Hij keek met het volste vertrouwen naar het gesprek uit, want de reputatie van het blad en het aantal abonnees van *Klein-Motor-Sport* namen met de dag toe. Ter illustratie hiervan had hij een recent ontvangen brief van een lezer uit Berlijn meegenomen, die het succes van het tijdschrift aan den lijve had ondervonden. Een half uur na verschijning van het nieuwe nummer was *Klein-Motor-Sport* al niet meer te krijgen geweest bij zijn lokale tijdschriftenhandel, zo schreef de lezer, en binnen twee uur was het in praktisch heel de stad uitverkocht. De man riep in zijn brief op tot verhonderdvoudiging van de oplage!³⁶

De gebroeders Breidenstein bleken bijzonder onder de indruk van zijn vorderingen, vakkundigheid en gedrevenheid en spraken tegenover Josef Ganz het vertrouwen uit dat *Klein-Motor-Sport* onder zijn leiding nog veel groter zou kunnen worden; ze legden hem een vast contract voor met een geldigheidsduur van vier

jaar, lopend van 1 januari 1929 tot en met 31 december 1933, voor een maandelijks startsalaris van 700 rijksmark. In het contract stond expliciet vermeld dat *Klein-Motor-Sport* niet het algemene autonieuws diende te volgen – zoals alle andere vaktijdschriften – maar zich moest kenmerken door het ‘leveren van opbouwende kritiek ten behoeve van de gezamenlijke auto- en motorfietsindustrie’ en de ‘technisch geïnteresseerde lezer van inhoudelijke artikelen en beeldmateriaal’ moest voorzien.³⁷ Ganz stelde daarop voor om de unieke koers van het tijdschrift een nog krachtiger uitstraling te geven door de meer toepasselijke titel *Motor-Kritik* te gaan voeren. De gebroeders Breidenstein gingen vol enthousiasme akkoord. Ze waren zelfs zo overtuigd van de toekomst van de nieuwe titel dat ze besloten om de prijs van een los nummer van 0,50 naar 0,60 rijksmark en de kosten van een kwartaalabonnement van 3 naar 3,60 rijksmark te verhogen.³⁸ Ganz kreeg hierdoor de financiële middelen ter beschikking om zijn vriendin Madeleine Paqué op vaste basis aan te nemen als redactiesecretaresse, meer freelance journalisten in te schakelen en veel meer foto's en illustraties op te kunnen nemen dan tot voorheen in het tamelijk sober uitgevoerde *Klein-Motor-Sport*.

Auto van de Toekomst

Josef Ganz verliet het kantoor van de gebroeders Breidenstein vol goede moed en reed door de kou terug naar Darmstadt om zijn aandacht te richten op het eerste nummer van *Motor-Kritik* voor januari 1929. Voor dat nummer schreef hij onder meer artikelen over de ontwerprichtlijnen voor de toekomstige Volkswagen, over een innovatief prototype van een continu variabele versnellingsbak en over een revolutionair autoprototype van de Tsjecho-Slowaakse ingenieur Willibald Gatter.

Josef Ganz had telefonisch met Gatter afgesproken om hem in het nieuwe jaar in Darm-



pagina 52/53 Een Benz 11/40 Runabout uit 1923 met een gebroken vooras omstreeks 1930. | *boven en onder* Willibald Gatter achter het stuur van zijn prototype met Madeleine Paqué (links) en haar moeder Maria (rechts) op de achterbank in januari 1929.

stadt te ontmoeten om diens nieuwe prototype te testen. De twee konden het goed met elkaar vinden en maakten samen met Madeleine Paqué en haar moeder op de achterbank van de grote Gatter cabriolet een uitgebreide testrit door de omgeving, waarbij Gatter alle bijzondere aspecten van zijn auto demonstreerde. Net als in het Volkswagen-ontwerp van Ganz, had deze auto een ruggengraatchassis met een centrale buis en onafhankelijk opgehangen wielen met pendelassen achteraan. De motor bevond zich wel conventioneel voorin en dreef de achterwielen aan. Toen Josef Ganz later aan zijn artikel voor *Motor-Kritik* zat te werken, schreef hij dat het ontwerp 'in onze, aan doelbewuste autoconstructeurs zo arme tijd' model stond voor de 'Europese auto van de toekomst'.³⁹

Midden januari 1929 was het zover. Door heel Duitsland en daarbuiten viel bij honderden auto- en motorfietsfabrikanten, technisch constructeurs en andere abonnees het nieuwe nummer van het veelbesproken *Klein-Motor-Sport* op de mat. Onder deze titel stond voortaan in een krachtig, speciaal hiervoor ontworpen lettertype de nieuwe naam **MOTOR-KRITIK** in grote, felrode hoofdletters over de volle breedte van de omslag. De dubbele titel zou een jaar lang gevoerd worden als overgangs-

fase. Het tijdschrift ademde toekomstgedrevenheid en beloofde de lezer 'belangrijke technische vooruitgang in de voertuigbouw'. De uitgevers Hartwig en Wilhelm Breidenstein spraken op de openingspagina hun steun uit voor 'de absoluut noodzakelijke vrije meningsuiting van de kritiek' waar het tijdschrift naar streefde:

*Klein-Motor-Sport heeft reeds een jaar geleden de door het grootste deel van de vakpers vrijwillig gedragen boeien afgeworpen en als uiterlijk teken daarvoor nu ook de naam "Motor-Kritik" aangenomen. Kritiek alleen is onvruchtbaar, wanneer men niet tegelijkertijd ook betere wegen laat zien. Daarom zullen we dat als onze voornaamste taak zien. Medearbeiders, vrienden! Laat ons allemaal samenwerken, zodat het voertuigwezen snel wordt genezen!*⁴⁰

'Genezing van de industrie', zoals de uitgevers dat noemden, was hoogst noodzakelijk. Praktisch iedereen was het er in die tijd wel over eens dat de Duitse auto-industrie in een zware crisis verkeerde, maar over de oorzaak van die crisis waren de meningen sterk verdeeld. Volgens het *Reichsverband der Automobilindustrie* (RDA) was de crisis volledig te wijten aan

links Het ruggengraatchassis en differentieel van het Gatter-prototype. | *rechts* De watergekoelde viercilindermotor van het Gatter-prototype.

