

Die deutsche Automobilindustrie ist erst verhältnismäßig spät zum Bau von Achtzylindermotoren übergegangen. Die Notwendigkeit, mit beschränkten Mitteln, aber mit um so größerer Kraftanstrengung den konstruktiven Vorsprung der Amerikaner einzuholen, zwang den deutschen Fabrikanten, zunächst dem Sechszylinder seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Daß wir heute auf diesem Gebiet wieder an der Spitze der internationalen Automobilbaukunst marschieren, ist genügsam bekannt. Den ersten deutschen Achtzylinder brachte vor einigen Jahren Hansa-Lloyd heraus, es war dies eine nach italienischen Konstruktionsprinzipien entworfene 20/100 PS-Maschine (5,2 Liter), die jetzt mit dem Schnellganggetriebe „Maybach“ geliefert wird. Den größten Erfolg hatten bisher die Horch-Werke, die unter Ausschaltung des Sechszylinders sofort von der Vier- zur Achtzylindermaschine übergingen, um diese im Verlaufe weniger Jahre als einzigen Fabrikationstyp zu einem wahrhaft vollendeten, auch international anerkannten und gewürdigten Gebilde zu vervollkommen. Der auf 4 Liter (ca. 80 PS) verstärkte Horch-Achtzylinder ist heute der führende, deutsche Wagen dieser Bauart und hat sich einen Vorsprung gesichert, den einzuholen die anderen prominenten Fabriken nicht verabsäumen dürfen. Wenn die Daimler-Benz A.-G. erst im Oktober dieses Jahres auf dem Pariser Salon ihren 4,6 Liter 18/80 PS-Mercedes-Benz-Achtzylinder erstmalig vor die Öffentlichkeit brachte, um mit diesem Modell gleichzeitig eine Sensation ungewöhnlicher Art zu bieten, so hatte sie sicherlich ihre guten Gründe. Es ist bekannt, daß dieser Achtzylinder bereits seit zwei Jahren erprobt ist und daß er aus dem Rennmodell des Monzawagens zum kräftigen Tourenmotor für den praktischen Gebrauch entwickelt wurde. Auch dieses Fahrzeug verdient mit Recht die Bezeichnung einer durchaus abgeschlossenen Konstruktion, es wurde auf dem Nürburgring in dreizehn Fahrtagen einer scharfen Prüfung von 20 000 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,5 km unterzogen, die berühmten Rennfahrer Caracciola und Walb jagten ihn über die Alpenpässe, mit Stolz führt er die Typenbezeichnung „Nürburg“. — Die Stoewer-Werke mit ihrer Tradition eines dreißigjährigen Automobilbaues waren nicht nur die ersten, die den deutschen Sechszylinder bauten, sie gehören in der gleichen Weise zu den Pionieren des Achtzylindermotors innerhalb unserer heimatlichen Grenzen. Der 14/70 PS-Stoewer-Achtzylinder ist in diesem Jahre wiederholt gelegentlich der Wettbewerbsfahrten in den Alpen in Erscheinung getreten. Der formenschöne Wagen mit dem architektonisch edel gebauten Kühler kostet — und dies bedeutet eine Spitzenleistung der deutschen Industrie — einschließlich der hocheleganten, sieben-sitzigen Limousine nur M. 12 000.—. Daneben baut Stoewer noch einen kleineren Achtzylinderwagen von 8/45 PS. Die Hansa-Werke in Varel i. O. sind andere Wege gegangen. Diese Fabrik rechnet in Deutschland zu den eigentlichen Schöpfern des Kleinautos vergangener Jahre. Die Selbstentwicklung ganz neuer Motortypen, die viel Zeit und noch mehr Geld kostet, kommt für ein mittleres Werk, das mit einer ausgereiften Bauart schnell zur Hand sein muß, um konkurrenzfähig zu sein, nicht in Frage. Aus dieser Erwägung heraus, die vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus bestimmt zu billigen ist, verwendet Hansa den berühmten, amerikanischen Continental-Motor, der täglich in 4000—5000 Exemplaren hergestellt wird. Der leichteste Achtzylinderwagen der Welt mit einem Gewicht von ca. 1500 kg ist der Adler Standard „8“, der gleichfalls bereits in vielen Exemplaren geliefert wurde und über den außerordentlich günstige Urteile seitens der verwöhnten Automobilisten aus Kreisen der deutschen Großindustrie vorliegen. Die Adler-Werke haben für diesen Wagen die Stärke-