

besseren Einfall. Nehmen Sie diesen Revolver — er ist nicht geladen —, wir nennen die Reklame dann Selbstmord um ein „Mundsracket“. „Sehr originell“, sagt Virod und betrachtet interessiert Yokitas rötlichen Scheitel.

„Ihre lustigen Augen stören mich, Monsieur Virod, drücken Sie der Echtheit zu Liebe auf den Hahn und machen Sie ein erschrecktes Gesicht, damit mein Kohlenstift wenigstens einmal sieht, was er zeich-

nen soll. Wir sind auch gleich fertig — nachher gibt es Tee — also, bitte, ich skizziere — an die Schläfe — — —“

Virod bricht wortlos mit erschrockenen, verständnislosen Augen zusammen.

Dann geht Yokita mit einem abwesenden Lächeln zum Telephon. „Hallo — hören Sie — schicken Sie bitte sofort Polizeibeamte in meine Wohnung — Monsieur André Virod hat sich soeben hier erschossen.“ — —

Weshalb  
kleinen



einen  
Wagen?

Von Wolfgang von Lengerke

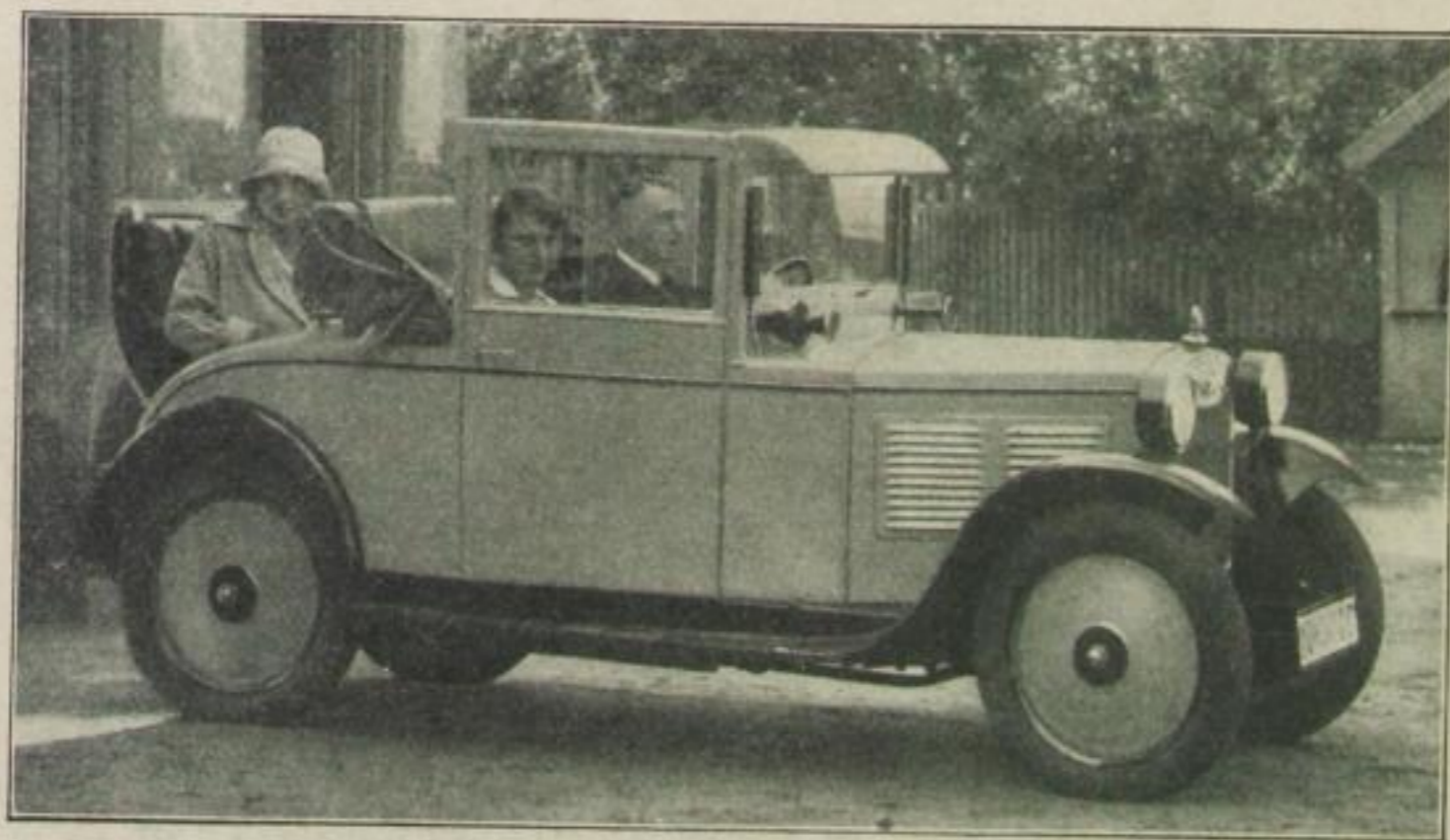
Der kleine Wagen ist heute so gut ein Automobil wie jedes andere. Weshalb also ein kleines Auto, wenn man sich schon einen Wagen leisten will? Weil ein Klein-Auto wesentlich geringer im Anschaffungspreis ist und im Unterhalt nur 40 bis 50 Prozent der Betriebskosten braucht, die ein größerer Wagen benötigt. Trotzdem kann man mit dem kleinen Wagen — falls man ihn nicht zu sehr belastet! — heute durchschnittlich denselben Nutzeffekt erzielen, wenn man Stadt,

Vorort und nähere Umgebung befährt, wie mit einem wesentlich stärkeren Fahrzeug. Von diesen selbstverständlichen Einschränkungen abgesehen, ist der „Kleine“ heute ebenso gut und betriebssicher wie der große Wagen.

Der Nichtfachmann stellt sich die Schöpfung eines brauchbaren Klein-Autos verhältnismäßig einfach vor; in Wirklichkeit aber darf man wohl behaupten, daß die Geburt eines solchen „Kleinen“ dem Vater oft erhebliche Kopfschmerzen macht, denn das Gewicht des zu verwendenden

Materials spielt eine große Rolle im Verhältnis zur Motorleistung des Fahrzeuges. Wird die Grenze der zulässigen Gewichtsformel überschritten, so gibt es ein „totes Kind“, d. h. einen Wagen, der wohl läuft, der aber nicht jenes Temperament besitzt, um auf den geringsten Pedaldruck wie aus der Kanone geschossen zu starten. Leicht war es den Fabriken, die sich das Ziel gestellt hatten, also nicht gemacht.

Die vier deutschen



Das 16-PS-Hanomag-Kabriolett (2 Hauptsitze, 1½ Notsitze)