



## Das NSKK

Bannerträger u. Jungborn  
der deutschen Motorisierung



VERANSTALTER: OBERSTE NATIONALE SPORTBE-  
FÜR DIE DEUTSCHE KRAFTFAHRT (O.N.S.)  
DURCHFÜHRUNG UND ORGANISATION: NSKK-MOTORGRUPPE S.

# GROSSER PREIS VON EUROPA

FÜR MOTORRÄDER AUF DEM SACHSENRING BEI HOHENSTEIN-ERNST

AM 7. AUGUST 1938

START 9 UHR

Offizielles Programm

Preis 30 Pfennig

bedenken sie....

die Mokri enthält 59 sorten

der besten orienttabake



128/36

Packung 20 Pfg.

# Großer Preis von Europa für Motorräder 1938

auf dem

## Sachsenring

Veranstalter:

Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt (ONS)

Durchführung und Organisation:

NSKK.-Motorgruppe Sachsen

**7. August 1938**

**Anfang 9.00 Uhr**

---

Jeder Nachdruck ist verboten und wird strafrechtlich verfolgt!



Unser Führer

## Organisation

---

### **Veranstalter:**

Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt (ONS)

### **Durchführung und Organisation:**

NSKK.-Motorgruppe Sachsen

### **Internationales Schiedsgericht:**

Vorsitzender: NSKK.-Obergruppenführer Kraus;

Mitglieder: D. Ball. A.C.U., England.

P. J. Nortier. K.N.M.V., Holland.

Baron v. Egloffstein. NSKK.-Oberführer.

### **Rennleiter:**

NSKK.-Sturmführer Fritz Dienemann

### **Stellvert. Rennleiter:**

NSKK.-Sturmführer Trübsbach

### **Zeitnahme:**

NSKK.-Truppführer Schäfer - Stuttgart

### **Sicherungsdienst:**

NSKK.-Oberführer Rechenberger

### **Polizei:**

Major der Schutzpolizei Bennewitz - Chemnitz

### **Sanitätsdienst:**

NSKK.-Sanitätsoberführer Manský

### **Presse, Rundfunk, Film, Propaganda**

NSKK.-Gruppenführer Krenzlin (ONS).

NSKK.-Sturmführer Diebner. Pressereferent der Motorgruppe Sachsen

## Der Sachsenring

Mag es auch zunächst etwas unwahrscheinlich klingen, Rennstrecken haben tatsächlich eine Geschichte. Der „Sachsenring“ hat sogar eine sehr markante Geschichte, die wichtige Daten und große Ereignisse aufzuweisen hat. Es ist ein langer Weg gewesen, bis aus dem „Straßendreieck“ der „Ring“ geworden ist. Heute kann man sagen: Die Zwischenbilanz des Jahres 1938 ist absolut positiv! Ein geflügeltes Wort sagt, Es ist nichts erfolgreicher als der Erfolg. Beim „Sachsenring“ darf man hinzufügen, daß der nun sichtbare schöne Erfolg das Ergebnis umsichtiger und beharrlicher Arbeit ist. Viele Schwierigkeiten waren zu überwinden. Sie sind überwunden worden, und heute ist der „Sachsenring“ ein Begriff, der aus dem Motorradrennwesen nicht wegzudenken ist. In diesem Jahre wurden weitere entscheidende Um- und Erweiterungsbauten durchgeführt. Diese und die noch geplanten werden im stärksten Maße dazu beitragen, daß der „Sachsenring“ ein internationaler Begriff bleibt. Bei einer Gesamtwertung steht aber wohl an gleicher Stelle die Tatsache, daß die Rennfahrer in Hohenstein-Ernstthal nicht nur eine hervorragende Rennstrecke vorfinden, sondern darüber hinaus ein stärkstes interessiertes, sportverständiges und gewaltiges Zuschauerheer antreffen.

Die folgenden Angaben über die Entstehung und Entwicklung belegen wohl am besten in sachlicher Weise diese Zwischenbilanz.

Im Jahre 1925 wurde der Hohensteiner Motorradklub in Hohenstein-Ernstthal gegründet. Dieser Klub beschloß, angeregt durch einen Besuch des Marienberger Dreieckrennens, eine eigene Dreieckrennstrecke zu schaffen. Die Strecke wurde aus dem Straßendreieck der Straßen Stollberg — Waldenburg — Wüstenbrand — Glauchau gebildet, deren südliche Verbindung durch die Lärchen- und Bismarckstraße (jetzt „Am Sachsenring“) und durch den westlichen Stadtteil von Hohenstein-Ernstthal führt.

1927 wurde als erstes Rennen eine nationale Gauveranstaltung durchgeführt. 120 Fahrer starteten zu diesem ersten Rennen am Himmelfahrtstage 1927. Der Fahrer Karl Stegmann fuhr damals auf einer 500er DKW-Maschine mit 88 km/std Durchschnitt die beste Zeit. Start und Ziel waren beim ersten Rennen am Lutherstift.

1928 nahmen 130 Fahrer teil. Darunter bekannte Fahrer, wie Walfried Winkler und Müller-Zschopau.

Dann trat eine größere Pause auf der Rennstrecke bei Hohenstein-Ernstthal ein. Erst 1934 wurde das nächste Rennen gefahren. Zum ersten Male kam Deutschlands größte motorradSPORTliche Veranstaltung, der „Große Preis von Deutschland für Motorräder“, nach Sachsen. 1934 fiel damit die erste Entscheidung über die Verwendungsmöglichkeit dieser Rennstrecke für große, internationale Veranstaltungen. Das Ergebnis von 1934 war: Der „Große Preis von Deutschland für Motorräder“ wurde auch für 1935 nach Hohenstein-Ernstthal gelegt, denn es hatte sich gezeigt, daß hier eine ideale Rennstrecke für Motorradmeisterschaften vorhanden war.

Das Jahr 1936 brachte den entscheidenden Wendepunkt. Es war an Deutschland, den „Großen Preis von Europa für Motorräder“ durchzuführen. Als Austragungsort dafür wurde Hohenstein-Ernstthal bestimmt. Am 5. Juli 1936 erlebten 240 000 Zuschauer das Rennen um den Europa-Preis. Es war, wie allseitig anerkannt wurde, in jeder Hinsicht ein Riesenerfolg. Organisatorisch war es eine Meisterleistung. Der Führer des deutschen Kraftfahrspportes, Korpsführer Hühnlein, bemerkte dazu in den Richtlinien für das Sportjahr 1937: „Ein Ruhmesblatt in der Geschichte des Kraftfahrspportes bildet die in der gesamten Presse des Auslandes



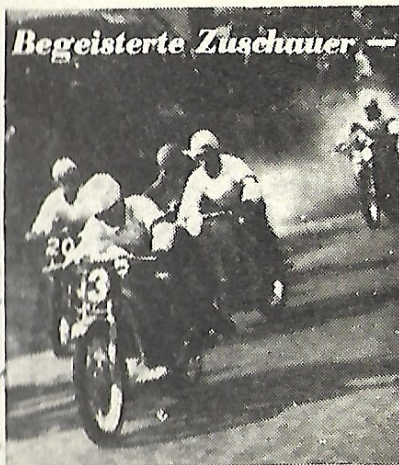
Korpsführer Hühnlein und Gruppenführer Lein auf dem Sachsenring

## Der Sachsenring (Fortsetzung)

mit Bewunderung anerkannte organisatorische Leistung in der Durchführung des „Großen Preises von Europa für Motorräder 1936“ in Hohenstein-Ernstthal.“ James Guthrie fuhr auf einer 500er Norton-Maschine einen Stundendurchschnitt von 129,9 km und damit die schnellste Zeit des Tages.

Das spannendste Rennen auf der Hohenstein-Ernstthaler Strecke brachte das Jahr 1937 mit dem „Großen Preis von Deutschland für Motorräder“. 210 000 Zuschauer umsäumten den „Ring“ und erlebten einen gigantischen Kampf der besten Rennfahrer und Maschinen der Welt. Der deutsche Rennfahrer Gall beendete das Rennen erfolgreich und fuhr die bisher höchste Durchschnittsgeschwindigkeit: 133,4 km/std. Korpsführer Hühnlein verlieh in diesem Jahre in Anerkennung der bisherigen Erfolge und der besonderen Geeignetheit der Rennstrecke den Namen „Sachsenring“.

Am 7. August dieses Jahres findet zum zweiten Male auf dem „Sachsenring“ der „Große Preis von Europa für Motorräder“ statt. Wieder werden Hunderttausende den größten Kampf des Jahres erleben. Die vorgenommenen grundsätzlichen Umbauten — Queckenbergkurve Stadtkurve, an der Reichsautobahn, Nötzoltkurve, S-Kurven am Bethlehemstift und am „Heiteren Blick“ — werden wesentlich höhere Geschwindigkeiten möglich machen.



**Begeisterte Zuschauer — begeisterte D.N.N.-Leser**



**Dabei gewesen oder nicht,**

**D.N.N.-Sport**

die ständige Sport-Beilage der Dresdner Neuesten Nachrichten liest man wegen ihrer vorzüglichen und eingehenden Berichterstattung auf jeden Fall.

**Die Dresdner Neuesten Nachrichten kosten nur 2.— M. monatlich frei Haus**

## Großer Preis von Deutschland / Großer Preis von Europa

<b>I. 1927 Nürburgring (Europa-Preis), 1 Runde = 28,264,6 km.</b>					
175 ccm	14 Runden = 395,704 km				
	I. Henckelmann †, DKW	5 : 33 : 24,6		71,280 km	
250 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. C. T. Ahsby †, OK-Supreme-Jap	5 : 35 : 10,8		75,888 km	
350 ccm	16 Runden = 452,233 km				
	I. J. H. Simpson, AJS	5 : 08 : 14,4		88,020 km	
500 ccm	18 Runden = 508,762 km				
	I. Graham Walker, Sunbeam	5 : 32 : 46,2		91,728 km	
750 ccm	18 Runden = 508,762 km				
	I. Josef Stelzer, BMW	5 : 54 : 46,3		86,040 km	
1000 ccm	18 Runden = 508,762 km				
	I. Giggenbach, Bayerland-Jap	5 : 58 : 36,4		85,104 km	
<b>II. 1928 Nürburgring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 28,264,6 km.</b>					
175 ccm	12 Runden = 339,175 km				
	I. Arthur Geiß, DKW	4 : 14 : 19,3		79,992 km	
250 ccm	13 Runden = 367,439 km				
	I. S. A. Crabtree, Excelsior-Jap	4 : 08 : 01,3		88,884 km	
350 ccm	14 Runden = 395,704 km				
	I. Pietro Ghersi, Norton	4 : 16 : 41,1		92,484 km	
500 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. C. J. P. Dodson, Sunbeam	4 : 18 : 48,1		98,280 km	
1000 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. Franz Heck, Harley-Davidson	4 : 51 : 38,2		87,192 km	
<b>III. 1929 Nürburgring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 28,264,6 km.</b>					
175 ccm	12 Runden = 339,175 km				
	I. Arthur Geiß, DKW	4 : 01 : 47,6		84,168 km	
250 ccm	13 Runden = 367,439 km				
	I. S. A. Crabtree, Hecker-Jap	4 : 04 : 07,8		90,288 km	
350 ccm	14 Runden = 395,704 km				
	I. W. L. Handley, Motosacoche	4 : 04 : 43,6		96,768 km	
500 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. Tyrell Smith, Rudge	4 : 09 : 09,0		102,096 km	
1000 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. Erich Pätzold, Sunbeam	4 : 22 : 30,4		96,876 km	
<b>IV. 1930 Nürburgring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 28,264,6 km.</b>					
250 ccm	13 Runden = 367,439 km				
	I. L. C. Crabtree, Bayliß-Thomas	3 : 54 : 26,2		94,032 km	
350 ccm	14 Runden = 395,704 km				
	I. A. J. Guthrie, AJS	4 : 02 : 53,3		97,740 km	
500 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. Graham Walker, Rudge	3 : 59 : 25,0		106,236 km	
<b>V. 1931 Nürburgring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 28,264,6 km.</b>					
250 ccm	13 Runden = 367,439 km				
	I. Elvesio Toricelli, Puch	3 : 48 : 03,1		96,624 km	
350 ccm	14 Runden = 395,704 km				
	I. Tyrell Smith, Rudge	3 : 56 : 13,3		100,476 km	
500 ccm	15 Runden = 423,969 km				
	I. Stanley Woods, Norton	3 : 58 : 41,3		106,560 km	

## Großer Preis von Deutschland / Großer Preis von Europa

1000 ccm	15 Runden = 423,969 km			
	I. Rudolf Runtsch, NSU	4 : 02 : 27,1	104,904 km	
Im Jahre 1932 wurde das Rennen nicht durchgeführt.				
VI. 1933 Avus Berlin (Deutschland-Preis), 1 Runde = 19,573 km.				
250 ccm	14 Runden = 275,609 km			
	I. C. J. P. Dodson, New-Imperial	1 : 59 : 32,2	137,960 km	
350 ccm	15 Runden = 294,426 km			
	I. Ernst Loof, Imperia	2 : 04 : 10,3	142,266 km	
500 ccm	16 Runden = 314,053 km			
	I. Josef Stelter, BMW	1 : 56 : 53,1	161,180 km	
1000 ccm	16 Runden = 314,053 km			
	I. Kratz, BMW	2 : 00 : 40,4	156,120 km	
350 ccm	8 Runden = 157,415 km			
	I. Ernst Loof, Imperia	1 : 26 : 12,4	109,550 km	
500 ccm	8 Runden = 157,415 km			
	I. Hans Schumann, NSU	1 : 20 : 01,3	118,030 km	
1000 ccm	8 Runden = 157,415 km			
	I. Theo Schott, BMW	1 : 14 : 05,0	127,490 km	
VII. 1934 Sachsenring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 8,660 km.				
250 ccm	35 Runden = 301 km			
	I. Smith, Rudge	3 : 59 : 38,3	109,200 km	
350 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Simpson, Norton	3 : 42 : 27,3	117,600 km	
500 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Ley, DKW	3 : 41 : 27,4	118,200 km	
VIII. 1935 Sachsenring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 8,660 km.				
250 ccm	35 Runden = 301 km			
	I. Winkler, DKW	2 : 38 : 58,1	114,800 km	
350 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Rusk, Norton	2 : 54 : 50,1	119,200 km	
500 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Guthrie, Norton	2 : 44 : 21,2	126,800 km	
IX. 1936 Sachsenring (Europa-Preis), 1 Runde = 8,660 km.				
250 ccm	35 Runden = 301 km			
	I. Smith, Excelsior	2 : 42 : 28,2	111,900 km	
350 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Frith, Norton	2 : 56 : 20,6	117,800 km	
500 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Guthrie, Norton	2 : 40 : 02,1	129,900 km	
X. 1937 Sachsenring (Deutschland-Preis), 1 Runde = 8,660 km.				
250 ccm	35 Runden = 301 km			
	I. Kluge, DKW	2 : 29 : 30,4	121,600 km	
350 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Daniell, Norton	2 : 47 : 52,3	123,900 km	
500 ccm	40 Runden = 344 km			
	I. Gall, BMW	2 : 35 : 44,4	133,400 km	

# JURID

*auf Bremse  
und Kupplung*

*hilft den deutschen Rennfahrzeugen*

*durchhalten  
und siegen*

**KIRCHBACHSCHE WERKE**

AKTIENGESELLSCHAFT

Verkaufs-  
Gesellschaft **JURID VERTRIEBSGESELLSCHAFT**

KIRCHBACH & CO

COSWIG, Bez. Dresden

## Durchführung des Rennens

---

### Start und Reihenfolge der Rennen

Die Startplätze werden nach der Reihenfolge der schnellsten Trainingsrunden zugeteilt. Der Fahrer mit der schnellsten Trainingsrunde steht in der ersten Reihe links.

Der Start erfolgt als Rudelstart mit stehendem Motor.  
Das Startzeichen wird durch Lichtsignal gegeben.

### Fahrregel

Im Training und im Rennen wird links gefahren und rechts überholt.  
Das Rennen wird im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers gefahren.

### Flaggen

Es bedeuten:

- Rote Flagge: Unbedingt und sofort Halt!
- Gelbe Flagge: Achtung, Gefahr!
- Grüne Flagge: Bahn frei!
- Blaue Flagge (hin- und hergeschwenkt): Bahn freigeben zum Überholen (rechts heranzufahren).
- Schwarze Flagge (in Verbindung mit einer Nummer): Halt für das durch die Nummer bezeichnete Fahrzeug.
- Schwarz-weiße Flagge kariert: Beendigung des Rennens.

### Farben der Fahrer-Trikots und Helmbezüge

Deutschland	weiß
England	grün
Italien	rot
Finnland	schwarz
Holland	orange
Belgien	gelb
Schweiz	weiß mit rotem Rand
Irland	grün mit orange Rand
Frankreich	blau

**Erfolgreich  
werben**



durch die Großdruckerei H.B.Schulze

Entwürfe/Plakate/Programme/Zeitschriften/Drucksachen für Industrie u. Behörde

**Continental**  
Reifen

*in jeder  
Beziehung  
erstklassig!*

NUR DER FACHHANDEL FÜHRT CONTINENTAL-REIFEN

## Wertung und Preise

Die Wertung erfolgt nach der gefahrenen Zeit, getrennt nach Klassen. Das Rennen wird nach Ankunft des Ersten jeder Klasse für die betreffende Klasse abgebrochen. Die noch im Rennen befindlichen Fahrer haben die angefangene Runde zu beenden und nach dem Ueberfahren der Ziellinie anzuhalten.

Die Wertung der weiteren Konkurrenten erfolgt nach der Zeit und Streckenlänge, die jeder Teilnehmer vom Beginn des Rennens bis zum letzten Ueberfahren der Ziellinie zurückgelegt hat. Benötigt ein Konkurrent für seine letzte Runde mehr als 8 Minuten, so wird diese letzte Runde in die Berechnung der gesamten von ihm zurückgelegten Strecke nicht einbezogen.

### Ehrenpreise:

#### Ehrenpreis des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler

für den schnellsten Fahrer des Tages

Ehrenpreis des Führers des deutschen Kraftfahrportes  
Korpsführer Hühnlein

Ehrenpreis des Gauleiters und Reichsstatthalters in Sachsen  
Martin Mutschmann

Ehrenpreis des sächsischen Staatsministers für Wirtschaft und Arbeit  
Lenk

Ehrenpreis des Oberbürgermeisters der Stadt Chemnitz  
H Schmidt

Ehrenpreis der Vereinigung deutscher Motorradfabriken

Der Erste jeder Klasse erhält die Meister-Armbinde der FJCM., die Goldmedaille der FJCM. sowie ein Diplom,

der Zweite jeder Klasse die silberne Medaille der FJCM. sowie ein Diplom.

der Dritte jeder Klasse die bronzene Medaille der FJCM. sowie ein Diplom. Die Goldmedaille wird dem Ersten einer Klasse nur dann gegeben, wenn seine Geschwindigkeit größer gewesen ist als die des Ersten der nächstniedrigen Klasse.

### Geldpreise:

	Klasse A	Klasse B	Klasse C
I	750.—	750.—	1000.—
II	600.—	600.—	800.—
III	400.—	400.—	600.—
IV	300.—	300.—	400.—
V	200.—	200.—	300.—
VI	100.—	100.—	200.—

Wenn 2 Fahrzeuge im toten Rennen durchs Ziel gehen, werden der erste und der zweite Preis zusammengelegt und geteilt.

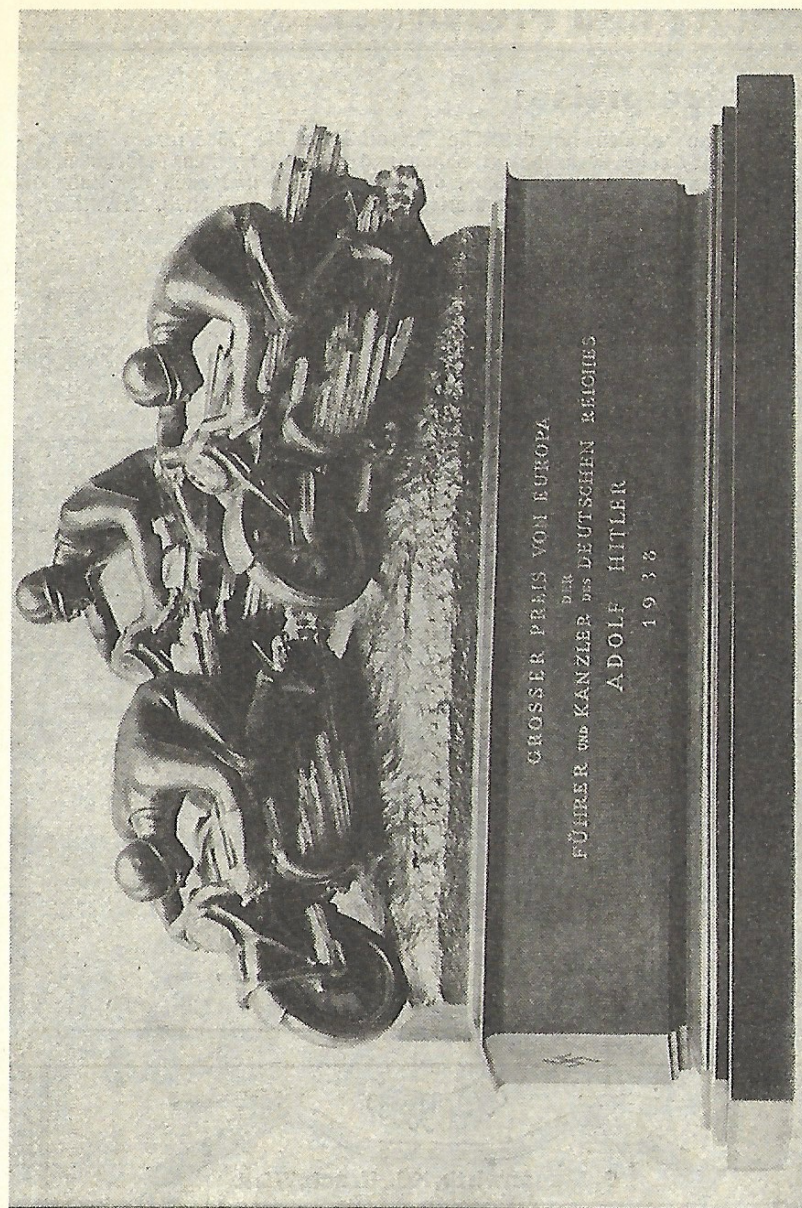


Photo: Linhkorst — Berlin

Bildhauer: Prof. Max Esser — Berlin



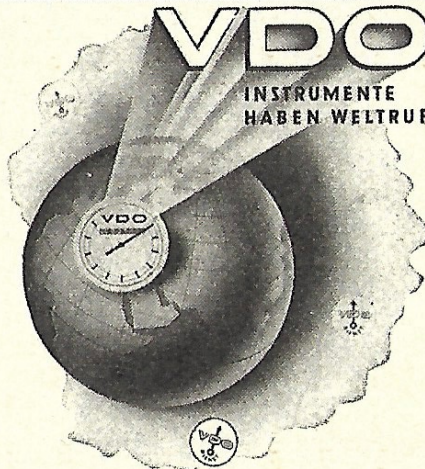
## Wertung und Preise (Fortsetzung)

### Privatfahrerpreise:

In jeder Klasse werden für deutsche Privatfahrer, die 75 Prozent der vorgeschriebenen Strecke zurückgelegt haben und die mit eigenen Maschinen das Rennen bestreiten, von den Fabriken, deren Vertretern und auch der Zubehörindustrie keinerlei geldliche oder materielle Unterstützung erhalten, Privatfahrerpreise gegeben, und zwar erhalten:


- der 1. Privatfahrer 400,— RM.
- der 2. Privatfahrer 300,— RM.
- der 3. Privatfahrer 200,— RM.
- der 4. Privatfahrer 100,— RM.

Die weiteren Preisberechtigten erhalten einen Preis in Höhe von je 50,— RM.



**VDO**  
INSTRUMENTE  
HABEN WELTRUF

**VDO TACHOMETER A. G.**  
Deutschlands größte Spezialfabrik für Kraftfahrzeug-Instrumente  
FRANKFURT A. M.-WEST 13



**MAGURA**

**G. Magenwirth, KG., Urach/Württ.**

# RIEMANN .Beleuchtungen

für Fahrräder und Kraftfahrzeuge!  
Das weitbekannte Qualitäts-Erzeugnis!



**Riemann - Patent - Dreistrahler**  
Drei Nutzleistungen in einem Scheinwerfer vereinigt: Kurvenlicht! Nebellicht! Abblendlicht!  
Überall durch den Fachhandel erhältlich.

**Herm. Riemann, Chemnitz 14** Gegr. 1866

## Harmonika Fabrik Hess

liefert an Private (auch gegen Teilzahlung)



Nr. 508 Sportmodell Perloid 22. Gehäuse, Stahlschlüssel mit Garantie M. 30  
Nr. 110 einfacher M. 24.—  
Nr. 120 25/12 M. 37,50 einfacher M. 33.—  
801 25/24 verkoppelt M. 50.— einfacher M. 49.—  
Nr. 112 einfacher M. 49.—  
Grosse Chromatische 30 Tasten, 36 Bässe M. 76.— 3chörig m. Register M. 92.—  
30 000 Dankschreiben 8 Tage zur Probe! Portofreie Lieferung Katalog gratis! Teilzahlung b. 20 Monate

34 Tasten, 46 Bässe M. 84.— 34 " 80 " M. 92.— 3chörig mit Register M. 120.—  
41 Tasten, 120 Bässe M. 120.— 3chörig Reg. M. 149.— 3 " m. Reg. Luxus M. 168.—

**Nicht nur Harmonikas. Nein, alle Musikinstrumente, besonders Blasinstrumente**  
für Werkskapellen. Schulen und Haus liefert Hess, die weit- aus größte Spezialfabrik für Metall- Blasinstrumente in Deutschland. — Verlangen Sie unbedingt Kataloge und Spezialangebot! Reparaturen preiswert und sehr gut.



**Alle Musik von Hess Nachf. Klingenthal 666**

# AMAL

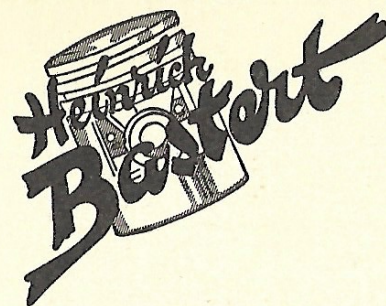
Der Motorrad-Vergaser von Weltruf!

**Fischer A.-G. für Apparatebau, Frankfurt a. M. - Oberrad**

## Nennliste

### Rennen I 35 Runden = 301 km · Start 9 Uhr Klasse A bis 250 ccm

Start-Nr.	Name	Wohnort	Maschine	Zugehörigkeit Dienstgrad
1	<b>Auto-Union A.-G.</b> Fahrer: E. Kluge	Chemnitz	DKW	NSKK.-Stuf.
2	<b>Auto-Union A.-G.</b> Fahrer: B. Petruschke	Chemnitz	DKW	NSKK.
3	<b>Auto-Union A.-G.</b> Fahrer: J. Bungerz	Chemnitz	DKW	NSKK.
4	G. V. Dickwell	Belgien	Benelli	
5	Gust. Casagrande	Schweiz	Motosacoche	
6	Herm. Schüpbach	Schweiz	DKW	
7	Hermann Gablenz	Karlsruhe	DKW	NSKK.-Stum.
8	Karl Lottes	Marburg	DKW	NSKK.
9	Otto Kohfink	Bietigheim	DKW	NSKK.-Mann
10	H. Häusler	Kottbus	DKW	NSKK.
11	Lothar Berger	Breslau	DKW	NSKK.
12	Herbert Drews	Hamburg	DKW	NSKK.-Rotff.
14	A. Hartmann	Braunschweig	DKW	NSKK.-Rotff.
15	Franz Nowotny	Wien	Puch	NSKK.-Mann
16	Hans Anderl	München	DKW	DDAC.
17	Otto Daiker	Stuttgart	DKW	NSKK.
18	Pius Hierl	Düsseldorf	DKW	NSKK.-Truf.
19	H. Schneider	Klingenthal	DKW	DDAC.
20	E. Loßmann	Saarbrücken	DKW	DDAC.
21	Walter Sontag	Stettin	DKW	NSKK.-Mann
22	B. Voßhöller	Greven	DKW	NSKK.-Stum.
23	<b>Fabbrica Motocicli Benelli</b> Fahrer: A. Rosetti	Italien	Benelli	
24	<b>Fabbrica Motocicli Benelli</b> Fahrer: E. Soprani	Italien	Benelli	



Neuzeitl. Zylinder,  
Kurbelwellen,  
Lager- und Ventil-  
Bearbeitung

## Motorenteile- Instandsetzungs-Werke

Dresden / Chemnitz / Leipzig / Erfurt / Nordhausen

Das köstliche

# Waldschlößchen-Bier

seit 100 Jahren

# Nennliste

## Rennen II 40 Runden = 344 km · Start etwa 12 Uhr Klasse B bis 350 ccm


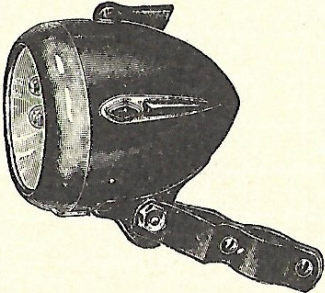
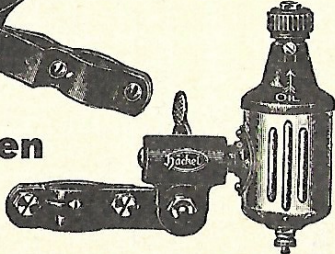
Start-Nr.	Name	Wohnort	Maschine	Zugehörigkeit Dienstgrad
51	<b>Auto-Union A.-G.</b> Fahrer: W. Winkler	Chemnitz	DKW	NSKK.-Stuf.
52	<b>Auto-Union A.-G.</b> Fahrer: S. Wünsche	Chemnitz	DKW	NSKK.-Scharf.
53	<b>Auto-Union A.-G.</b> Fahrer: W. Hamelehle	Chemnitz	DKW	NSKK.-Scharf.
54	<b>NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G.</b> Fahrer: H. Fleischmann	Neckarsulm	NSU	NSKK.-OSchf.
55	<b>NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G.</b> Fahrer: W. Hentze	Neckarsulm	NSU	NSKK.-Mann
56	<b>NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G.</b> Fahrer: K. Bodmer	Neckarsulm	NSU	NSKK.-Scharf.
57	<b>Norton Motors Ltd.</b> Fahrer: J. H. White	England	Norton	
58	<b>Norton Motors Ltd.</b> Fahrer: W. F. Rusk	England	Norton	
59	<b>Maison Saroléa</b> Fahrer: Grizzly	Belgien	Saroléa	
60	E. A. Mellors	England	Velocette	
61	Ernie Thomas	England	AJS	
62	Alec Lewis	England	AJS	
63	Norman Croft	England	Norton	
64	„Didier“	Belgien	Velocette	
65	Willy Montulet	Belgien	Norton	
66	Leonard Notet	Belgien	Velocette	
67	S. Somerkorpi	Finnland	Norton	
68	Paul Boetsch	Frankreich	Monet-Cayon	
69	J. E. Little	Irland	Velocette	
70	F. C. Binder	Holland	Velocette	
71	Hans Kaufmann	Schweiz	NSU	
72	Ernst Hänni	Schweiz	Norton	NSKK.-Truf.
73	Hans Richnow	Berlin	Rudge	NSKK.-Scharf.
74	Kurt Nitschky	Karlsruhe	Norton	SS.-OScharf.
75	Rudolf Knees	Königsberg	NSU	NSKK.
76	Ernst Pokora	Freiburg	Norton	NSKK.
77	Franz Link	Wien	Norton	NSKK.-Stum.
78	Jakob Hamann	Neunkirchen	Rudge	NSKK.-Mann
79	Rudi Meier	Mannheim	Norton	NSFK.
80	Hugo Kohlus	Bayreuth	Norton	DDAC.
81	B. Ahlswede	Hamburg	Velocette	

(Fortsetzung)

# Nennliste

## Rennen II 40 Runden = 344 km · Start etwa 12 Uhr Klasse B bis 350 ccm

Start-Nr.	Name	Wohnort	Maschine	Zugehörigkeit Dienstgrad
82	R. Dollmann	Neckarsulm	NSU	SS.-Rottf.
83	Josef Wolff	Mettlach	Velocette	NSKK.
84	Kurt Ameln	Wiesbaden	Norton	NSKK.-Stum.
85	Paul Dahmen	Birkesdorf	NSU	NSKK.-Mann
86	Paul Schaible	Weil i. Dorf	Norton	NSKK.-Mann
87	Eugen Haselbeck	Nürnberg	Norton	NSKK.-Rottf.
88	H. Thorn-Prikker	Godesberg	Velocette	DDAC.
89	Max Wayder	Köln	NSU	NSKK.
90	Franz Falk	Graz	NSU	NSKK.
91	W. Mazanec	Düsseldorf	AJS	NSKK.-Mann
92	Ernst Lehmann	Freiburg	Norton	NSKK.
93	F. Schön	Plochingen	Velocette	NSKK.-Scharf.
94	Eduard Beranek	Wien	NSU	NSKK.
95	Pepp Jung	Salzburg	Norton	
96	Leonhard Fassl	Wien	NSU	NSKK.
97	H. Bieberstein	Pirna	NSU	NSKK.

**Die leistungsfähigen Fahrrad-Beleuchtungen**

**GEBR. HÄCKEL, CHEMNITZ 14**



# Nennliste

## Rennen III 40 Runden = 344 km · Start etwa 15<sup>30</sup> Uhr Klasse C bis 500 ccm

Start-Nr.	Name	Wohnort	Maschine	Zugehörigkeit Dienstgrad
1	Bayerische Motorenwerke A.-G. Fahrer: G. Meier	München	BMW	WH.-Feldw.
2	Bayerische Motorenwerke A.-G. Fahrer: L. Kraus	München	BMW	NSKK.-OTruf.
3	Bayerische Motorenwerke A.-G. Fahrer: M. Schneeweiß	München	BMW	NSKK.
4	Norton Motors Ltd. Fahrer: F. L. Frith	England	Norton	
5	Norton Motors Ltd. Fahrer: H. L. Daniell	England	Norton	
6	Fabbrica Italiana Motocicli Gilera Fahrer: Serafini	Italien	Gilera	
7	Fergus Anderson	England	NSU	
8	Raine Lampinen	Finnland	Norton	
9	P. Sirkiä	Finnland	Norton	
10	Georges Cordey	Schweiz	Norton	
11	Wilhelm Herz	Lampertheim	DKW	NSKK.-Scharf.
12	K. Rührschneck	Nürnberg	Norton	NSKK.-Scharf.
14	O. Rührschneck	Nürnberg	Norton	NSKK.-Rottf.
15	Franz Vaasen	Hambach	Norton	NSKK.
16	Hans Bock	Mannheim	DKW	NSKK.-Mann
17	Willy Adams	Düren	BMW	NSKK.-Mann
18	R. Schindel	Weigelsdorf	NSU	NSKK.-Truf.
19	Hans Lommel	Breslau	DKW	NSKK.
20	J. Faistenhammer	München	Rudge	NSKK.-OSchf.
21	Hermann Böhm	Nürnberg	NSU	NSKK.-Mann
22	F. Cerny	Wien	AJS	NSKK.-Mann
23	Franz Prünste	Godesberg	NSU	NSKK.
24	Georg Mach	Wien	Saroléa	NSKK.-Mann
25	Leo Burkhardt	Mainleus	BMW	NSKK.-Rottf.
26	Norbert Geist	Berne	BMW	SS.-Scharf.
27	W. Scheunig	Fellbach	Norton	NSKK.-Mann
28	Erwin Schmid	Stuttgart	Norton	NSKK.
29	H. Widenmeyer	Nordheim	BMW	NSKK.

... doch klüger ist, wer sich versichert!

Die **ÖVA** bietet guten und zuverlässigen Versicherungsschutz! Niedrige Beiträge! Sämtl. Überschüsse gehören den Versicherten

Auskunft über **ÖVA**-Lebens-, Sterbegeld-, Renten-, Kranken-, Unfall-, Haftpflicht- u. Kraftfahrzeugversicherungen geben alle sächs. Sparkassen, Girokassen, Stadtbanken, Gemeindebanken sowie die örtl. Vertreter und die

**ÖVA** Öffentliche Versicherungs-Anstalt der Sächsischen Sparkassen

Dresden A 1

Wiener Straße 20



Zschopau i. Sa.  
Fernruf 636

**Achtung Kraftfahrzeugfahrer!**

Wissen Sie schon,

daß **Blau** alle defekten Kurbel-Wellen wieder neuwert. Instand setzt

Überzeugen Sie sich selbst recht bald durch einen Versuch!

Wissen Sie schon,

daß **Blau** auf dem Gebiet führend ist u. daß seine Arbeiten überall Lob u. Anerkennung finden?

# Runden-Zähltablelle

## Rennen III

Zylinder-Inhalt  
nicht über 500 ccm

Klasse C = 40 Runden = 344 km

Reihenfolge der durchkommenden Motorräder in jeder Runde:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahrene Zeit	km/std.		

# Runden-Zähltablelle

## Rennen III

Zylinder-Inhalt  
nicht über 500 ccm

Klasse C = 40 Runden = 344 km

Reihenfolge der durchkommenden Motorräder in jeder Runde:

	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	Gefahrene Zeit	km/std.		

Instandsetzen rollengelagerter Kurbelwellen  
 Neuzzeitliche Zylinder, Kolben, Lager- und Ventilbearbeitung

Präzisionswerkstätten

**Walter Seifert, Pleiße b. Limbach**

Fernsprecher: 2 6 0 6



Deutsche Treibstoffe jetzt unter diesem Zeichen am

**EUCO-TANK**

Wie sieht es in den Kolonien aus? Diese Frage, die uns heute mehr denn je beschäftigt, beantworten die sehr spannend geschriebenen Bändchen der 25-Pfennig-Reihe

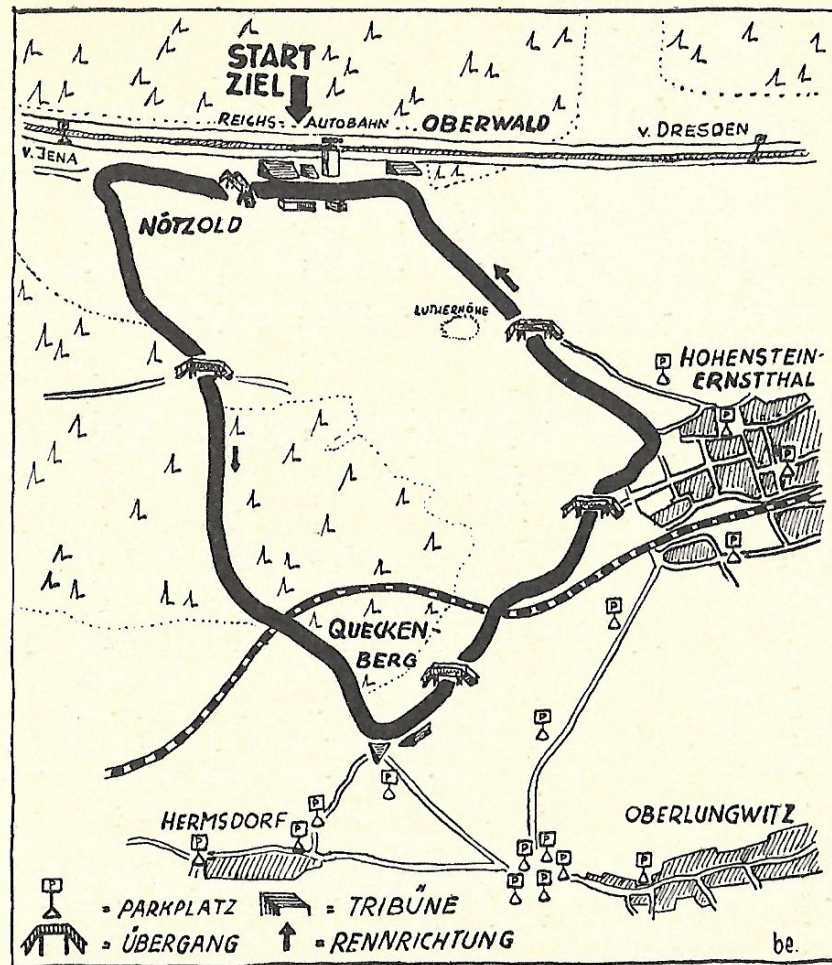
**Deutsche in aller Welt**

Backende Schicksale aus der Geschichte der deutschen Kolonisation

Jedes Bändchen kostet nur 25 Pfennig u. ist überall erhältlich

NEUER BUCHVERLAG / DRESDEN

## Großer Preis von Europa - Sachsenring



Ein Glanzpunkt in Hohenstein-Ernstthal ist die

**Oberwaldschänke**  
**an der Rennstrecke**

Ein entzückender Aufenthalt

Jeden Sonntag und Mittwoch Konzert und Tanz / Beliebtes Ausflugsziel für Betriebsausfahrten

Adolf Hitler Kalender



Der Kalender, der seinen Platz in jedem deutschen Heim, an jeder Arbeitsstätte haben muß! Lebendige u. gute Aufnahmen aus dem Leben unseres Führers Adolf Hitler.

## Jedes Bild ein Dokument unserer Zeit!

In abwechslungsreicher Folge bringen die Wochenblätter unseren Führer Adolf Hitler bei den Ereignissen aus frühesten bis letzten Zeiten. Sie zeigen sein rastloses Wirken um Deutschlands Erneuerung, sein Arbeiten für die innere und äußere Politik, seine Besuche der großen Feste des Staates, des Volkes und der Partei und seine Interesse für alle Zweige des öffentlichen Lebens. — Aber auch seine knappen Erholungspausen sowie eine große Reihe der besten Bildnisse in Photos und Werken der bildenden Kunst.



Zu haben in allen Buchhandlungen!

**Deutsches Verlagsbuchhaus, Dresden A**

## Jeder Zuschauer ein Zeitnehmer

Die nachstehende Geschwindigkeitstabelle ermöglicht unter Zuhilfenahme einer Uhr mit Sekundenzeiger die Feststellung der Stundengeschwindigkeit der Fahrer.

Beispiel: Ein Fahrer benötigt für eine Runde 9 Minuten und 5 Sekunden. Diese Zeit liegt in der Tabelle zwischen 9:00 und 9:10. Der Fahrer hat also eine Stundengeschwindigkeit, die zwischen 102,093 km/std und 100,237 km/std liegt; das ist 101,155 km/std.

Durchschnittsgeschwindigkeit für die Runde Länge des „Sachsenring“ 8,6 km			
Fahrzeit für 1 Runde	km in der Stunde	Fahrzeit für 1 Runde	km in der Stunde
5 Min. 25 Sek.	= 95,261 km/std	4 Min. 05 Sek.	= 126,367 km/std
5 Min. 20 Sek.	= 96,750 km/std	4 Min. 00 Sek.	= 129,000 km/std
5 Min. 15 Sek.	= 98,285 km/std	3 Min. 55 Sek.	= 131,744 km/std
5 Min. 10 Sek.	= 99,870 km/std	3 Min. 50 Sek.	= 134,608 km/std
5 Min. 05 Sek.	= 101,508 km/std	3 Min. 45 Sek.	= 137,600 km/std
5 Min. 00 Sek.	= 103,200 km/std	3 Min. 40 Sek.	= 140,727 km/std
4 Min. 55 Sek.	= 104,949 km/std	3 Min. 35 Sek.	= 144,000 km/std
4 Min. 50 Sek.	= 106,758 km/std	3 Min. 30 Sek.	= 147,428 km/std
4 Min. 45 Sek.	= 108,631 km/std	3 Min. 25 Sek.	= 151,024 km/std
4 Min. 40 Sek.	= 110,571 km/std	3 Min. 20 Sek.	= 154,800 km/std
4 Min. 35 Sek.	= 112,581 km/std	3 Min. 15 Sek.	= 158,769 km/std
4 Min. 30 Sek.	= 114,666 km/std	3 Min. 10 Sek.	= 162,947 km/std
4 Min. 25 Sek.	= 116,830 km/std	3 Min. 05 Sek.	= 167,351 km/std
4 Min. 20 Sek.	= 119,076 km/std	3 Min. 00 Sek.	= 172,000 km/std
4 Min. 15 Sek.	= 121,411 km/std	2 Min. 55 Sek.	= 176,914 km/std
4 Min. 10 Sek.	= 123,840 km/std	2 Min. 50 Sek.	= 182,117 km/std

## SIGLA-Sicherheitsglas

mit der hochelastischen Plexigum-Zwischenschicht

Bei Beschädigung der Scheibe fliegen keine Glasteile umher, der Windschutz bleibt bestehen u. die gute Durchsicht erhalten.

Einbau erfolgt durch alle Autoglasereien, Karosseriebetriebe und Reparaturwerkstätten — über tausend Einbaustellen im Reich. Auskunft und Prospekte durch:



**SICHERHEITSGLAS GMBH / KUNZENDORF N.-L.**



# Qualitätsarbeit

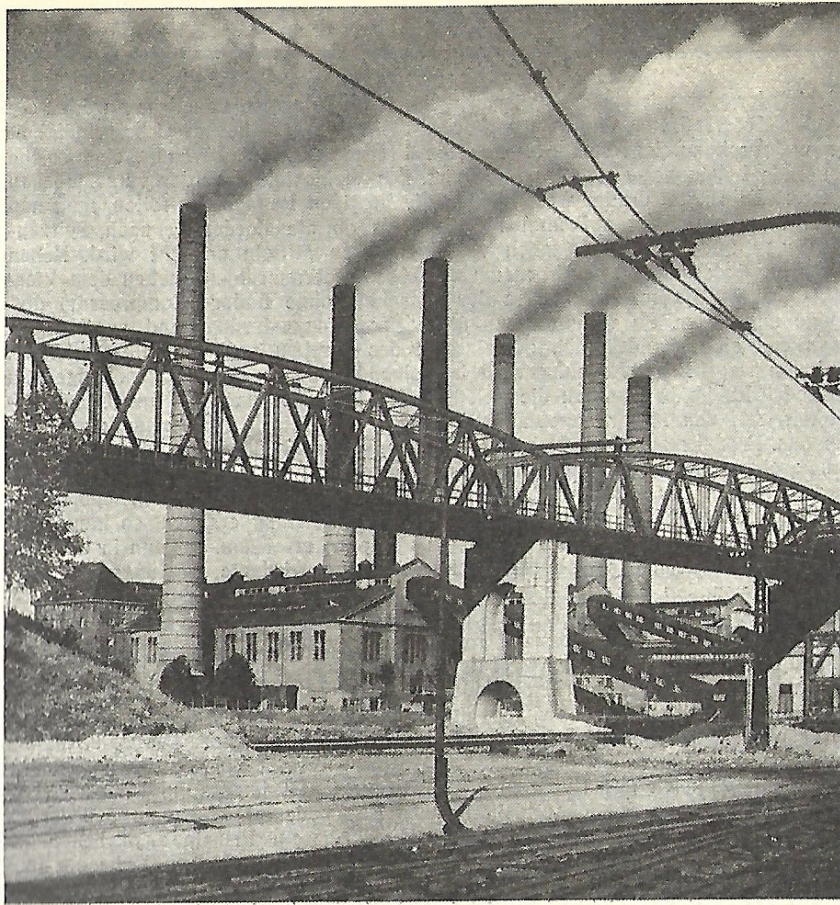
und Schnelligkeit garantiere ich Ihnen bei der Herstellung moderner Drucksachen in sauberer Ausführung für Handel, Industrie, Behörden und Privat. Hochleistungsmaschinen, Rotation, Setzmaschinen, Großbuchbinderei, Stereotypie und eigene Verlage sprechen für die Leistungsfähigkeit meines Großbetriebes. Auch Ihre Werbung ist bei mir in besten Händen. Meine Entwurfsabteilung und gut geschulte Fachleute stehen Ihnen beratend zur Seite. Das 90jährige Bestehen meiner Druckerei spricht für sich. — Wenn gute Druckarbeiten, dann durch die

## Großdruckerei H. B. Schulze

Dresden A 1, Seidnitzer Straße 9, Ruf: 17848/49

## Rennen und Technik

Wohl jeder der mit einem gewissen technischen Interesse von Jahr zu Jahr die großen Motorradrennen besucht und dabei die ständig wachsende Geschwindigkeit bewundern kann, legt sich zuweilen die Frage vor wie überhaupt eine solche dauernde Leistungssteigerung möglich ist. Die Vielgestaltigkeit der verschiedenen Motorradfabrikate, die im wesentlichen die heutigen Rennen bestreiten, mag nun wohl die Vorstellung aufkommen lassen, als ob die Forderung nach Spitzenleistungen mit den grundsätzlich verschiedensten Mitteln erreicht wird. Neben der Einzylindermaschine sieht man die Mehrzylinderanordnung, neben dem Viertakt- das Zweitaktprinzip, neben der Maschine ohne Lader (Kompressor) diejenige mit Lader. So vielfältig nun diese Erscheinungsformen sind, so ist doch allen das eine grundsätzlich gemeinsam: das Streben nach höchster Leistung. Auf den Begriff der Leistung wird im folgenden näher eingegangen. Allgemein ausgedrückt, ist bekanntlich die Leistung das Produkt aus Kraft und Geschwindigkeit. Auf den Motor angewandt, läßt sich der Begriff der Leistung angeben als das Produkt aus dem Hubvolumen, der Drehzahl und dem mittleren Nutzdruk, einer Größe, die man sich während des Arbeitshubes statt des tatsächlich veränderlichen Druckes aus Gründen der leichteren Vorstellung als gleichbleibend wirkend denken kann. Will man also eine hohe Leistung erzielen, so kann man das durch Steigerung der drei genannten Faktoren erreichen. Da nun in den einzelnen Rennklassen das Hubvolumen festgelegt ist, wird die Leistungssteigerung nur noch von den beiden übrigen Größen, nämlich der Drehzahl und dem mittleren Nutzdruk, bestimmt. Wo liegen nun für diese beiden Größen der Drehzahl wie des mittleren Nutzdruckes die Grenzen bzw. wovon hängen sie überhaupt ab? Für die höchstzulässige Drehzahl ist zunächst die Kolbengeschwindigkeit mit einem gewissen zulässigen Höchstwert bestimmend. Das heißt, legt man den Höchstwert der Kolbengeschwindigkeit für alle Maschinen als gleichen Wert fest, so bedeutet das für die Maschine mit großem Hub eine kleinere Drehzahl, für die mit kleinerem Hub eine größere Drehzahl. Hieraus ergibt sich, daß man den Hub und damit zugleich das Hubvolumen des einzelnen Zylinders im Interesse der Drehzahlsteigerung möglichst klein bemißt. Das bedeutet, daß man ein großes Hubvolumen in mehrere kleine aufteilt. Wenn diesem Prinzip auch heute die erfolgreichen englischen Einzylindermaschinen mit relativ großem Hubraum (ein Zylinder von 500 ccm) zu widersprechen scheinen, so sagt das grundsätzlich nichts gegen die an sich allein richtige Forderung nach weitestgehender Aufteilung großer Zylindereinheiten in mehrere kleine. Entsprechende Bestrebungen sind auch in England bereits im Gange. Wie weit dabei die Zylinderaufteilung zweckmäßig getrieben wird, hängt von einer Reihe weiterer Fragen ab. War lange Zeit der Eindruck vorhanden, daß eine Unterschreitung des einzelnen Zylindervolumens von 250 ccm wohl nicht mehr ratsam sei, so weisen gerade die Erfolge der Gilera Rondine mit ihren vier Zylindern zu je 125 ccm in eine andere Richtung. Jedenfalls gestattet eine so weitgehende Aufteilung des Zylindervolumens Drehzahlen und damit Leistungssteigerungen, an die Maschinen mit größerem Volumen je Zylinder nicht mehr herankommen. Außer der möglichen Drehzahlsteigerung bei kleinen Zylindereinheiten haben diese noch einen weiteren Vorteil, daß die Wärmebelastung der Zylinderwand höher gewählt werden kann. Schließlich ist festzustellen, daß das Leistungsgewicht im kg je PS für ein ge-



**Die Elektrizität** ist eine der wichtigsten Lebensquellen der sächsischen Wirtschaft. Strombezug aus den leistungsfähigen Elektrizitätswerken der Landesenergieversorgung gewährleistet eine sichere u. billige Stromversorgung.

**Jeder 6. Haushalt kocht elektrisch!**

Rings um Hohenstein stehen weit über 10000 Elektroherde, deren zufriedene Besitzerinnen entlastet sind von der täglichen Mühe und Arbeit am Kochherd. Elektroherde bedürfen nur geringer Aufsicht.

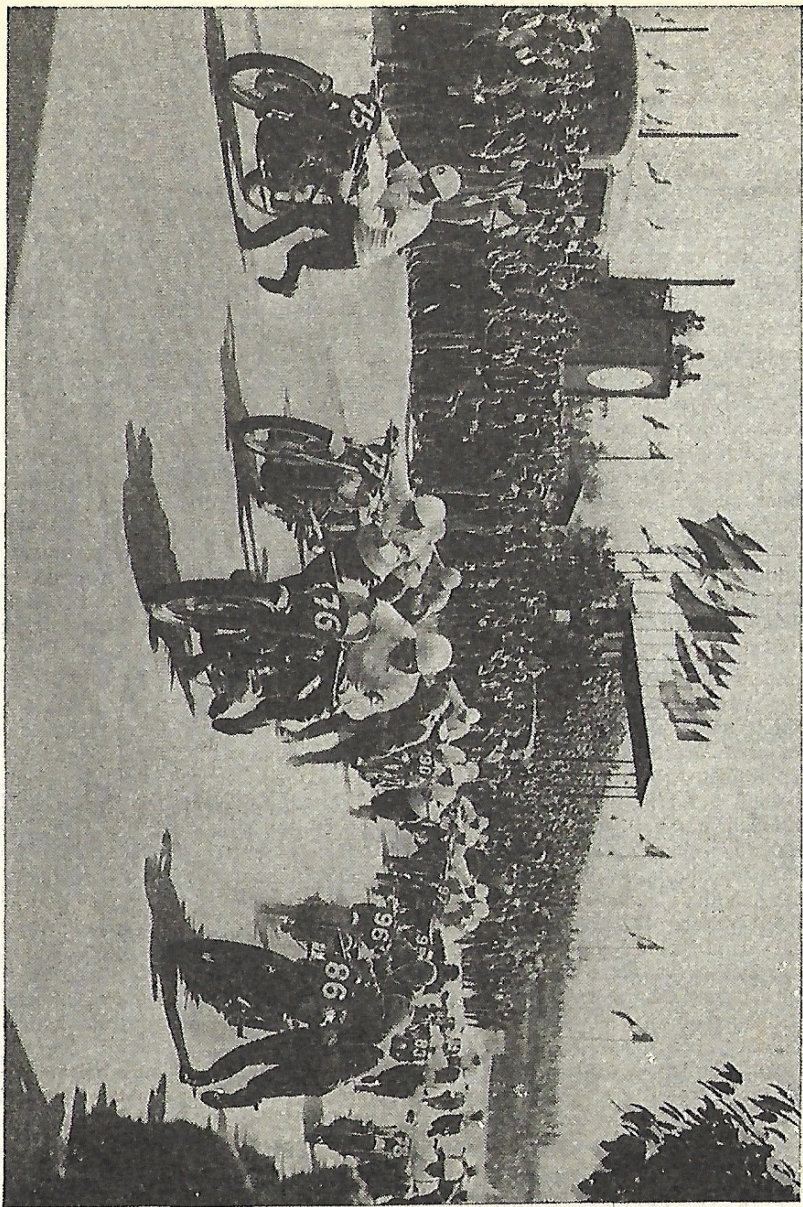
Mit Strom geht's leicht und angenehm... und billig ist es außerdem!

**A. G. Sächsische Werke • Landesenergieversorgung**

gebenes Gesamthubvolumen im Gegensatz zur häufig verbreiteten Meinung bei der Vielzylindermaschine grundsätzlich kleiner und damit günstiger ist als etwa bei der Einzylindermaschine. Hier sind allerdings der Verkleinerung des Leistungsgewichtes durch rein praktische Forderungen Grenzen gezogen. Abschließend ist jedenfalls festzustellen, daß die Steigerung der Leistung durch Steigerung der Drehzahl die Mehr- bzw. Vielzylinderanordnung für die Motorradrennmaschine der Zukunft fordert.

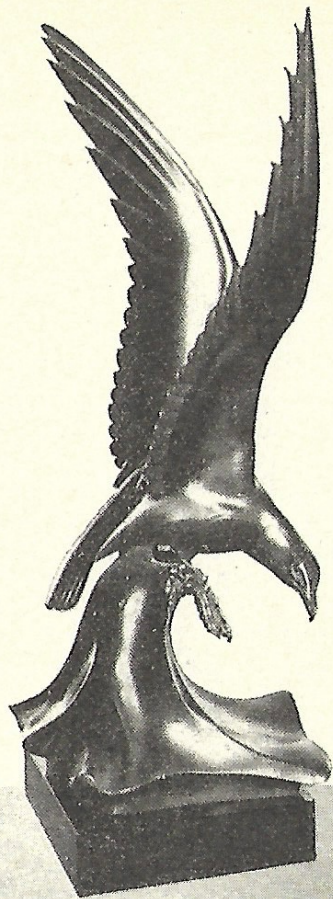
Nun zu dem zweiten, die Leistung bestimmenden Faktor, dem mittleren Nutzdruck. Seine Höhe wird durch vier Größen bestimmt. Die erste ist der mechanische Wirkungsgrad, der aber bei der weitgehenden Gleichheit der mechanischen Verluste der verschiedenen Motoren nur noch wenig beeinflussbar ist. Weiter steckt in dem mittleren Nutzdruck der Heizwert des Gemisches aus Benzin-Benzol und Luft. Bei dem festgelegten Brennstoff ist auch dieser Heizwert kaum zu verändern. Schon wesentlicher ist der dritte Faktor, der in seiner Höhe durch das Verdichtungsverhältnis bestimmt wird. Man wird also darnach streben, das Verdichtungsverhältnis so hoch, wie eben noch zulässig, zu machen. Die Zulässigkeit ist dabei begrenzt durch die Gefahr der beliebigen Selbstzündung des Gemisches während der Verdichtung, statt der gewollten Fremdzündung durch die Kerze. Ist somit die Höhe des Verdichtungsverhältnisses wesentlich durch den Brennstoff bestimmt, so bieten doch konstruktive Maßnahmen Möglichkeiten, es immer höher zu treiben. Hier steht die Forderung nach gleichmäßiger Temperaturverteilung und Vermeidung örtlicher Temperaturspitzen im Vordergrund. Diese wiederum sind wesentlich von der geeigneten Kühlung des Zylinderkopfes, der Ventile und Kerzen abhängig. In der Beherrschung dieser einzelnen Faktoren und damit der möglichen Steigerung des Verdichtungsverhältnisses und zugleich Steigerung des mittleren Nutzdruckes liegt wesentlich der hohe Stand des englischen Motorradmotorenbaues begründet.

Am entscheidendsten für die Höhe des mittleren Nutzdruckes ist allerdings die vierte Größe, nämlich der sogenannte Lieferungsgrad. Es ist dieses das Verhältnis von dem tatsächlich angesaugten Gemischgewicht zu dem möglichen. Zur besseren Vorstellung mag folgende Erläuterung dienen: Für den Idealfall würde der Kolben während des Saughubes genau so viel Gemisch, vom Umgebungszustand der Luft angesaugt haben, wie er Raum freigelegt hat. Tatsächlich ist das nicht der Fall, sondern es wird weniger Gemisch angesaugt. Der Grund dafür liegt abgesehen von der Erwärmung des Gemisches entscheidend in den Drosselverlusten, die in den Kanälen bzw. besonders Ventilquerschnitten auftreten. Wenn man nämlich einmal bedenkt, daß bei einer Viertaktrennmaschine von etwa 6000 Umdrehungen je Minute der Zylinder fünfzigmal mit Gemisch geladen werden muß, dann ist die Schwierigkeit der genauen Beherrschung dieses Vorganges wohl verständlich. Hierin liegt auch das wesentliche Geheimnis des Erfolges. Tatsächlich ist der Ladungsvorgang bei hohen Drehzahlen viel weniger ein gleichmäßiger Strömungsvorgang als vielmehr das Schwingen einer Gassäule. Um überhaupt den Zylinder noch einigermaßen zu füllen, müssen die Ventile weit über den eigentlichen Bereich des Saughubes hinaus geöffnet sein. So schließt beispielsweise das Einlaßventil eines Rennmotors bis über 80 Grad nach Ende des Saughubes. Erst dadurch gelingt es, auch bei höchsten Drehzahlen Füllungen zu erreichen, die dem Idealfall nicht nur nahekommen, sondern ihn durch geschickte Ausnutzung der Trägheit der Gassäule noch übersteigern. Diese Aufgabe hat die gesamte Steuerung zu erfüllen. Folgende Forderungen an die Steuerung sind besonders



zu unterstreichen: außer größten Ventilquerschnitten schnellstes Öffnen und Schließen der Ventile. Die dabei auftretenden Beschleunigungen und entsprechenden Kräfte verlangen stärkste Ventilefedern. Um einerseits dabei die Kräfte möglichst klein zu halten und andererseits das Ventilspiel unveränderlich garantieren zu können, hat man im Laufe der Zeit die hin- und hergehenden Steuerungsteile, bestehend aus Schleppebeln bzw. Stößeln, Stoßstangen und auch Schwinghebeln, mehr und mehr beseitigt und dafür die Ventilbetätigung unmittelbar durch den Steuernocken selbst ausführen lassen. Durch diese Maßnahmen sind wohl die letzten möglichen Verbesserungen an der Steuerung der Ventilmaschinen erreicht worden. Damit sind aber auch nunmehr jene Möglichkeiten, die eine wesentliche Verbesserung des mittleren Nutzdruckes durch Verbesserung des Liefergrades als der vierten Einflußgröße gestatten, ziemlich ausgeschöpft.

Es ist deshalb naheliegend, andere als diese sehr mühseligen und kaum noch lohnenden Maßnahmen zu ergreifen, um den wesentlichen Faktor des Liefergrades und damit den mittleren Nutzdruck zu verbessern. Das ist bereits und wird zukünftig noch mehr geschehen durch Verwendung eines Laders (Kompressors). Dieser bietet die Möglichkeit, die Ladung beliebig hoch zu gestalten, zu überladen. Berücksichtigt man nun, daß der mittlere Nutzdruck fast in demselben Maße steigt, wie man die Ladung erhöht, so scheint der Vorteil zunächst ganz außerordentlich groß zu sein. Das ist aber nur bedingt der Fall; und zwar zieht die eine Grenze der Kraftstoff selbst In dem Maße nämlich, wie durch Überladung der Druck zu Beginn der Verdichtung höher wird, würde er auch am Ende der Verdichtung steigen, und damit auch die Temperatur des Gemisches wesentlich höher werden als bei der Maschine ohne Lader. Damit wäre aber wiederum die Gefahr der oben erwähnten Selbstzündung gegeben. Um das zu vermeiden, muß man also das Verdichtungsverhältnis bei der Maschine mit Lader kleiner machen als bei der ohne Lader. Da andererseits der mittlere Nutzdruck mit der Größe des Verdichtungsverhältnisses steigt, würde er bei der Maschine mit Lader durch die notwendige Kleinhaltung des Verdichtungsverhältnisses ungünstiger werden. Wenn das nun auch zutrifft bezüglich des Verdichtungsverhältnisses, so überwiegt dennoch der Gewinn durch die bei Laderbetrieb erreichte Verbesserung des Liefergrades. Allerdings ist dieser Gewinn bei vorgeschriebenem Kraftstoff nicht allzu bedeutend. Erst wenn man bei freier Wahl des Kraftstoffes das Verdichtungsverhältnis auch bei Ladermotoren höher wählen kann — wie etwa bei den Rennwagen nach der neuen Formel —, kommt der Vorteil der Aufladung stärker zum Ausdruck. So ist auch beispielsweise ein Vergleich zwischen Rennmaschinen, die eine internationale Langstreckenkonkurrenz bestreiten, und denen, die etwa bei Rekordversuchen über kurze Strecken (fliegender Kilometer) eingesetzt werden, wegen der Verschiedenartigkeit der Kraftstoffe und damit der Ausnutzungsmöglichkeit höchster Verdichtung bzw. stärkster Aufladung im zweiten Falle nicht möglich. Günstig auf jeden Fall wirkt sich besonders bei der Mehrzylindermaschine der Lader insofern aus, als er die Beherrschung der in den Ventilen auftretenden Druckverluste gestattet. Das gleiche trifft in noch erhöhtem Maße auf die Steuerquerschnitte beim Zweitakter zu. Auch können bei der Ventilmaschine die Öffnungszeiten der Einlaßventile kürzer gehalten werden. Man braucht also nicht mehr jenen großen Nacheinlaß wie bei der Maschine ohne Lader. Dadurch aber gewinnt man weiter an Leistung im unteren Drehzahlbereich. Entsprechend ist bei richtiger Auslegung die Beschleunigung der Maschine mit Lader unbedingt besser als bei der ohne Lader. Hierzu abschließend ist somit



Möve

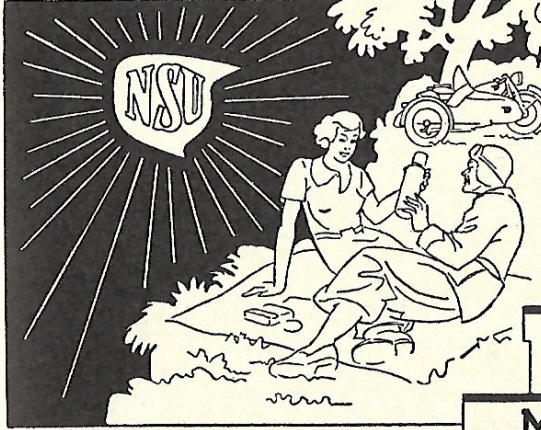
## Lauchhammer Kunstguß

Seit  1784

MITTELDEUTSCHE STAHLWERKE AG., LAUCHHÄMMER, PROV. SA.

festzustellen, daß trotz der bisherigen großen Erfolge der Maschinen ohne Lader sich zukünftig diejenigen mit Lader mehr und mehr durchsetzen werden.

Wenn in den bisherigen Gedanken der Begriff der Leistung stärkstens unterstrichen wurde, so sollte doch nicht der Eindruck entstehen, als wenn von dieser allein der Erfolg im Rennen abhinge. Vielmehr muß gesagt werden, daß die Ausnutzung höchster Fahrleistung ebenfalls höchste Fahreigenschaften der Maschine zur Voraussetzung hat. Für beide zusammen scheint folgende Bewertung zweckmäßig: Diejenige Maschine stellt einen Bestwert als Sieger dar, bei der das Verhältnis von Durchschnitt- zu Spitzengeschwindigkeit einen Höchstwert erreicht. Daß hierin bisher die Engländer Meister waren, sei unbestritten zugegeben. Genau so sicher steht fest, daß seit längerem die Deutschen und neuerdings sogar verstärkt die Italiener in der reinen Maschinenleistung und damit Spitzengeschwindigkeit überlegen sind. Durch zunehmende Verbesserung der Fahreigenschaften ist aber auch hier der Durchschnitt wesentlich gestiegen, wenn auch das Verhältnis von Durchschnitt zu Spitze den hohen Wert englischer Konstruktionen noch nicht ganz erreichen mag. Damit sei diese Betrachtung geschlossen. Sie wollte unter Abschen von vielen anderen Fragen wie auch der Personen nur einen Ausschnitt geben. So mag denn auch der diesjährige „Große Preis von Europa für Motorräder“ ein friedlicher Wettstreit im Sinne technischen und menschlichen Ringens werden.



*Nach herrlicher Fahrt*  
kann man gut ruhen. Und es ist schön, wenn man weiß, daß die NSU jederzeit startbereit zu schneller Rückfahrt ist. NSU-Maschinen bieten durch ihre überragende Straßenlage sichere Fahrt und das Viergang-Getriebe (von 200 ccm ab) gibt dazu einen höheren Reisedurchschnitt und hilft Brennstoff sparen.

# NSU

## MOTORRAD

Besichtigen Sie die neuen Modelle beim NSU-Vertreter  
**NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT**  
 Neckarsulm



## Berghof Raupennest

Altenberg im Erzgebirge

800 Meter über NN · Ruf Lauenstein 581/582

45 Autominuten von Dresden · Eigener Großparkplatz · Garagen  
Fernsichtterrasse · Liegewiesen · 85 neuzeitliche Fremdenzimmer  
Das Haus gediegener Behaglichkeit · Verlangen Sie Werbeblätter



*Für Sport, Reise und Wandern*

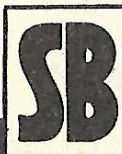
## Erfrischungen *stets fabrikfrisch*

Himbeeren . . . . . 1/2 Kilo 50 Pf.	Pfefferminzdrops . 1/2 Kilo 60 Pf.
Eisdrops . . . . . 1/2 Kilo 60 Pf.	Pfefferminzfondant 1/2 Kilo 60 Pf.
Eisbonbons . . . . . 1/2 Kilo 60 Pf.	Pfefferminzbruch . 1/2 Kilo 50 Pf.
Zitronenschnitten . 1/2 Kilo 50 Pf.	Pfefferminzrollen . Rolle 5 Pf.
Wochenendbeutel, 140 gr Inhalt . . . . . Beutel 20 Pf.	

**Bruno Claus** SCHOKOLADEN-FABRIK / DRESDEN

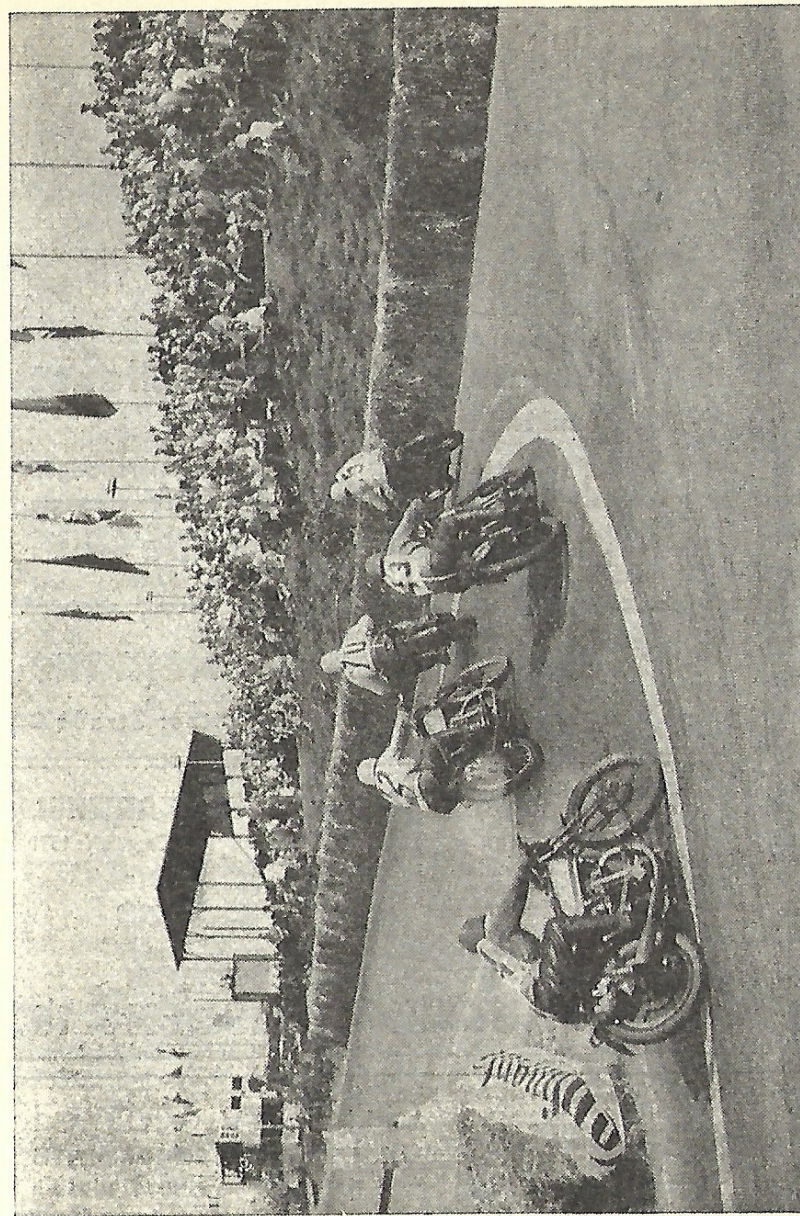
Eigene Verkaufsstellen in Dresden – Chemnitz – Freiberg – Meißen – Dippoldiswalde

*Schramm & Berger*



**KLISCHEES** GALVANOS · MATERN · RETUSCHEN

DRESDEN-A. 1 · PILLNITZER STRASSE 50 · FERNRUF 12718



Sachsenring : Kampf in der Kurve



## Chemnitzer Auto-Abschleppdienst

Tag und Nacht: Ruf 20547, 20548

3 Abschleppwagen eingerichtet für Personen-, Leicht- und Schwerverkraftwagen

**Auto-Neubert, Zschopauer Straße 49/51**

## Lesst die spannenden UB-Romane

vom Neuen Buchverlag, Dresden A1, Seidnitzer Straße 9

## GEPRÄGTE U. EMAILLIERTE MASSENSTANZARTIKEL

Lieferant großer Organisationen und Verbände / Militäreffekten / Gegründet 1891

Festabzeichen  
Ansteckplaketten  
Belegschaftsabzeichen  
Mügenschilder  
Vereinsbedarf  
Ehrengaben

Ehrenplaketten  
Siegerplaketten  
Medaillen

Fahrradschilder  
Schußblechzeichen  
Motorradschilder

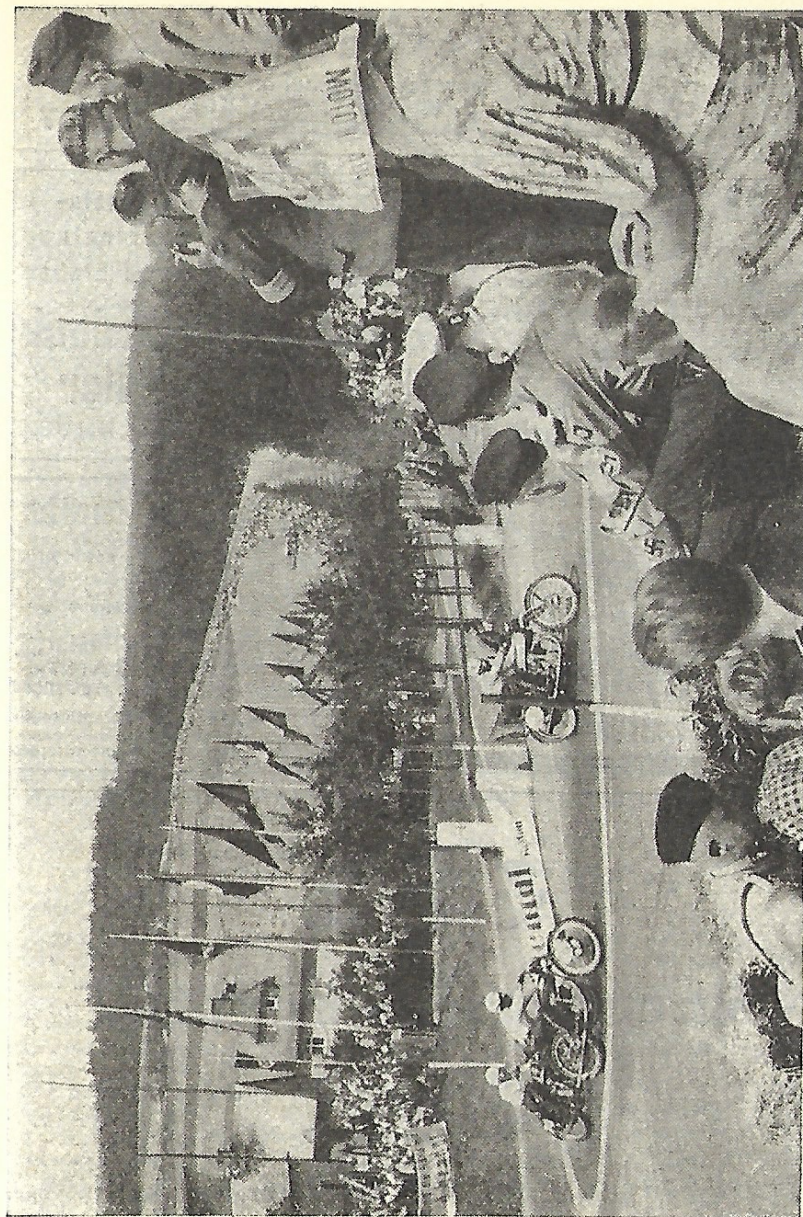
Autoschilder  
Kühlerschilder  
Werbeanstecknadeln  
Metallreklameartikel  
Orden u. Ehrenzeichen  
Kleinapparatebau

MILITÄREFFEKTEN- UND  METALLWARENFABRIK

**HERMANN AURICH, DRESDEN A 16**

# Lederjacken

Gustav Vogel  
Chemnitz, Dresdner Str. 16  
Altteste Spezialfabrik



Gespannt verfolgen die Zuschauer das Rennen auf dem Sachsenring

## Flachschieber – Alno – Vergaser

Fachmännischer Einbau / Ersatzteile / Verkauf an Händler und Privat  
**E. Kubasch, Dresden A, Stärkengasse 20, Ruf 27787**

**PHÄNOMEN**

Fahrräder für Beruf, Sport und Wandera-  
 fahrt, stabil, formschön, leichtlaufend —  
 seit 1888 führende deutsche Marke

**PHÄNOMEN BOB**

Motorfahrräder in hervorragender Neu-  
 konstruktion mit PHÄNOMEN - Schwing-  
 metallgabel, 98 ccm Sachs-Motor, 15 Watt-  
 Lichtanlage

**PHÄNOMEN  
 Granit**

Schnelllastwagen 1 $\frac{1}{2}$  bis 2 $\frac{1}{2}$  to., preß-  
 luftgekühlt, von hoher Zuverlässigkeit u.  
 Wirtschaftlichkeit, für härteste Beanspru-  
 chung, Spezialausführ. für Mannschafts-  
 u. Gerätetransport für Polizei, Feuerwehr  
 u. Heeresdienst; Krankentransportwagen

PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A.-G., ZITTAU



Allein-  
 vertretung  
 und Einbau

**Golde-Schiebedach  
 Moritz Fiedler**

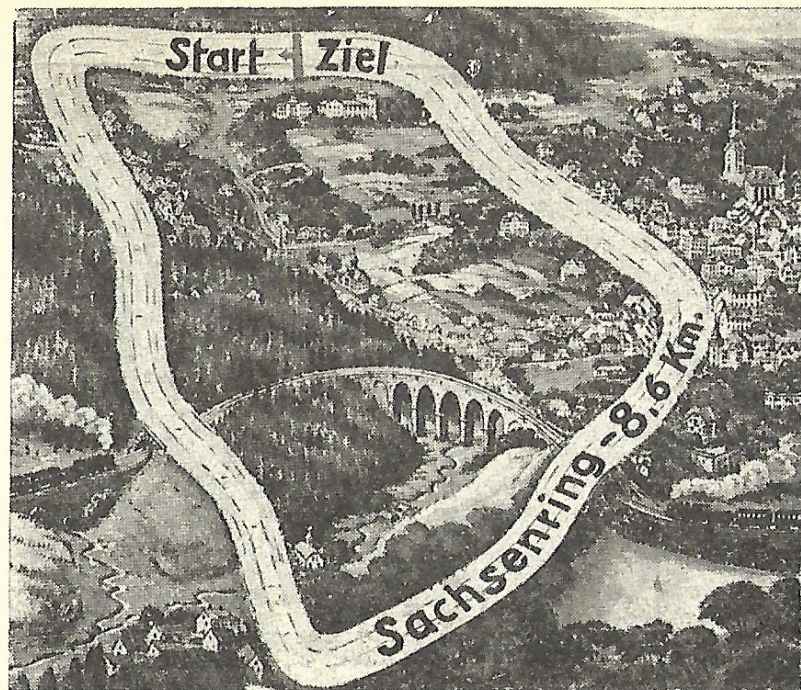
Dresden A 1, Pollerstr. 15, Ruf 28309

**A.J.S. Motorräder**  
 u. Orig. - Ersatz-  
 teile sowie orig.

**Rudge** engl. Kolb. u. Zyl. ausschl.  
**Norton** engl. Kett., Kerz., Reif. etc.  
*Velocette* lief. ab Lag. die Importeure

**Fr. & W. Herrmann** G.m.  
 b.H. **STUTTGART-S**  
 Böheimstr. 68. Tel. 72658

*Sunbeam* Spez.-Rep.-Werkstätte für  
 engl. Masch. u. Mot. Frisier.  
 v. Renn- u. Sportmotoren.



## Wichtig für Rennbesucher

1. Die Rennstrecke ist ab 7.00 Uhr für jeglichen Verkehr gesperrt!
2. Der Aufenthalt an der Rennstrecke ist nur Inhabern einer Eintrittskarte, die sichtbar zu tragen ist, gestattet!
3. Den Anordnungen des Streckensicherungsdienstes ist unbedingt Folge zu leisten!
4. Ueberqueren der Strecke während Training und Rennen ist unter allen Umständen verboten!
5. Es darf nur auf den offiziell vom Veranstalter eingerichteten Parkplätzen geparkt werden!
6. Keinen Flurschaden anrichten! Böschung der Reichsautobahn nicht betreten!
7. Rauchen im Walde streng verboten!
8. Hunde sind an der Leine zu führen!
9. Die Strecke darf erst nach Passieren des Schlußwagens betreten werden!
10. Nach dem Rennen Disziplin wahren, damit Unfälle vermieden werden!

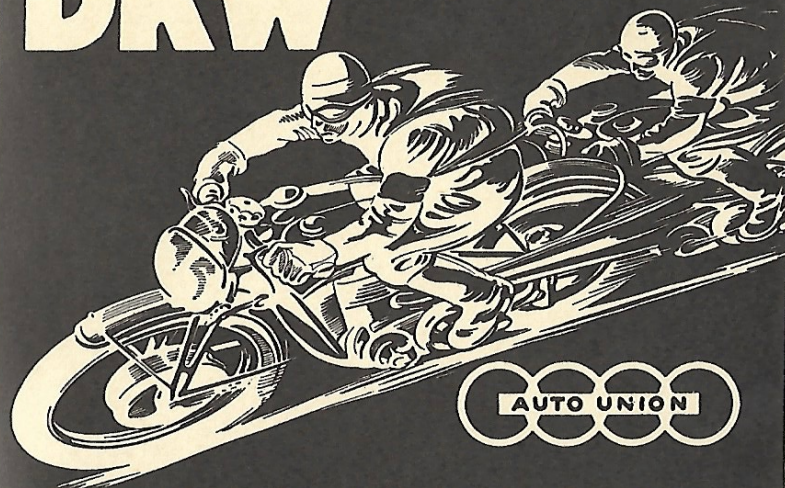
**Zuwiderhandelnde machen sich strafbar!**

# Trinkt

## die vorzüglichen sächsischen

# Biere!

# DKW



## AUTO UNION-SIEG in der englischen T.T.

Zum erstenmal gewinnt ein Deutscher das bedeutendste und schwerste Motorradrennen der Welt, die klassische englische Tourist-Trophy (T.T.)

Ewald Kluge auf AUTO UNION-DKW überlegener Sieger der Leichtgewicht-T.T. am 15. Juni 1938 in neuer Rekordzeit, trotz orkanartigen Sturmes, mit dem gewaltigen Vorsprung von 11 Minuten

Die Krönung der langjährigen internationalen Erfolgsreihe des sieggewohnten DKW-Zweitakters der AUTO UNION

Herausgeber: Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraffahrt (ONS) Berlin.  
Verantwortlich für den Inhalt: NSKK.-Sturmhauptführer Marquart, Berlin.  
Bilder: NSKK.-Motorgruppe Sachsen, Caspar, Horter, beide Dresden.  
Verantwortlich für Anzeigen: Richard Beeg, Dresden.  
Druck: Großdruckerei H. B. Schulze, Dresden A1 / Mindestauflage: 53 000 Exemplare.