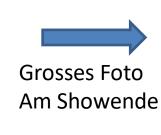
Josef Ganz hatte grosse Pläne, zur denkbar ungünstigen Zeit...seine Vision war revolutionär, aber die Realisation war unter damaligen Umständen schier unmöglich. Es folgen Schikanen, Einbruch und Klau in seinem Konstruktionsbüro, schliesslich Verhaftung...Auch das Zivilleben des unbequemen Zeitgenossen wickelte sich im Ausland nicht ohne Wirren und Missgunst



Ganz in his May Bug prototype (1931)



Documentary still #2: Josef Ganz in his Silverfish prototype (1938)





Documentary still #3: Josef Ganz in his Tatra (1928)



Documentary still #4: Standard Superior Type 1 (left) during restoration next to Standard Superior Type

Paul Schilperoord



Documentary still #5: Picking up the Standard Superior Type I before

restoration



Documentary still #6: Lorenz Schmid (left) and Paul Schilperoord with the

restored Standard Superior

SYNOPSIS

Josef Ganz, editor of trade journal Motor-Kritik, amazed Germany by appearing in a

revolutionary tiny car in 1932. It was his dream: a people's car anyone can afford. The idea made

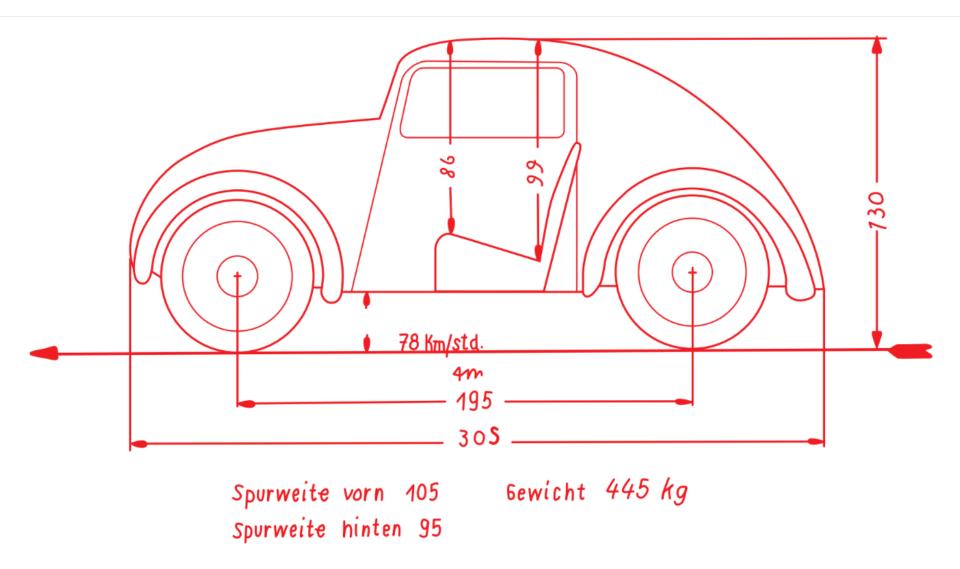
its way to new Reichskanzler Adolf Hitler. But in Hitler's dream there was no place for Jewish

inventor Ganz. This is the story of the man whose designs led to the invention of the Volkswagen

lost heritage back to life.

Beetle, and who ultimately lost everything. In the film, Ganz's relatives and admirers bring his

paul@josefganz.org





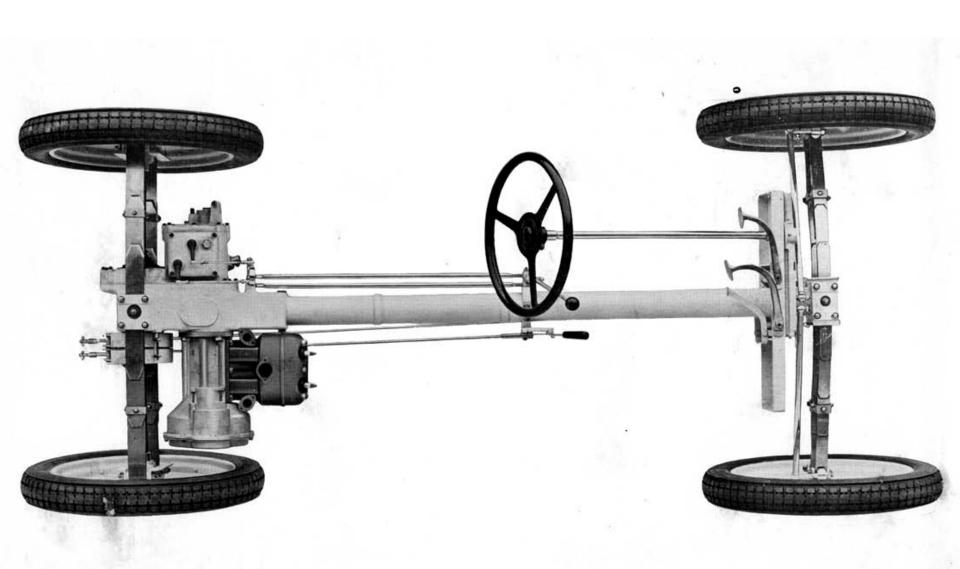
In December 1933 Tatra accused Ganz of violating its intellectual property rights as defined in patent DRP 549602 with his patent DRP 587409. While both patents described the positioning of a mid-mounted engine, they were quite different in many respects. The Tatra patent described a three-wheeled car with a drive shaft from the engine to the single rear wheel, whereas Ganz's patent was for an engine block built as one unit together with the gearbox and clutch onto the central tube of the backbone chassis with direct transmission to swinging rear half-axles. Tatra's claims were rejected by the Patent Office in Berlin in late March 1934, and an appeal a fortnight after the verdict was rejected in May 1934.

Not much later Tatra was preparing to submit a second complaint. This time Tatra would claim that Ganz's patent DRP 587409 violated its patent DRP 469644, describing an engine mounted at the front of the central tube of a backbone chassis. Even though the claim was extremely weak, the case dragged on for a longer time and led director Wilhelm Gutbrod at Standard to end production of the Superior in May 1935 out of fear of "an unfavorable verdict" – thereby ending Standard's production of passenger cars – followed by termination of the Merkur's production in 1936. Ultimately, after legal proceedings lasting over seven years, the accusations by Tatra turned out to be so weak that in 1941 the court in Berlin found in favor of the émigré Jew Josef Ganz:

Tatra was ordered to pay him more than RM 4,000.

Text: P. Schilperoord

Kein Wunder, dass Tatra klagte:





Car-Editors.net: 23.12.2016

Historie und Histörchen: Die größten Auto-Prozesse

Das Reichsgericht rettet Ferdinand Porsche

Der nächste große Auto-Prozess der 30er Jahre hatte schon staatstragende Züge und es wurde kein juristisches Urteil gefällt, sondern ein politisches. Der Prototyp des kleinen Motorradherstellers Standdard von Wilhelm Gutbrod, der Standard Superior genannt wurde, stand 1932 auf den Rädern.

Hauptmerkmale waren ein Rohrrahmen und laut www. carfolio.com ein mittig angeordneter 396 ccm-Zweizylinder-Motor mit 12 PS-Motor und Einzelradaufhängung mit Schwing-Achsen. Ausgerüstet war der Superior schon mit Dynastart-Anlasser, Tachometer und Kühlwasser-Temperaturanzeiger. Vorgestellt wurde der Superior auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin im Februar 1933, beworben als "Volkswagen". 1933 zog Wilhelm Gutbrod mit seiner Firma nach Stuttgart-Feuerbach um. Bis Ende 1934 wurden insgesamt 250 Exemplare des Superiors gebaut (Quelle: "Neben den Großen" von Otfried Jaus).

Tatra verklagte Standard damals auf eine Million Mark Schadenersatz. Verschreckt hatte Gutbrod 1936 die Produktion seines kleinen Superiors aufgegeben. Auch Ferdinand Porsche fürchtete eine Klage Tatras wegen eines anderen Projekts; den von den National-Sozialisten in Auftrag gebenen KdF-Volkswagens. Hier hatte Porsche den beanstandeten Zentralrohrrahmen verwendet. Und Lizenzzahlungen an Tatra hätten den vom Diktator Hitler vorgegebenen Preis gefährdet. Denn das Landgericht Ludwigsburg hatte den Tschechen Recht gegeben.

Nun fürchteten allerdings die Nationalsozialisten um ihr Projekt KdF(später Volks)-Wagen. Es wurde die Firma Daimler-Benz in den Prozess eingewoben und Ferdinand Porsche musste in den Prozess auftreten. Aus der Auto-Historie wurde nun alles ausgegraben, was schon vor dem Tatra-Patent diese geschützten Konstruktionsmerkmal getragen hatte. Dann ordnete die Reichsregierung an, den Prozess am höchsten deutschen Gericht, dem Reichsgericht in Berlin, neu aufzurollen. Und im Februar 1941 entschied das Reichsgericht auf höchste Anweisung zugunsten von Gutbrod – und zugunsten des Volkswagens.

Quelle: Car-Editors.net

Standart Superior 2, unrestauriert





