

BEZUGSPREISE

für Oesterreich:
 jährlich K 40000.—
 halbjährl. „ 22000.—
 Einzeln. „ 4000.—
 für Deutschland:
 jährlich Mk. 80000.—

ÖSTERREICHISCHER MOTOR = DER FLUG =

BEZUGSPREISE

jährlich:
 Tsch.-Slow.: ö. K 70.—
 Jugosl. Din. 120.—
 Ungarn: u. K 12000.—
 Polen: p. Mk. 150000.—
 Italien: Lire 30.—
 f. das übrige Ausland
 jährl. Schw Fr. 12.—

ILLUSTRIERTE ZEITSCHRIFT FÜR AUTOMOBILISMUS, LUFTFAHRT, MOTORBOOTSPOBT, MOTORENINDUSTRIE, WISSENSCHAFT, TECHNIK, HANDEL UND GEWERBE, SPORT.

Erscheint am 15. jeden Monats.

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

Schriftleitung und Verwaltung: Wien VIII., Josefstädterstraße 87. — Fernsprecher 24.142.

X. Jahrgang

Wien, Juni 1923

Nr. 6

AUTOMOBILISMUS.

RENNEN UND KONKURRENZEN.

Oesterreichisch-ungarische Wertungsfahrt.

11. bis 16. Juni 1923.

Bei der Wage.

Die Abnahme der Wagen fand Sonntag, den 10. Juni, statt. Zahlreiche beteiligte und unbeteiligte Zuschauer hatten sich rund um die Froß-Büssing-Werke in der Nordwestbahnstraße versammelt.

Von den bekannten alten Funktionären des Ö. A. K. waren hier Herr Bob-Mauthner, Mandl und Faßbender bei der Wage tätig.

Ferner waren zugegen:

Graf und Gräfin Kolowrat, Graf Wimpffen, Baron Walter Franz, Oberregierungsrat Stephan v. Rakofsky, Generaldirektor Dr. Horowitz, Direktor Nikolaus von Szillagyi, Kommerzialrat Anton Froß-Büssing, Kommerzialrat Direktor Halphen, Kommerzialrat Byk, Ludwig Lohner, die Direktoren Willy Herbst, Windberger, Klein, Hamburger, Riedl, Engel, Mayer, Seidl, Bohdulek, Sisowitz, Frank, Urban, Ladislav Feigl, Elvert und Prokurist Bauer, Direktor Schüler, Ressel, Henriquez, Baron Wohlgemut, Ingenieur Hacker,

Ingenieur Futter, Lambert Siegl, die Redakteure Rosenthal, Bechtel, Mittler, Illes (Auto) Generalsekretär Aladar Szelnar, Bez.-Hptm. Rcz-Rat Perhan, Baronin Erb, Dr Feledy usw.

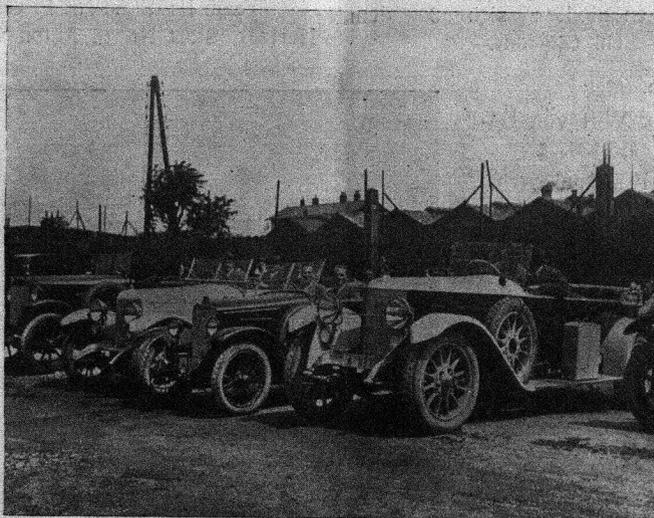
Viele schöne Wagen waren hier zu sehen, so das Gräf & Stift-Team (Witt, Auersberg, Gräf jun.), dann die zahlreichen Steyr-Wagen, worunter Walter Delmars allgemeinen Beifall als eines der „sportlichsten“ Fahrzeuge der Konkurrenz fand. Auch das M. A. G.-Team sah sehr sportlich aus — man konnte aus ihren hübschen Sportkarosserien ersehen, wie der „Österreichische Daimler-Stil“ im Ausland Schule macht. Nichts besonderes in technischer Hinsicht war bei

den Wagen zu bemerken. Tourenwagen sind heute eben von Haus aus für die schärfsten Erprobungen ohne spezielle Präparierung geeignet.

Der Start.

Um 4 Uhr früh gehört der Kärntnering just nicht zu den belebtesten Verkehrsadern, speziell an einem Montag.

Trotzdem hatte sich vor dem Domizil des Österreichischen Automobilklubs, als die ersten Wagen ankamen, bereits eine ansehnliche Menge neugieriger Sportsmen versammelt. In der mit jeder Viertelstunde anschwellenden Menge bemerkte man natürlich viele Notabilitäten der österreichischen und ungarischen Automobilwelt, unter anderen den ungarischen Kriegsminister Exzell. Beliska, dann vom Ö. A. C. Präsident Dr. Friedrich Haymerle, Vizepräsident Graf van der Straten, die Vorstandsmitglieder Habig und Oberbaurat Dr. Quidenus, Karl Armbruster, Valentin Kadlcik, ferner die Generaldirektoren Horowitz,

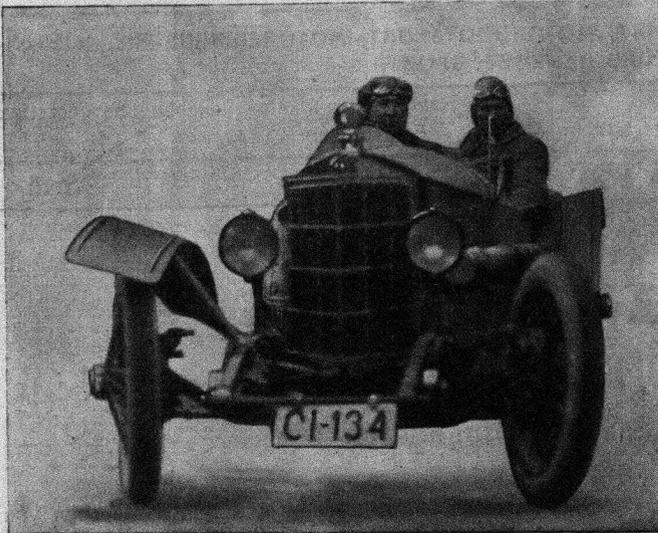


Österreichisch-ungarische Wertungsfahrt.

Das Gräf & Stift-Team. Von links nach rechts: Prinz Auersberg (Vierzylinder Gräf & Stift); Witt v. Döring (Sechszylinder Gräf & Stift); Josef Gräf jun. (1900 cm³ Gräf & Stift).

Pasching und Bretschneider, Kommerzialrat Direktor Halphen, die Direktoren Franz Gräf, Gusmann, Engel, Mayer, Willy Herbst, Czech, Otto Beyschlag, Elvert, Windberger, Rudolf Klein, Schrack, Mumb, Ressel, die Ingenieure Stoll, Wolfsgruber, Hollos, Baumgarten, Hacker, Futter, Riedl, Pribil, ferner Dr. Teltcher-Friedrichskron, Prokurist Bauer, Kahn, Elvert, Herb, Schrack, Mittler, Kadljic, Heldmann, Elissen, Eberan, Malberg, Goldschmidt, Dr. Otoczka, Redakteur Rosenthal, Armbruster, Oberst Bulla, Henriquez, Redakteur Bechtel, Rützler, Kapitän Klein, vom M. K. A. C. die Herren Aladar Szelnar, Lad. Feigl, Lad. Almasy, Szillagi,

Alex. Hetes, Dr. Kulcsar, Dr. Feledi, Emerich v. Hajos, Jos. Sissoovits, Redakteur Stephan Illes (Auto); weiters Präsident des Dö. M. V. Richard Haller, die Herren Lembacher, Riedel, Seidl, M. Kahn, Hans Schiller, Pantenius. Krammer, Stary, Oberdorfer, Lambert Siegl, Schilling, Wekmeister. Bauer, Kirsch, Niesner, Schneeweiß, Franz Hahn.



Conte Brilli-Peri, auf Steyr.

Der Sieger im Mugello-Rennen, in welchem er über die besten der guten italienischen Wagen und über sämtliche „Asse“ des Volants triumphierte, indem er nicht allein in seiner Kategorie, sondern auch in der Gesamtklassifizierung als Erster hervorging.

Von den genannten 50 Wagen stellten sich 39 dem Starter zur ersten Etappe Wien—Ischl (326 km).

Die Startliste.

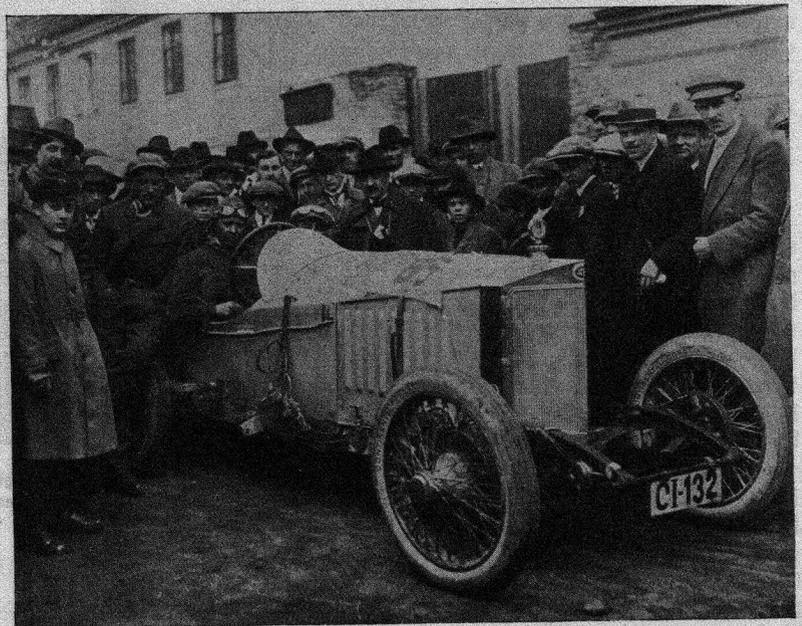
1. Gräf & Stift, Fahrer Felix Witt von Döring, Gräf & Stift, Sechszylinder, 115/125.
3. Fritz v. Zsolnay, Isotta-Fraschini, Achtzylinder, 85/130.
4. Iwan Fellner, Isotta-Fraschini, Achtzylinder, 85/130.
5. Josef Graf Palfy, Tatra-Nesselsdorfer, Sechszylinder, 90/140.
8. Albert Gottlieb, Austro-Daimler, Sechszylinder, 85/130.
9. Franz Graf Khevenhüller, Austro-Daimler, Sechszylinder, 85/130.
10. Ingenieur Hans Bock, Austro-Daimler, Sechszylinder, 85/130.
12. Ingenieur Paul Hock, Benz, Sechszylinder, 80/138.
13. Ingenieur Fritz Nallinger, Benz, Sechszylinder, 80/138.
14. Leopold Freiherr v. Popper, Benz, Sechszylinder, 80/138.
15. Gräf & Stift, Prinz Karl Auersperg, Gräf & Stift, Vierzylinder, 90/150.
16. Georg Udvardy, Raba, Vierzylinder, 90/150.
17. Oskar Hartzler, Raba, Vierzylinder, 90/150.
18. Anton v. Gorope, Raba, Vierzylinder, 90/150.
19. Walter Delmar, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
20. Graf Michael Andrassy, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
21. Graf Rudolf Kinsky, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
22. Graf Ulrich Kinsky, Steyr, Sechszylinder, 80/110.

23. Prinz Alexander Croy, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
24. Emil Guttmann, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
25. Stephan Steinfeld, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
26. Oskar Barany, Steyr, Sechszylinder, 80/110.
27. Mercedes, Fahrer Alfred Neubauer, Vierzylinder, 80/130 (Kompressor).
29. S. Hetées, Adler, Vierzylinder, 86/135.
30. Wilhelm Freund, Itala, Vierzylinder, 83/130.
31. Ladislaus Feigl, Spaa, Vierzylinder, 85/120.
32. A. Grubanovits, Presto, Vierzylinder, 80/130.
33. Gustav Roland Wurmb, Austro-Fiat, Vierzylinder, 84.5/110.
34. Alexander Bihari, Opel, Vierzylinder, 70/130.
35. Gräf & Stift, Josef Gräf, Vierzylinder, 71/120.
36. Felix Kraus, Gräf & Stift, Vierzylinder, 71/120.
39. Rudolf Ditmar, Aurea, Vierzylinder, 65/110.
40. Graf Rudolf Bolza, Fiat, Vierzylinder, 65/110.
43. Hans Günther Kern, Fiat 501, Vierzylinder, 55/110.
44. Nikolaus Szillagyi, Aga, Vierzylinder, 64/110.
46. J. Szini, M. A. G., Vierzylinder, 60/100.
47. Friedrich Höcker, M. A. G., Vierzylinder, 60/100.
48. C. C. Friese, M. A. G., Vierzylinder, 60/100.
49. Andreas Szigeti, M. A. G., Vierzylinder, 60/100.

Als Klubteams wurden von seiten des Königlich Ungarischen Automobilklubs gemeldet:

Team I: Start Nr. 19 Walter Delmar, Start Nr. 20 Graf Michael Andrassy, Start Nr. 24 V. Almasy.

Team II: Start Nr. 16 Georg Udvardy, Start Nr. 17 Oskar Hartzler, Start Nr. 18 Anton v. Gorove.



Königsaal-Bergrennen.

Der siegreiche Steyr mit Fahrmeister Rützler am Steuer.

Team III: Start Nr. 46 J. Szini, Start Nr. 47 Friedrich Höcker, Start Nr. 48 C. C. Friese.

Team IV: Start Nr. 8 Albert Gottlieb, Start Nr. 40 Graf Rudolf Bolza, Start Nr. 49 Andreas Szigeti.

Team V: Start Nr. 29 S. Hetes, Start Nr. 31 Ladislaus Feigl, Start Nr. 44 Doktor Paul Feledy.

Team VI: Start Nr. 26 Ladislaus Mehely, Start Nr. 30 Wilhelm Freund, Start Nr. 41 Siegmund Urban.

Für den Österreichischen Automobilklub startet ein Team, und zwar: Start Nr. 21 Rudolf (Graf) Kinsky, Start Nr. 22 Josef (Graf) Kinsky, Start Nr. 23 (Prinz) Alexander Croy.

Als Fabriksteam wurden genannt:

Raba-Team: Start Nr. 16, 17 und 18.

M. A. G.-Team: Start Nr. 46, 47 und 48.

Gräf & Stift-Team: Start Nr. 1, 15 und 35.

(Schluß folgt.)

Riederberg-Rennen.

Wolfs Rekord wird von Karner auf Sunbeam und Dirlt auf Zenith geschlagen.

Dirtls neuer Rekord ist 3:52,3, sein Tempo 80, — Suchanek fährt auf D. K. W. die beste Zeit der Hilfsmotorräder, — Gall auf New Imperial gewinnt die 250-cm³-Klasse. — Die gewohnten Austro-Motorette-Siege im Tempo von 50 st/km. —

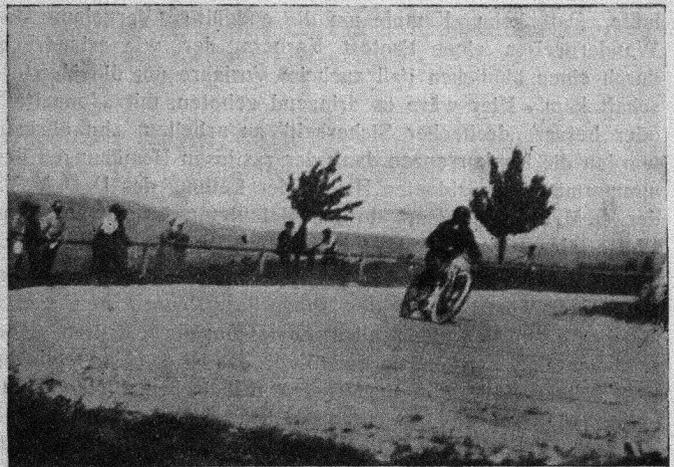
Sunbeams stellen Kategorierekorde in den 350- und 500-cm³-Klassen auf, — Humber Sieger in der 750-cm³-Klasse.

Ein böser Irrtum hält die Veranstalter aller motorsportlichen Konkurrenzen der heurigen Saison (bis dato —) befangen: — sie meinen, es sei eine glatte Trennung der mehr-

Trotzdem, wie aus obigem zu entnehmen ist, der Besuch des Riederberg-Rennens schon aus den erwähnten Gründen des Fehlens aller Wagenklassen (um dem Faß dem



Riederbergrennen. Sport-Phot. Pietzner
Kästner (A. J. S.) kommt in 1. Kurve zu Fall.

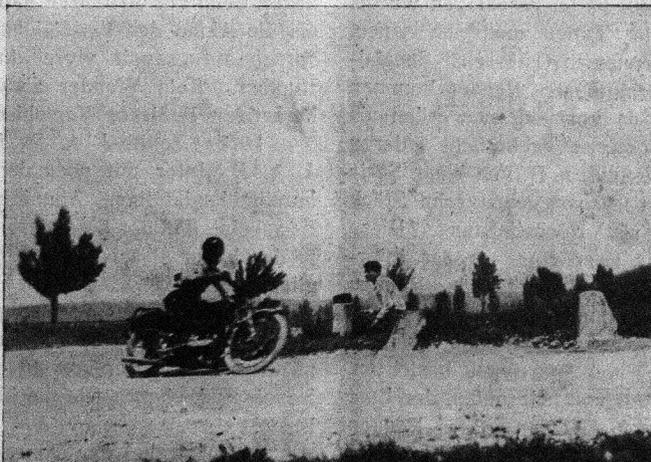


Riederbergrennen. Sport-Phot. Pietzner
Niessner auf Sunbeam.

rädriegen von den zweirädriegen Fahrzeugen dem Kraft-radsport zuträglich. Was sie aber, ganz unverständlicher Weise, — vergaßen, ist der Umstand, daß nach einer gewissen, mehr oder minder langen (je nach Sturzzahl) Zeit der Einsitzerfahrer zum Zweisitzer oder vielmehr zum Drei- oder Vierrad übergeht. Daher die Entwicklung dieser

Typen, der Passagiermaschinen, von eminentester Bedeutung ist und, wie das Fernbleiben der Massen des Publikums genügsam dartut, sind diese Typen, nenne man sie wie man

will, — Kleinautos usw., heute ganz entschieden mindestens schon ebensostark das Zentrum des motorsportlichen Volksinteresses geworden, als das gewiß noch sportlichere Vehikel, das Motorzweirad. Gerade im Interesse des Motorradportes müßte durch die konstante Beibehaltung von Cyc.ecar-, Kleinauto- und Beiwagenklassen auch denjenigen Interessenten, die gerade diesen Kategorien allein Verständnis entgegenbringen, durch das gleichzeitige Abhalten von Motorradkonkurrenzen die Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit des modernen Krafrades nolens volens dargetan werden.



Riederbergrennen. Sport-Phot. Pietzner
Dirlt in der Kurve.

Boden auszuschlagen, blieben noch außerdem sämtliche genannten Beiwagenmaschinen vom Starte fern) und außerdem durch lästige Kollision mit dem Freudenauser Derby ein weit geringerer wie in den Vorjahren war, z. B. anno 1920, wo auch nicht ein Plätzchen in der Aussichtskurve frei blieb, waren die bekannten Persönlichkeiten der Industrie und Handelswelt ziemlich zahlreich anwesend, darunter die Herren Direktoren Halphen, Belletz, Herbst, Spiegel, Nelken, Bauer, Mumb, Hunger, Herbert Schrack (Citroën), Fuchs, ferner

Dr. Teltscher-Friedrichskron, Obruba, Bauernfeind, Herr und Frau Apfelthaler, Ingenieur Baumgarten, A. Wutte, Ingenieur Köhler, Ingenieur Koch, O. Hacker (Bison), Harbourn, Stingl, Lohr, Redakteur Rosenthal, Kattay, Schasche, Bezirkshauptmann Regierungsrat Pechan, Regierungsrat Linninger, Kommerzialrat Koch, V. Stua, Ingenieur Pordes, Ingenieur Futter, Castiglioni jun., Ingenieur Taussig (Verkehrsamt), Bildung, Oberst Neffzern, Major Ludwig, Major Tippmann, Oberst Müller (von der Heereskraftfahrtschule), Direktor Elvert, Pfaffstättner, Bezirksinspektor Leippert (Gendarmerie), Gazda.

Fräulein Armbruster, Niki Elz, Dr. Breymeser (vom Steirischen Automobilklub), Kraus, Baronin Erb, A. v. Rothmund, F. von Rothmund, K. Noe, Dr. Schoenbichler, Marek, Markovis, Graf Kolowrat, Rainer Habsburg, Kellermann-Bohrer, L. Pöcher, v. Jakobffy, Ingenieur Hauler, Ingenieur Kundtner, Eberan, Raimann, Hauptmann Perini, Fräulein Tastl, Brüder Jelinek, Professor Tindl, Herr H. Dohnal (auf einer schönen neuen Rudge-Maschine), Hauptmann Knopp, Major Jaklitsch, Generaldirektor Cassinone, Anton Karner, Ingenieur Direktor Träger, Sektionsrat Dr. Suchanek, Strachotta, Red. Bechtel, Kramberger, Hierhammer jun., Strohmayer, Brand, Schneeweiß, Brosch, Tomaschek, Gachstätter, Hans Golda, Skutetzky, Ingenieur Rieß, Ingenieur Hrdlicka, Pilot Illgner, Groag, Ingenieur Bartsch, Kramer, Dr. Nastopil, Hauptmann Groß und andere.

Ein beklagenswerter Irrtum in der Zeitnehmung veranlaßte just beim Kampfe um die endgültige Vergebung des Wanderpreises einen Protest Karners, der, wie erinnerlich, durch einen ähnlichen Fall auch im Vorjahre um die Meisterschaft kam. Hier wäre es dringend geboten, mit „doppelter“ oder besser „dreifacher Sicherheit“ zu arbeiten. Im übrigen wurden die Konkurrenzen dank der rastlosen Bemühungen des nimmermüden Präsidenten Haller, der Leitung des D. Ö. M. V., der Ö. M. S. K. und der übrigen Beteiligten in einwändfreier Weise abgewickelt.

Zum erstenmal in der Geschichte des Motorradsports in Österreich wurde heuer das Riederberg-Rennen von ganz modernen Maschinen aller Abmessungen bestritten. Die sogenannte „Sporttype“ herrschte vor, das ist das Rad, welches trotz seiner Fülle von modernsten technischen Vollkommenheiten möglichst leicht gehalten ist. Diese Krafräder sind alle mit jenem Typus von Motor versehen, der am besten durch den Ausdruck „Ultra-Ertragstyp“ charakterisiert ist. Dabei ist es natürlich, daß trotz der schlechten Straßenverhältnisse der alte Rekord Wolfs von 1910, den er damals auf einer ganz und gar „Spezialmaschine“ aufgestellt hatte, geschlagen wurde.

Es erübrigt sich, über solche Typen mehr zu sagen. Heute werden wohl bei keinem Rennen in Österreich Spezialtypen teilnehmen. Bei großen internationalen Rennen kommen solche Spezialtypen noch hie und da vor. Meist werden als Rennmaschinen solche der „Sporttype“ gebraucht, deren Bremsleistungen hervorragend gute sind, z. B. von einer Serie von 100 Motoren dieser Type von 980 cm³ geben zehn Stück am Bremsstand 18 bis 21 PS als Höchstleistung. Diese werden von der Fabrik dann zur Bestreitung großer internationaler Rennen verwendet. Nachdem wir solche Rennen leider nur vom Hörensagen kennen, kommen solche Maschinen nicht zu uns und unsere Rennen werden, wenn nicht von ganz gewöhnlichen Rädern, so höchstens von Sporttypen bestritten, also von Maschinen, wie sie jederzeit von jedermann, der Lust dazu hat, gekauft werden können. Daher unsere Rennen eigentlich um so interessanter für das Publikum sein sollen.

Im Rennen, dessen Resultate wir tiefer stehend folgen lassen, zeigten die Austro-Motorettes verblüffendes Tempo (Durchschnitte bis zu 50 km), ein Beweis des hohen Ertrages des 97 cm³ kleinen Zweitakters. Etwas Treten hinter der Kurve brachte eine ungemein rasche Erhöhung der Tourenzahl.

Die neue Puch-Type von 122 cm³ erwies, was ja bekannt, daß der Zweitaktmotor mit Hilfskolben (Garelli, Bekamo) eine jener Motorarten vorstellt, die berufen scheinen, in der Zukunft einige Rolle zu spielen. Diese Type gibt bei zirka 4000 Umdrehungen pro Minute ihre Spitzenleistung.

Der D. K. W. in der 150-cm³-Klasse, von Suchanek gesteuert, zeigte die beste Leistung des Tages für Hilfsmotorräder, im Tempo von 56 st/km. Der D. K. W.-Motor, welcher

bekanntlich von dem Ingenieur Hugo Ruppe konstruiert wurde, der seinerzeit auch den so erfolgreichen M. A. F.-Motor entworfen hat, ist entschieden heute, was den Nutzeffekt betrifft, mit seinen 143 cm³ schon dort, wo anno 1906 die 3½ PS-Rennmaschinen waren.

Der New Imperial-J. A. P. (von Gall gesteuert) hatte diesmal Siegespremière. Dieser kleine Einzylinder zeigte wieder, was die ausgezeichneten Sunbeams so oft bewiesen, daß ein gut konstruierter hochkomprimierter Einzylinder der „Ultra-Ertragstyp“ eine bisher bei Mono-Zylindermaschinen nicht gekannte (nach landläufigen Vorstellungen) Elastizität besitzt, so daß diese Maschine, noch dazu mit Dreiganggetriebe ausgerüstet, sehr guten Eindruck machte, besonders angesichts des 64-st/km-Tempos.

Man kann noch viel über die Sunbeam-Leistungen sagen, denn die zahllosen Siege dieser Marke, die besonders mit ihrer „Sporttype“ so schönen Erfolg hat, haben ihre guten Eigenschaften dem Publikum des öfteren gezeigt. Nießner erzielte mit 75 st/km ein, man möchte sagen fabelhaftes Tempo in der 350-cm³-Klasse. Auch hier wie in der 500-cm³- und 250-cm³-Kategorie zeigten die modernen Einzylindermotoren seltene Elastizität. Die lange Serie der Sunbeam-Siege sowie der stets so regelmäßige Gang der Maschinen beweisen auch, daß die verwendeten Amac-Vergaser und M. L.-Zündapparate den besten Erzeugnissen dieser Art in anderen Ländern nichts nachgeben. Karner, der auf Sunbeam ein Tempo von 80 km erzielte, kam natürlich entsprechend dem Plus von 150 cm³ schneller um den Kurs und schlug Wolfs Rekord im formidablen Stil. Der Gang seiner Sunbeam war so wie er schneller bei keiner 500 cm³ erwartet werden könnte.

Knapps Humber verblüffte allgemein durch seine hervorragende Akzeleration und die große Elastizität seines Balance-motors, so zwar, daß die „Große“ von 1:4.5 förmlich für den Riederberg spezialisiert erschien. Der neue Humber-Ruhm (nach Knapps Sieg in der 750-cm³-Klasse) ist eigentlich kein neuer, denn vor 30 Jahren galten bereits die Humber-Fahrräder als die Akme der Verlässlichkeit und wer damals einigen Anspruch auf „savoir vivre“ in puncto Sport erhob, fuhr nur Humber. Kein Wunder also, daß eine Maschine mit einem derartigen Pedigree Verschiedenes „kann“.

Dirtis Zenith-J. A. P. fuhr beste Zeit des Tages. Der J. A. P.-Motor mit normalen Ventilen hat außer den heute bereits landläufigen Aluminiumkolben nichts Absonderliches. Es scheint, daß der besondere Wert des Prestwickschen Motors in der hohen Präzision von Konstruktion und der Ausführung aller Teile liegt. Auch hier wie bei Humber und Sunbeam war ein Amac-Vergaser eingebaut. Der ungemein „ebene“ Gang des Zweizylinder-V.-Motors (sonst sind V.-Motoren — mit Ausnahme derer von 90° — nicht eben ausgeglichen) wirkte frappierend, ebenso wie die blitzschnelle Akzeleration nach der Kurve.

Hier wie bei der Tourist-Trophy zeigte es sich, daß die ausländischen Maschinen unseren Straßenverhältnissen in jeder Hinsicht gewachsen sind. Jede Konkurrenz dieser Art ist demalen angetan, die seinerzeitigen grundlosen Befürchtungen der Ängstlichen, wie auch das bezügliche damalige leere Geschwätz einiger Reklamemacher (für „andere“ Fabrikate) ad absurdum zu führen.

Unter den in der Kurve versammelten Besuchermaschinen bemerkte man zwei interessante Novitäten: 1. „Ner-a-car“ (Nearly a car) ein U.-S.-A.-Scooter (Einzylinder, Zweitakt-Reißradgetriebe mit fünf Gängen, Kettenantrieb) und eine gelungene Eigenbaukonstruktion eines Wiener Fahrers, ein schon sehr niedriges (gute Idee!) Motorrad, mit 2-D.-K.-W.-Einzylinder-Motoren zum Zweizylinder (vertikal) vereint, Ketten-

getriebe mit zwei Gängen und Riemenantrieb. Wir werden auf beide Maschinen noch beschreibend zurückkommen.

Die Ergebnisse der Konkurrenz waren:

1. Kategorie bis 100 cm³: F. Sannemann auf Austro-Motorette in 6 Minuten, 10.6 Sekunden, Erster; Fr. Reich auf Austro-Motorette in 6 Minuten, 38.2 Sekunden, Zweiter.

2. Kategorie bis 125 cm³: Schlagintweit auf Austro-Motorette in 5 Minuten, 03.2 Sekunden, Erster; Höbel auf Puch in 5 Minuten, 04.6 Sekunden, Zweiter; Fingerlos auf Austro-Motorette in 5 Minuten, 14 Sekunden, Dritter.

3. Kategorie bis 150 cm³: Zieserl auf Puch in 4 Minuten, 36 Sekunden, Erster; Horak auf D. K. W. in 5 Minuten, 09.8 Sekunden, Zweiter.

4 a Kategorie bis 150 cm³: Karl Suchanek auf D. K. W. in 4 Minuten, 26.6 Sekunden, Erster; H. Mann auf D. K. W. in 5 Minuten, 27.8 Sekunden, Zweiter.

4 b Kategorie bis 250 cm³: Gall auf New Imperial in 3 Minuten, 53.8 Sekunden, Erster; Alex. Swoboda auf N. S. U.

in 5 Minuten, 13.2 Sekunden, Zweiter; Beer auf Alba in 6 Minuten, 52.5 Sekunden, Dritter.

5. Kategorie bis 350 cm³: L. Nießner auf Sunbeam in 3 Minuten, 16.5 Sekunden, Erster; K. Kodric auf Garelli in 3 Minuten, 20.4 Sekunden, Zweiter; T. Kästner auf A. J. S. in 3 Minuten, 56.2 Sekunden, Dritter.

6. Kategorie bis 500 cm³: Rup. Karner auf Sunbeam in 2 Minuten, 58.8 Sekunden, Erster; Bruckmüller auf Frera in 3 Minuten, 19.4 Sekunden, Zweiter; G. Kellner auf Frera in 3 Minuten, 22.6 Sekunden, Dritter.

7. Kategorie bis 750 cm³: Max Knapp auf Humber in 3 Minuten, 20.5 Sekunden, Erster; Karl Kraus auf Sunbeam in 3 Minuten, 23.4 Sekunden, Zweiter.

Leopold Dirlt auf Zenith-J. A. P. in 2 Minuten, 53.3 Sekunden (Rekord), Erster; Joh. Hübl auf Harley-Davidson in 3 Minuten, 31.7 Sekunden, Zweiter.

Dirlt gewinnt: Meisterschaft von Österreich im Bergfahren und den Riederberg-Wanderpreis.

Oberösterreichische Motorrad-Bahnrennen

Sunbeam- und Zenith-Siege.

Unter zahlreicher Beteiligung fand am 20. Mai 1923 auf der Linzer Trabrennbahn dieses vom Linzer Athletiksportklub organisierte Rennen statt.

In den Hilfsmotorradkategorien teilten sich die ausgezeichneten Austro-Motoretten mit Puch und D. K. W. die Siegerehren, während in der 250-cm³-Klasse Kramberger auf New-Imperial seinen J. A. P.-Motor als erster ans Ziel brachte; eine Wimmer-Maschine belegte den zweiten Platz und zeigte ebenfalls eine schöne Leistung. Die Kategorie bis 350 cm³ gewann Nießner auf Sunbeam vor Kramberger auf New-Imperial, während Erös (B. S. A.) guter Dritter war.

In der 500-cm³-Klasse siegten die Sunbeams „wie sie wollten“ — Karner fuhr in seinem gewohnten Stil und seine

und Nießners (des zweitplacierten) Sunbeams liefen „wie ein Uhrwerk“, wie eben die beliebte 3¾-PS-Sunbeamtype läuft.

In der „über-500-cm³-Klasse“ war Dirlt Matador, er hat, wie ein Linzer Sportsmann drastisch meinte, „alles a'gramt“. Dirlt war von der Überlegenheit seiner Maschine so überzeugt, daß er allen Konkurrenten eine Vorgabe von einer ganzen Runde bewilligte. Erös auf B. S. A. und Leischko (Ariel) belegten die anderen Plätze.

Schließlich gab es noch eine Meisterschaft von Oberösterreich auszutragen, die Leischko (Ariel) gewann.

Die am gleichen Tage auf der Rennbahn in Steyr abgehaltenen Rennen sahen in den 500- und 1000-cm³-Klassen Kraus auf Sunbeam als Sieger. Eine Puch (Höbel) siegte in den Hilfsmotorradkategorien.

Badener Motorrad-Meeting.

(Zweiter und dritter Tag.)

9. und 10. Juni 1923.

Dirlt — Landesmeister von Wien und Niederösterreich. — Schmid gewinnt auf Harley-Davidson das letzte Rennen um den Großen Preis von Baden. — Rupert Karner erwirbt endgültig den Wanderpreis. — Sunbeam-Erfolge in der 500- und 350-cm³-Klasse. — Harley-Davidson gewinnt das Beiwagenrennen. — Regierungsrat Linningers Munifizenz.

Bei bestem Wetter und gutem Besuch fanden die Motorradrennen auf der Badener Trabrennbahn statt.

Ein Sturz, aus dem der tapfere Kodric mehr zerschunden als beschädigt hervorging, gab Herrn Regierungsrat Linninger Gelegenheit, seine Herzengüte gegen unsere sportbegeisterten, aber weniger bemittelten Fahrer durch einen seltenen Akt würdiger Munifizenz zu dokumentieren: er beschenkte den wackeren Kodric mit einer prachtvollen Harley-Davidson-Maschine — für einen passionierten Fahrer wohl das sinnigste Geschenk und die beste Auszeichnung für die vielen ehrenden Schrammen, die Kodric trägt.

Die zur Austragung gelangte Meisterschaft von Niederösterreich (inklusive Land Wien) gewann Dirlt im Meisterstil auf Zenith-J. A. P.

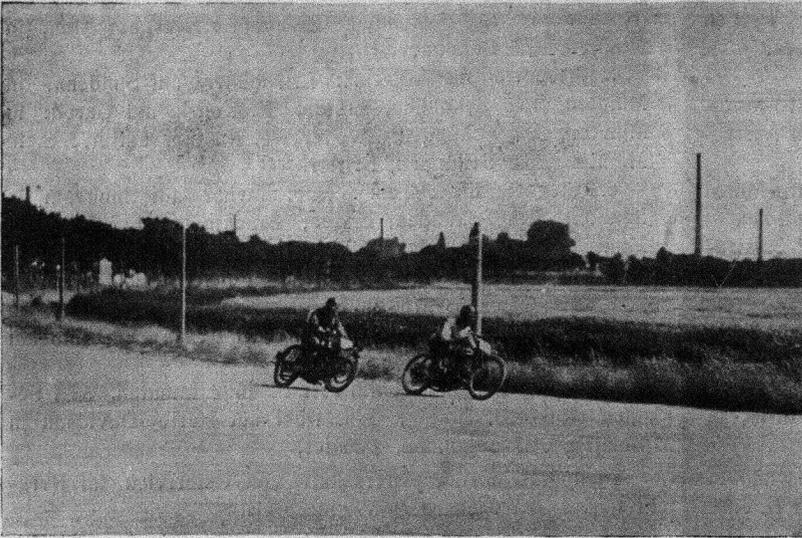
Luki Schraid, der Held der Tourist-Trophy, „ritt“ eine der schon bekannten Harley-Davidsons, knapp hinter dem Dirlt, wobei diese wunderbare Maschine das ganze in schärfster Pace gefahrene Rennen durchstand, ohne auch nur einen Fußbreit Distanz zu verlieren.

Kraus auf Sunbeam stürzte im Meisterschaftsrennen, allein obgleich der Sturz in schärfster Pace geschah, kam Kraus mit dem bloßen Schrecken davon; seiner guten Sunbeam kostete es die — Fußraster und einen „Tepscher“ im Tank; die moderne „Klasse“-Maschine ist eben widerstandsfähig im höchsten Grad.

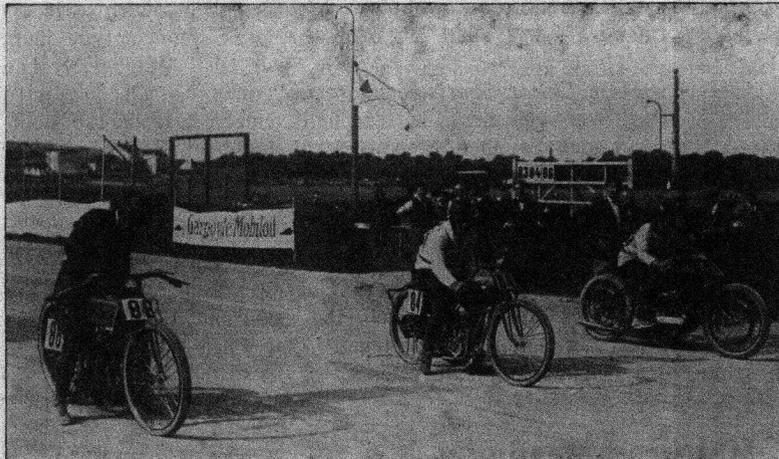
Karners Sunbeam-Rekord im Großen Preis von Baden konnte nicht unterboten werden, daher er Sieger blieb. Nießner auf Sunbeam errang zwei Siege in den 350-cm³-Klassen, wo Kodric auf Garelli am Samstag als Zweiter zum Sturz kam.

Helles Gelächter gab es, als die Vorkriegsmaschinen — just die ältesten „Dacher“ unter ihnen schienen sich am Start vereint zu haben, denn gute schnelle 1913- oder 1914-Modelle, wie F. N., Motosacoche, Douglas, Indian usw. fehlten. Da gab es unter anderen eine komische Mischung von N. S. U.-Motor und Harley-Davidson-Rahmen, camouflierte Laurins & Puch und einen 1906-Triumph, der noch wacker mitlief.

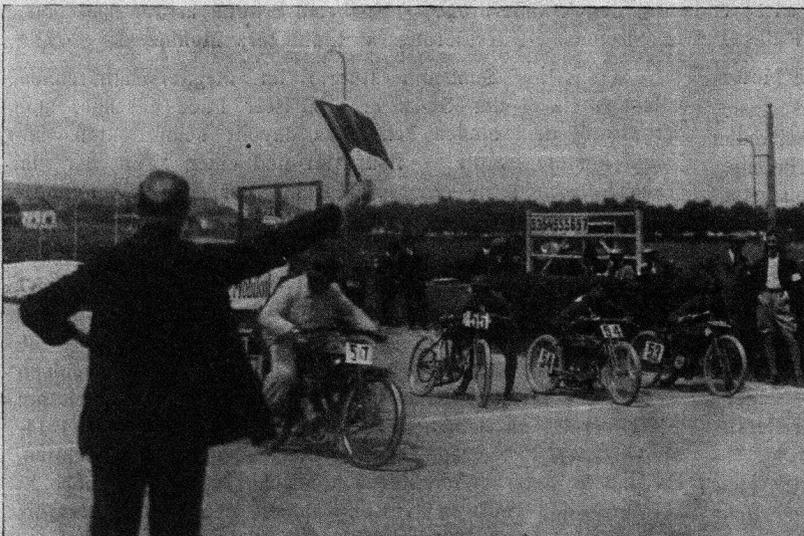
Nadherny, der erfolgreiche Wiener Amateur, lieferte mit Zieserl in der 500-cm³-Klasse am Sonntag einen aufregenden



Badner Meeting.
Dirlt (Douglas) und Niessner (Sunbeam) in der 3. Kurve.



Badner Meeting.
Dirlt (Innenseite) Luky Schmid (Nr. 84).



Badner Meeting.
Start der 4. Kategorie.

Sport-Phot. Pietzner

Endkampf, aus dem er nach „wunderbarer“ Fahrt mit Radlänge als Sieger hervorging, nachdem der präzise und gleichwertige Gang beider Sunbeams lange die Entscheidung in der Wage schweben ließ.

In der Klasse bis zu 250 cm³ fahren die New Imperials im Tempo von 61 Stundenkilometer zwei schöne Erste heraus.

Die Vorführung des Autoped, eines kleinen für den Stadtverkehr geeigneten Motorläufers, welcher ebenfalls gut gefiel, wurde zwischen zwei Rennen eingeschoben.

Nicht genug mit den Siegerehren auf den von ihm vertretenen Marken, errang Dirlt auf Douglas noch zwei erste Preise in den diversen 50-cm³-Klassen, eine mit Hintansetzung geschäftlicher Interessen gewiß lobenswerte sportliche Leistung. In dem Beiwagenrennen siegten die Harleys in gutem Tempo, obwohl gefährliche Staubeentwicklung das Fahren arg behinderte. Döller auf Humber 600 cm³ hielt sich ebenfalls gut als Dritter hinter den starken Maschinen.

Motorradrennen auf der Grazer Trabrennbahn.

Die Pfingstrennen, welche der Grazer Rad- und Motorsportklub Schönau abhielt, verliefen unter großem Besuch des Publikums im tadellosen Stil.

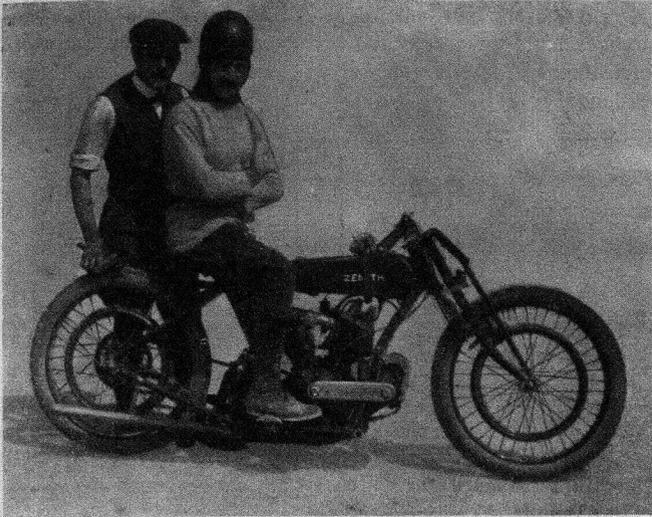
Die besten Zeiten des Tages erzielte Zieserl auf Sunbeam. Die Gewinner der einzelnen Kategorien waren:

Sonntag:

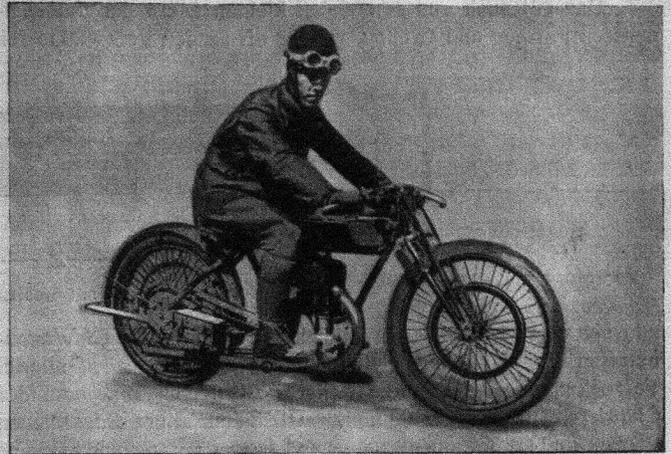
Fahrräder mit Hilfsmotoren bis 125 cm³, Distanz 7 km: Regierungsrat A. Linninger, Fahrer J. Zieserl (Puch, 7:32,8). Motorräder bis 250 cm³, Distanz 14 km: Kramberger und Dirlt, Fahrer Leopold Dirlt (New Imperial-J. A. P., 13:57,8). Motorräder bis 500 cm³, Distanz 14 km: Regierungsrat A. Linninger, Fahrer J. Zieserl, (Sunbeam 3½ PS, 12:9). Motorräder über 750 cm³, Distanz 21 km; Kramberger und Dirlt, Fahrer Leopold Dirlt (Zenith-J. A. P., 18:41,6).

Montag:

Fahrräder mit Hilfsmotoren bis 150 cm³, Distanz 7 km: Regierungsrat A. Linninger, Fahrer J. Zieserl (Puch 7:42,8). Rekordversuch: Leopold Dirlt auf Zenith-J. A. P. legt die Bahnrunde (700 m) in 34,8 Sekunden zurück und stellt damit einen neuen Bahnrekord auf (Durchschnittsgeschwindigkeit 72 km, 414 m). Motorräder bis 350 cm³, Distanz 14 km: Anton Karner, Fahrer Ludwig Niessner (Sunbeam, 12:17,6). Motorräder bis 750 cm³, Regierungsrat A. Linninger, Fahrer Josef Zieserl (Sunbeam, 17:53,6). Die Sunbeam-Maschinen siegten also in allen Kategorien an denen sie teilnahmen, mit Ausnahme der von Dirlt bestrittenen über 750-cm³-Klasse, während der neue Puch-Zweitaktmotor in den leichten Klassen als erster durchs Ziel ging.



Badner Meeting.
Dirtl, Meisterfahrer von Niederösterreich.



Rupert Karner auf seiner siegreichen Sunbeam, Meisterfahrer von Österreich und Sieger im Großen Preis von Baden.

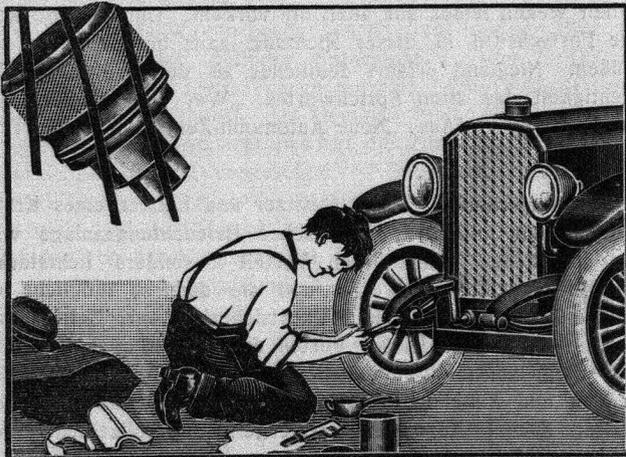
AUTOMOBIL- UND MOTORTECHNIK

Die sachgemäße Schmierung des Fahrgestells.

Jeder werdende Kraftfahrer schöpft heute die ersten Anfänge seiner technischen Weisheit über richtige Behandlung des Wagens aus einem mehr oder minder ausführlichen Fachbuch, und bei dieser Lektüre stößt er dann auch auf sogenannte Schmiertabellen, die manchmal schon in den ausführlicheren Fabrikskatalogen in der einen oder anderen Form enthalten sind. Der erste Eindruck auf den Anfänger ist meist der eines gelinden Grauens, wenn er so einige 40 oder 50 Öl- und Schmierstellen aufgezählt findet und sich nun merken soll,

rungen an Gedächtnis, Sorgfalt und Genauigkeit des Fahrers; auch machen sich Unterlassungssünden hier vielfach erst dann bemerkbar, wenn bereits ein empfindlicher Schaden eingetreten ist. Beim Chassis überwiegt weitaus die Fettschmierung durch sogenannte Staufferbüchsen, wie sie schon vor einigen 40 Jahren an den ersten Motorfahrzeugen zu sehen waren, ohne daß sie bis heute nennenswerte Änderungen oder Verbesserungen erfahren hätten. Fast überall findet man sie, an der Steuerung, an den Bremsen, Gelenken, Federbolzen usw.; je nach der Konstruktion enthält ein Fahrgestell etwa ein bis zwei Dutzend solcher Staufferbüchsen, deren Bedienung reichlich Zeit und Geduld erfordert und nicht gerade zu den saubersten Arbeiten am Kraftwagen gehört.

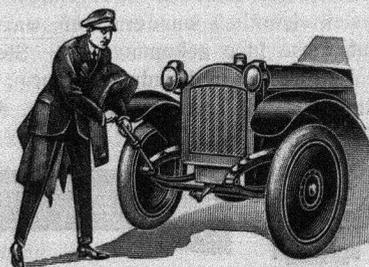
Einen besonders wunden Punkt bilden die Verschlussdeckel dieser Staufferbüchsen, die stets mittels Gewinde auf der eigentlichen Büchse sitzen. Wenn diese Deckel keinen



Sachgemäße Schmierung des Chassis: Federbolzen.

wann und wie oft diese zu bedienen sind. In der Praxis stellt sich dann die Sache meist nicht ganz so schlimm heraus, weil auch hier Übung den Meister macht, und die Schmiertabelle einem richtigen Kraftfahrer gleichsam in Fleisch und Blut übergeht durch die Macht der Gewohnheit.

Soweit der Motor in Betracht kommt, wird die Schmierung beim heutigen Kraftwagen fast ganz selbsttätig durch entsprechende Vorrichtungen besorgt, so daß es sich lediglich darum handelt, von Zeit zu Zeit für die Ergänzung des verbrauchten Öles zu sorgen. Dagegen stellt die sachgemäße Schmierung des Fahrgestells schon höhere Anforder-



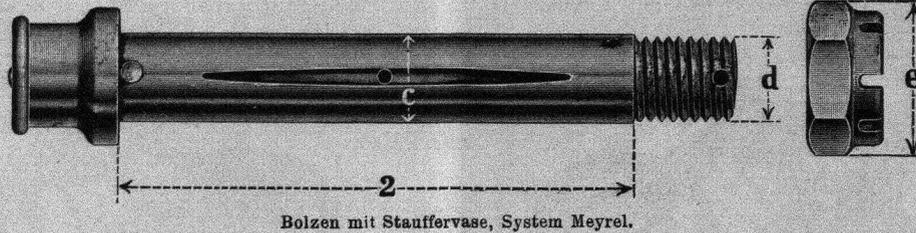
Meyrel'sche Fettspritze in Verwendung.

oder nur einen ungenügenden Flügelansatz haben, so sind sie recht schwierig zu drehen. Da sich diese Deckel während der Fahrt nicht von selbst lösen dürfen, so sind sie meist mit irgendeiner Art Hemmung versehen, welche dieses selbsttätige Aufdrehen verhindert; dadurch wird das Schrauben der Deckel aber noch mehr erschwert. Wer so seine zwei Dutzend Staufferbüchsen in mühsamer Arbeit nacheinander aufschraubt, gefüllt und wieder verschlossen hat, der weiß, was eine Geduldprobe heißt. Auch wenn man dazu einen besonderen Schlüssel verwendet oder etwa Schlitze für den Schraubenzieher in die Deckel einfeilt, bleibt das Schmieren

eine langweilige und schmutzige Arbeit, die so manche stille Verwünschung heraufbeschwört.

Das gilt auch von den vielen kleinen Ölern der verschiedensten Formen und Größen, welche oft an den verzwicktesten

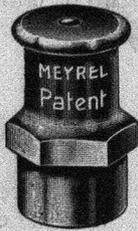
und zuverlässig nur mit der einfachen Öl- und Fettpresse durchgeschmiert werden, alle bisherigen, zahlreichen Schmier- vorrichtungen der erwähnten Art kommen in Wegfall und werden überflüssig, so daß an deren Stelle im Wagen wich-



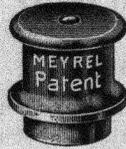
Bolzen mit Stauffervase, System Meyrel.

und schwerst zugänglichen Stellen sitzen, so daß der Wagenbetreuer erst lange nachdenken und selbst dann noch allerlei Verrenkungen ausführen muß, ehe er mit der Ölkanne oder der Ölspritze an sie herankommt. Ölkannen aller erdenklichen Größen und Gestaltungen, lange und kurze, gerade und krumme

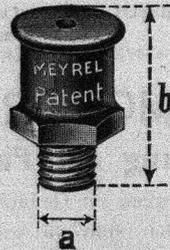
tigere Ersatzteile und anderes Werkzeug mitgenommen werden können. Es ist daher durchaus begreiflich, wenn bereits mehr als 70.000 Kraftfahrzeuge mit dieser Meyrel-Schmierung ausgerüstet worden sind und nicht weniger als 27 Automobilfabriken sich derselben bedienen.



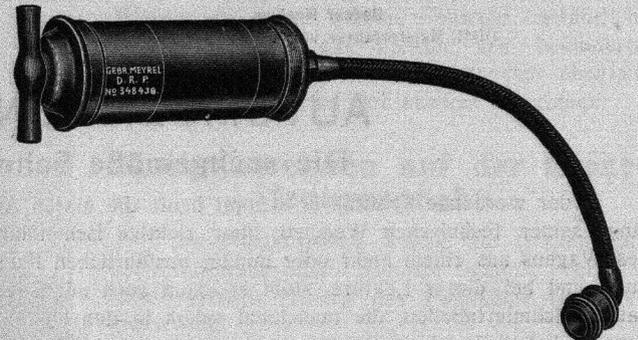
Anschlußöler Nr. 1. Zum Einschrauben statt den Staufferbüchsen, mit Gewindeunterteil.



Schmiervasen Patent Meyrel.



Anschlußöler Nr. 3. Zum Nieten auf die Fettkappe der Federbolzen.



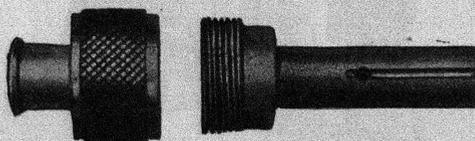
Öl- und Fettpresse mit Metallschlauch und Momentkugelan- schluß D. R. P.

Mundstücke für die Ölspritze und Fettspritze, die merkwürdigsten Trichterformen werden benötigt, um alle Organe des Fahrgestelles einigermaßen richtig schmieren zu können. Und selbst dann wird sich eine gewisse Vergeudung von Fett und Öl noch immer nicht vermeiden lassen, und Kleidung sowie Hände des Fahrers bekommen ihr reichlich Teil ab, obwohl sie gewiß nicht geschmiert werden sollen.

Erfreulicherweise hat hier nun ein neues Schmiersystem für gründliche Abhilfe und Verbesserung gesorgt, und zwar die sogenannte Meyrel-Schmierung der Firma Gebrüder Meyrel in Breisach (Baden). Deren Gedanke ist so einfach und so praktisch, daß man sich eigentlich wundern muß, warum man nicht schon längst auf diese Idee gekommen ist. Sie besteht aus einer Öl- und Fettpresse in Handpumpenform, ähnlich den bisherigen Fett- pumpen mit starrem Schnabel. An dieser Öl-

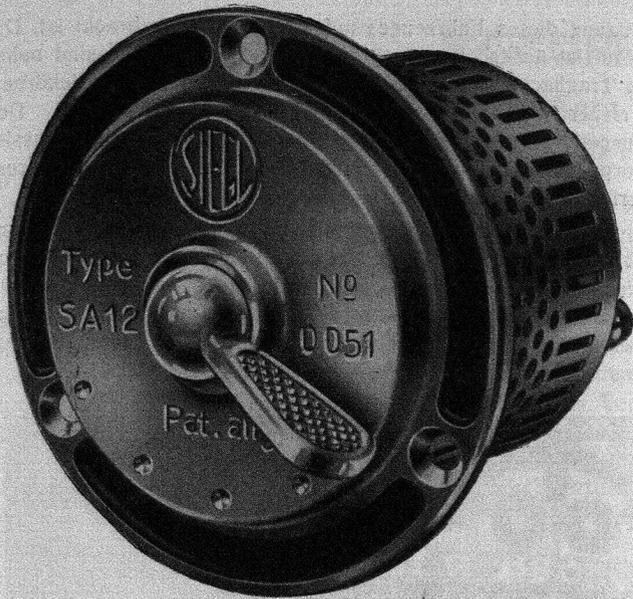
Durch derartige Vervollkommnungen in der Schmierung wird vor allem jeder Vernachlässigung des Wagens vorgebeugt, wie sie bis jetzt der mühsamen und zeitraubenden Arbeit wegen leider nur allzu oft vorkam. Und deshalb sind alle Fortschritte in dieser Richtung ganz besonders zu begrüßen. Niemand erfährt deutlicher als der Kraftfahrer die Richtigkeit des alten Sprichwortes: „Wer gut schmiert, der gut fährt!“ (Aus: „Neue Automobil-Zeitung“, Stuttgart.)

Dunkelschalter. Jeder Besitzer und Lenker eines Kraftwagens mit moderner elektrischer Beleuchtungsanlage wird bei nächtlichen Fahrten den Vorteil besonders lichtstarker weitreichender Scheinwerfer und die dadurch mögliche erhöhte Geschwindigkeit und Fahrtsicherheit mit Befriedigung konstatiert haben. Dieser Vorteil ergibt aber auch Nachteile. Vor allem das Gefahrenmoment bei entgegenkommenden Fahrzeugen und Fußgängern durch die starke Blendwirkung und weiters auch in Anpassung an die geltenden polizeilichen Vorschriften, die kostspielige Anordnung zweier separater lichtschwächerer Beleuchtungskörper. Nicht nur vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit, sondern auch wegen der durch die Blendwirkung hervorgerufenen Unglücksfälle und des dem Nebenmenschen verursachten Mißvergnügens werden sicherlich viele das bisherige System als verbesserungsbedürftig empfunden haben. Diese Blendwirkung der Scheinwerfer bedingte nun das Verbot ihrer Benützung im Stadtverkehr und beim Durchfahren von geschlossenen Ortschaften. Unter allen von verschiedenen Seiten zur Vermeidung dieses Übelstandes gemachten Vorschlägen ergab sich als bisher einfachste Lösung die jeweils gebotene Dunkelschaltung der Scheinwerfer mittels eines zwischenschaltbaren Widerstandes. Der Einbau eines solchen Widerstandes darf weder die Be-



Bolzen mit Stauffervase, System Meyrel.

und Fettpresse, mit welcher ein Druck bis zu 40 kg auf den Quadratcentimeter ausgeübt werden kann, ist ein biegsamer Metallschlauch mit einem patentierten Momentkugelan- schluß am freien Ende angebracht. An allen Schmierstellen des Fahrgestelles werden dazu passende Anschlußöler in der jeweils benötigten Form befestigt, mit welchen dann der Metallschlauch der Handschmierpumpe durch einen einfachen Druck verbunden werden kann. Die Anbringung dieser Anschlußöler am Chassis ist eine Arbeit, die überall ausgeführt werden kann und noch nicht einmal eine halbe Stunde erfordert. Ist diese kleine Änderung einmal vorgenommen, so kann das ganze Fahrgestell innerhalb zehn Minuten sauber, sparsam



Der Siegl-Dunkelschalter

triebssicherheit der Anlage beeinträchtigen, noch allzu große Kosten verursachen und es ist bei gegebener Erfüllung dieser

Punkte ein unbedingtes Gebot der Fürsorge für den Nächsten, jeden Kraftwagen mit einer solchen Vorrichtung zum Dunkel-schalten der Scheinwerfer auszustatten. Gestützt auf vorstehende Richtlinien, bringt nunmehr die Lambert Siegl-Apparatebaugesellschaft, Wien XVIII., Schulgasse 53, als erstes österreichisches Fabrikat und besonders hiezu geeignete Vorrichtung den fünfstufig regulierbaren, zweipoligen Siegl-Dunkelschalter auf den Markt, welcher auf Grund eingehender Versuche und erstklassiger fachmännischer Ausführung das bisher vollkommenste auf diesem Gebiete darstellen dürfte. Mit seiner geschmackvollen Ausführung bildet der Siegl-Dunkelschalter am Armaturenbrett eine Zierde für jeden Wagen und bringt bei einfachster Betätigung gegenüber ähnlichen Vorrichtungen wichtige Vorteile. Außer vorgenanntem Dunkelschalter erzeugt als weitere Spezialität die Lambert Siegl-Apparatebaugesellschaft eine besonders zweckmäßige, automatische Trittbrettbeleuchtung. Schließlich sei noch erwähnt, daß das Fabrikationsprogramm auch einen bereits in jeder Hinsicht erprobten elektrisch-optischen Fahrtrichtungsanzeiger enthält, welcher durch elegante, einfache Formgebung und besonders hervorragende Qualitätsarbeit nicht nur den Beifall selbst des anspruchsvollsten Automobilisten sondern infolge besonderer Zweckmäßigkeit sicherlich auch der Verkehrsbehörden finden wird.

NEUE FAHRZEUGTYPEN.

Das Grade-Kleinauto.

Der Konstrukteur dieses Fahrzeuges, der bekannte Ingenieur Hans Grade, hat mit diesem mit allen auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugbaues üblichen Traditionen gebrochen, indem er die althergebrachten Konstruktionsmethoden fallen gelassen und einen Wagen geschaffen hat, welcher infolge seines eigenartigen Aufbaues trotz seiner Einfachheit alle jene Notwendigkeiten in sich vereinigt, welche von einem Automobil verlangt werden.

Der Grade-Wagen besitzt als Kraftquelle einen Zweikt-Zweizylindermotor, Zylinder hintereinander, von 70 Bohrung und 105 mm Hub (2000 Touren normal). Ein Grade-(Patent-)Spezialvergaser liefert das Gemisch und ein Bosch-Hochspannungsmagnet-Apparat besorgt die Zündung. Die Kühlung (es ist Luftkühlung vorgesehen, — die, man sollte es heute eigentlich nicht mehr extra betonen, — natürlich vollkommen ausreicht und dem Zweck entspricht, dieselbe wird durch ein Gebläse von der Stirnseite der Motorhaube bewirkt.

Da die Leistungsfähigkeit und Elastizität des Zweitakt-Zweizylindermotors die einer vierzylindrigen Kraftquelle gleicher Dimensionierung überragt, besitzt der Grade-Wagen, gewiß alle jene Eigenschaften, die man von einem modernen Wagen in dieser Hinsicht verlangt.

Der Geschwindigkeitswechsel wird durch ein Reibradgetriebe bewerkstelligt, eine bei leichten Wagen durchaus einwandfreie Methode. Die Kontrollorgane sind in der heute bei Automobilen standardisierten Art in der Form von Pedalen (links Kupplungspedal — rechts Bremspedal, daneben der Akzelerator) und Handhebeln angebracht. Die Kraftübertragung auf die Hinterachse erfolgt mittels Kette.

Soweit wäre alles eigentlich konservativ. Allein es gibt hier noch eine ganze Fülle von technischen Errungenschaften, die einem gesunden Fahrerverstand entsprungen, man leider bisher auf so vielen der besten Kleinfahrzeuge (aber auch an den „teuereren“ Brüdern) vermissen mußte.

Vor allem besitzt der Grade eine Chassis-Karosserie, das ist Chassis und Karosserie bestehend aus einem robustest versteiften Blech und Stahlrohrkörper. Der Motor ist derart ein-

gebaut, daß er vor Verunreinigung bestens geschützt ist. Die lange, zwischen den Sitzen führende Hauptwelle, welche in einer ebenfalls reichlich dicken Röhre läuft, besitzt einen Handanlasser, so daß der Motor vom Führersitz ebenso mühelos angeworfen werden kann als mit dem besten elektrischen „Selfstarter“. Zum Überfluß sind noch ein kleiner Hebel zum Zupfen der Vergasernadel, sowie ein Röhrchen zum Einspritzen von Benzin in die Zylinder an der Spitzenwand angebracht.

Das Lenkrad ist vom Sitz aus nach Bequemlichkeit verstellbar und besitzt einen elektrischen Ausschalterknopf, so daß man den Motor öfter mühelos abstellen kann, wodurch eine sonst nicht erzielbare Sparsamkeit mit Betriebsstoff gewährleistet ist.

Viele Details an diesem Fahrzeug sind ebenso nützlich wie geradezu verblüffend einfach, so zwar, daß es Wunder nimmt, daß man sie nicht schon längst allgemein aufgenommen hat. Hieher gehört z. B., um nur eines von vielen herauszugreifen, die mechanische Huppe à la 'Longhorn.

Natürlich besitzt der Grade Vollscheibenräder, deren Eigenschaften gewiß jene Selbstfahrer am besten werten werden, die sich ihr Fahrzeug selbst reinigen, — mit abnehmbaren Felgen und reichlich dimensionierten Pneus. Trotz seiner augenscheinlichen Kleinheit sind die Sitzgelegenheiten in diesem Wagen sehr liberal bemessen, so daß selbst ein Hüne bequem darin sitzen kann.

Ingenieur Grade ging davon aus, die Sitze möglichst in die Mitte zwischen den Achsen des Wagens anzuordnen. Dadurch werden die Hauptmassen des besetzten Wagens auf einen verhältnismäßig kleinen Raum zusammengedrängt, wodurch sich ein kleines Massenträgheitsmoment ergibt, was zur Folge hat, daß der Wagen beim Auslenken aus seiner Gleichgewichtsbahn wieder sehr rasch in die Ruhelage zurückkehrt. Durch das Anordnen der Sitze in der Mitte fährt man am ruhigsten und weichsten, weil man die Stöße der Achsen nicht aufnimmt, welche Tatsache durch die ausgezeichnete Federkonstruktion des Wagens vollends auswirkt. Die Anordnung

der Sitze zwischen den Achsen des Wagens war bei den bisher gebauten Automobilen nicht möglich, weil in der Mitte nur Notsitze vorhanden sind und überdies dieser Raum notwendig ist, zum Ein- und Aussteigen aus dem Wagen. Bei den bisher gebauten Automobilen ist es nun nicht möglich, die Türen zu verlegen, weil diese sonst rückwärts angeordnet werden müßten, was zur Folge hätte, daß die Benützer des Wagens in Schnee und Regen auf den Fahrdamm steigen müßten.

Beim gewöhnlichen Automobil führt der Umstand, daß die Gleichgewichtsverteilung eine mangelhafte ist, dazu, daß die Räder infolge „Springens“ bei einer Fahrt von 100 km von 25 bis 50 km in der Luft geführt werden. Die Räder fliegen

nützung dieses Fahrzeuges auf ein Minimum gebracht ist. Die Form ist äußerlich vollständig glatt. Die Kotflügel sind nahezu Tragflächen. Die Federn sind durch den Karosseriekörper, welcher gleichzeitig Chassiskörper ist, durchgesteckt. Der Auspufftopf bildet den vordersten unteren Teil des Chassis-Torpedos. Schalt- und Bremshebel sind innerhalb der Karosserie.

Die äußere Form des üblichen Automobils lehnte und lehnt sich noch immer an die Form des alten Pferdefuhrwerkes an. Diese Fahrzeuge haben sehr viele quer zur Fahrtrichtung stehende Flächen, welche dem Winde eine große Angriffsfläche bieten und dadurch die Geschwindigkeit des Wagens hemmen, was sich im Benzinverbrauch scharf ausdrückt.



Ankunft der ersten Grade-Kleinautos in Budapest aus Berlin.

also, anstatt zu rollen. Der Laie kann sich dies nicht richtig vergegenwärtigen, weil er die Räder wegen der über denselben befindlichen Abfederungen nicht springen sieht. Aber dennoch fliegen die Räder, auch wenn sie sich nur 1 cm von der Landstraße abheben. Schweben die Räder aber in der Luft, dann haben sie keinen Halt mehr, dann geht der Motor mit ihnen durch und die Räder werden zu Schwungscheiben. Im ersten Moment, wenn die Räder wieder landen, kann sich das Tempo des Wagens der kolossalen Umlaufgeschwindigkeit der Räder nicht sofort anpassen, die Landstraße beginnt die Räder zu bremsen, bis ihre Drehgeschwindigkeit der Geschwindigkeit des Wagens entspricht, was zur Folge hat, daß die Pneumatiks nicht mehr rollen, sondern rutschen und rasch abgenützt werden. Auf diese Weise gehen tausende Kilogramm teureren Gummis auf der Landstraße zugrunde.

Von besonderer Bedeutung für die Brauchbarkeit des Wagens ist auch seine äußere Form, welche einen besonderen Wirkungsgrad des Wagens dartut.

Grade hat seinem Fahrzeug die Form der Stromlinie gegeben und dadurch erreicht, daß der Luftwiderstand bei Be-

Die Form des Grade-Automobils löst aber auch die Staubfrage vollkommen für seine Insassen, da er keinen luftverdünnten Raum hinter sich zurückläßt, wie dies bei den normal gebauten Wagen der Fall ist.

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß die Konstruktionsgrundsätze des Wagens sind: einfache Bauart, die Anwendung möglichst weniger Teile, um bei geringerem Gewichte einen kräftigen und bei geringem Brennstoffverbrauch einen schnellen Wagen zu erreichen. Die Länge des Wagens und der große Achsabstand in Verbindung mit der Federung ermöglichen ein leichtes schleuderfreies Fahren. Der kleine, aber starke Motor überwältigt große Steigungen auf schlechten Land- und Waldwegen. Der gute Wirkungsgrad bewirkt auch ein schnelles Anfahren. Die Scheibenräder sind unverwundlich und geben den Luftreifen eine gute Abkühlung, während sie in puncto Reinigung für den Selbstfahrer geradezu ideal sind. Im ganzen bildet der „Grade“ eine sehr bemerkenswerte Lösung des Volksautomobiles und verdient als solche die Beachtung aller Kreise, die sich für eine derartige Type interessieren.

MOTORRADSPORT.

Die neue Aera im Motorradsport.

Keine Frage: der „Boom“ ist da! Er hat nur etwas lange auf sich warten lassen.

Als vor etwa 13 Jahren in England und den U. S. A. die Krafträder eine derartige Vollendung und Betriebssicherheit erreicht hatten, daß sie sich nicht allein als Fahrzeug des Sportfahrers, sondern auch des Berufsmenschen eminent zu eignen begannen, da war es dem verständigen Beobachter sofort klar: auch wir werden diese Blütezeit mitmachen. Seither hat sich konstruktiv nur wenig an den damals international führenden Marken geändert, es sind höchstens Verfeinerungen, wie bessere Sattelfederung, automatische Schmierung, in Ölbad laufende Antriebskette, drei statt zwei Geschwindigkeiten, Kickstarter statt Handdrehkurbel, abnehmbare und auswechselbare Räder, 180° Zweizylinder (Balance-motor) statt der V-Motoren, u. a. m. hinzugekommen. Andere, auf eine gewisse Mode in der Konstruktionswahl der Fabriken zurückführbare Neuerungen sind seither oft verdrängt worden, wiederholt aufgetaucht, um bald wieder von der Bildfläche zu verschwinden. Konstruktionsbesonderheiten, wie Zylinderzahl (das heißt, ob zwei oder ein Zylinder), Ausmaß der Verwendung der Zweitaktmotoren usw. werden von den Fabriken oft ohne triftigere Gründe als eine Art von Modeneigung des Käuferpublikums angewendet, aber, wie erwähnt, hat sich seit etwa einem Jahrzehnt keine radikale Änderung mehr vollzogen.

Was sind nun die Ursachen, daß wir so spät in die Reihe der Staaten eintreten, wo der Motorradsport längst blüht? Unsere Straßen sind es nicht allein. Denn, obwohl hier vieles schlecht ist, gibt es doch noch eine genügende Anzahl leidlich guter Straßen in der österreichischen Republik. Im wesentlichen lagen die Tatsachen wohl ganz analog wie im benachbarten Deutschen Reich. Die „Automobilwelt und Flugwelt“, ein Blatt, das sich für die Hebung des Kleinmotorsportes große Verdienste erworben hat und am Kontinent eines der kompetentesten Fachblätter ist, schildert die Ursachen des Verfalles und des neuen Aufstieges des Kraftfahrortes wie folgt:

„Vor dem Kriege war der Niedergang des Motorradsportes in Deutschland ganz unverkennbar, besonders war es die gesellschaftliche Seite dieses Sportes, die sich in ganz augenfällig rückwärts gerichteter Linie bewegte. Die verschiedenen Berufsgruppen, wie Ärzte, Tierärzte, Architekten usw., die sich beim Auftauchen des Motorrades diesem zugewandt hatten, waren sehr bald in das Lager der Automobil-lenker übergegangen. Die dauernde Verbilligung der Drei- und Vierradwagen hatte diesen Übergang und Wechsel stark begünstigt. Die sportlichen Organisationen, die kraft ihrer gesellschaftlichen Stellung die in Frage kommende Seite des Motorradsportes zu heben in der Lage gewesen wären, zogen sich in den letzten zehn Jahren vor dem Kriege von ihm ganz zurück. Wenn auch vorher seitens dieser Organisationen im Rahmen der damals alljährlich stattfindenden großen gesellschaftlichen Wettbewerbe dann und wann auch einmal besondere Rennen für Motorräder eingelegt wurden, so vermochte diese Tatsache allein auf die gesellschaftliche Seite des Sportes keine irgendwie erkennbare Wirkung auszuüben, es war lediglich eine Konzession, die man diesem Sporte notwendigerweise machen zu müssen glaubte und die wohl auch durch die damals noch in der Schwebe befindlichen Rivalitätsverhältnisse zwischen den einzelnen Organisationen diktiert waren.

Die Verwendung des Motorrades für Zwecke der Heeresverwaltung hielt sich andauernd innerhalb sehr eng gehaltener Grenzen. Auf die Ausübung des Motorradsportes, speziell innerhalb der Armee selbst, übte die Heeresverwaltung damals so gut wie keinen fördernden Einfluß aus. Die Offiziere, die auf anderen Sportgebieten, speziell dem Pferdesport, durch praktische Ausübung zur Hebung der gesellschaftlichen Seite des Sportes fraglos ganz erheblich beigetragen und auch die Leistungen auf diesem Gebiet stark steigend beeinflusst haben, widmeten sich nur so vereinzelt dem Motorradsport, daß sie das ganze Bild nicht in irgendwie nennenswerter Weise hätten heben können. Wäre damals die Führung dieses Sportes durch die sportlichen Organisationen nach der gesellschaftlichen Seite hin nicht so vernachlässigt worden, so wären ihm ganz sicher auch aus den Reihen der Offiziere Anhänger und Freunde zugeströmt.

Der Motorradsport ging so allmählich dieselben Wege, die einige Jahre vorher, wenn auch nach außen hin in sichtbarer Form, der Radfahrort eingeschlagen hatte. Während aber der Radfahrort unter Preisgabe der gesellschaftlichen Seite immer volkstümlicher wurde und dauernd gesteigerte Leistungen hervorzubringen vermochte, war beides beim Motorradsport nicht der Fall. Er wurde unpopulär, und die sportlichen Leistungen fanden in den letzten Jahren vor dem Kriege in Deutschland keine sich der breiten Öffentlichkeit irgendwie bemerkbar machende Steigerung.

Die Nachkriegszeit hat da manche grundlegende Änderung gebracht. Zunächst ist der Motorradsport wieder populär geworden. Er ist es nicht allein durch die gesteigerten und verbesserten Leistungen von Industrie und Konstrukteuren geworden, sondern durch die wirtschaftlichen Verhältnisse, die in ganz anderer Weise als früher die allgemeine Aufmerksamkeit auf das mit den geringsten Mitteln zu unterhaltende unter allen Motorfahrzeugen hinlenkte.

Die sportliche Förderung des Motorrades aller Kategorien steht in voller Blüte. Die Preisverhältnisse auf dem Motorfahrzeugmarkt führen dem Motorrad immer neue Anhänger, speziell auch aus dem Lager der ehemaligen Automobilisten zu. Der Entwicklungsgang ist hier also genau der umgekehrte wie in der Vorkriegszeit, wo der Abstrom der Anhänger des Motorrades ins Lager der Automobilisten ein permanenter war. Auf diese Weise treten auch jetzt ganz andere Kreise zum Motorrad in Beziehung praktischer und theoretischer Art als es vordem der Fall war.“

Auch bei uns in Österreich hat sich die Situation seit 1918 gewaltig geändert und wie in Deutschland sind alte Kreise und Anhänger zum Motorrad zurückgekehrt, während neue Adepten in größerer Zahl speziell dem Leichtmotorrad (Hilfsmotoren) erstanden sind.

Das Straßenbild Wiens, das kaum im Sommer 1914 einige Ansätze zu einem Auftakte im Motorradsport gezeigt, hat sich in den letzten Monaten gewaltig geändert. Überall sehen wir Motorräder aller Art, die sich besonders durch Lenksamkeit und Stabilität sowie Fehlens des einst so unangenehmen Auspuffgeknatters dem Publikum sympathisch präsentieren. Nicht mehr sind die Lenker wie einst Gestalten, die in puncto Erscheinung ein Mittelding zwischen Mistbauer und Rauchfangkehrer bildeten, sondern adrett aussehende Menschen in Straßenkleidung, oder, wenn auf längerer Fahrt begriffen, in netten Overalls. Dazu fährt man vom Stand weg, wie ein Wagen, das lächerliche Anlaufen existiert nicht

mehr, Pannen sind recht selten zu beobachten. Die große Zahl der allerorts etablierten Garagen und Werkstätten erleichtern Reparaturen.

Wir haben jetzt in Wien bereits eine größere Zahl von Vertretungen der besten ausländischen Marken, Fabrikate von Weltruf und die Vertreter haben in kluger Würdigung der Ansprüche unseres Fahrerpublikums nur allererstklassige Maschinen importiert. In Kürze werden auch heimische Fabrikate am Markte erscheinen, von denen wir hoffen, daß sie unnötige Experimente vermeiden und trotzdem mit den besten ausländischen Maschinen auf gleicher Höhe stehen.

Der Hilfsmotor-, respektive Leichtmotorradspor! hat ja gezeigt, daß die heimische Industrie imstande ist, recht Ersprießliches auf diesem ihr neuen Fabrikationsgebiet zu leisten, was die zahlreichen Rennerfolge im In- und Ausland zur Genüge erweisen.

Ideale der Hilfs- und Leichtmotorfahrer.

Von Heinz Kurz, Oberlehrer, Mautern a. d. Donau.

A Motor, der guat ziagt,
A Radl, dös schnell rennt,
A Lamp'n, dö hell brennt,
A Hupp'n, dö laut geht,
A Gwändl, dös guat steht,
A Gummiroaf, der lang halt,
A Kerz'n, die allweil guat zündt,
A Ream, der nia reißt, und
A „Mariedi“, dö allweil was leist'.

Also Wünsche und Ideale genug, daß man eine ganze Saison damit auskommt! Dazu soll noch stets schönes Wetter sein. Wollen wir den einzelnen Idealen nähertreten und sehen, ob sich nicht manche auf einfache Weise erreichen lassen.

Der Motor ist die Hauptsache des Motorradfahrers, mit ihm teilt er Freud' und Leid' oder umgekehrt. Schon bei seinem Ankauf muß man bedenken, wozu man ihn braucht.

Ein leichtgewichtiger Fahrer auf guten, meist ebenen Straßen kann sich ohne Schaden einem Hilfsmotor von höchstens 1 PS und 10 bis 12 kg Gewicht anvertrauen, den er in sein starkes Fahrrad ein- oder anbauen lassen kann, wenn er dickere Speichen und einen stärkeren Pneu am Hinterrade montiert.

Ein schwerer Fahrer im bergigen Gelände nehme sich einen mindestens 1½ PS in einem Spezialrade, das an und für sich schon kräftiger gebaut ist; sonst zahlt er schwer darauf, denn ein gewöhnliches, wenn auch verstärktes Fahrrad wird ihn nicht lange aushalten, es sei denn, daß er ein bequemer Sonntagsfahrer ist. Das Fahrrad hält wohl das Gewicht des Motors von 15 kg aus, aber nicht die Arbeit desselben und das beschleunigte Tempo. Unsere Wasserrinnen quer über die Straßengehege sorgen gar bald für Rahmenbrüche, welche für den Fahrer sehr gefährlich werden können. Besonders tun dies die schnellaufenden Zweitakter.

Den guat ziagaten Motor hat jeder selbst in der Hand, wenn er denselben in Ordnung hält, ihn gut bedient und von ihm nicht mehr verlangt, als wofür er gebaut ist. Solange ein Motorfahrer allein fährt, ist er damit zufrieden; kommt er aber in Gesellschaft von Stärkeren, die ihm leicht davonflitzen, dann wird er mißmutig, bastelt überall herum zur vermeintlichen Stärkung, vermürkt ihn mit der Zeit und gibt ihn billig weiter. Es ist dies der natürliche Werdegang der Motorfahrer, wie ich ihn vor 20 Jahren selbst durchmachte: Vom 1¼ PS N. S. U. bis zum 5-PS-Zweizylinder N. S. U. als Rennmotor. Da ich allen Schnelligkeitswahn hinter mir und nur mehr ein Lebensjahrzehnt vor mir

Nicht zuletzt ist die neue Blüte im Motorsport in Österreich unseren Klubs zu danken, die unermüdlich und unverdrossen in jahrlanger Vorarbeit die Wege hiezu ebneten und durch Wort und Tat die Sache des seinerzeit viel zu Unrecht verlästerten Motorrades verfochten. Es sei an dieser Stelle der rastlosen, an zwei Dezennien zurückdatierenden Tätigkeit Herrn Richard Hallers, Präsidenten des Deutschösterreichischen Motorfahrer-Verbandes, und der prachtvollen Initiative der Wiener Motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung gedacht, die in der kurzen Zeit ihres Bestandes soviel Ersprießliches geleistet und durch ihre hochsportlichen Veranstaltungen dem Krafradsport zahlreiche Anhänger geworben hat. Last but not least, sei noch der Ö. H. K. erwähnt, der unter der bewährten Leitung der Herren Ingenieure Stingl und Hauler sich unentwegt für die Förderung des Hilfs-, bzw. Leichtmotorradwesens eingesetzt hat.

W.

bis auf 70 Jahre habe, begann ich im Vorjahre wieder mit einem 1-PS-Zweitakter „Embag“ und 1¼-PS-Viertakter N. S. U., denen ich heute einen 1½-PS-Viertakter „Snob“ beigeesellte. Außerdem noch einen 5 PS N. S. U. mit Beiwagen. Also Abwechslung genug und Benzin immer zu wenig.

Manche oder viele Motorfahrer behandeln ihr Motorrad wie einen Wagen oder Schiebkarren; von einer Betreuung keine Rede, keine Mutter nachziehen, kein Ventil nachsehen, keine reibenden oder rollenden Lager nachstellen. Die Angst vor den Ventilen macht einem nur der Verkäufer der ventillosen Zweitakter; doch auch diese haben ihr Wirkungsende.

Ziagt der Motor nach längerem Gebrauche wirklich nicht mehr so gut wie am Anfange, dann hat sich die sogenannte Ölkohle auf dem Kolbenboden und im Zylinderkopfe oder im Auspuff festgesetzt, die man sorgfältig abkratzen muß; dann läuft er wieder „wia a Glöckerl“.

In Deutschland erzeugen mehr als 50 Fabriken und Werkstätten die verschiedensten Hilfs- und Leichtmotoren; einige davon sind bereits wieder verschwunden, haben sich verblutet. Annoncieren allein genügt nicht, die Motoren müssen auch gut funktionieren.

Vergaser und Zündung sind heute in vielerlei Typen vorhanden und noch immer tauchen neue auf; darüber ein andermal.

Was das schnell rennende Rad anbelangt, kommt es dabei nicht nur auf die Motorstärke allein an. Beim Hilfsmotor im Fahrrad hüte man sich vor allzu großen Schnelligkeiten, man wird die katalogmäßig angegebene Geschwindigkeit doch nie erreichen, ebensowenig den geringen Benzinverbrauch, insbesondere beim Zweitaktmotor. Das Einmontieren des Motors oder an das Fahrrad überlasse man zum mindesten das erstmal einem Fachmanne. Die stärkeren Pneumatiks nehmen viel von der Geschwindigkeit weg, darum wähle man keine 2-Zollreifen, höchstens 1¼“-Transportdecken.

Die Spezialrahmen für die Leichtmotoren von 1½ PS sollen ja nicht zusammengeleimt werden aus alten Fahrradrahmen, denn sie haben viel auszuhalten an Gewicht und Schnelligkeit.

Der Rahmen sei niedrig, mittellang, stabil, das heißt die Tretlager tief, Vordergabelfederung nicht seitlich schwanke. Der tote Raum zwischen Hinterrad und Tretlager sei möglichst kurz. Dorthin könnte ein Zweiganggetriebe eingebaut werden, das für jeden Leichtmotor notwendig ist,

auch wenn er eine untersetzte Riemenscheibe hat. Die Trautmannsdorfer Fahrzeugwerke erzeugen solche Spezialrahmen für alle Motorarten und bauen Zweigang ein als Spezialwerke und ich habe einen solchen Rahmen gut erprobt. Auch die Firmen Max Skutetzky, I., Stubenring, Wutte, VII., Zieglergasse, „Monos“, Porzellangasse, machen Spezialrahmen für die von ihnen vertretenen Motoren. Die Waffenradfabrik in Steyr wird mit einem verstärkten Waffenrade 19 mit federn der Vordergabel herauskommen, das sich speziell für Hilfsmotoren eignen dürfte und soeben der Erprobung unterzogen wird.

Es ist stets zwischen Hilfs- und Leichtmotoren zu unterscheiden.

Als Neuheit, als Schlager, kommt die Weltfirma Fichtel & Sachs mit einem Spezialdoppeltorpedo für Kleinmotoren, Leerlauf, Zweigang, Rücktrittbremse heraus, eine Radnabe, die in jedes Rad eingespeicht werden kann und für Riemen- und Kettenantrieb eingerichtet ist.

Ob 26"- oder 28"-Räder benützt werden, ist Geschmackssache; sanfter laufen letztere. Die Lenkstangenform ist Geschmackssache; wir unterscheiden die niedere oder flache Rennform und die hohe Touristenform. Die weichen Griffe mit den hackig abgebogenen Enden sind am meisten verbreitet; die mäßig dicken Filzgriffe sind am vorteilhaftesten, ebenso die Pedalklötze.

Amerikanische Krafträder und österreichische Straßen.

Die große amerikanische Weltmarke, Harley-Davidson Motor Co. in Milwaukee, hat, wie den meisten hiesigen Motorradinteressenten bekannt sein dürfte, erst vor wenigen Monaten eine Generalvertretung in Wien errichtet. In verhältnismäßig kurzer Zeit ist es ihr gelungen, einen so hohen Absatz ihrer Fabrikate zu erzielen, daß sich die dunkelgrünen Harley-Davidson-Motorräder immer mehr im Straßenbild Wiens bemerkbar machen.

Da die Motorradsportbegeisterung in unserem Lande jetzt besonders groß ist, sind in der letzten Zeit Motorradvertretungen der verschiedensten ausländischen Marken entstanden, so daß das starke Hervortreten des Harley-Davidson-Motorrades gewiß überraschen muß. Unwillkürlich fragt man sich: worin liegt eigentlich der Grund dieser auffallend raschen Popularisierung? Die Antwort ergibt sich sozusagen von selbst; die Erklärung dieser Tatsache liegt nicht nur in der besonderen Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit und verhältnismäßigen Billigkeit des Harley-Davidson-Motorrades, sondern vor allem in den schlechten österreichischen Straßenverhältnissen.

Vorkriegsautomobilisten und -Motorradfahrer werden sich mit Wehmut an den herrlichen Zustand der Semmering-Strasse, der Linzer Reichsstraße, der „böhmischen“ Reichsstraße nach Horn und Retz, sowie an die zahllosen, ganz ausgezeichneten Wienerwaldstraßen (Exelberg, Weidlingbach, Helenentalstraße, Triestingtalstraße usw.) erinnern. Mit Kriegsbeginn hat der Verfall der österreichischen Straßen eingesetzt, und man kann ohneweiters behaupten, daß trotz verschiedener kleiner Anläufe zur Straßenausbesserung, die Qualität der österreichischen Straßen jetzt ihren Tiefstand erreicht hat. So manches Chassis von kleinen Wagen hat daran glauben müssen.

Nun sind in Amerika die Straßen ebensoschlecht wie bei uns, denn bevor man in den U. S. (mit Ausnahme der alten Oststaaten am Atlantischen Ozean) Gelegenheit hatte, Straßen zu bauen, kam das Dampfrohr. Es gibt daher fast nur Feld-

Die Schutzbleche der Spezialräder sollen weniger hoch gebogen, dafür mehr flach sein und weit hinabreichen, bzw. am Ende etwas aufgebogen sein — wie ein Hundeschweif möchte man sagen. Nagelfänger an den Gabeln oder Schutzstreben ersparen manche Pneufflickerei.

Die Räder seien leicht ausnehmbar, aber doch sicher befestigt.

Die Radständer am Hinterrade lassen oft zu wünschen übrig, insbesondere die aus Bandeisen; ihr Fuß soll genügend breit und standfest sein.

Unsere österreichische Industrie in Hilfs- und Leichtmotoren ist noch jung und wenig entwickelt, das heißt der Zahl nach.

Was die Güte und Leistungsfähigkeit anbelangt, gibt sie sich alle Mühe, auf die Stufe der Vollkommenheit der deutschen Fabrikate zu kommen, die heute trotz des hohen Zolles von mehr als eine halbe Million Kronen das Stück sehr zahlreich, ja massenhaft eingeführt werden. Würde die österreichische Industrie in dieser Weise unterstützt, könnte sie auch leistungsfähiger sein.

Was aber die Spezialräder anbelangt, brauchen wir kein ausländisches Fabrikat, wovon jedes Stück mit über einer Million Zoll und hoher Fracht extra belegt wird. Unser Finanzkapital soll der österreichischen Industrie mehr unter die Arme greifen und die österreichischen Sportleute sollen die einheimischen Erzeugnisse bevorzugen.

wege, welche eine überaus schlechte, den österreichischen Straßen ähnliche Oberfläche aufweisen. Die amerikanischen Motorradfabriken und natürlich auch Harley-Davidson, sind daher gezwungen, ihre Räder sozusagen für schlechte Straßen, für Gruben, Löcher und tiefe Geleise zu „züchten“. Darin liegt das Geheimnis der besonderen Eignung, des Harley-Davidson-Motorrades für die österreichischen Straßen und raschen Einführung auf dem Wiener Markt.

Große Sensation erregte erst jüngstens der Badner Rennsieg Dirlts auf einer noch nicht eingefahrenen Harley-Davidson, die ein ganz außerordentliches Tempo zeigte. Wie man aus den Berichten über Rennen und sportliche Veranstaltungen in aller Welt entnehmen kann, siegt immer wieder Harley-Davidson — ein Rennsieg jagt den anderen. Wenn sich Harley-Davidson begreiflicherweise auch seiner zahllosen Rennerfolge nicht zu schämen braucht und wenn die Stammfabrik in Milwaukee, welche selbst an keinem Rennen mehr teilnimmt, die Siegesberichte ihrer Vertreter auch freudig und mit Dank entgegennimmt, so liegt der Stolz und die Devise der Fabrik doch in einer anderen, für unsere österreichischen Straßenverhältnisse viel wichtigeren Eigenschaft: In der Strapaz- und Leistungsfähigkeit dieser Maschinen.

Nachstehend werden die konstruktiven Einzelheiten des Harley-Davidson Motorrades, welche dasselbe eben für die österreichischen Straßenverhältnisse besonders geeignet machen, kurz aufgezählt:

1. Besonders starke Gabelkonstruktion, doppelte Spiralfederung (Hülsenfederung und separate Stoßfedern).
2. Besonders starker Rahmenbau mit Innenversteifungen.
3. Doppelte Sattelfederung (Federung des Sattelstützrohres und separierte Stoßfedern des Sattels).
4. Großer Durchmesser der Räder mit überdimensionierten Pneumatiks. Auf die Felgen passen auch 760 X 90 Reifen, eine Dimension, die selten, selbst bei kleinen Wagen, verwendet wird.

5. Das Beiwagengestell ist mit dem Motorradrahmen durch Kugelgelenke verbunden, was zur Folge hat, daß die auf das Beiwagenrad wirkenden Stöße wesentlich gemildert auf den Motorradrahmen übertragen werden und umgekehrt. Durch diese Kugelgelenkaufhängung wird eine konstante Federung des ganzen Aggregates erzielt und die Gefahren einer Verziehung des Motorradrahmens oder Beiwagenchassis auf ein Minimum reduziert. Für die österreichischen Straßen und insbesondere die tiefen Geleise ist der besonders hohe

Bodenabstand des Beiwagengestelles überaus wichtig. Ein wesentlicher Vorteil des Harley-Davidson-Motorrades liegt ferner in dem Umstand, daß es nicht wie viele andere auf Über-Nutzeffekte bei Motorkonstruktion hinsteuert, sondern daß der Harley-Davidson-Motor bei normaler Kompression und Tourenzahl eine längere Lebensdauer mit vollem Ertrag aufweist wie andere Motoren, was natürlich wieder nur bei der reichlichen Dimensionierung des Zylinderinhaltes möglich ist.

Die Lehren der Tourist-Trophy.

Unsere Cracks.

Was die Fahrer anbelangt, hat uns die Tourist-Trophy gezeigt, daß wir uns ihrer nicht zu schämen brauchen: Karner, Kodric, Dirl, Schmidt und Zieserl sind eine Klasse, die anderswo auch recht gut mittun kann, wofern sie Gelegenheit bekommen, mehr als bisher zu trainieren. Ein Training, das drei Tage vor einem Rennen einsetzt, ist kein Training. Ein weiterer Umstand von Wichtigkeit ist der, daß die verschiedenen Firmen derart oft ihre Fahrer wechseln, daß keiner recht Gelegenheit bekommt, die technischen Individualitäten der einzelnen Konstruktionen ordentlich kennen zu lernen, so zwar, daß man mit Recht behaupten könnte, unsere „braven Jungens“ seien im Voraus „gehandikapet“.

Schade ist, daß es nicht mehr Sportgönner wie Herrn Regierungsrat Linninger gibt, dessen hochherzigen Bemühungen wir so viel verdanken, und der uns aus Graz den tüchtigen Fahrer Josef Zieserl brachte. Leute, wie Zieserl, braucht der Sport, denn Zieserl ist jung, sehnig und ein guter Fahrer, dem vielleicht nur noch etwas Kurvenpraxis fehlt.

Kurventechnik. Das ist die schwächste Stelle, hier hätten unsere Leute viel, sehr viel zu lernen. Daß man vor der Kurve umschaltet und tunlichst die Tourenzahl nicht oder nur wenig sinken läßt, das haben nur die wenigsten Fahrer heraus. Denn obwohl die heutigen Motoren sehr elastisch sind, darf man einen hochkomprimierenden Einzylinder doch keine Kunststücke zumuten, die selbst ein Vierzylinder nur ganz selten mit sich machen läßt.

Oft war es in den Kurven der Fall, daß auf diese Weise wertvolle Minuten verloren gingen. Also, Vertrautheit mit den Maschinen, dann Training und mehr Kurventechnik, das sind die Lehren der Tourist-Trophy für die Fahrer. Daß dies noch zu lernen, ist nicht Fehler der Fahrer. Widrige Umstände aller Art und wenig Verständnis für die richtige Art, wie man Rennerfolgsreklame schafft, andererseits, sind Schuld daran

Die „Buses“.

Bus oder Omnibus ist der englische populäre Ausdruck für die Maschine, für die gute Maschine. Die schlechte nennt der englische Fahrer „crock“ (Kraxen). Die Maschinen entsprachen sämtliche den Anforderungen, welche die schwere Konkurrenz an sie gestellt hatte. Daß einige von Pech verfolgt wurden, wird ihren Leistungen nicht Abbruch tun. Karner z. B. stürzte in der letzten Runde, nachdem er am besten Wege war, als allererster durchs Ziel zu kommen; er war bis zum Sturz die beste Zeit gefahren — und dessen ungeachtet waren unter den sechs Fahrern der Seniorsklasse fünf Sunbeams, was ihr Stehvermögen reichlich erweist. Die Sunbeams sind eben derzeit in Bezug auf ihre Abmessungen sehr schnelle Maschinen, aber nicht allein schnell, sondern auch, selbst bei „Tourist Trophy-Straßenverhältnissen“ — dauerhaft.

Die kleinen Humber-Maschinen waren vom Glücke nicht sehr begünstigt und die diversen Stürze eliminieren die zwei tüchtigen Fahrer, Ingenieur Kundtner und Döler, wogegen der Dritte, Knapp, ans Ziel kam. Trotzdem war dessen Leistung auf einer Maschine, die er erst ganz kurz vorher erhielt, sehr bemerkenswert und ist seine Zeit mit Rücksicht auf die Wegverhältnisse gut zu nennen.

Dasselbe gilt von Högls Norton, die eine der gewöhnlichen Alltags-Nortons ist, und in der Nortons-Filiale zu Demonstrationszwecken dient. Die Folgen eines schweren Sturzes benahmen Högl der Gewinnchancen. Seine im besten Zustande befindliche Rennmaschine war dank der raschen Arbeit der Bundesbahnen nicht rechtzeitig in Wien eingetroffen.

Vielleicht die bemerkenswerteste Leistung des Rennens war die Schmidts auf Harley-Davidson, der eine volle Viertelstunde dadurch verlor, daß er nach einem schweren Sturz eine Weile bewußtlos liegen blieb, sich aufraffte und weiterfuhr, trotzdem sowohl er, wie seine Maschine, nicht ohne gewisse böse Denkkzettel weggekommen waren. Schmidt ist dadurch sozusagen der Held des Tages geworden, wie Karner die Tragik des Zufalles illustriert. Daß Schmidt mit seiner Maschine noch in der Lage war, ein solch formidables Tempo herauszufahren, notabene mit einer Maschine, die keine eigentliche Renntype ist und — nach dem schweren Sturz gewiß, wie man glauben sollte, ebenfalls stark mitgenommen war, ist eine Leistung, welche nicht leicht überboten werden kann. Schmidts Fahrt recht zu werten, ist es angezeigt, einen Blick auf unsere Tabelle der in der vorigen Nummer veröffentlichten Rundenzeiten zu werfen, auf welcher Schmidt, mit Ausnahme von drei Runden, stets unter den drei besten Rundenzeiten fungiert und schließlich noch es zuwege brachte, nur sieben Minuten hinter dem allgemeinen Sieger zu landen. Eine startet, eine am Ziel — und noch dazu die Maschine eines privaten Sportmannes (Heinz Schrack) und keine „Trade“-Maschine.

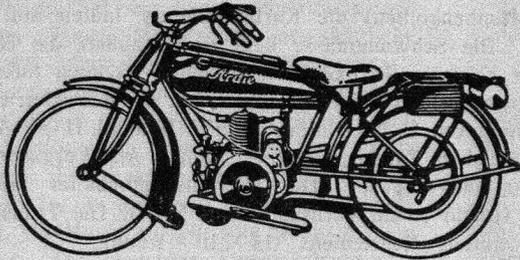
Kodric ist ein Schulbeispiel für unsere „unverstandenen“ Fahrer. Die Tourist-Trophy ist sein erster großer Siegeslorbeer geworden, obwohl er schon viele Rennen gewann. Er fuhr eben nie eine Maschine, die in mechanisch tadelloser Kondition war, sondern meist bereits „vermurkste“ Räder. Und hier ist ein Umstand zu betonen, der sehr schwer wiegt: eine gute Marke zu vertreten allein ist nicht genug, man muß auch eine gute Werkstätte haben, und dazu mindestens einen wirklich experten Monteur und nicht zwei Hilfsarbeiter und sechs Lehrbuben, die im Handumdrehen die besten Motorräder „abstechen“ wie Freund Obruba so treffend sagt. In der Tourist-Trophy starteten eine Anzahl Maschinen, die sicher von dergleichen hohen Klasse wie die der Sieger waren, aber nicht das genügende „Tuning“ erhalten hatten.

Dessenungeachtet und ungeachtet des Pechs der Konkurrenten bleibt der Garelli Sieger, der Sieg der Juniormaschine über alle, eine Ganzleistung in der Geschichte des österreichischen Motorradrennsportes.

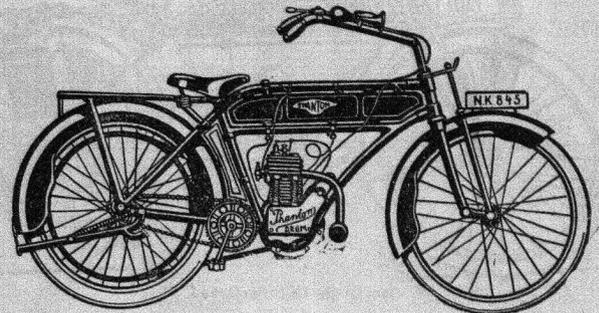
Vom Motorradmarkt.

Wenn wir unseren Lesern neuerlich einige deutsche Erzeugnisse vorführen, geschieht dies mit der Feststellung, daß sich die große Industrie unseres Nachbarreiches nunmehr in bezug auf Krafttradtechnik die Erfahrungen des Auslandes, wo der Sport am mächtigsten aufstrebt, das ist in England und Amerika, zu eigen gemacht hat. Aufgebaut auf neuen Erkenntnissen, wurde seit dem Kriege eine größere Anzahl frischer Typen fabriziert, die, verglichen mit den deutschen Erzeug-

leicht gereinigt werden. Der im Rahmen eingebaute Brennstoffbehälter enthält zirka 2,5 l Benzin oder Benzol und reicht für eine Wegstrecke von zirka 150 km auf ebenes Gelände bezogen. Die Ölung geschieht automatisch, indem das Schmieröl, welches sich im Motor wieder ausscheidet und alle beweglichen Teile hinreichend schmirt, dem Brennstoff



Das Ardie-Motorrad.



Phantom-Motorrad.

nissen von 1914, einen guten Schritt nach vorwärts bedeuten. Für die österreichischen Käufer, die stets den Erzeugnissen der deutschen Industrie viel Sympathie entgegenbrachten, bedeuten gute Maschinen im nahen Reich eine große Annehmlichkeit, denn die Beschaffung deutscher Fabrikate ist leicht und schnell.

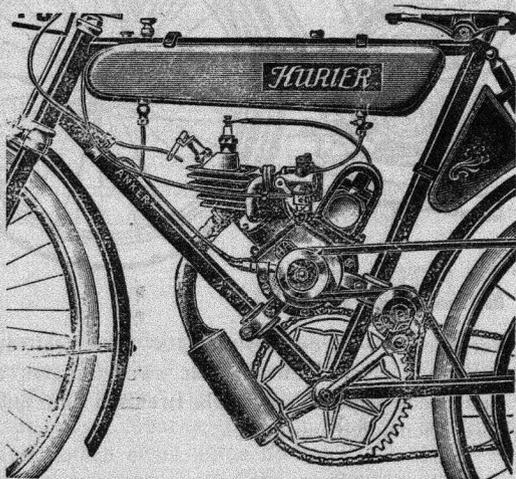
Als seinerzeit in England der Zweitaktmotor für Kraftäder sich einzubürgern begann, war Herr Grade einer der wenigen in Deutschland, die dieser Motorengattung das rechte Verständnis entgegenbrachten. (Er selbst nahm damals — 1912 — am Wiener Flugmeeting mit einem mit Zweitaktmotor ausgerüsteten Eindeckerk teil.)

Der Grade-Fahrrad-Hilismotor, erzeugt von den Grade-Motorwerken in Magdeburg, ist ein Zweitakt-

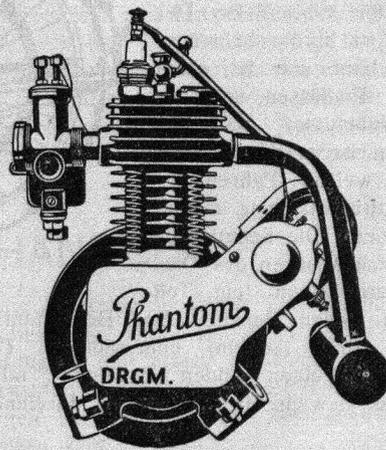
zugesezt wird. Die Kraftübertragung erfolgt durch Tourenuntersetzung vermittels Keilriemens auf das Hinterrad. Der Einbau ist in jedes Herrenrad möglich. Durch die Art des Einbaues verteilt sich das Gewicht des Motors gleichmäßig auf Vorder- und Hinterrad.

Besondere Kenntnisse sind weder für den Einbau noch für die Behandlung des Motors erforderlich. Der Motor kann von jedem Maschinenkundigen oder Fahrradschlosser eingebaut und von jedem Laien gefahren werden.

Das Grade-Kleinmotorrad wird geliefert mit Antretvorrichtung oder Fußbrettern, Rahmen von extra niederer Form aus besten, starkwandigen, nahtlosen Präzisionsstahlrohren mit Muffen verbunden, unter dem oberen Rohr noch durch ein Querrohr verstärkt. Hintergabel extra weit, mit reichlich Raum für Antriebsriemen und Riemenfelge, Brennstoffbehälter



Kraftquelle des Kurier-Leichtmotorrades.



Die Kraftquelle des Phantom-Motorrades.

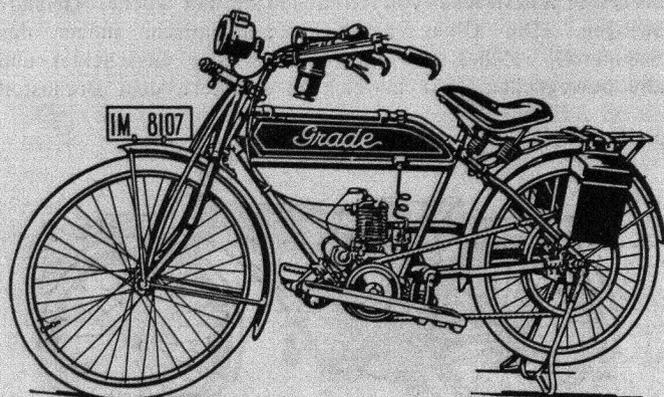
motor mit einer Kraftleistung von 1,5 PS (bei jeder Umdrehung einen Krafthub). Die Motore werden nach dem Toleranzsystem im Serienbau hergestellt. Alle Teile sind untereinander auswechselbar. Der Zylinder besteht aus Spezialguß. Die Luftkühlung ist ausreichend und verhindert auch bei längeren Fahrten eine Überhitzung. Die Kurbelwelle und Pleuelstange laufen in erprobten Kugel- bzw. Rollenlagern, daher hoher Nutzeffekt bei minimalster Inanspruchnahme.

Der am Motor befindliche Spezialvergaser garantiert auch bei unterschiedlichen Brennstoffen leichtes Anspringen bei jeder Witterung. Die Düse ist herausnehmbar und kann

von eleganter und schnittiger Form mit zirka 5/1 l Inhalt. Vorderradfederung patentierter Ausführung, Räder 26 x 2, verstärkte Felgen und extra starke Naben, sowie Bremse. Motorradsattel besonders breit und tadellos abgedeckt, Schutzbleche verstärkter Ausführung, Kleinmotorradlenker mit Griffen, Hupe, Gepäckträger über dem Hinterrad angebracht und Hinterradständer. Auf Wunsch wird noch ein Not-sitz für eine zweite Person angeordnet.

Zu bemerken wäre noch, daß ein Bosch H.-S.-Magnetapparat die Zündung bewirkt und daß das Gesamtgewicht des fahrbereiten Rades zirka 40 kg beträgt.

Das Phantom-Leichtkraftrad der Phantom-Werke in Neukölln besitzt einen Viertakteinzyylinder, 58×70 (Drehzahl maximum zirka 1800) senkrecht eingebaut, L-Zylinder. Die Kühlung erfolgt durch 15 extragroße Rippen

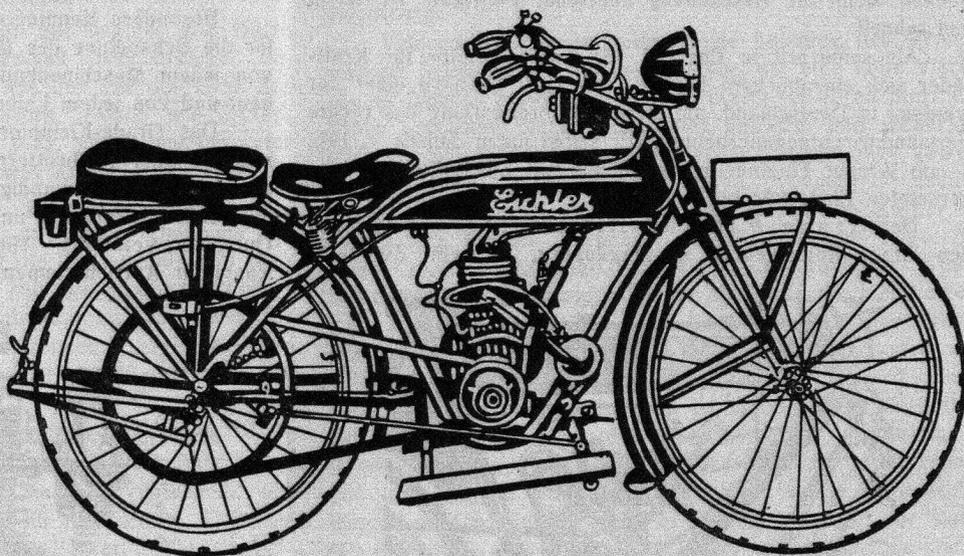


Das Grade-Leichtmotorrad.

und die äußere Schwungmasse, welche als Ventilator ausgebildet ist. Die Kurbelwelle und Pleuelstange sind im Gesenk geschmiedet, erstere aus einem Stück. Das Gemisch liefert ein Spezialvergaser. Für die Schmierung ist eine Handpumpe vorgesehen. Die Zündung erfolgt mittels H.-S.-Magnetapparat. Die Kraftübertragung vermittelt ein Keilriemen. Der Betriebsstoffverbrauch wird für 100 km mit 2 l Benzin angegeben.

Das Eichler - Leichtmotorrad besitzt einen einzylindrigen Zweitaktmotor von $2\frac{1}{2}$ PS, mit Luftkühlung, 55 Hub, 60 Bohrung. Es hat eine eingebaute Friktionskupplung mit Leerlauf und vier Gangarten und ermöglicht eine Geschwindigkeitsregulierung von 5 bis 70 km. Der Zündapparat ist in die Schwungscheibe eingebaut und ist somit vor äußeren Einflüssen und vor Eingriffen Unbefugter geschützt. Die Federung ist erstklassig und verbürgt ein weiches Fahren.

Die Kraftübertragung erfolgt durch Keilriemen. Die Schmierung geschieht durch Mischen des Öles mit dem Betriebsstoff (ein Teil Öl mit zehn Teilen Benzin). Der Benzintank ist mit 5 l ausreichend (zirka 180 km) dimensioniert. Die Bereifung der $28 \times 2\frac{1}{2}$ Felgen bilden Excelsior- oder Continentalreifen; das Gewicht dieser leichten Maschine beläuft sich



Das Eichler-Motorrad.

auf zirka 50 kg. An Bremsen sind je eine Hand- und Fußbremse, beide aufs Hinterrad wirkend, vorgesehen. Bemerkenswert ist, daß die Ingangsetzung des Motors nicht mittels Kickstarters, sondern mit einem Handhebel vom Sitze aus erfolgt, volkstümlich „Ratschen“-System (Ratchet-Starter) benannt.

Der Einbaumotor „Kurier“ der Firma Brand & Sohn in Dortmund besitzt Einzylindermotor (Zweitakt) 55×62 (147.2 cm^3) mit maximal Drehzahl von 2600 (Betrieb) bis 3200 (Stand), Kolben von patentierter Form (Kombination von Stufen-Haubenkolben) die Kurbelscheiben laufen auf Kugellagern. Die Schwungmasse liegt rechts außen, die ebenfalls auf der Kurbelwelle fixe Riemenscheibe dagegen links. Die Schmierung erfolgt nicht durch Mischen mit dem Betriebsstoff. Zündung durch U.-H. (Unterberg und Helmle) H.-Sp.-Magnetapparat, ohne Zündmomentverstellung. Als Vergaser dient ein Hanfland-Vergaser. Der Betriebsstoffbehälter faßt $2\frac{1}{2}$ l Benzin (1 l für 50 km Verbrauch) und $\frac{3}{4}$ l Öl. Die Transmission erfolgt mittels Keilriemens ($13 \times 10 \times 8 \text{ mm}$).

Das Ardie-Motorrad besitzt einen Zweitaktmotor von 72 mm Bohrung und 75 mm Hub, dessen Nutzeffekt ein derart günstiger ist, daß man mit dieser leichten Maschine ein Tempo von bis zu 60 km erzielen kann. Die Zündung vermittelt ein Bosch-Hochspannungs-Magnetapparat, das Gemisch liefert ein

Variat-Vergaser. Weiters besitzt das Ardiekraftrad noch: äußere Schwungmasse, Getriebe mit zwei Gängen, mit dem Motor zum Block vereint, sowie als Bremsen eine äußere und eine innere Riemenfelgenbremse.

Das „Wega“ Kraftrad.

Ein neues inländisches Motorrad.

Ein neues heimisches Fabrikat bringt soeben die Firma Wild & Ackermann auf den Markt. Es ist dies ein Leichtmotorrad, dessen Kraftquelle ein $2\frac{1}{4}$ -PS-Zweitaktmotor (eigener Erzeugung) 56.4 Bohrung, 60 Hub = 149 cm^3 Zylinderinhalt, höchste Drehzahl 3000 Touren bildet, bei dem an den entsprechenden Lagerstellen F. S. Kugellager in Verwendung sind. Motor und Zweiganggetriebe sind en bloc. Getriebe-Wellen gleichfalls auf F. S. Kugellagern gelagert. Ein Keilriemen besorgt die Kraftübertragung. Die Konuskupplung

wirkt auf die Riemenscheibe. Das Gemisch liefert ein Pallas-Vergaser, die Zündung erfolgt mittels Bosch K. Sp.-Magnetapparat.

Eine zweite, hochinteressante Motorentype dieser Firma ist ein 180° -Zweizylinder (300 cm^3).

Die Konstruktion obgenannter Motoren stammt von dem bekannten Motorkonstrukteur Ingenieur Wiletel.

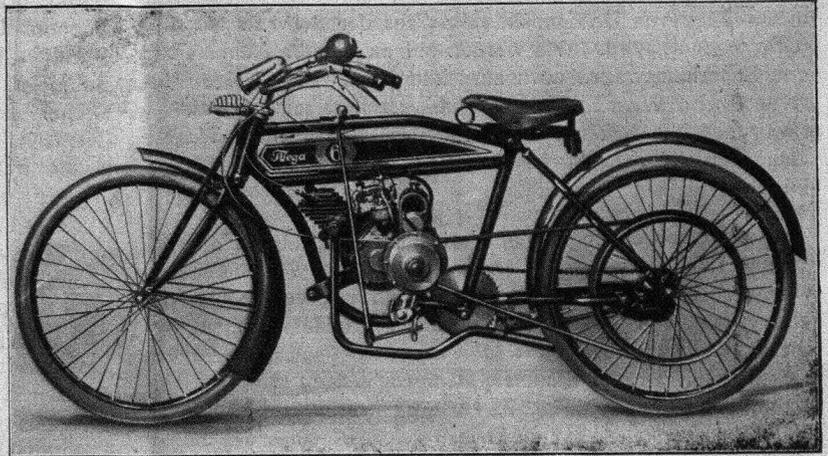
Derzeit wird nur das Leichtmotorrad, bei welchem ein Trauttmannsdorfer Rahmen von der bekannten erstklassigen

Qualität Verwendung findet, gebaut, welches mit 26zölligen Rädern und der entsprechenden Bereifung versehen ist; später soll der früher erwähnte Balancemotor zu einer starken Tourenmaschine verwendet werden und außerdem soll noch eine 3-PS-Einzylinder-Sportmaschine im Bauprogramm aufgenommen werden.

James-Motorräder. Die hiesige Firma „Monos“, Aktiengesellschaft, IX, Porzellan-gasse 19—21, hat die Generalvertretung der englischen „James“-Motorräder für sämtliche Gebiete der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie übernommen. Generaldirektor Belléty war vor kurzem selbst in Birmingham, der Produktionsstätte dieser Marke und wurde ihm seitens der Direktion bereitwilligst Einblick in die Fabrikation mit ihren sämtlichen Details gestattet. Die Mustermodelle sind bereits in Wien eingelangt. Die einzelnen Typen lehnen sich in bezug auf die Zylinderabmessungen jenen der meisten bekannten englischen Fabrikate an, so ein Einzylinder, Touren- und Sporttype, mit 350 cm³, ein Zweizylinder, ebenfalls Touren- und Sporttype, mit 350 cm³ und schließlich ein Zweizylinder mit 750 cm³, welche letztere Type hauptsächlich für die Mitverwendung des Beiwagens vorgesehen ist. Sämtliche Modelle sind von allerletzter modernster Konstruktion und mit drei Geschwindigkeiten, Leerlauf, Kupplung und Kickstarter versehen. Die Fabrik The James Cycle Co. Ltd. in Birmingham wurde im Jahre 1870 als Fahrradfabrik gegründet und hat sich im Verlaufe der Jahre dann auch der Motorräderzeugung zugewendet. Jahrzehntelange Erfahrungen auf diesem Gebiete, verbunden mit hochmodernen Einrichtungen der Fabrik haben ein Produkt von höchster Qualität geschaffen, wovon die vielen Siege, die die James-Fabrik im Laufe der Jahre zu erringen vermochte, Zeugnis geben.

„Gefpe“, die federnde Sattelstütze. Bereits einmal, und zwar im Oktoberheft 1922, hatten wir Gelegenheit, der patentierten federnden Sattelstütze „Gefpe I“ einige Worte zu widmen. Ein konstruktiv bedeutender Fortschritt ist nun die seither auf den Markt gebrachte Sattelstütze „Gefpe II“. An

der in Fachkreisen überaus günstig beurteilten Neuheit ist hervorzuheben, daß sie unabhängig von Rahmen und der gewöhnlichen fixen Sattelstütze verwendet wird und in jedes vorhandene Fahrrad mit Handgriffen montiert werden kann. Sie besitzt drei Führungen, welche mehr als ausreichen, die Stabilität zu sichern, die elastische Feder auswirken zu lassen



Das „Wega“-Motorrad.

Eine neue bemerkenswerte inländische Konstruktion des bekannten Ingenieurs Willetel.

und zu vervollkommen. Die Lagerung ist so vorteilhaft eingerichtet, daß der Fahrer durch die Verbindung sein Gewicht auf die Feder konzentriert, so daß jeder Stoß aufgefangen und abgeleitet wird. Da die „Gefpe“-Stütze aus wenigen Teilen besteht und geringer Abnutzung unterworfen ist, kann durch sie das Problem einer modernen Fahrradabfederung als gelöst angesehen werden. Zur Montage wird die gewöhnliche fixe Sattelstütze entfernt. Hierauf wird „Gefpe“ an ihre Stelle gesetzt und auf die gewünschte Höhe eingestellt. Sodann wird der Klemmbolzen festgezogen und der Sattel, dessen Kloben um seine Achse verdrehbar ist, auf den Kopf der „Gefpe“ aufgesteckt und festgezogen. Nach Festschrauben der beiden Muttern des Sattelkolbens ist die Montage beendet. — Es ist für alle Sattelstützendenimensionen ebenso gesorgt wie für Jugendliche und Leichtgewichtsfahrer, für Hilfsmotor- und Schwergewichtsfahrer. Da „Gefpe“ aus dem besten Material hergestellt wird, ist unbegrenzte Lebensdauer gewährleistet.

AUS INDUSTRIE UND HANDEL.

Steyr in französischer Beleuchtung. In der bekannten französischen Zeitschrift „Automobilia“ lesen wir im Berichte über die „Targa Florio“, der aus der Feder des hervorragenden Fachschriftstellers Maurice Philippe stammt, folgendes: „Die Steyrwagen haben einen guten Eindruck gemacht, nicht durch ihr Aussehen, sondern durch ihre im Rennen erzielten Resultate, wobei man nicht vergessen darf, daß die derzeitige Lage der österreichischen Automobilindustrie keineswegs eine rosige ist. Der Umstand, daß das Haus Steyr in der Lage war, unter diesen Verhältnissen drei Wagen solcher Klasse ins Rennen zu schicken, sollte für uns eine heilsame Warnung sein.“ Hieran knüpft noch M. Philippe mit Hinweis auf die „Austro-deutsche Gefahr“ einige warnende Worte an die französische Industrie. Solche Bemerkungen in der Fachpresse Frankreichs, des klassischen Landes des Automobils, sind am besten geeignet, uns nicht allein als Prüfstein des hohen Wertes der Rennerfolge im Auslande zu dienen, sondern sie geben einen guten Beweis für die Weltgeltung, die sich die

große heimische Marke in so kurzer Zeit (kaum drei Jahren) zu erringen imstande war. Der Eindruck, den besonders Rützlers Leistung in den ersten beiden Runden machte (er hatte in der zweiten Runde bereits einen Vorsprung von mehr als acht Minuten vor dem Zweiten), muß eben ein ganz gewaltiger gewesen sein.

Amerikanische Wagen in Wien. Es ist eigentlich erstaunlich, daß die größte Automobilindustrie der Welt (die U. S. A. besitzen heute 12 von den 14 Millionen Autos der Erde) bisher nur durch Ford vertreten war. Jetzt sind wir am besten Wege, mit Wagen aller Preislagen aus den U. S. bekannt zu werden. Vor einiger Zeit brachte der hiesige Ford-Vertreter die Marke Lincoln-Elk nach Wien, ein Wagen mittlerer Preislage. Aber auch vor dem Kriege, wo es mehrere amerikanische Vertretungen gab, war das amerikanische Automobil von Klasse, der Luxuswagen der amerikanischen Upper-ten nur vom Hörensagen bekannt, da alle importierten

Fahrzeuge höchstens bis in die unteren Stufen der mittleren Preislagen reichten. Nunmehr aber wird die Marke „Packard“, ein Wagen, der in Amerika das ist, was Rolls-Royce in England, auch bei uns vertreten sein. Herrn Dr. Stepski-Doliwa, bis vor kurzem Reklamechef der „Steyr“, gebührt das Verdienst, diesen schönen Wagen nach Wien gebracht zu haben, — oder vielmehr zu bringen, da der erste „Packard“ erst dieser Tage von Dr. Stepski selbst aus der Schweiz via Arlberg abgeholt wird. Wir werden auf diese interessante Type von Superluxuswagen noch zurückkommen. Die hiesige Vertretung wird Wien I., Stubenring 16, etabliert sein, und außerdem noch die bekannten amerikanischen „Marmon“-Wagen, eine ebenfalls auf der ganzen Welt sehr geschätzte Marke, führen.

Medinger & Zoglmann, Vertretung der „Monos“, Fahrzeug-Aktiengesellschaft, Wien IV., Karlsplatz, Verkaufshallen, Koje 41. Diese Firma wurde am 1. Jänner 1923 von den Herren Harry Medinger & Franz Zoglmann gegründet. Es sei bemerkt, daß beide Herren weder in der Leitung noch in der Geschäftsführung der Kummer, Medinger & Co., Wiener Kleinmotorenbaugesellschaft m. b. H., tätig waren und schon ihr Verhältnis zur oberwähnten Firma, welche Anfangs des Jahres in Konkurs gegangen ist, im Dezember gelöst haben. Herr Medinger, als seinerzeitiger Direktor und Mitbegründer der „Monos“, Aktiengesellschaft, scheint besonders berufen, dieselbe nunmehr im eigenen Rahmen würdig zu vertreten. Man findet daher bei dieser Firma alles, was die Zentrale führt, zum gleichen Preise in reichster Auswahl: DKW-Motoren und Sesselmotorräder, NSU-Maschinen. Außerdem erzeugt die Firma zu diesen Einbaumotoren schnittige originelle Leichtmotorraddrahmen. Auch Spezialwünsche, wie z. B. Bau von Motorrädern nach eigenen Angaben, werden zur Ausführung gebracht. Nachdem beide Herren auf eine jahrzehntelange Tätigkeit in der Branche zurückblicken können und in Sportkreisen bestens eingeführt sind, ist die Gewähr vorhanden, daß sich die neu gegründete Firma bald allgemeiner Beliebtheit erfreuen wird.

„Monos“, Aktiengesellschaft. Unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten Herrn Richard Mittler hat kürzlich die zweite ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der „Monos“, Aktiengesellschaft, stattgefunden, bei welcher der Rechnungsabschluß pro 1922 genehmigt wurde. Bei einem Aktienkapital von 60 Millionen Kronen weist die Bilanz nach reichlichen Abschreibungen und Schaffung von bedeutenden Reserven einen Reingewinn von 85 Millionen Kronen aus, woraus den Aktionären eine Dividende von 50%, das sind K 100.— pro Aktie, geboten wird. In den Verwaltungsrat wurde als neu eintretendes Mitglied Herr Ernst Schneider, Direktor der Niederösterreichischen Eskomptegesellschaft, übernommen. Auf Antrag des Generaldirektors Belletz wurde die Erhöhung des Aktienkapitales von 60 Millionen auf 300 Millionen Kronen beschlossen mit dem Zusatz, daß der Termin und die Emissionsbedingungen dem Ermessen des Verwaltungsrates anheimgegeben werden. Bei dem immer mehr zunehmenden Kundenkreis der Gesellschaft hat es sich als notwendig erwiesen, für den technischen Betrieb ein separates Ressort zu schaffen. Mit der Leitung wird Herr Ingenieur Ludwig Träger betraut. Der sehr bedeutende Absatz von D. K. W.-Motoren, die teils als Hilfsmotoren für Fahrräder, teils als stationäre Motoren für alle Arten von landwirtschaftlichen und gewerblichen Maschinen und Geräten verwendet werden, erfordert mannigfache technische Behandlung. Ingenieur Träger ist dank seiner reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Motorwesens hierzu ein berufener Fachmann, zumal er auch in Schwermotor-

rädern (englische Marke James) und Autos ein reiches Betätigungsfeld finden wird. Als technischer Assistent wurde ihm der durch seine vielen Siege auf dem D. K. W. bekannte Herr Karl Suchanek zur Seite gestellt.

Die Automobil- und Maschinen-Handelsgesellschaft, Wittke, Roth & Co., Wien IV., Technikerstraße 9, eine der jüngeren Unternehmungen ihrer Branche, die unter zielbewußter Leistung einen raschen Aufschwung genommen hat und deren zentral gelegene Benzinstation (neben der Karlskirche) sich zufolge der erstklassigen Beschaffenheit ihrer Betriebsmittel und der kulanten und hilfreichen Bedienung des besten Rufes und lebhaftesten Zuspruches erfreut, errichtet in Graz, I., Franziskanerplatz 10, ihre erste Zweigniederlassung. Wie wir hören, wußte sich diese im Zuge gesunder Entwicklung aufblühende Firma unter anderem auch die steiermärkische Vertretung für Benz-Automobile und für die bekannten, sieggekrönten Zündapp-Motorräder zu sichern. Außer den Wiener Verkaufsobjekten: Dinos-Erzeugnisse, Fuchs-Wagen, Kraftmaschinen, Wellblechbauten und -garagen, sowie Motorboote nach eigenen Patenten, wirtschaftliche Patentneuheiten für Motoren aller Art usw. ist die Firma im Begriff, einen großzügigen Ausbau vorzunehmen, über den wir gelegentlich noch interessante Einzelheiten zu berichten beabsichtigen.

Die Robert Bosch-Gesellschaft m. b. H., Wien, verteilt zur Zeit an ihre Geschäftsfreunde die hier abgebildeten, von Lucian Bernhard entworfenen Plakate. Den Empfängern,



denen daran gelegen ist, ihren Umsatz in Bosch-Suchern und Bosch-Hörnern zu erhöhen und die ihrer Kundschaft zeigen wollen, daß sie die echten Bosch-Erzeugnisse führen, wird empfohlen, diesen Plakaten in ihren Verkaufsräumen einen guten Platz zu geben.

„Austro-Motorettes“, Sensationsieg in Italien. Der U. C. A. M. A. des Moto Club d'Italia veranstaltete am 13. Mai 1923 das I. Circuito del Friuli für Hilfsmotoren, aus welchem heißumstrittenen Rennen als Sieger Giovanni Seitz, als Zweiter Hellmuth Rath, beide auf „Austro-Motorette“, hervorgingen. Seitz benötigte für die 150 km lange Strecke 3.34.36, Rath für die gleiche Strecke 4.9, was einem Stundendurchschnitt von 42.480 km, respektive 36.180 km entspricht.

Steyr in der Vergangenheit und Gegenwart. Diplomingenieur Arnold Freiherr von Schmidt, Direktorstellvertreter der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr, hat am 27. Mai 1923 im Festsaal des Technischen Museums einen Vortrag mit Lichtbildern gehalten, der sowohl die Entwicklung der Stadt Steyr selbst, wie insbesondere jene der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft, welche ja seit Mitte des

vergangenen Jahrhunderts auf den ganzen Werdegang dieser hochinteressanten oberösterreichischen Stadt eine entscheidende Wirkung übte, umfassend darstellte. An der Hand von über hundert Lichtbildern führte der Vortragende in anschaulicher und auch dem Laien zugänglicher Weise den Entwicklungsgang einer der wichtigsten Stätten der eisenbearbeitenden Industrie, heute ein maßgebendes Zentrum der Automobilindustrie nicht nur Österreichs, sondern ganz Europas seinen Zuhörern vor Augen. Der Saal war schon lange vor dem angegebenen Vortragsbeginn dichtgefüllt, was wohl in dem gewaltigen Interesse seine Begründung findet, welches heute alle Schichten der Bevölkerung unserer größten Automobilfabrik, dem Stolz Österreichs auf dem Gebiete der Automobilerzeugung, entgegenbringen. Steyr ist heute sicher nicht nur

ein eigener Begriff in Österreich, sondern auch auf dem europäischen Kontingent, ja, wir können ruhig sagen, auf der ganzen Welt ein achtungsgebietender Faktor, dessen Werdegang naturgemäß, wenn er im Rahmen eines geschichtlich und technisch wohlgedachten Vortrages dargestellt wird, ein außerordentliches Interesse erregen muß. Und — es wurde wirklich viel geboten. Der Vortragende wußte sein in manchen Teilen für Uneingeweihte sicher trockenes Thema in einen solch fesselnden und ansprechenden Rahmen zu bringen, daß jedermann mit dem Gefühle einer ungetrübten Befriedigung die kurze Stunde im Vortragssaal verbrachte. Die ungemein reichhaltige Illustration mit Lichtbildern trug natürlich das Ihre zum großen Erfolg des Vortrages bei.

EXPORTNACHRICHTEN.

Aufhebung der Forderung von konsularisch beglaubigten Ursprungszeugnissen in Britisch-Australien. Die Bundesregierung hat nach „The Board of Trade Journal“ Nr. 1362 vom 4. Jänner 1923 bestimmt, daß konsularisch beglaubigte Ursprungszeugnisse, welche bisher für die Warensendungen aus gewissen europäischen Ländern nötig waren, nicht mehr gefordert werden. („Automobil-Welt.“)

Interessante Ziffern veröffentlicht das englische Handelsministerium über die Preise der nach England importierten,

bzw. exportierten Wagen, welche Zahlen für unsere aus Export interessierten Fabriken gewiß von Wichtigkeit sind. Bei der Errechnung von Durchschnittspreisen ergab es sich nämlich, daß der mittlere Preis für importierte Personenautomobile 179 Pfund, für exportierte Wagen 620 Pfund, für importierte Chassis 174 Pfund, exportierte 568 Pfund und für Lastwagen 195, bzw. 794 Pfund betrug. (Ein Pfund ist gleich zirka K 330.000.—.)

AUS ALLER WELT.

Eine Fünzigstunden-Motorradfahrt.

Clifford Wilson, ein langjähriger englischer Motorradfahrer, hat kürzlich eine ganz ungewöhnliche Dauerleistung zustande gebracht. Wilson verblieb fünfzig Stunden im Sattel und legte tausend englische Meilen (1609 km) in 48 Stunden zurück. Die Fahrt ging von London nach Edinburgh und über Shrewsbury und Liverpool zurück nach London. Wilson erreichte ungeachtet der sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse das Ziel in auffallend frischem Zustande. Ursprünglich war eine Nonstop-Fahrt unter offizieller Kontrolle über tausend Meilen geplant, doch wurde die Sache infolge zweier recht belangloser Zwischenfälle vereitelt. Mister Wilson ernährte sich während seiner Dauerfahrt nur von Sandwiches und einem phosphor- und koffeinhaltigen Präparat.

Durch die Sahara. Eine Durchquerung der Sahara mit Automobillastwagen plant die italienische Firma Fiat. Der Versuch soll mit vier Wagen unter Leitung von Ignace Florio unternommen werden. Ein ähnlicher Versuch wurde bekanntlich mit Erfolg von dem bekannten französischen Automobilkonstrukteur Citroen unternommen.

Um einer frühzeitigen Abnutzung der Lagerschalen bei Kraftfahrzeugen vorzubeugen, schreibt die „Automobil-Welt“, kann nur empfohlen werden, eine geeignete Schmierung zu verwenden. Nur auf diese Weise schützt man sich vor schweren Beschädigungen. Die richtige Schmierung der Lagerschalen ist nicht so leicht zu erlangen, da deren Konstruktion, Dimensionen und Art der Montierung sehr verschieden sind, was eine große Mannigfaltigkeit in den Anordnungen für die Schmierung bedingt. Die Qualität und Viskosität des Schmieröls muß diesen wechselnden Verhältnissen angepaßt sein. Wenn die Auswechslung der Lagerschale der Kurbelwelle notwendig ist, so erfordert dies erhebliche Kosten. Kann man nun durch eine gute, den

Verhältnissen angepaßte Schmierung diese Kosten vermeiden, so wird die erzielte Ersparnis allein schon ein Mehrfaches betragen von dem Betrag, welchen man für ein gutes Schmieröl während eines Zeitraumes von vielen Monaten ausgelegt hat. Nicht jede beliebige Art von Öl ist für den eigenen Wagen gebrauchsfähig, und will man sich vor Verlusten und raschem Verschleiß der Lagerschalen und Havarien schützen, verwende man nur erstklassige Qualitätsöle, die einen anerkannten Ruf haben.

England. Der Generalsekretär des Königlich Englischen Automobilklubs, Julian Orde, wird aus Gesundheitsrücksichten demnächst zurücktreten. Er ist seit dem Jahre 1902 Generalsekretär. Der bisherige zweite Sekretär, Mister F. P. Armstrong, soll zum Generalsekretär ernannt werden. („Automobil-Welt.“)

Mercedes im Großen Preis von Europa. Mercedes hat drei Wagen beim Automobilklub von Italien für den am 9. September in Monza bei Mailand stattfindenden Großen Preis von Europa gemeldet. („Automobil-Welt.“)

Der erste Stromlinienwagen auf der Fahrt durch Deutschland. Der von Oberingenieur P. Jaray, einem langjährigen Mitarbeiter des Luftschiffbaues Zeppelin, auf Grund eingehender Untersuchungen über den Luftwiderstand verschiedener Kraftwagenformen entworfene neue Stromlinienwagen ist jetzt, wie wir der „Automobil-Welt“ entnehmen, auf seiner ersten Versuchsfahrt durch Deutschland begriffen. Die praktische Erprobung des Wagens hat noch günstigere Ergebnisse ergeben, als die aerodynamischen Modellversuche schon erwarten ließen. Die Fahrt führte von Friedrichshafen a. B. über Frankfurt a. M. nach Berlin und von dort über Dresden, wo der Wagen dieser Tage viel Aufsehen erregte, zurück nach Friedrichshafen a. B. Auf den einzelnen Strecken wurden zwischen 30- und 50% Betriebsstoffersparnis gegenüber der

normalen Wagenform, bzw. ebensoviel Geschwindigkeitssteigerung festgestellt. Besonders auffallend war auch die Verminderung der Staubentwicklung. Die neue Wagenform, die bereits von mehreren der namhaftesten deutschen Automobilfabriken gebaut wird, weist zwei Teile auf. Der untere Teil ist ein halber Stromlinienkörper und erinnert in der Seitenansicht an den Querschnitt eines modernen, dicken Flugzeugflügels Junkerscher Schule, wie er die erfolgreichsten modernen Flugzeuge auszeichnet und seit der Entwicklung des verspannungslosen Flugzeuges durch Professor Dr. Hugo Junkers immer mehr an Bedeutung und Verbreitung gewinnt. Die Form des oberen Wagenteiles erinnert an die Form des Vorderteiles der Zeppelin-Luftschiffgondeln. Der Erfolg des neuen Jaray-Wagens beruht auf der äußersten Verminderung des Luftwiderstandes und stellt den interessantesten indirekten Erfolg der modernen flugtechnischen Wissenschaft dar.

Eine deutsche Nutzwagenausstellung. Die diesjährige Automobilausstellung, die am 27. September eröffnet wird, wird in zwei völlig getrennten Räumen stattfinden. Die Nutzwagenabteilung wird im Sportpalast untergebracht werden. In der Ausstellung am Kaiserdamm werden ausgestellt: Personenwagen (ausschließlich Omnibusse und Aussichtswagen) und Krafträder aller Art. Lieferungswagen bis 750 kg Tragfähigkeit dürfen auf den Ständen für Personenwagen mit ausgestellt werden. Ferner Bestand-, Ersatz- und Zubehörteile für Kraftwagen und Krafträder, sowie Ausrüstungsgegenstände für Automobilisten. In der Werkzeugmaschinenhalle gegenüber der Ausstellungshalle „Kaiserdamm“ gelangen Spezial-

werkzeugmaschinen und Spezialwerkzeuge für den Automobilbau und im Sportpalast Kraftnutzfahrzeuge aller Art zur Ausstellung. Der Meldeschluß ist, da der Termin der Ausstellung (28. September bis 7. Oktober einschließlich) schon seit längerer Zeit bekannt ist, sehr kurzfristig, auf den 5. Juni festgesetzt. Die Geschäftsstelle der Ausstellung befindet sich wiederum in der Ausstellungshalle „Kaiserdamm“, Charlottenburg 9, Rognitzstraße. („Automobil-Welt.“)

Benz zum Großen Preis von Europa gemeldet. Nachdem die Daimler-Werke bereits zum Großen Preis von Europa, der am 9. September zum erstenmal auf der Automobilrennbahn von Monza ausgetragen werden soll, gemeldet haben, hat auch die Firma Benz & Cie. in Mannheim drei Wagen gemeldet. Damit greift auch diese deutsche Firma, die vor dem Kriege in vielen internationalen Rennen vertreten und erfolgreich war, in der Nachkriegszeit mit der Betätigung in internationalen Rennen im Auslande aber zurückhielt, wieder in den internationalen Automobilrennsport ein. Auf diese Weise wird sich der Wettkampf zwischen den besten deutschen Marken und der Elite der italienischen Industrie, der eigentlich schon im Großen Preis von Deutschland hätte vor sich gehen sollen, auf italienischem Boden abspielen. Hier wird sich darüber hinaus für die deutschen Wagen auch noch die Möglichkeit bieten, den französischen und vielleicht auch englischen Marken entgegenzutreten, so daß man erwarten kann, daß der Große Preis von Italien einen einwandfreien Kräfte- und Leistungsvergleich zwischen den Industrien der europäischen Länder ermöglichen wird. („Automobil-Welt.“)

CANADIER

MIT
SEGELEINRICHTUNG
DAS IDEAL DES
WANDERFAHRERS
MIT
EINGEBAUTEM MOTOR
DAS TRAGBARE
MOTORBOOT
ING. H. MÜNCH U. A. FOEST GEB. M. B. H.
WIEN III. MAROKKANERG 25
TEL. 78363

Amerikanische Industrie. Die Automobilerzeugung der Vereinigten Staaten ist in großem Aufschwung begriffen. Nach den neuesten statistischen Angaben der nationalen Automobilhandelskammer wurde im Oktober 1922 die Rekordzahl von nicht weniger als 244.400 Automobilen und Traktoren erreicht. Die bisherige Rekordzahl war die von 200.000 für den Monat Oktober 1919. Ausgehend von den Produktionszahlen für die ersten zehn Monate des Jahre 1922 kommt die genannte Handelskammer dann auf eine Erzeugung von etwa 2.400.000 Kraftwagen und Traktoren, so daß die Erzeugung des Vorjahres um etwa 200.000 übertroffen wurde. Man hat sich sogar schon zu Schätzungen für das kommende Jahr verleiten lassen und ausgerechnet, daß im Jahre 1923 allein schon an die 1.800.000 Autos ersetzt werden müssen. Zu be-

rücksichtigen ist noch, daß die Landwirtschaft, die im allgemeinen etwa ein Drittel der Automobilproduktion in Anspruch nimmt, im Jahre 1922 mit ihren Bestellungen zurückgeblieben ist. Zugenommen hat jedoch die Verwendung von Frachtautos für Nahtransporte, da der Mangel an Eisenbahnwagen sich sehr fühlbar machte. Die Nachfrage nach Geschäftswagen hat sich auch ansehnlich erhöht. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1922 wurden in den Vereinigten Staaten 157.174 neue Automobile eingetragen, wovon 5443 Taxameter, 35.030 Personenwagen und 116.701 Lastautos; dies entspricht einer Frachtautozunahme von 16%. Eine amerikanische Zeitschrift schrieb deshalb auch kürzlich, daß der Straßentransport allmählich wieder die Bedeutung aus der Zeit vor der Dampflokomotive gewinnt.

REISEVERKEHR.

Für die Reisezeit. Internationale Bestimmungen, welche der Automobilreisende, der ins Ausland reist, beachten muß, die sich gelegentlich des Beginns der Reisesaison ins Gedächtnis zurückzurufen wertvoll erscheint: 1. Für die Ausfertigung des internationalen Fahrscheines ist eine Gebühr zu entrichten, deren Höhe von der obersten Landesbehörde festgesetzt wird. 2. Beim Verkehr in allen außerösterreichischen Verkehrstaaten müssen österreichische Kraftwagen mit einer tief-tönenden, Kraftdreiräder und Kraftzweiräder mit einer hoch-tönenden Hupe versehen sein. 3. Für die Zuteilung des Kennzeichens wird eine Gebühr erhoben; für seine Rückgabe in brauchbarem Zustand ist Sicherheit zu leisten. Die Sicher-

heit verfällt zugunsten des Staates, sobald feststeht, daß das Kennzeichen nicht beim Ausgang aus dem Bundesgebiet in brauchbarem Zustand abgeliefert worden ist, spätestens jedoch einen Monat nach Ablauf der Gültigkeitsdauer. 4. Werden Kennzeichen, internationaler Fahrausweis und Steuerkarte spätestens einen Monat nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Steuerkarte an die Zoll- oder Steuerbehörde abgeliefert, die das Kennzeichen zugeteilt hat, so ist die Sicherheit an eine vom Hinterleger zu bezeichnende inländische Stelle zurückzugeben; andernfalls verfällt die Sicherheit zugunsten des Bundes.

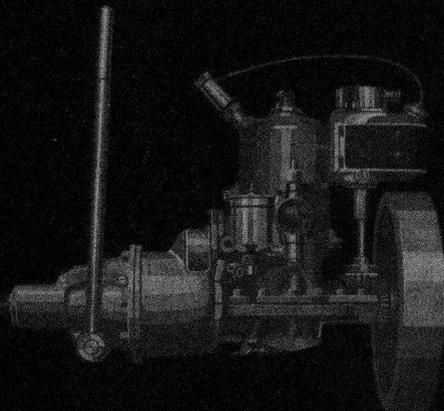
»BUB«

KLEIN-
BOOTS-
MOTORE
VON 1½-10 PS

MIT
EINGEBAUTEM
UMSTEUERGETRIEBE

LEICHT,
SPARSAM UND
BETRIEBSSICHER
IN JEDES BOOT
EINZUBAUEN

JNG. H. MÜNCH & A. FOESTNER
WIEN III MAROKKANERGASSE 25
TEL. 78363

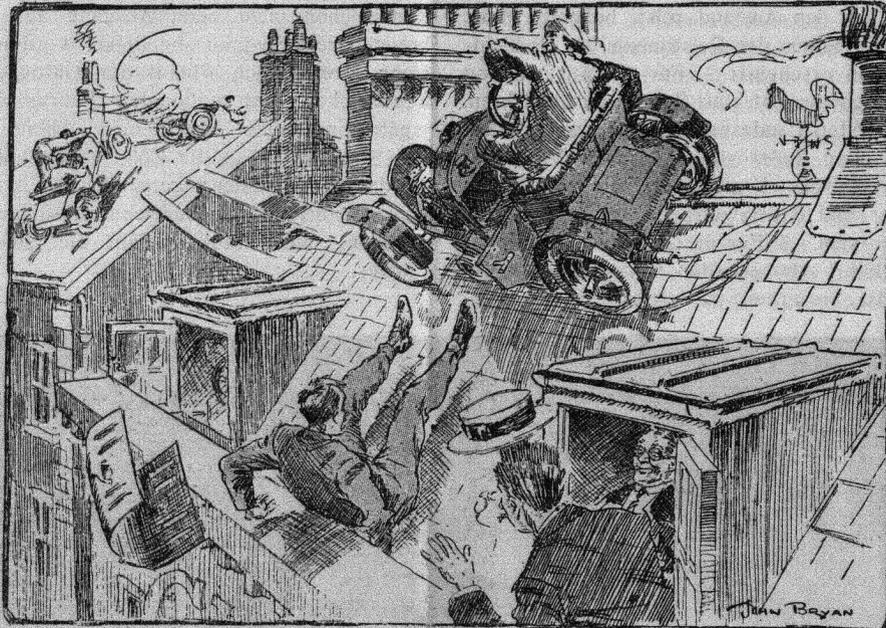


HEITERE ECKE.

Winke für Anfänger im Motorradsport.

Reservoirs sind gewöhnlich aus Blech oder Metallen, die rosten und innen verzinkt sind, um dem Rost das Einsetzen zu erleichtern. Dieselben werden meist dazu verwendet, als Aufenthaltsort für Haare, Wolle und Feilspäne zu dienen; manchmal enthalten sie auch eine Mischung von Wasser und Benzin. Ihr Rauminhalt beträgt am Papier 5 l, bei nächtlichen Preiskonkurrenzen jedoch nur $\frac{1}{2}$ l. Das vordere Ende eines Reservoirs ist meist abgeteilt für Öl; Perforationen in dieser Wand erleichtern das Zusammenfließen von Benzin und Öl und vice versa. Man kann aus ihnen rasch

dem Gebrauche gedrückt werden, indem man ihn zirka 600 km auf der Straße nachschleift, worauf er weggeworfen werden soll. An manchen Maschinen ist der Riemen durch ein Riemen schild geschützt, das so konstruiert ist, daß der Kot vom Hinterrade auf dem kürzesten Weg zum Riemen befördert wird, auch schützt dieses Schild den Fahrer davor, von dem einen Ende des reißenden Riemens ins Gesicht getroffen zu werden. Gummi und Leder werden zur Erzeugung von Riemen verwendet, das erstere Material rutscht im nassen, das andere im trockenen Wetter. Der ideale Riemen wäre der aus beiden, welcher unter allen Umständen rutschen würde.



(Aus „The Cyclecar“)

Sportsmann: Der die X Cyclecarwerke besichtigt: „Um Gotteswillen, was ist denn da los?“

Direktor: „Ah, das ist nix, meine jungen Leute trainieren nur a bisserl für die Cyclecar Tourist Trophy“.

und leicht sich mit Benzin versehen, indem man einfach eine Büchse oder anderes Gefäß unter die stets im Reservoir vorhandenen Löcher hält. Der Hauptzweck des Reservoirs ist jedoch, als Anbringungsstelle den hübschen Abziehbildern der Fabrikanten zu dienen oder für interessante Namen wie „Pupperl“, wenn der Besitzer ein Sportfex.

Riemen dienen als probate Mittel, um zu verhindern, daß die vom Motor entwickelte Kraft das Hinterrad erreicht; bei nassem Wetter beugen sie den so lästigen Gleitstürzen vor, indem sie das Hinterrad vom Antrieb gänzlich ausschalten. Der Riemenantrieb ist vollkommen zufriedenstellend, ausgenommen im nassen oder trockenen Wetter, oder wenn sich der Riemen dehnt, oder die Verbindung abreißt, oder der Riemen reißt, oder bei wirklichem Gebrauch. Alte Riemen sind glänzende Zahnmittel für zahnende junge Hunde, aber ein neuer Riemen hat keinen Zweck, es sei als Ersatz für das Elastik an einem Zimmerturnapparat zum „Müllern“. Um mit einem Riemen die besten Resultate zu erzielen, sollte er vor

Bremsen werden angebracht, um den Erfordernissen des Gesetzes zu entsprechen. Die besten sind die, welche wieder auslassen, nachdem man sie angezogen hat, aber sie sind selten. Hinterradbremse können auch dazu verwendet werden, Funken von den Riemenfelgen zu reiben, und der Belag der Vorderradbremse macht einen guten, leider etwas sandigen Maschinenschreibradiergummi. Am besten hält man an, indem man mit der Maschine in einer bequemen Mauer oder Hecke landet.

Aus den Klub.

Regierungsrat A. Linninger — Präsident der Rennfahrervereinigung. In ihrer Sitzung vom 17. Mai 1923 wählte die Rennfahrervereinigung Herrn Regierungsrat A. Linninger, Graz, einstimmig zum Präsidenten.

Verlangen Sie überall nur unsere bewährten Marken.

Ingenieur Eugen Mendel, off. Handelsges. Wien, I., Gonzagagasse 12, TELEF. 61502

FEBI BILLIGSTER SPARSAMSTER DAUERHAFTESTER BESTSCHMIERENDER **FEDERBOLZEN** D.R.P.

CURRUS SUCHSCHEINWERFER MIT INNENKABELROLLE

AUTOK

KUGEL-ROLLEN-GEHÄUSE-LAGER
RIEBE-WERK
PRÄZ. STAHLKUGELN

SOLEX
SOLEX-VERGASER DIE FÜHRENDE MARKE AUF DEM WELTMARKT.

AERO-BROC KABELSCHUH

THERMOBUG

THERMOSCOPI

AUTO-DIEBSTAHSICHERUNG

SPEZIALSCHLÜSSEL

In allen besseren Zugehöriggeschäften erhältlich.

KUGELLAGER

und
STAHL-KUGELN

in jeder Dimension und für jeden Zweck prompt ab Lager

F. KVASNIČKA, WIEN XIII.,
Linzerstraße 47. Telephon 80.371.

Doppelübersetzung mit Freilauf

für Motorräder und Kleinauto.

Ohne Umänderung montiert. Dauerhafter wie jedes Getriebe, da Zahnräder immer im Eingriff. Solide Serienarbeit.

M. THUN
Wien X., Siccardtsburggasse Nr. 75.
Kommissionsvertreter für die Provinz gesucht.

M.F.Z.

Neues Modell 2¹/₂ PS

Zweigangetriebe, Kupplung, Kickstarter. Prompt ab Wiener Lager

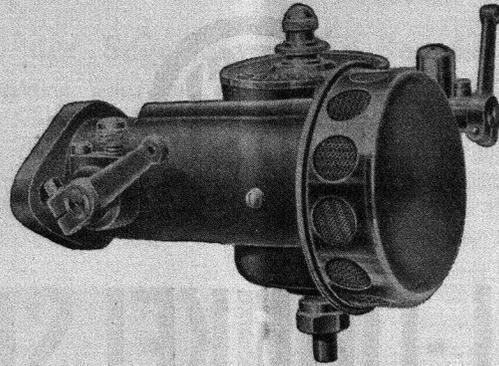
Spezialwerkstätte
für
Motorkleinfahrzeuge

*
Wie schütze ich meinen Motor vor den schädlichen Einwirkungen des Straßenstaubes?
Verlangen Sie Prospekt.

FILTRATOR

THEODOR HOLUB, WIEN VI., ESTERHAZYGASSE 10 / TELEPHON 1355/VI.

Original
ZENITH
Vergaser



Original
ZENITH
Vergaser

Neue Modelle für
Automobile und Motorräder



R. & F. HERZ
Wien I., Rotenturmstraße 51
Telephon 64201.



Die wertvolle Steuer-

befreiung von Veräußerungsgewinnen bei
Zeichnung von Völkerbund-Anleihe, ebenso
wie bei Konvertierung von Goldanleihe in

Völkerbund-Anleihe

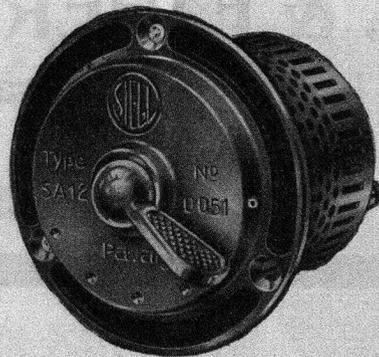


DER SIEGL-DUNKELSCHALTER

FÜNFSTUFIG—ZWEIPOLIG.

Das österreichische Qualitätsfabrikat für die
Ablendung von Automobil-Scheinwerfern.

Einfach im Einbau
Ideal im Gebrauch
Geschmackvoll
in der Ausführung



Verlangen Sie
ausführliche
Beschreibung
und Preise

LAMBERT SIEGL
APPARATEBAU-GESELLSCHAFT M. B. H.
WIEN XVIII., SCHULGASSE 53

FERNSPRECHER 15-3-70 Interurban

TELEGRAMME: MAGNETSIEGL WIEN

**Treffpunkt aller Automobilisten
und des Internationalen Reisepublikums**

Besuchen Sie das altrenommierte

Restaurant „zum weißen Hahn“

Wien VIII., Josefstädterstraße Nr. 22
Telephon 15.702

(neben dem Josefstädter-Theater) in unmittelbarer Nähe
des Rathauses, Parlamentes, der Hofburg, Museen u. des Burgtheaters

Exquisite Küche, vorzügliche Weine, zivile Preise,
Chambres particuliers.

Säle für geschlossene Gesellschaften.

Vor und nach dem Theater stets frische Küche.

Amstetten (a. d. Westbahn)
Julius Hofmann's

HOTEL BAHNHOF

(Klubhotel mehrerer österr. Automobilklubs) Gutbürgerliches Haus
moderner Betrieb

Vorzügliche Gastwirtschaft

Benzin- und Oelstation, Autoboxes

Telephon Nr. 12

L U F T F A H R T.

Erfolge der Segelflugsektion des Aeroklubs.

„Kreß“, das erste Segelflugzeug der Sektion, absolviert, gesteuert von Dr. v. Hoffmann-Ostenhof, trotz ungünstiger Windverhältnisse einen 240 m langen Flug.

Spät, aber gewiß nicht zu spät, ist Österreich daran geschritten, den großen Meistern im Auslande zu folgen. Wohl ist's, nach internationalem Maß gemessen, noch sehr wenig, was wir draußen, am Brucker Spitalsberg, erzielten, sehr

des Luftamtes, Polizeioberkommissär Feldpilot Klepsch; schließlich die Oberstleutnants Löhr und Seemann, welche bei Auffindung des Flugfeldes und Unterbringungsmöglichkeit des Flugzeuges die Sektion auf das tatkräftigste unterstützt hatten. Außer den Mitgliedern der Sektion war als Ehrengast anwesend Herr v. Kupelwieser, Präsident des Flugtechnischer Vereines und Vizepräsident des aeronautischen Verbandes; auch der Herbergsvater der Segelflugsektion in Wien, einer aus der alten Fliegergarde, der Wiener Restaurateur Falk, ließ es sich nicht nehmen, diesem Debüt beizuwohnen. Das Flugzeug ist ein Eindecker mit freitragender, durchlaufender Tragfläche von 9 m Spannweite mit zwei Sperrholzholmen aus Fichte, vollkommen verspannungsfrei. Die Tragfläche besitzt die normalen Verwindungsklappen. Zwei zierliche Rümpfe, ebenfalls aus Fichtensperrholz, welche direkt aus der Tragfläche entspringen, tragen an ihrem rückwärtigen Ende die beiden Seitensteuer mit 1.8 m² Fläche. Das Ende der Rümpfe verbindet eine Dämpfungsfläche mit dem Höhensteuer 2.7 m. Das ganze Flugzeuggerippe ist mit Patria-Packpapier überspannt, die Steuerung, normale Militär-Knüppelsteuerung. Das Gewicht des kompletten Flugzeuges beträgt 66 kg.

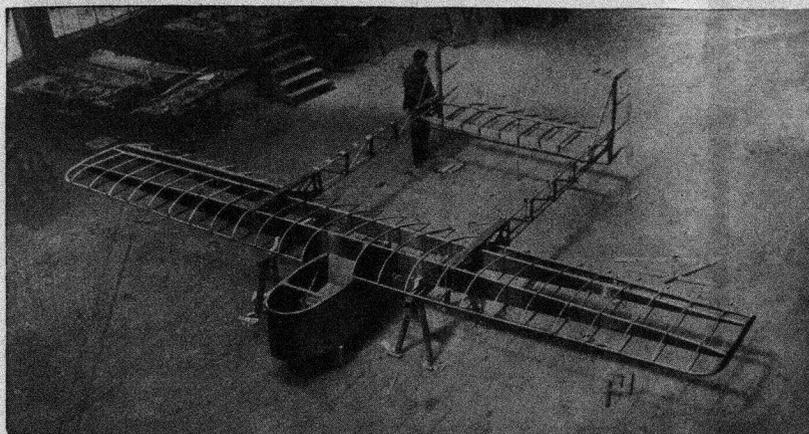


Abb 1.

viel indes für unser Land, das damit einen verheißungsvollen Anfang gemacht hat. Vielleicht ist jetzt der Bann doch endgültig gebrochen!

Wir hatten bereits vor längerer Zeit über die Versuche der Grazer Hochschüler und der Technischen Hochschule in Wien berichtet, welche allerdings nicht sonderlich vom Glück begünstigt waren. Sonntag, den 10. Juni 1923 hat nunmehr auch die Segelflugsektion des österreichischen Aeroklubs ihr Flugzeug auf dem Gelände am Brucker Spitalsberg praktisch erprobt. Mit Stolz kann sie auf einen in Anbetracht der überaus ungünstigen Windverhältnisse geradezu hervorragenden Erfolg zurückblicken.

An diesem Tage, 9 Uhr vormittags, hatte sich zur Feier der Taufe des Flugzeuges ein großer Teil der Mitglieder der Sektion mit ihren Damen bei den ehemaligen ungarischen Elektrizitätswerken in Bruck eingefunden, wo, nachdem Direktor Ingenieur Bauer der Lohnerwerke, der Konstrukteur des Flugzeuges, und Ingenieur Oberleutnant Feldpilot Buchholz mit Hilfe einiger Herren das Flugzeug fertig montiert hatten, der feierliche Taufakt vollzogen wurde. Als Taufpatin fungierte Frau Major Schwab, die lebenswürdige Gemahlin des Feldpiloten Major Schwab. Zuvor hatte Oberstleutnant Feldpilot Wagner mit einer kurzen markigen Ansprache die Gäste begrüßt und derjenigen dankbar gedacht, welche sich um das Zustandekommen dieses ersten Flugversuches besonders verdient gemacht hatten. Es sind dies der Konstrukteur, Direktor Ingenieur Bauer, die Firma Lohner, welche in uneigennützigster Weise ihre bewährte Arbeitskraft beim Bau dieses Flugzeuges zur Verfügung gestellt hatte, dann Herr Griensteidl, Vorstand der Segelflugsektion der technischen Hochschule, Ingenieur Oberleutnant Feldpilot Buchholz, Hauptmann Feldpilot Schiller

Nach vollzogenem Taufakt wurde das Flugzeug, fertig montiert, auf das zirka 30 Minuten entfernte Fluggelände, die Kuppe des Spitalberges, getragen, welcher nicht eben mühelosen Tätigkeit sich Gäste und Mitglieder mit sportlicher Begeisterung unterzogen und selbst das sogenannte schwache Geschlecht legte überall hilfsbereit mit Hand an. Am Ziele

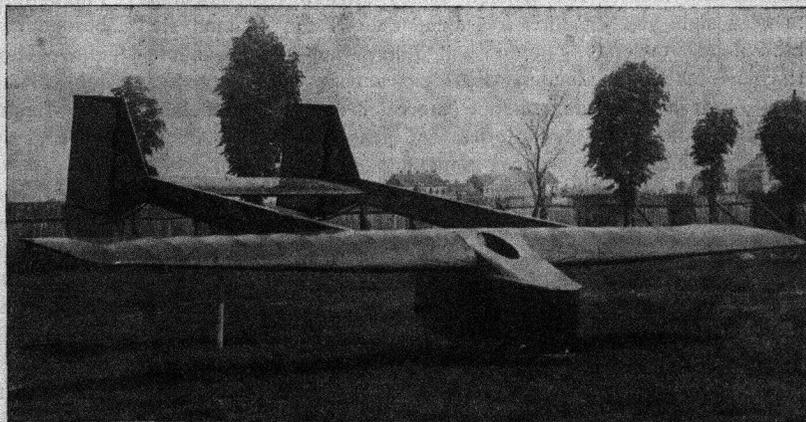


Abb. 2.

angelangt, ergaben die Windmessungen jedoch nur zirka drei Sekundenmeter Wind, der nur hie und da durch kurze unangenehme Sonnenböen auf vier bis fünf Sekundenmeter auffrischte. Da in der Rhön erfahrungsgemäß eine mindeste Windstärke von acht Sekundenmetern als notwendig zum Start erachtet wird, waren die Aussichten keine sehr günstigen. Nach längerem vergeblichen Warten auf das Einsetzen einer frischeren Brise wurde doch zum Versuch geschritten.

Der, von den zahlreich gemeldeten Piloten, zum ehrenvollen Aufstieg gewählte Feldpilot Dr. v. Hoffmann, Direktor der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft, bestieg den Führersitz, der Ring des mitgebrachten Gummiseiles wurde von den sich als Startmannschaft zur Verfügung gestellten Herren eingehakt, das Seil straff angespannt, während das Flugzeug an Ort und Stelle gehalten wurde. Da — ein scharfer peitschender Ton durchfährt die Luft — das starke, doch nicht neue Gummiseil war gerissen und hatte mit dem rückschnellenden Ende zwei Herren der Startmannschaft gestreift, glücklicherweise ohne diese zu verletzen. Ein zweiter Versuch mit einem anderen Seil, dessen Altersschwäche jedoch ebenfalls die Sicherheit der Startmannschaft schwer gefährdete, mißlang wegen inzwischen eingetretener fast vollkommener Windstille.

Wieder wurde das Flugzeug den Hang

hinaufgezogen und mit erhobenem Anemometer das Einsetzen einer stärkeren Böe erwartet.

Es war 12 Uhr 25 Minuten nachmittags, als der Wind-

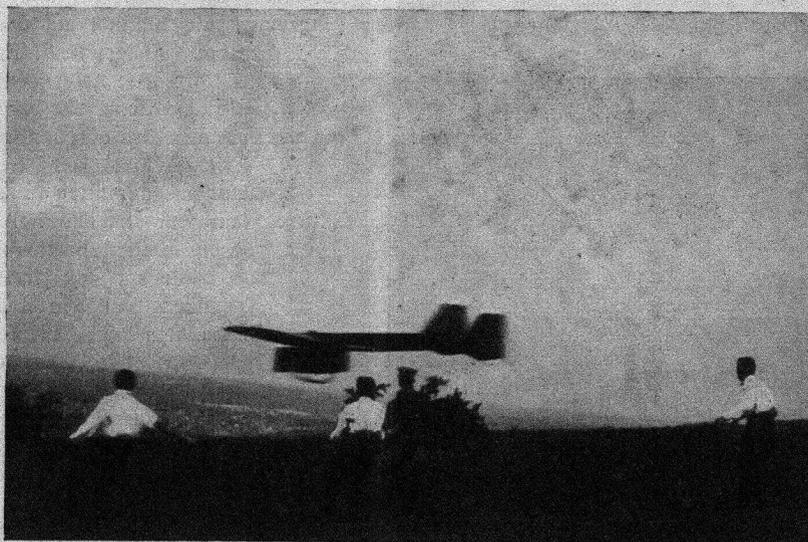


Abb. 3.

messer eine solche mit etwas mehr als fünf Sekundenmeter meldete. In diesem Moment fällt das Kommando „Los!“, die Starter laufen das Flugzeug gegen den Wind, leicht hebt sich dasselbe vom Boden und schwebt den Bergabhang abwärts, von seinem Piloten geschickt gesteuert. Nach Durchmessung von etwa 240 m Strecke sah sich der Pilot, da inzwischen wieder Windstille eingetreten war, zur Landung gezwungen.

Eine leichte Havarie der etwas schwachen Schlitten-

kuven des Flugzeuges, die nicht abgedert sind, sowie die andauernde Windstille zwang zur Einstellung weiterer Versuche nach diesem vielversprechenden Anfang. Schon die nächsten Wochen werden sicherlich den Mitgliedern der Segelflugsektion, welche fast ausschließlich erprobte Flieger der alten österreichisch-ungarischen Armee sind, bei den reichen Erfahrungen, die diesen zur Verfügung stehen und in Ingenieur Bauer einen

genialen Konstrukteur auf diesem Gebiete gefunden haben, Erfolge bringen, welche sich würdig jenen anreihen können, welche die Gefährten in der Rhön errungen haben. S.

Ein neues österreichisches Flugzeug.

Sport- und Schultype „A I“.

Die Belebung des heimischen Flugwesens ist kein leeres Schlagwort mehr. Die Zeugen seines ernstesten Lebenswillens mehren sich. Näher denn je scheinen die Tage, da man sich hierzulande vollends von der seit Jahren auf allem Schöpferischen schwer lastenden Lethargie befreit, um, eingedenk der stolzen Vergangenheit österreichischer Flugtechnik, energisch an den Wiederaufbau zu schreiten. Der Anfang war bescheiden: Gleit- und Segelflugzeuge. Nun folgt die zweite Etappe: das österreichische Motorflugzeug.

Wir haben im vorigen Heft die Bestrebungen einer Gruppe heimischer Fluginteressenten unter Führung der Herren Direktor Messany, Rektor sowie Feldpiloten Brunner und Zuzmann als sehr vielversprechend gewürdigt und auf die Tatsache verwiesen, daß es sich hier nicht um eine „Luft“-Gesellschaft im üblen Sinn des Wortes, sondern um eine für Österreichs Flugwesen zweifellos bedeutende Unternehmung handelt. Wir wurden in unserer Überzeugung noch gestärkt, als wir festzustellen Gelegenheit hatten, daß die Arbeiten der genannten Herren dank der hervorragenden Mitwirkung eines unserer ersten Flugtechniker auch in technischer Hinsicht dem praktischen Erfolg entgegenreifen.

Was uns das Unternehmen als förderungswert erscheinen läßt, ist sein Ehrgeiz, unabhängig von überflüssiger Ausländerei alle erforderlichen Werte aus heimischen Beständen mit inländischen Kräften zu schaffen. Von diesen Gesichtspunkten betrachtet, verdient das hier be-

schriebene Flugzeug, dessen Entwurf von dem bekannten Flugbootkonstrukteur, Direktor Ingenieur L. Bauer, stammt, besondere Beachtung. Vom Motor abgesehen, ist Geistiges und Materielles an dem neuen schmucken Doppeldecker ausschließlich österreichischer Herkunft.

Beim Entwurf dieses sowohl für Sport- als auch für Schulzwecke gleich Gutes versprechenden Flugzeuges galt es vornehmlich, folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Kleine Hauptabmessungen.
2. Gute Flugeigenschaften.
3. Robuste Konstruktion.
4. Leicht zu reparieren.
5. Schüler, Fahrgast, Nutzlast und Benzin so untergebracht, daß mit oder ohne diesen das Flugzeug gleich zu fliegen, das heißt alles Gewicht im Tragmittel gelegen ist.

Die restlose Erfüllung dieser Forderungen hat nunmehr zur vorliegenden Konstruktion geführt.

Die allgemeinen Daten sind:

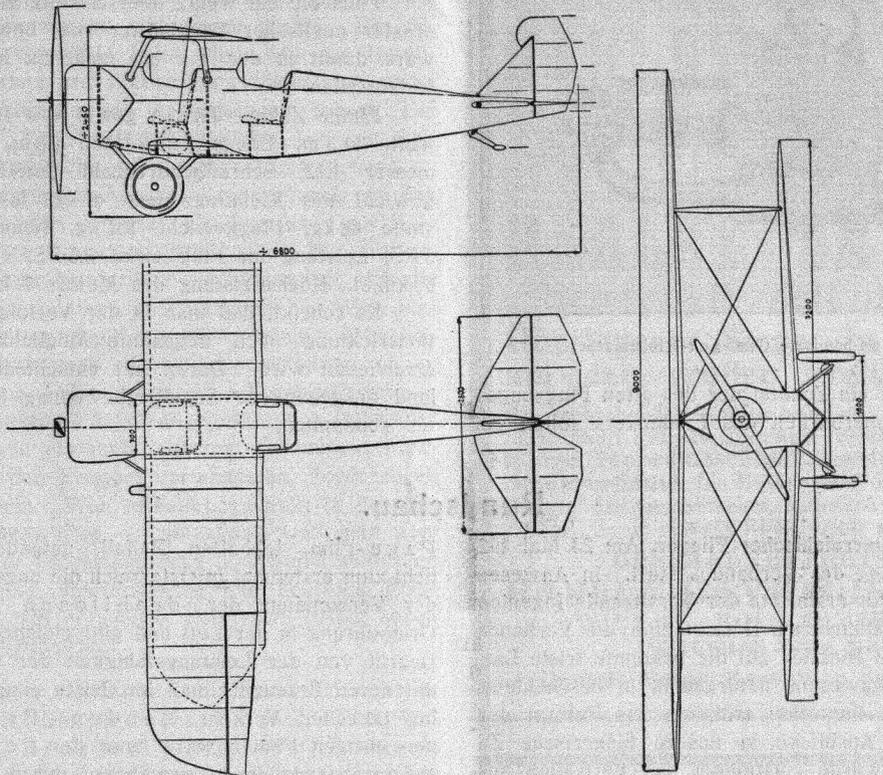
Spannweite, oben	9000 mm
Spannweite, unten	7200 mm
Flügelgröße	zirka 21 m ²
Höhensteuer	1.4 m ²
Seitensteuer	0.65 m ²
Verwindfläche	1.0 m ² (Gesamt)
Gesamtlänge	6800 mm
Gesamthöhe	2450 mm
Motor	80 PS Le Rhone
Leergewicht	350 kg
Fluggewicht	570 kg

Letzteres besteht aus Fahrgast, Flieger, Benzin und Öl für drei Stunden Vollgas und Leergewicht für normale Belastung, 40% mehr (von der Gesamtzuladung) für maximale Belastung.

Die Belastung pro Quadratmeter beträgt 27 kg für normale Belastung, 31 kg für maximale Belastung und 24 kg für einsitzig geflogen als „Akrobatik“-Maschine. Die Leistungsbelastung pro Pferdestärke ist 7.1 kg für normale Belastung, 8.1 kg maximale Belastung und 6.6 kg einsitzig geflogen als „Akrobatik“-Maschine. Die Horizontalgeschwindigkeit in Bodennähe beläuft sich auf 140 km/st.

An Details wäre hervorzuheben: Tragflächen, einstiellige Zelle, Holzstreben, Mittelpyramide, Unterflügel, schwache „V“-Form, großer Flügelabstand voneinander, zirka 8.5fache Sicherheit gegen Bruch. Rumpf: Hauptspant vorne, öldicht (Rumpf wird innen rein gehalten, kein Beschmutzen), Rumpf außen mit entsprechenden Ölfangblechen

versehen, um die ganze Maschine vor Verunreinigungen zu schützen; Birkenperrholz, Motorverschalung, leicht abnehmbare Blechschale; gute bequeme Sitze, leichtes Ein- und Aussteigen infolge Fehlens von Baldachinauskreuzungen; äußerst fester, gut nach allen Richtungen gefederter Sporn mit gehärtetem Schleifbeschlag; aufsteckbare Steuerhebel im Fahr-



gestraum für Schulzwecke; normale (Knüppel-) Militärsteuerung; Benzintankgröße für 6 Stundenbetrieb, um fallweise „lange Fahrt“ zu ermöglichen.

Fahrgestell, ohne Seile mit Stahlrohrstreben, große Spur, große Räder (760 × 100) im Verein mit Gummischnurabfederung ergeben weiches Rollen und Federn, daher Schonung des ganzen Flugzeuges. Nach Demontage des Fahrgestelles, bzw. der Räder können nach Bedarf entweder Doppelschwimkufen oder Ski

angebracht werden. Das Flugzeug, dessen Vollenzung in diesen Tagen zu gewärtigen ist, vermag also, wie ersichtlich, allen nur denkbaren Situationen gerecht zu werden.

Die Konjunktur der Kleinflugzeuge

Man hat sie schon seit langem kommen gesehen, durch den energievergeudenden Weltkrieg wurde sie aufgehalten, jetzt ist sie aber da. Durch schöne Leistungen haben sie in den letzten Wochen ihre Existenzberechtigung voll erwiesen.

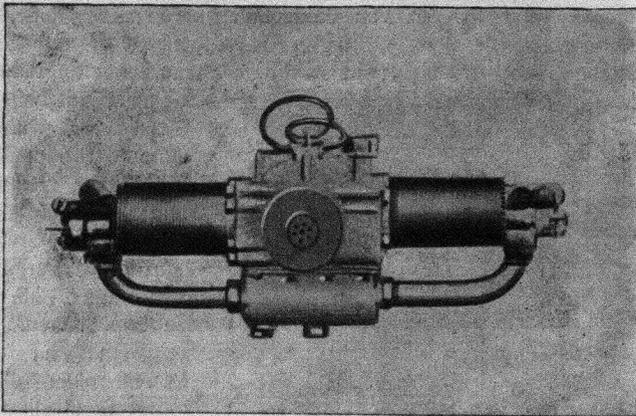
Es scheint, daß der Weg zu ihnen über den Segelflug geführt hat. Dies wird zumindest von Dewoitine eingestanden, mit dessen 7/10 PS starken (besser gesagt: schwachen) Kleinflugzeug der Franzose Barbot den Ärmelkanal zwischen Boulogne und Folkestone zweimal überflogen hat. Für den Geradflug soll der Eindecker bloß 4 PS erfordern. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschine schätzt man auf 90 km/st. Mit dem prachtvollen Kanalfflug, bei welchem der Clerget-Hilfsmotor kaum 4½ l Benzin und 70 g Öl verbrauchte, wurde bekanntlich der Preis des „Matin“ in der Höhe von Francs 25.000.— gewonnen.

Ein anderes bemerkenswertes schwachmotoriges Segelflugzeug ist von W. O. Manning konstruiert und von der English Electric Co. in Preston auf Veranlassung des Leiters der Forschungsabteilung im englischen Luftministerium erbaut worden. Es galt festzustellen, wie weit man mit der Motorleistung heruntergehen kann, wenn sehr leicht und aerodynamisch günstig gebaut wird. Der Motor ist ein normaler A. B. C.-Kraftradmotor mit zwei gegenüberliegenden Zylindern von 398 cm³ Hubraum, der normal 3 PS leistet. Hier

leistet er bei 4000 U/min. etwa 7 PS. Bei einer Fluggeschwindigkeit von 60 km/h sollen allerdings nur 3/5 PS Motorleistung erforderlich sein. Das Flugzeug ist ein freitragender Hochdecker, dessen Flügel unmittelbar auf dem vierkantigen Rumpf angeordnet ist. Der Führer sitzt dicht vor dem Flügel in einem Ausschnitt desselben. Der Motor ist gut verkleidet so auf dem Rumpfe gelagert, daß sich bei dem kleinen Luftschraubendurchmesser ein Fahrgestell erübrigt. Diese Bauart ist offenbar von der des Dornier-„Delphin“-Flugbootes übernommen. Nachteilig scheint hier nur zu sein, daß bei dem sehr klein gehaltenen Schraubendurchmesser der freie Abstrom hinter der Schraube behindert ist. Das ist aber bei modernen einmotorigen Verkehrsflugzeugen auch so und scheint praktisch nicht von der Bedeutung zu sein, die man dem freien Abstrom unmittelbar hinter der Schraube bemessen möchte. — Der Benzintank ist innerhalb der Motorverschalung untergebracht. Die Fahrgestellachse ist im Rumpf gelagert, so daß die Räder nur ganz wenig hervorschauen. Die Luftschraube ist nicht untersetzt.

Der Eindecker ist von dem englischen Staffelführer Wright, demselben, der im vergangenen Jahr für kurze Zeit in der Rhön weilte, in kürzeren oder längeren Flügen bis zu 100 m Höhe bei sieben Minuten Dauer erprobt worden und überraschte allgemein. Die Höchstgeschwindigkeit ist

fast dieselbe eines alten Maurice Farman-Gitterschwanz-Doppeldeckers mit vorderem Höhenruder von 1911 und die



Der von Barbot benützte Clerget-Kleinmotor.

Motorleistung dabei nur ein Zehntel der des alten Flugzeuges! Auch Stabilität und Steuerbarkeit des Eindeckers sollen voll

befriedigt haben, so daß man das Flugzeug als zum Schulen geeignet erachtet. Der Bau des Versuchsflugzeuges erforderte 500 englische Pfund; in Reihenbauart ließe sich aber das fertige Flugzeug mit Motor für 120 englische Pfund, also ein Zehntel der Kosten eines normalen Schulflugzeuges, herstellen.

Falls die ein wenig überschwänglich klingenden Angaben ernster englischer Fachblätter sich bewahrheiten sollten, so wäre damit in der Tat ein nicht zu leugnender Fortschritt festzustellen.

Einige Zahlen dürften gewiß von Interesse sein: Spannweite 11,3 m, Länge 7 m, Höhe 1,5 m, Luftschaubendurchmesser 1,12, Schraubendrehzahl normal 2600 U/min., Leergewicht des Kleinflugzeuges 49 kg, Insassen und Betriebsstoffe 68 kg, Fluggewicht 161 kg, Nennleistung des Motors 3 PS, Leistung im Flug zirka 3,5 PS, Geschwindigkeit dabei 60 km/st., Höchstleistung des Motors 7 bis 8 PS.

Es scheint, daß man in der Verfolgung dieser Konstruktionsrichtung noch ungeahnte Möglichkeiten im Flugwesen erschließen wird. Daran hat entschieden die von Deutschland ausgegangene Segelflugbewegung hervorragendsten Anteil genommen.

Rundschau.

Verband deutschösterreichischer Flieger. Am 23. Mai 1923 fand die Vollversammlung des Verbandes statt. In Anwesenheit zahlreicher Mitglieder erstattete der Vorsitzende Ingenieur Benno Fiala einen ausführlichen Bericht über die Verbandstätigkeit, welche sich im Hinblick auf die bekannte triste Lage des österreichischen Flugwesens naturgemäß in bescheidenen Grenzen halten mußte. Immerhin eröffnete das Referat verschiedene interessante Ausblicke in unsere fliegerische Zukunft. Dem Vorstand wurde einstimmig das Vertrauen ausgesprochen. Die hierauf durchgeführten Wahlen ergaben folgendes Resultat: Obmann: Ingenieur Benno Fiala; Obmannstellvertreter: Ingenieur Josef Manteiburger; Beisitzer: Alois Friedam und Rudolf Sigmund; Kassier: Heinrich Lehner; Sekretär: Dr. Fritz Dubowsky; Kontrollkommission: Geißler, Schmidtgruber, Nöscher; Schiedsgericht: Broucek, Pillwein, Traub und Gulz. Zum Schlusse sprach die Versammlung der Redaktion des „Österreichischen Motor — Der Flug“, insbesondere Herrn Chefredakteur Orelli, für die werktätige Förderung der österreichischen Flugsache den besten Dank aus.

Unsere Luftverkehrspropaganda. Von der Erkenntnis ausgehend, daß das Interesse für unseren Luftverkehr in allen Volksschichten geweckt werden muß — will man für ausgiebige Benützung des modernsten Beförderungsmittels die psychologischen Voraussetzungen schaffen — hat unsere Redaktion vor mehreren Wochen eine Aktion eingeleitet, um mit Hilfe des Films die im Flugwesen erzielten Fortschritte des Auslandes im Bilde vorzuführen. Wir hatten hiebei die Genugtuung, die Sache von allen beteiligten Stellen aufwärmte gefördert zu sehen. Da sich der ursprüngliche Plan, alle eingelangten Filme an einem Vortragsabend einem geladenen Auditorium zu zeigen, aus technischen Gründen als undurchführbar erwies, entschlossen wir uns, mit den Direktionen der großen Wiener Lichtspieltheater Fühlung zu nehmen, um diese zur Mitarbeit an der Propagandaaktion anzuregen. Auch hier begegneten wir vollstem Interesse, so daß viele unserer Leser die Flugfilme bereits gesehen haben dürften. Nach den in Fach- und Tagesblättern erschienenen Berichten hat insbesondere der hochinteressante Handley-

Page-Film lebhaften Beifall gefunden. Er veranschaulicht zum erstenmal in Österreich die ungeahnten Möglichkeiten der Verwendung der drahtlosen Telephonie zur Orientierung in der Luft und gibt gleichzeitig einen lebendigen Begriff von der Leistungsfähigkeit der englischen Weltfirma, mit deren Erzeugnis man im Geiste eine wunderschöne Reise im täglichen Verkehr London—Brüssel erlebt. Von den übrigen Filmen wäre jener der Petters Limited in Yeovil speziell zu erwähnen, deren komfortable Westland-Limousinen wohl in jedermann den Wunsch weckten, selbst mal solch bequeme Himmelsgefährte benützen zu dürfen. Wir danken an dieser Stelle allen Faktoren, insbesondere der englischen und der deutschen Botschaft, welche an unserer Aktion in völlig uneigennütziger Weise so werktätig Anteil genommen haben. Die Aktion wird voraussichtlich noch auf die Hauptstädte der Bundesländer, die an der Entstehung eines Flugverkehrs ebenfalls größtes Interesse besitzen, ausgedehnt und in den Sommermonaten beendet werden.

Österreichische Fachleute im Ausland. Von den verschiedensten Seiten ist bereits wiederholtemale auf die betrübliche Tatsache hingewiesen worden, daß in Österreich der freien Entwicklung schaffender Geister viel zu enge Grenzen gezogen sind. Die Folge davon ist ein an Ausdehnung stets zunehmendes Abwandern unserer besten Kräfte. Nirgend gilt die Richtigkeit dieser Feststellung mehr als für unser Flugwesen. Von der Entente vernichtet, bot es Fliegern und Konstrukteuren kein Betätigungsfeld mehr. Viele von ihnen, die sich von ihrem liebgewonnenen Beruf nicht loszusagen vermochten, weil nun im Ausland, wo man ihre Tüchtigkeit schätzt und besser als in der Heimat verwertet. Einem Kartengruß an unsere Redaktion entnehmen wir, daß wieder ein bekannter Flugzeugkonstrukteur über den großen Teich gezogen ist. Ingenieur Fred Gassner, zuletzt Direktor und Chefkonstrukteur einer hiesigen Werft, ist einem sehr ehrenvollen Ruf nach New York gefolgt. Hoffentlich werden ihm dort große Erfolge beschieden sein!

Der Knüppel-Prozeß. Den meisten Lesern wird die große Fehde um den „manche à balai“ bekannt sein,

welche nun schon seit über einem Jahrzehnt die französischen Fachkreise und Gerichte beschäftigt. Es handelt sich um die Anerkennung der von Robert Esnault-Pelterie geltend gemachten Patentansprüche. Da der Prozeß zum Teil auch nach Wien herübespielt hat und für alle ehemaligen Flugzeugfabriken von Bedeutung ist, da sie sich auf gewaltige Schadenersatzansprüche gefaßt machen müssen, glauben wir der Sache einige Bemerkungen widmen zu dürfen. Der erwähnte Konstrukteur behauptet bekanntlich den zur Betätigung der Höhensteuerung und Flächenverwindung gleichzeitig dienenden Knüppel erfunden und patentiert zu haben. Die Kammer des Pariser Appellationsgerichtshofes hat nun Pelteries Patente und Ansprüche auf Lizenzentschädigungen — Francs 500.— pro erzeugten Apparat — anerkannt, so daß die großen Firmen Farman, Brégnét, Caudron usw. zur Zahlung von zehn Millionen Francs verurteilt sind. Für uns gewinnt diese Entscheidung insofern an Bedeutung, als sich die Streitteile vor etwa zwei Jahren zum letztenmal in Wien einfanden, um nach Fühlungnahme mit verschiedenen Mitarbeitern des genialen Altmeisters Kreß festzustellen, ob an dessen Drachenflugzeug—also schon vor Esnault-Pelterie—der vielumstrittene „manche à balai“ angeordnet war. In zweiter Linie drohen nun, wie erwähnt, unseren ehemaligen Flugzeugfabriken, welche den Knüppel verwendeten, Forderungen in phantastischen Höhen. Wie verlautet, gedenkt in der Tat der glückliche Prozeßgewinner — „glücklich“, weil man über die Berechtigung seiner Patentansprüche in Zweifel sein kann — gegen die englische, amerikanische und deutsche Flugindustrie vorzugehen. Ob er auch in Österreich Erfolg haben wird, bleibt jedoch abzuwarten!

Ein neuer Flugsport scheint in Deutschland Anhänger zu gewinnen. Es handelt sich um fallschirmartige, zusammenlegbare Drachen, welche eine Person in die Luft zu heben und mit Fallschirmwirkung herniedergleiten zu lassen imstande sind. Der von Dr. Seehaase konstruierte Fallschirmdrachen ist ein leicht beschaffbares und überall anwendbares Luftsportgerät. Laut „Flugsport“ beträgt das Gesamtgewicht des als Rucksack verpackten Gerätes samt zusammenklappbarem Spannbock bloß 15 g. Bei den Versuchen hat sich der Fallschirm nicht etwa durch Ziehen an einem Kabel, sondern nur durch die Windkraft erhoben. — Wir meinen, solch wohlfeilen und bequemen Flugsport könnte man sich in Österreich vielleicht doch auch leisten!

Von Herrn Franz Sommersacher, Konstrukteur in Graz, erhielten wir eine Reihe von Berichten über den Stand seiner Arbeiten. Wie unsere Leser der Anzeige des Herrn Sommersacher in Heft 4 entnehmen konnten, hat sich der Genannte die Erfindung von Verkehrsflugzeugen zum Ziel gesetzt, welche, wie er uns mitteilt, „ungeheuerlich viel größere epochale Erfindungen und Konstruktionen aufweisen als wie das Curtiss-Flugzeug und der ventillose Ballon des Amerikaners (Nifre)“. Wir nahmen weiters gern zur Kenntnis, daß sein Inserat in unserer Zeitschrift nicht wirkungslos war, denn es trug dem Erfinder, wie er feststellt, „nachweisbar zwei Interessenten“ ein, von denen er uns schreibt: „Einen mußte ich trotz seiner reichen Mittel nach harten Überlegungen aufgeben, da er fix

**DER BUNDSCHUH-
AUTOMOBIL- UND MOTORRAD-
TACHOMETER**

(Geschwindigkeitsmesser) ist der verlässlichste.

Generalvertreter: Adalbert Nagy, Wien XV., Kranzgasse 25.



Bahnrennen Baden, 6. Mai 1923

HARLEY-DAVIDSON

Überlegener Sieger
Schnellste Zeit des Tages

Bahnrennen Baden, 9. Juni 1923

HARLEY-DAVIDSON

Schnellste Zeit des Tages

Überlegener Sieger in dem Rennen
um den großen Preis von Baden.

Die vorstehenden Erfolge beweisen, daß die H.-D.-Motorräder nicht nur als überaus leistungs- und strapazfähige Tourenmaschinen, sondern auch als Bahnrennmaschinen den Motorrädern der schwächeren Kategorien, die ausnahmslos mehrfach überrundet wurden, weit überlegen sind.

GENERALVERTRETUNG DER
HARLEY-DAVIDSON MOTOR Co.
WIEN IV., KOLSCHITZKYGASSE 15

TELEPHON 50-5-98, 55-4-06, 18-05

Derzeit einige Maschinen prompt lieferbar.

EGO

im Ausland das bestbewährteste

4/14 PS Klein auto

Bereits dreifacher Sieger

seiner Klasse. Zuletzt

Sieger seiner Klasse

im A. D. A. G.-Stadion-Rennen Berlin
mit der besten Tageszeit.

Prompt lieferbar

durch die

Ego-Autovertriebsgesellschaft

für Oesterreich, Gcs. m. b. H.

Wien IV., Rainergasse 11.

Vertretung für Ober-Oest. und Salzburg:

FRANZ PISECKY, LINZ, Schützenstraße 5.

haben wollte, ich sollte mit ihm eine Flugzeugfabrik im SHS-Staat errichten und in erster Linie für verschiedene Staaten Heeresflugzeuge bauen.“ Herr Sommersacher läßt uns schließlich noch wissen, daß er den „gesamten bisherigen Kraftflugzeugbau der Welt revolutioniert, bzw. überboten“ habe. Wir würden uns freuen, Herrn Sommersacher in seinen Hoffnungen nicht getäuscht zu sehen.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz. Erläuterte Handausgabe von Dr. Siegfried Wille, Rechtsanwalt, Syndikus des Automobilklubs von Bayern und Dr. Josef Wolfbauer, Regierungsrat am Landesfinanzamt München. 183 Seiten. Grundpreis, geheftet Mark 2,30, gebunden Mark 2,80. 1923. — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C2. — Dieses ausgezeichnete Handbuch ist für alle mit Motorfahrzeugen arbeitenden Betriebe, für jeden Kraftfahrzeugbesitzer, für die wegeunterhaltungspflichtigen Körperschaften und vor allem für die Finanzbehörden von größtem Interesse. Die sich durch die Klarheit ihrer Darstellung auszeichnende Handausgabe erläutert nun den Gesetzestext unter Gegenüberstellung mit der bisherigen Rechtslage. Die Heranziehung der Ausführungsvorschriften und der einschlägigen automobilrechtlichen Gesetzestexte machen die Ausgabe zu einem praktischen unentbehrlichen Berater aller am Vollzug des Gesetzes interessierten Kreise und Behörden, in Deutschland und überall dort im Auslande, wo eine genaue Kenntnis der einschlägigen deutschen Gesetze notwendig ist.

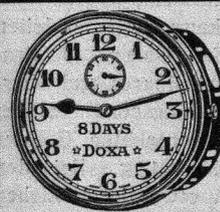
Der Fahrrad-Hilfsmotor und das Leicht-Motorrad. Zur Orientierung für Laien. Von Dr. Trautvetter, beratender Ingenieur, Berlin-Südende. Mit 79 Abbildungen. Verlag von Klasing & Co., G. m. b. H., Berlin W9. — Dieses ähnlich dem bekannten englischen Büchlein „Motor Cycles et how to manage them“ aufgebaute Handbuch kann jedem Kraftfahrzeugfahrer wärmstens empfohlen werden. Nicht nur für Anfänger, sondern auch für den Experten finden sich viele wissenswerte Daten vor und schließt sich dieses Büchlein (Band 20) würdig den anderen Autobüchlein von Klasing an. W.

Übersichtskarte über sämtliche Land- und Notlandeplätze Deutschlands und der angrenzenden Länder im Maßstab von 1:2.000.000, jetzt neu erschienen, zum Grundpreis von Mark 3.— × Teuerungszuschlag des Buchhandels (augenblicklich 2500) bei der Geschäftsstelle des Vereines „Flug und Hafen E. V.“, Berlin W 35, Blumeshof 17, Parterre, Telephon Lützow 6508, zu beziehen.

Rennsportkalender 1923. Auto-, Motorrad- und Fahrradsport. Herausgegeben vom Verlag „Das Motorrad“, Preis Mark 500.—. Verlag D. Meininger, Berlin C 54, Sophienstraße Nr. 8. — Jedem Sportfreund, ob Automobilist, Motorradfahrer oder Radfahrer, wird dieses Büchlein willkommen sein.

In England
und in Amerika
ist die
österreichische
Völkerbundanleihe
dreifach überzeichnet
worden.

Bis zum 30. Juni 1923 wird die
Zeichnung in Österreich
denselben Erfolg
aufweisen.



AUTOMOBIL-UHREN

K 100.000 aufwärts.

Doxa-, Omega-, Schaffhausen-Uhren, Wecker-,
Pendel-, Armband-Uhren, Wächter-, Arbeiter-
Kontroll-Uhren. Reduzierte Preise. Katalog K 1000-
**Max Böhnel, WIEN, IV. BEZIRK,
Margaretenstrasse 18'**

„Illustrierte Flug-Woche“

Technische Zeitschrift für Flugtechnik, Motor-Luftschiffahrt und Motorenbau.

Die „Illustrierte Flug-Woche“ ist das beste Fachorgan und besitzt die größte Verbreitung. Die „Illustrierte Flug-Woche“ berichtet regelmäßig über alle technischen Neuerungen in Wort und Bild aus aller Welt. Jahresbezugspreis

Mk. 1000.—

inklusive Porto. Jährlich erscheinen 26 Ausgaben.

Wir liefern flugtechnische Literatur. Katalog gratis.

„Illustrierte Flug-Woche“

Verlag Dr. Stein & Kroll, Leipzig, Schmidt-Rühl-Strasse Nr. 36.

Das österreichische Qualitätsfabrikat
der Leichtmotorräder ist das Zweitakt

„WEGA“

2 1/4 PS Leichtmotorrad, Blockkonstruktion mit
Zweiganggetriebe, Konuskupplung.

Ausschließlich österreichisches Erzeugnis der Firma

WILD & ACKERMANN, Inh. FRANZ WILD, WIEN XVII., GEBLERGASSE 82

Kurzfristig oder prompt lieferbar.

Telephon 22-4-26

Solvente Vertreter gesucht.