

BEZUGSPREISE

für Oesterreich:
 jährlich K 50000.—
 halbjährl. „ 28000.—
 Einzeln. „ 5000.—
 für Deutschland:
 jährlich K 80000.—

ÖSTERREICHISCHER MOTOR = DER FLUG =

BEZUGSPREISE

jährlich:
 Tsch.-Slow.: ö. K 70.—
 Jugosl. Din. 120.—
 Ungarn: u. K 20000.—
 Polen: p. Mk. 180000.—
 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, Juli 1923

Nr. 7

AUTOMOBILISMUS.

RENNEN UND KONKURRENZEN.



Österreichisch-ungarische Wertungsfahrt.
 Graf Rudolf Kinsky auf Steyr am Katschberg.

Sport-Phot. Zapletal.

Oesterreichisch-ungarische Wertungsfahrt¹.

Delmar auf Steyr, beste Wertung — Sieger (25 Gutpunkte vor dem Zweiten), Steyr-Teampreis (Graf Rudolf und Ulrich Kinsky und Prinz Croy), Gräf jun. auf Gräf & Stift, 1.91 und Kern auf Fiat 501, beste Wertung der schwachen Wagen; Sechs österreichische Wagen unter den sieben besten.

Schon seinerzeit, als das Projekt einer gemeinsamen Veranstaltung des Österreichischen Automobilklubs und des M. K. A. C. bekannt wurde, haben wir diese, wenn auch bescheidene Auferstehung der ruhmreichen „Internationalen Alpenfahrt“ begrüßt und der Hoffnung Ausdruck verliehen, in diesem Zusammenarbeiten ein günstiges Omen für eine erspriessliche Kräftekonzentration im Automobilismus erblicken

völlig unverdienten Schicksal des Blümeleins im Verborgenen bereiten wollte. Eine derartige Propaganda müßte nicht allein in der inländischen und deutschen Fachpresse Platz finden, sondern besonders durch jene Zeitungen verbreitet werden, denen enorme Zirkulation, Ansehen und Leserkreis die bis dato der Welt unbekannt Veranstaltung vor das Forum der gesamten automobilistischen Gemeinschaft aller Länder der



Oesterreichisch-ungarische Wertungsfahrt.
Wagenpark in Ischl.

Sport-Phot. Zapletal

zu können. Wer das Gute will, darf indes an dem Schlechten nicht kritiklos vorübergehen. Und so müssen wir im Interesse der Sache neuerdings — das letztmal war es beim Semmering-Rennen und das nächstemal wird es, wenn nicht alles trägt, auch beim diesjährigen Semmering-Rennen sein — das Fehlen jeglicher Propaganda bedauern. Wie dies auch die „Wiener Mittags-Zeitung“ feststellte, war von einer Propaganda am diesseitigen Leithauer wenig merkbar, im Auslande hörte man gar nichts davon. Es wäre wahrlich schade um die schöne Veranstaltung, wenn man ihr durch systematisch schlechten Start in der Presse das

Erde bringen würde. Aber die Weltgeltung ist eben eine Sache, die bei uns leider sportlich wie politisch nie recht erfaßt wurde, und wovon die letzten zehn Jahre eigentlich eine heilsame Lehre sein sollten. Wir wollen aber hoffen, daß man in diese Fehler der Vergangenheit nicht wieder verfallen wird, soll nicht die Fahrt, für deren Entstehung man im wesentlichen, wie wir erfahren, Herrn Baron Walter Franz zu Dank verpflichtet ist, entweder der Vergessenheit anheimfallen oder dazu verurteilt bleiben, eine Veranstaltung von rein lokalem Interesse zu bilden.

Groß ist das Verdienst des M. K. A. C. Die Liste der gespendeten Ehrenpreise allein genügt, um ein kleines Bild hiervon zu liefern. Es wurden Preise gewidmet von: Königlich

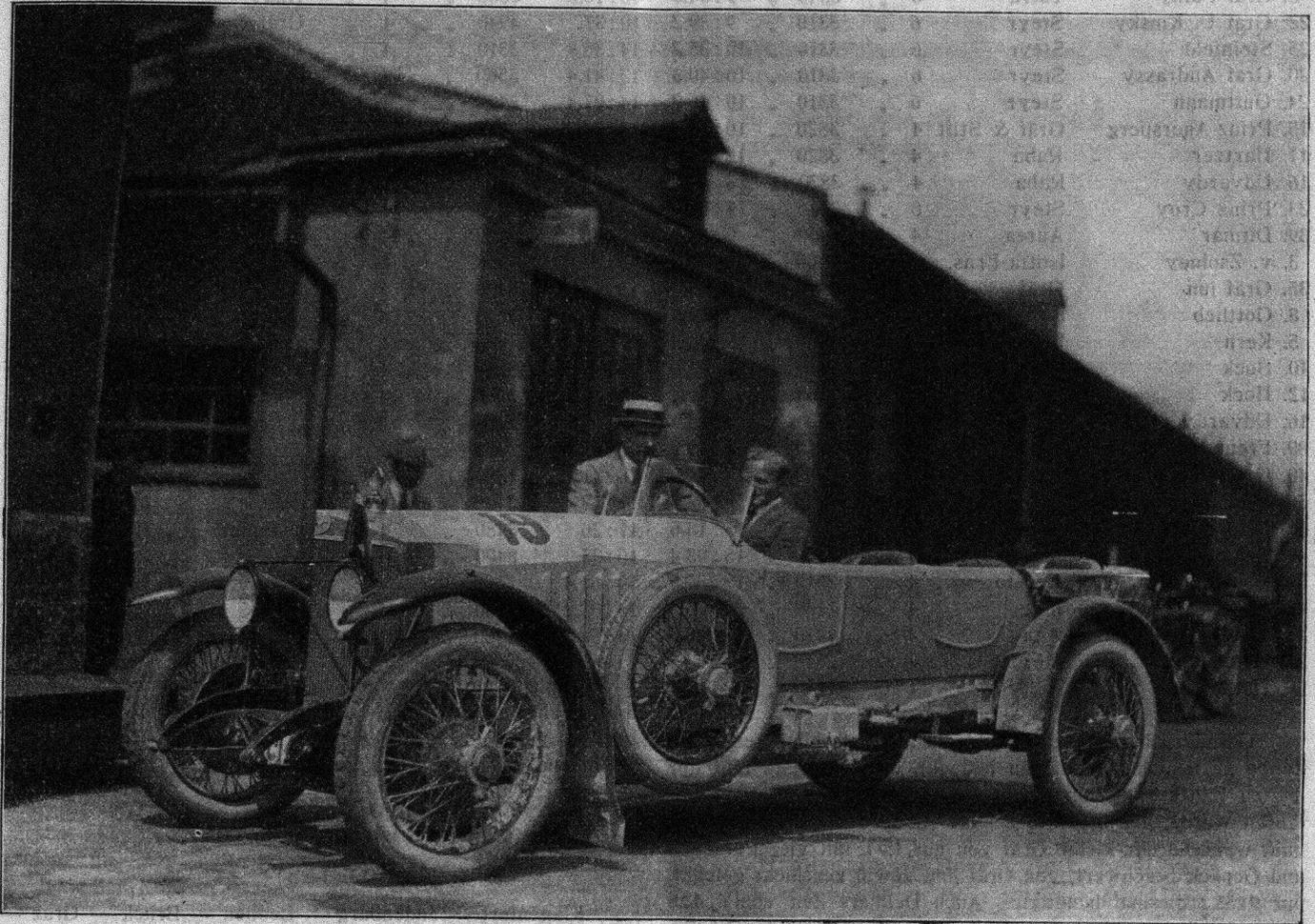
¹ Siehe Artikel in der Juni-Nummer.

Ungarischer Honvedminister. Königlich Ungarischer Handelsminister. Königlich Ungarischer Minister des Innern. Vizepräsident Professor Emil Simanek. Haupt- und Residenzstadt Budapest. Österreichischer Automobilklub. Königlich Ungarischer Automobilklub. Verein Ungarischer Banken und Sparkassen. Oberösterreichischer Automobilklub. Verband Österreichischer Automobilindustrieller. Geheimrat Graf Alexander Andrassy. Verband Ungarischer Automobilhändler. Simon v. Krausz. Baron Andreas Hatvany (Budapest). Oskar von Barany (Budapest). Alexander v. Hetés (Budapest). Julius Reimann (Budapest). Bob Mauthner (Wien). Fr. Karl Chram-

Ausgeschieden sind: Gorove (Raba) und Bihari (Opel). Die Wagen erreichten, soweit noch in der Konkurrenz, alle innerhalb der vorgeschriebenen Minimalfahrzeit Ischl. In Niederösterreich waren die Straßen recht übel, in Steiermark teilweise besser, in Oberösterreich stellenweise sogar gut.

Der Empfang durch die Bevölkerung war stellenweise sehr herzlich, welche Tatsache angesichts der zahlreichen ungarischen Gäste sehr erfreulich wirkte.

In Ischl hatten sich zum Empfang der Fahrer am Parkplatze eingefunden: Alexander (Graf) van der Straten, Rudolf Mandl, Harry Spanner, Direktor Fasbender, Karl Habig, Bob



Österreichisch-ungarische Wertungsfahrt.

Der Sieger Walter Delmar auf Steyr (dahinter Herr Direktor Doktor Mayer der Automobil-Abteilung der Oesterreichischen Waffenfabrik).

bach. Schiele und Brücksaler. Floris Chok, Fabrikant. Alexander Bihari und Tauril-Pneumatik-Aktiengesellschaft.

Nicht zuletzt sei auch der großen Verdienste der Herren Generalsekretär Aladar Szelnar und Redakteur Illes („Auto“) gedacht, welche so werktätig zu dem Zustandekommen der Fahrt mithalfen.

Erster Tag.

(11. Juni.)

Wien — Baden — Gutenstein — Rohr — Kernhof — Mariazell — Lunz — Groß-Reifling — Hiefiau — Liezen — Aussee-Pötschen — Ischl, 326 km.

Als Erster langte der Einser Witt von Döring in Ischl ein. Die Fahrt verlief ohne Zwischenfall, jedoch gab es, was die „bösen Punkte“ anlangt, bereits eine ganze Anzahl von Pönalisationen.

Mautner, Generalsekretär Klein, Direktor Herbst, Henriquez, Dr. Aladar Szelnar und andere. Auch der Bezirkshauptmann von Gmunden Hofrat Pachta und der Bürgermeister von Ischl Vogelhuber sowie Kommerzialrat Hüpper, Präsident des Oberösterreichischen Automobilklubs, der Vizepräsident Hinterschweiger und das Mitglied der Sportkommission Hönlig begrüßten die ankommenden Fahrer.

Zweiter Tag.

(12. Juni.)

Ischl — St. Gilgen — Schärfling — Salzburg — Werfen — Radstadt — Tauern — Katschberg — Villach — Klagenfurt; Bergprüfung am Katschberg.

Bei kühlem Regenwetter nahm die Fahrt ihren Fortgang, um in der Katschberg-Bergprüfung ihre Pièce de résistance

zu erreichen. Wir geben tiefer stehend die erzielten Zeiten, die, zwischen 6 und 50 Minuten variierend, einer gewissen Pikanterie nicht entbehren.

Nr.	Fahrer	Wagen	Motor	Hub.-Volum.	Zeit
1.	v. Dörring	Gräf & Stift	6 Zyl.	7790 cm ³	6:2
19.	Delmar	Steyr	6	3310	6:42.8
33.	Wurmb	Oe. Fiat	4	2470	8:29.4
13.	Nallinger	Benz	6	4160	8:29.8
9.	Graf Khevenhüller	Daimler	6	4430	8:52.7
14.	Narbutt	Benz	6	4160	9:24.4
5.	Graf Palfy	Tatra	6	5340	9:34.3
22.	Graf U. Kinsky	Steyr	6	3310	9:39.2
25.	Steinfeld	Steyr	6	3310	10:35.2
20.	Graf Andrassy	Steyr	6	3310	10:40.3
24.	Guttman	Steyr	6	3310	10:46.2
15.	Prinz Auersperg	Gräf & Stift	4	3820	10:46.8
17.	Hartzer	Raba	4	3820	12:04.1
16.	Udvardy	Raba	4	3820	13:32.9
23.	Prinz Croy	Steyr	6	3310	17:00
39.	Ditmar	Aurea	4	1460	9:23.6
3.	v. Zsolnay	Isotta-Fras.	8	5900	9:40.7
35.	Gräf jun.	Gräf	4	1900	9:55.2
8.	Gottlieb	Daimler	6	4430	10:29.6
5.	Kern	Fiat	4	1460	10:48.3
10.	Bock	Daimler	6	4430	11:07
12.	Hock	Benz	6	4160	11:12.4
16.	Udvardy	Raba	4	3820	13:32.9
30.	Freund	Itala	4	2810	13:40.2
40.	Graf Bolza	Fiat 501	4	1460	14:44.8
36.	Krausz	Gräf	4	1900	14:53.3
31.	Feigl	Spa	4		15:13.6
49.	Szigeti	Mag	4	1130	18:03.4
32.	Grubanovits	Presto	4	2610	19:59.5
48.	C. C. Friese	Mag	4	1130	20:16
44.	Szilaghi	Aga	4	1410	33:48.9
27.	Neubauer	Mercedes	4	2610	30:03.8
29.	Heteés	Adler	4	3130	50:03.5

Geradezu hervorragend sind die am Katschberg erzielten Zeiten zu nennen, wenn man bedenkt, daß die beste Zeit der letzten Fahrt 7:18 von einem 7.4-l-Wagen (Rolls-Royce) gefahren wurde, der bis dato als die Akme der Vollkommenheit galt, während der kleine Gräf von nur 1.9 l, mit vier Personen und Gepäck beschwert, von Gräf jun. gewiß geschickt gelenkt, nur 9:55.2 diesmal benötigte. Auch Delmars Zeit von 6:42.8 ist natürlich ganz hervorragend zu nennen, denn der Sechszylinder-Steyr, den er fuhr (einer der schönsten speedigen Wagen — und leider der einzige Österreicher mit den seit 1913 so gut bewährten Vorderradbremmen), weist um mehr als die Hälfte geringere Abmessungen auf, als der Wagen des 1914 Katschberg-Champions (nämlich 3.3 l zu 7.4 l), James Radleys (Nr. 5) Rolls-Royce.

Bedauerlich war der Defekt von Neubauers Mercedes, denn es wäre gewiß sehr interessant gewesen, zu beobachten, wie der neue Gebläsemotor sich zu der gefürchteten, stellenweise 30%igen Steigung verhalten hätte.

Über die bereits zahlreich erflossenen Pönalisationen wäre zu bemerken, daß schon beim Start der Eindruck auf den von früheren Alpenfahrten mit den diversen „taktisch-technischen Mätzchen“ Vertrauten der war, daß die meisten der Konkurrenten blind der ja gewiß hervorragenden Güte ihrer Wagen vertrauten und dieselben nicht mit allen „Schikanen“ präparierten.

Zur besseren Schätzung der Leistungen der heurigen Fahrt fügen wir eine kurze Aufstellung der 1914 erzielten Katschbergzeiten bei.

1914

Zeit	Hub.-Volum.	Motor	Wagen	Fahrer
7:18	7410 cm ³	6 Zyl.	Rolls-Royce	Raley
14:07.6	3310	4	Minerva (S)	De Jong
15:47.6	2528	4	Hansa	Koehler
13:40.4	4710	4	L. & K.	Kolowrat
10:45.2	3820	4	Armstrong	Slaney
12:10.8	3560	4	Andy	Horch
10:37	4940	4	Gräf & Stift	Lehnbacher
14:35.8	3310	4	Minerva (S)	Klinkosch
12:41.4	3560	4	Audi	Lange
14:07.4	3400	4	Fiat	Marcellino
14:06.2	3820	4	Praga	Sak
13:29.2	3560	4	Puch	Skorpiel
14:06	3560	4	Puch	Hermann
11:58	3160	4	Austin	Herb. Austin
10:43	3970	4	Benz	Delmar
13:44.4	3400	4	Fiat	Schneeweiß
15:18	3400	4	Fiat	Bettaque
13:53	3560	4	Audi	Graumüller
15:35.8	3480	4	Daimler	Zech
14:25	3560	4	Puch	Graf Lamberg
15:00.6	3560	4	Audi	Muhri
15:06.6	3560	4	Puch	Dr. Strauch
16:24.6	3480	4	Daimler	Stall
16:01.4	3480	4	Daimler	E. v. Parma
17:12	3400	4	Fiat	Mahlberg
17:26	3480	4	Daimler	Henschel
10:25	8490	4	Gräf	B. Steinheil
19:51.4	2528	4	Hauser	Barys
13:02.2	3560	4	Audi	Obruba
14:50	1200	4	Wanderer	Rosenthal

Aufgegeben hatten am zweiten Tag: Neubauer (Mercedes mit Gebläsemotor), Höcker (Mag) und Feller. 21 Fahrer blieben punktlos. Alle Teams bis auf das Gräf & Stift-Team und das erste Team des K. V. A. K. wurden gesprengt.

Dritter Tag.

(13. Juni.)

Klagenfurt — Judenburg — Leoben — Bruck — Graz — Ries — Fürstenfeld — Körmend — Tapolca — Balaton-Füred, 469 km.

Bis Balaton-Füred verblieben folgende Konkurrenten punktlos:

Graf Khevenhüller, Hock, Prinz Auersperg, Delmar, Graf Andrassy, Graf A. Kinsky, Steinfeld, Lanner, Gräf, Hartzer, Kern, C. C. Friese, Feigl, Freund, Zsolnay, Croy.

Nach langer ermüdender Fahrt langten 32 Konkurrenten in Balaton-Füred ein. Witt v. Döring, einer der ältesten und besten Fahrer in der Tour hatte einen beklagenswerten Unfall. Sein Wagen rutschte in einer Kurve in den Graben, wodurch natürlich unter anderem der Motor „starb“, was Strafpunkte nach sich zog. Ein böses Pech, das gerade einen der besten Fahrer treffen mußte.

Erzherzog Josef und der ungarische Kriegsminister schlossen sich der Fahrt bei Balaton-Füred an. Beim Empfang in Ungarn, der allerorts ein überaus herzlicher war,

gesellte sich in Balaton-Füred auch der Präsident des Österreichischen Automobilklubs Dr. Friedrich Haymerle zu.

Vierter Tag.

(14. Juni.)

Ruhetag.

Fünfter Tag.

(15. Juni.)

Balaton-Füred — Győr — Komarom — Nyergesufalu — Gyöngyös — Parad, zirka 320 km. Kombinierte Langsamerkeits- und Schnelligkeitsprüfung in der Ebene bei Nyergesufalu.

Ohne besondere Vorfälle ging diese, ob der guten Straßen wesentlich leichtere Etappe vorbei. Die Schnelligkeitsprüfung über 3,5 km, welche zwischen Komarom und Gyöngyös bei Nyergesufalu stattfand, ergab folgende Zeiten:

Delmar 1:44.7 (104 st/km); Grafen Khevenhüller 1:57; Zsolnay 1:58; Graf Palffy 2:1; Nallinger 2:6; Prinz Croy 2:9; Gräf jun. 2:11; Guttmann 2:11.8; Barany 2:12; Prinz Auersperg 2:15; Larmer 2:16; C. C. Friese 2:43.

Die am **sechsten Tage** (16. Juni) der Tour zurückgelegte fünfte Etappe war die längste und führte von Parad über Miskolcz, Tokaj und Debreczin nach Budapest, mit 511 km die längste Tagesleistung. Die

herrschende tropische Hitze und starke Staubentwicklung an diesem Tage gestalteten das Fahren ungemein ermüdend. Nachstehend die Liste der in Budapest innerhalb des Zeitmaximums eingelangten Konkurrenten.

v. Döring, Fritz v. Zsolnay, Iwan Fellner, Josef Graf Palffy, Albert Gottlieb, Franz Graf Khevenhüller, Ingenieur Hans Bock, Ingenieur Paul Hock, Ingenieur Fritz Nallinger, Leopold Freiherr v. Popper, Prinz Karl Auersperg, Georg Udvardy, Oskar Hartzer, Walter Delmar, Graf Rudolf Kinsky, Graf Ulrich Kinsky, Prinz Alexander Croy, Emil Guttmann, Stephan Steinfeld, Oskar Barany, Wilhelm Freund, Gustav Roland Wurmb, Josef Gräf, Felix Kraus, Graf Rudolf Bolza, Hans Günther Kern, Nikolaus Szillagyi, C. C. Friese.

Als der erste der Wagen um 2 Uhr 30 Minuten in Budapest eintraf, hatte sich bereits eine zahlreiche Automobilistenkorona vom Österreichischen Automobilklub und M. K. A. C., unter letzteren auch Erzherzog Josef, eingefunden. Vom Erzherzog geführt, wurde dann die erste „batch“ Wagen nach dem Tattersall geleitet, wo Reichsverweser v. Horthy, Exzellenz Beliczka und der Präsident des Österreichischen Automobilklubs die Angekommenen begrüßten.

Die Ergebnisse der Fahrt waren folgende:

- | | | |
|-----------------------------------------------|-----|-----------|
| 1. Walter Delmar, Steyr | 79 | Gutpunkte |
| 2. Kern, Fiat 501 | 54 | „ |
| 3. Lanner, Austro-Fiat | 42 | „ |
| 4. Rudolf Kinsky, Steyr | 38 | „ |
| 5. Josef Gräf, Gräf & Stift, Vierzyl. | 37 | „ |
| 6. Steinfeld, Steyr | 27 | „ |
| 7. Khevenhüller, Daimler | 18 | „ |
| 8. Nallinger, Benz | 17 | „ |
| 9. Guttmann, Steyr | 14 | „ |
| 10. Palffy, Tatra-Nesselsdorf | 4 | „ |
| 11. Zsolnay, Isotta Fraschini | 1 | „ |
| 12. Narbutt, Benz | 0.8 | „ |

Sämtliche Gutpunktträger wurden mit der goldenen Medaille ausgezeichnet.

Die silberne Medaille für strafpunktfreie Absolvierung der Wertungsfahrt wurde folgenden Fahrern zuerkannt: Auersperg (Vierzylinder, Gräf), Hock (Sechszylinder, Benz) und Croy (Steyr).

Die bronzene Medaille für richtige Absolvierung der Fahrt erhielten: Gottlieb (Austro-Daimler), Barany (Steyr), Freund (Itala), Kraus (Gräf, Vierzylinder) und Friese (M. A. G.).

Den Teampreis des M. K. A. C. gewann das Steyr-Team: Rudolf Kinsky, Ulrich Kinsky, Croy.

An Spezialpreisen gewannen ferner:

Walter Delmar (Steyr) die Preise des Österreichischen Automobilklubs, der österreichischen Industrie und des ungarischen Ministeriums des Innern.

Hans Günther Kern (Fiat 501) den Preis des königlich-ungarischen Autoklubs.

Wurmb (Austro-Fiat), Preis der ungarischen Industriellen, Graf Kinsky (Steyr), Preis des Grafen Zichy.

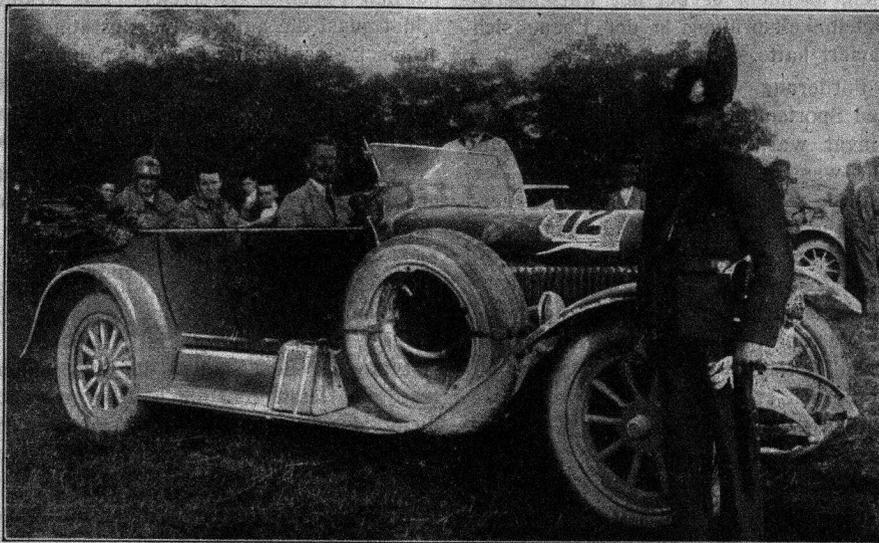
Josef Gräf (Gräf & Stift), Preis der Tauril-Aktiengesellschaft.

Nollinger (Benz), Preis des Österreichischen Automobilklubs.

Soweit die Ergebnisse, die, wie man sieht, für die österreichische Industrie eine hervorragende offizielle Wertung der Qualität ihrer Fabrikate bilden. Die österreichische Waffenfabrik, die auch heuer schon so viele Siege in aller Herren Länder davongetragen, hat mit Delmars Erfolg die Zahl ihrer Siege im Inlande mit dem ersten Preis unseres „Premier Events“ vervollständigt.

Die Leistungen.

Von den 39 in Wien gestarteten Wagen haben 27 das Ziel in Budapest erreicht. Zwölf dieser Wagen blieben punktlos.



Österreichisch-ungarische Wertungsfahrt.
Herr Dir. Hock auf Benz, welcher die Fahrt punktlos absolvierte.

Diese wurden nun durch die noch erworbenen Gutpunkte gewertet, was ein Novum gegenüber dem bei den österreichischen Alpenfahrten der ante bellum-Zeit befolgten Vorgänge bildet. Hiedurch war es möglich, diesmal von einem Ersten, Zweiten usw. zu sprechen. Wie in früheren Jahren bei der Alpenfahrt, so fiel auch diesmal die Siebung ungemein gründlich aus, noch mehr vielleicht deswegen, weil wenig oder keine — camoulierte und andere — Fabriksfahrer daran teilgenommen haben, gegen die sonst die Zahl der punktelosen privaten Sportsmen sehr klein war, denn diesen stand ja nicht der raffinierte Werkstättenapparat der Professionals zur Verfügung, der allein eine, wenn auch nicht immer unbedingt sichere Gewähr für das gute Abschneiden bildete. Trotzdem hielten sich einige der Herrenfahrer vorzüglich.

Besonders sympathisch ist der Ausgang der Konkurrenz, was die Placierung anlangt: ein ungarischer Lenker, heute vielleicht Ungarns bester Fahrer, und ein richtiger all-round Sportsman, Walter Delmar (Sieger unserer Senior Tourist-Trophy) auf einem österreichischen Steyr-Wagen, qualifizierte sich als Bester der Besten, nachdem er bei der Katschbergprüfung und bei der Schnelligkeitsprüfung in der Ebene sich beide Male als erster placierte hatte.

Bei der tatkräftigen Förderung, welche die Wertungsfahrt von seiten der ungarischen Sportsmen gefunden, ist es doppelt erfreulich, daß es ein Ungar war, der diese Fahrt gewann. Daß die Siegeslorbeeren, was die Maschinen anlangt, der Österreichischen Waffenfabrik zufielen, bedeutet einen neuerlichen Triumph unserer größten der heimischen Fabriken, deren kluge Politik es ist, wo immer möglich ihre Wagen mittun zu lassen. Ein Rennsieg reiht sich an den anderen und nunmehr hat auch die schwierige rumänische Tourenfahrt, sowie die österreichisch-ungarische Wertungsfahrt mit Steyr-Siegen abgeschlossen. In beiden Fällen haben die Steyr-Wagen mit ihren nur 3.311 gegen wesentlich stärkere Bewerber, als erste abgeschnitten, bei der österreichisch-ungarischen Wertungsfahrt noch dazu angesichts wahrhaft drakonischen Reglementsbestimmungen und den schwierigsten tourenmäßigen Konditionen. Kein Wunder also, daß solche Leistungen (unter den

zwölf Punktelosen waren vier Steyr-Wagen) mit einer reichen Fülle von Preisen bedacht wurden. Walter Delmar gewann die Preise des Österreichischen Automobilklubs, der österreichischen Industrie, des Ministeriums des Innern; weiters wurden auf Steyr-Wagen gewonnen: der Klub-Teampreis des königlich-ungarischen Automobilklubs, fünf Spezialpreise, vier goldene Medaillen und zwei Bronzeplaketten.

Delmar, sowie eine Reihe der bestplacierten Fahrer benützte Gargoyl-Mobilöl, welches sich bei den außerordentlichen Anforderungen der schweren Konkurrenz ausgezeichnet bewährte. Ganz natürlich erscheint es, daß die weitaus größte Zahl der placierten Wagen mit Bosch-Zünd- und Lichtmaschinen ausgerüstet waren. Einen nicht geringen Anteil an dem glänzenden Abschneiden des Siegerwagens Steyr nahmen, was hiemit gebührend hervorgehoben sei, dessen Rudge-Räder sowie der verlässlichsten Gang verbürgende Pallas-Vergaser.

Den zweiten und dritten Platz belegten Fiat-Wagen. Zweiter wurde Kern auf „501“, heute wohl eine der volkstümlichsten Typen in Österreich. Das Resultat der Wertungsfahrt bildet quasi die autoritative Bestätigung, daß der populäre Geschmack das Richtige getroffen hat. Daß vor den vielen starken Wagen ein 501er Fiat mit nur 1.461 als zweiter eintraf, ist entschieden bemerkenswert, charakteristisch für die Leistungsmöglichkeiten dieser schnellen kleinen Wagen.

Der 2.471 Austro-Fiat Wurmbs (Lanner), der als Dritter auf der Siegerliste figuriert, hält einen höchst ehrenvollen Rekord für die Wiener Fiatwerke: einen gestartet, einen am Ziel. Die österreichische Fiattradition der Alpenfahrten wurde von diesem einen Wagen würdig aufrechterhalten.

Noch ein Sieger wäre zu erwähnen: Nr. 24, Guttman (Fahrer L. E. Almasy) auf Steyr, der den Preis des Baron Hatvany für den Sieg in der Langsamfahrkonkurrenz davontrug, ein Detail, daß um so eher verzeichnet zu werden verdient, als alle drei Prüfungen (Katschberg und Schnelligkeitserprobung) von der gleichen Marke gewonnen wurden, die auf diese Weise den besten Beweis von der Elastizität ihres Motors erbrachten.

W.

Touren-Geschicklichkeits-Wettbewerb.

In der langen Reihe von Konkurrenzen aller Art kam endlich eine, die den Fahrer wertete: Der Touren-Geschicklichkeits-Wettbewerb. Wiener Automobilklub und D.-ö. Motorfahrer-Verband hatten sich in höchst lobenswerter Weise zusammengetan, um der mit viel Interesse erwarteten Veranstaltung am Sonntag, den 24. Juni, zum vollen Erfolg zu verhelfen.

Von 64 Genannten hatten bloß 25 (17 Wagen, 8 Motorfahrer) den Mut, den Kampf mit den durch tagelangen Regen grundlos gemachten Straßen aufzunehmen. Es gereicht der Gilde unserer Motorfahrer zu hoher Ehre, daß sie trotzdem am Start erschien und — wie gleich vorweg festgestellt sei — eine neuerliche Glanzprobe ihres Könnens ablegte. Auch den Leistungen der Automobile, darunter vor allem der Kleinwagen, gebührt alle Anerkennung.

Am Startplatz, Gasthaus Dorfinger in Purkersdorf, hatten sich von den Veranstaltern eingefunden: die Herren Kommerzialrat Rob. Koch, Arnold Bellak, Vizepräsident A. Curiel, Walter Goldschmidt, F. Taussig, Direktor Erwin P. Schweinburg, Dr. Gottlieb Burian (samt seinem treuen „Grade“), Jos. Lugert, Ad. Kallinger, Generalsekretär Zähl und andere, sowie die Herren des D.-ö. M. V. Präsident Haller, Ingenieur Grünbeck, Ehrfrang, Dohnal, Schotzko usw.

Mit Rücksicht auf die hervorragend sportliche Natur der Konkurrenz hatte der W. A. C. besonderes Gewicht darauf gelegt, nur alterprobte Automobilisten als Kontrolloren für diesen Wettbewerb zu verwenden, um eine einwandfreie Wertung zu erzielen. Es war daher die alte Garde der Automobilisten unter den Kontrolloren wohl vertreten, wie nachstehende Liste dartut: Oberstleutnant Max Bulla, Direktor Otto Baron, Generaldirektor Igo Belletz, Ingenieur Rudolf Diederich, Leo Fischl, Direktor Robert Fuchs, Ingenieur Emanuel Forschmit, Hauptmann Fiala, Rudolf Gilich, Oberleutnant Glatzl, Rudolf Groß, Ernst Gallia, Professor Dr. Franz Heintl, Ingenieur Adolf Hamel, Friedrich Horwitz, Rittmeister Kossic, Major Heusler, Hauptmann Kopp, Ingenieur Cesar Karrer, Paul Wilhelm Klein, Alexander Kleiner, Major Ludwig, Eduard Lubinka, Ingenieur Eduard Lenhart, Franz W. Maager, Oberst Müller, Hauptmann Marinkovitz, Ingenieur Charles Neumark, Adolf Pospischil, Regierungsrat W. Pechan, Ingenieur A. Pramhas, Dr. Franz Rittenauer, A. Reismann, Sektionsrat Dr. Ed. Suchanek, Ingenieur Rudolf Struhatschek, Direktor Leo F. Spiller, Ingenieur Alfons Sondhoff, Ingenieur Fritz W. Schiller, Hauptmann Schrankovitz, Hauptmann Schmiedauer, Ingenieur Ignaz Taussig, Gustav Troll, Maurillius Troll, Major Ingenieur Tippmann, Rudolf Ulmann, Karl Vitak, Josef Welsch.

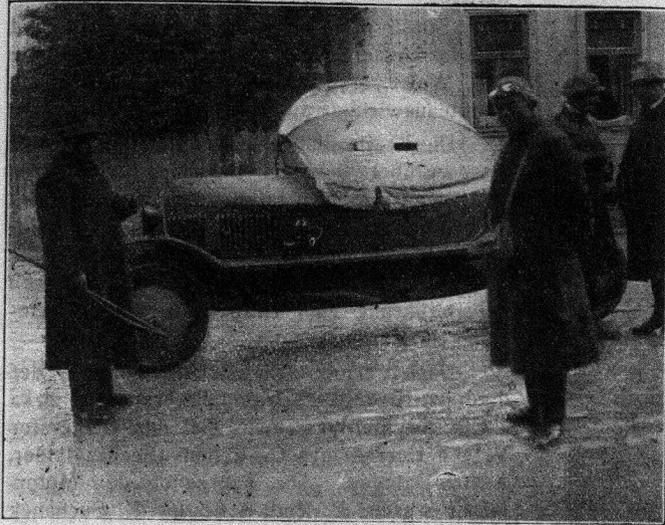
Von diesen Herren begaben sich ein Teil sofort auf die Strecke, um bei den diversen Kontrollen und Hindernissen ihres Amtes zu walten. Inzwischen nahte die Zeit des Starts heran; das Wetter war eher übler geworden. Die Konkur-

Lovrek samt Gattin, Heinz Kurz, Herr Niessner sen., V. Niessner jun., Rinöbl, Ingenieur Hrdlicka, Stangl u. a. m. Beim Start waren, wie dies heuer so oft bei den Rennen und Tourenkonkurrenzen der Fall war, einige „Ravitaillements“ der Branche etabliert, unter anderen die „Bosch“-Hilfsstation, ein Pneu- und Betriebsstoffdepot der Firma Fritz Reißmann und eine Ölstation der Vacuum Oil Co. Ltd., welche alsbald Zuspruch fanden, mit Ausnahme der Boschleute, denn Bosch-Benützer haben mit Defekten normaler Weise nichts zu schaffen.

Beim Start der leichten Wagen erregten die kleinen Grade viel Interesse, deren „Flugbootkörper“ sich sehr hübsch und praktisch ausnehmen. Auch der gleichmäßige Gang der Zweitakt-Zweizylindermotoren, die vom Sitz aus mittels Handstarters angeworfen werden können, übrigens eine glänzende Neuerung, die man vergeblich auf anderen kleinen Wagen sucht.

Trotz des Regens wird die Zahl der versammelten Auto-sportler immer zahlreicher, die Konkurrenz war populär, das ist evident. Lastautos mit Boy-Scouts und Wagen auf Wagen mit Zuschauern und Konkurrenten rollen an.

Eine weitere Novität feierte hier ihr Debüt, die um so mehr verzeichnet zu werden verdient, als sie das erste Entgegenkommen der Technik gegenüber einer sehr allgemein gewordenen Fahrgepflogenheit bildet. Es betrifft dies den so



Touren-Geschicklichkeits-Wettbewerb des W. A. C.

Start der kleinen Wagen. Herr Kommerzialrat Robert Koch als Starter, ein Grade (Herr Direktor Wachslar) startet.

renten rangierten sich, voran die schwächere Kategorie bis 10 Steuer PS, die um 7 Uhr startete, dann die über 10 PS (Start 8 Uhr), während die Motorräder (Start 1/2 10 Uhr) vorerst in einer „Schupfen“ Aufnahme fanden.

Als Fahrstrecken waren für die Fahrer der Wagen zwei Strecken (die etwas verkürzt worden waren), für Krafträder eine Strecke vorgesehen, und zwar waren dies:

Strecke 1 (77 km): Purkersdorf, Preßbaum, Rekawinkel, Altlangbach, Glashütte, Klammhöhe, St. Corona, Klausen, Wöglarin, Kaltenleutgeben, Perchtoldsdorf, Laab am Wald, Purkersdorf.

Strecke 2 (76 km): Purkersdorf, Allhang, Mauerbach, Hainbach, Sofienalpe, Steinriegel, Weidling am Bach, Klosterneuburg (Holzgasse), Hintersdorf, Kirchbach, Steinriegel, Mauerbach, Purkersdorf.

Die Strecke der Motorradfahrer (57 km) war: Purkersdorf, Preßbaum, Rekawinkel, Eichgraben, Hochstraß, Klausen, Alland, Heiligenkreuz, Hochrotterd, Breitenfurt, Wolfsgraben Purkersdorf.

An Durchschnittsgeschwindigkeiten waren vorgeschrieben für Motorräder 20 km das ist Fahrzeit 3:48, für Automobile bis 10 PS 20 km, das ist Fahrzeit 3:51 und für solche über 10 PS 25 st./km, das ist 3:05.

Knapp vor 7 Uhr war alles startbereit. Der Regen hatte jetzt das Salzburger Genre angenommen und rieselte in biederer „Schnürln“ herab. Die Menge beim Start war ziemlich angewachsen, man sah, wie stets bei derartigen Ereignissen, eine große Anzahl der führenden Persönlichkeiten der Handels-, Industrie- und Sportwelt, unter ihnen die Herren Bauernfeind, Geiger („Eisemann“), Ingenieur A. Pramhas, L. L. Kattay, A. Wutte, Direktor Elvert, Prok. Bauer („Bosch“), Pfaffstädtner, ferner von der Heereskrafthochschule die Obersten Müller und Neffzern, Major Ludwig, Gabriel, die Herren Strachotta, Strohmayer, Mayer, von der Presse die Herren Bechtel, Brodt, Orelli, Rosenthal, dann Hauptmann



Touren-Geschicklichkeits-Wettbewerb des W. A. C. und D. M. V.

Die Pneu- und Betriebsmittelstation der Vacuum Oil Co. Ltd. und der Firma F. Reismann.

beliebten Soziussitz am Motorrad. Ingenieur Hacker, der bekannte österreichische Konstrukteur, erschien am Start mit einer neuen Bison-Serienmaschine, die einen speziell etwas längeren Rahmenbau mit zwei Tandem-Sätteln aufwies, welche

durch eine fast 1 m lange, halbelliptische Blattfeder, besonders elastisch, gefedert war. Die Maschine bildete bald das Zentrum des Interesses der zahlreich versammelten Motorfahrergemeinde. Eine andere der vielen Neuheiten an dieser

mußten mit stehendem Start genommen werden und bildeten ein Waterloo für viele Konkurrenten, denn der Zustand der Straßen war so wie er schlechter nicht gedacht werden konnte. Einige halfen sich hier, weils nicht anders ging, mit — Schneeketten.



Touren-Geschicklichkeits-Wettbewerb des W. A. C. Phot. Dr. Langer.

Von der Touren-Geschicklichkeits-Konkurrenz des W. A. C. und des Dö. M. V. Die unentwegten „all weather“ Fahrer (von links nach rechts) Nr. 2: R. Tolar N. S. U., Nr. 3: E. Roth jun., Sunbeam, Nr. 11: Hptm. Lovrek, Bison, Nr. 10: O. Hacker, Bison, Nr. 22: E. Eberan, Harley-Davidson, Nr. 6: Karl Suchanek, James (rechts hinter ihm „Papa“ Sektionsrat Dr. Suchanek), Nr. 23: H. Schulz, Triumph, Nr. 34: Wegscheider, Triumph (Riccardo) und Heller Merricks, B. S. A. mit Beiwagen. Alles freut sich, denn auf seiner guten Maschine trotz der Motorradfahrer von heute selbst dem — Sommerwetter 1923.

Maschine besteht in der Exzenter-Riemenspannung, die beim Herunterklappen des Ständers den Riemen entspannt.

Es starteten mit Wagen: Dr. Borschke, F. Nowak, Ingenieur Lasch, S. Baltaxe, P. Schüller, E. Riwler, Spielmann, A. Castiglione jun., Ingenieur Eichler, K. Lehner, P. Weiner, Ingenieur Weiß, A. Hacker, Dr. Ettingshausen, O. Täuber, Direktor Wachslar, I. Fenster; mit Motorrädern: H. Schulz (Triumph), Heller-Merrick (B. S. A. mit Sidecar), Wegscheider (Triumph, 4 Valve-Riccardo-Motor), R. Tolar (N. S. U.), Ingenieur Oskar Hacker (Bison), K. Suchanek (James), E. Roth jun. (Sunbeam), Eberan (Harley-Davidson).

Es wurde in Intervallen von fünf Minuten gestartet. Unter lauten Heilrufen starten die Motorfahrer, deren Sportfreudigkeit bei der Abfahrt durch den unermüdlichen Vater des Motorradsports, Präsidenten R. Hafler, in ein paar zündenden Worten an die Startenden Würdigung fand.

Nun tritt Ruhe am Startplatz ein.

Draußen auf der Strecke traf man schon nach 6 km auf das erste, nächst Allhang gelegene Hindernis für Wagen. Hier galt es, bergab zu reversieren und durch einen Bach zu „furten“. Hier gabs schon etliche Strafpunkte, obschon die meisten Fahrer ihre Sache recht gut machten. Die Bremsprüfung bei supponiertem Bahnschranken nächst Hainbach hinter einer unübersichtlichen Kurve war eine weitere Quelle mancher Pönalisationen, aber weit böser Steine des Anstoßes waren die Bergstrecken. Holzgasse in Klosterneuburg und die Bergstraße nächst Kirchbach bei Hintersdorf (in der Nähe und bekannt durch den Circuit Gugging 1920) beliebte Probestrecken unserer ehemaligen Autotruppe. Diese Steigungen

Sonst gab es noch Zeitkontrollen und andere kleinere Ulke, wie Baumstämme, die den Weg versperrten usw., die nicht ohne Punkteauswirkung auf die Konkurrenten blieben.

Die Kraftradfahrer hatten ähnliche Hindernisse zu überwinden. Hier wurden die diversen Kontrollen manchem fatal, während die Bremsprobe vielfach übersehen wurde, was zahlreiche Punkte eintrug. Eine supponierte Brücke trug Schellen am Geländer, deren Erklingen bei Berührung zum Grabgeläute der Punktelosigkeit wurde.

Nach erfolgreicher „Umschiffung“ der diversen Hindernisse trafen die ersten um zirka 3 Uhr nachmittags beim Ziel ein, als erster Wagen Herr Arturo Castiglioni (Sechszylinder, Austro-Daimler). Die Fahrzeiten der Motorfahrer waren: E. Roth 4:04:46; K. Suchanek 3:20; Tolar 3:46:20; Hacker 4:17:2; Wegscheider 3:42:09; Eberan 3:10:06; Schulz 4:01:48; Heller-Merrick 3:30:00.

Am Montag, den 2. Juli, um 6 Uhr abends, fand im Wiener Automobil-Klub, die Preisverteilung statt, zu welcher Fahrer, Kontrolloren, sowie die Pressevertreter geladen waren.

Nachstehend die Liste der offiziellen Resultate:
Kategorie I (bis 10 Steuer PS):

1. Preis: Artur Hacker,
2. Preis: Ingenieur Ferdinand Eichler,
3. Preis: Ingenieur Hermann Lasch.



Phot. Dr. Langer.

Touren-Geschicklichkeits-Wettbewerb des W. A. C. und des Dö. M. V.
Start der Motorfahrer.

Kategorie II (über 10 Steuer PS):

1. Preis: Paul Weiner (Steyr Sechszylinder),
2. Preis: Ingenieur Edgar Rinler,
3. Preis: Carl Lehner.

Plakette erhalten:

Dr. Alfred Borschke; Arturo Castiglioni; Jakob Fenster; Louis Geiger; Paul Schüller; Otto Tauber; Rudolf Wachslar; Ingenieur Heinrich Weiß.

Für die Motorfahrer ergaben sich folgende Resultate:

Motorräder bis 500 cm³: Karı Suchanek (James) (6 Schlechtpunkte) Erster; Robert Tolar (56 Schlechtpunkte) Zweiter; Emil Roth jun. (85 Schlechtpunkte) Dritter; Tandem, Oskar Hacker (110 Schlechtpunkte) Vierter; August Lovrec; nach Schluß eingelangt Felix Wegscheider (43 Schlechtpunkte) Zweiter; außer Konkurrenz.

Motorräder über 500 cm³: Robert Eberan (75 Schlechtpunkte) Erster; Hermann Schulz (78 Schlechtpunkte) Zweiter.

Motorräder mit Beiwagen: Karl Heller Merricks (36 Schlechtpunkte) Erster.

Die Organisation war mustergültig, die ganze Fahrt verlief reibungslos. Für die Schaffung dieser Konkurrenz und ihre kluge Durchführung verdienen die Funktionäre alles Lob. Es wäre nur zu wünschen, daß irgend einer der P. T. Klubs sich endlich um die so arg vernachlässigte Sache der Cyclecars und Kleinautos annehmen würde. Sollte denn die alte Devise Austria erit in orbe ultima noch immer mit „Österreich wird auf der Welt das Letzte sein“, übersetzt werden?
W.

Der Grand Prix des A. C. F.

1. und 2. Juli 1923.

Sunbeam Sieger — Sunbeam belegen noch den zweiten und vierten Platz.

Die Wagen.

Einst waren Frankreichs Rennen tonangebend für die konstruktiven Tendenzen der gesamten Automobilwelt. Heute ist dies wohl nicht mehr in demselben Maße der Fall: epochale Neuerungen sind rar geworden.

Aber noch hat es das erfinderische Genie der französischen Konstrukteure bewirkt, daß ihre Grand Prix-Spezialwagen (heuer durchwegs 2 l und zirka 600 kg also wenig mehr wie Voiturettes und nicht mehr weit vom Cyclecar) immer

zosen abermals eine ausländische Marke als Sieger sehen. Der Ausgang dieses klassischen Rennens hat in Frankreich einige Konsternation hervorgerufen und im „Auto“ appelliert George Faroux an Louis Renault, im nächsten Jahre als „Retter Frankreichs“ auf den Plan zu treten.

Was die konstruktiven Details des Siegerwagens anlangt, so besitzen die Sunbeams mit Sechszylindermotoren 67 × 94 = 1988 cm³ besonders hohe Kompression (7 kg) — der Chefkonstrukteur Cotalen des Hauses Sunbeam ist stets ein Ver-



Der Voisinwagen des 1923 Grand Prix mit Aeroplanartigem Rumpfe: die Spurweite hinten ist nur halb so breit wie vorne.

noch eine Fülle neuer Details enthalten. In diesem Jahre entsprachen die Grand Prix-Wagen der herrschenden Tendenz: hochtouriger Motor bei welchem, wo tunlich, alles auf Kugeln oder Rollen lagert. Vielzylinder (von sechs aufwärts) und was die Karosserie anbetrifft — prädominiert, heuer ein Mittelding zwischen Äroplanrumpf und Projektilform, bei welchem sogar die Hinterräder in die Karosserie eingelassen sind.

Bis knapp vor dem Rennen waren die Fiats heiße Favorits. Die Fiat-Wagen haben Achtzylindermotoren 59 × 91 = 1990 cm³, welche mit Kompressor, ähnlich dem der Mercedes arbeiten. Von der fabelhaften Schnelligkeit dieses Wagens erzählte man sich in Frankreich Wunderdinge, obschon es den Fiatleuten gelang, ihr Geheimnis (den Kompressor) bis vor dem Rennen zu bewahren. Leider schieden im Laufe des Rennens alle drei Fiatfahrer aus.

Seitdem die Sunbeamleute im Jahre 1912 zum erstenmale sich am Grand Prix beteiligten, nahmen sie bei jedem dieser klassischen Rennen teil, bis jetzt endlich der Sieg ihre Bemühungen krönte. Nachdem im Jahre 1921 die Amerikaner mit Düsenberg, 1922 Italien mit Fiat und 1914 Deutschland mit Mercedes den Grand Prix gewonnen, mußten heuer die Fran-

fechter der Anwendung hoher Kompressionen gewesen. Dieser Motor gibt seinen höchsten Nutzeffekt bei 5000 Touren. Gegen Cotalens gewöhnliche Praxis sind die Sunbeam-Wagen diesmal mit Differenzialen versehen gewesen.

Zwei Nockenwellen und zwei Ventile pro Zylinder sind vorgesehen, während drei Federn per Ventil zur Anwendung gelangen. Pumpen besorgen Schmierung und Kühlung. Ein Solex-Vergaser liefert das Gemisch; durch einen H. Sp.-Magnetapparat wird die Zündung (eine Kerze pro Zylinder) besorgt. Pleuel und Kurbelwelle sind auf Rollen gelagert. Vierganggetriebe und Konuskupplung sind weitere Sunbeam-Merkmale. Die Vorderräder werden nach dem Servo- (A. Perrot) System (mit H.-Räderbremsen synchronisiert) gebremst. Die Spurweite beträgt 1.3 vorne und 1.2 hinten, Radstand 2.5 m, das Gewicht 660 kg.

Von den vier französischen Marken (Voisin, Rolland-Pilain, Bugatti und Delaye) konnte sich nur eine, der von Friedrich gesteuerte Bugatti, placieren, während ein zweiter Bugatti (de Viscaya) den schweren Unfall verursachte, bei dem 15 Personen verletzt wurden; ein Voisin wurde Fünfter.

Der an dritter Stelle placierte Bugatti besitzt einen Achtzylindermotor 60 × 88 = 1989 cm³.

Je ein Auspuff- und zwei Einlaßventile pro Zylinder sind vorgesehen, die von einer einzigen Nockenwelle mittels Schwinghebel gesteuert werden. Die Schmierung besorgt eine Zahnradpumpe, die Kühlung eine Pumpe und zwei Ventilatoren, während zwei Zenith-Vergaser das Gemisch liefern und die Zündung durch einen H. S.-Magnetapparat erfolgt. Für die Kurbelwelle sind Kugellager, für die Pleuel Rollenlager vorgesehen. Die Kraftübertragungselemente weisen Lamellenkupplung, Dreiganggetriebe und Doppelkardangelenke auf. Die Vorderradbremsen sind hydraulisch. Spur 1.05 m, Radstand 2 m, Gewicht 600 kg. Getriebe und Differenzial sind en bloc. Die vier Bugatti-Wagen waren sämtlich mit Karosserien ausgestattet, welche M. Bechereau, der Konstrukteur der Spad-Flugzeuge, entworfen hat. Die Hinterräder sind wie bei den Voisins in die Karosserien eingelassen.

Sonst wäre bezüglich konstruktiver Details zu bemerken, daß kein Vierzylinderwagen mitfuhr und daß z. B. die Achtzylinder Rolland-Pilains mit vier Zenith-Vergasern versehen waren. Die vier Voisinwagen und einer der Rolland-Pilains waren mit Schiebermotoren (erstere mit Knightschen) ausgerüstet. Der einzige konkurrierende Delagewagen besaß Zwölfzylindermotor, 51.3 × 80. Interessant ist ferner, daß alle Motoren (mit Ausnahme der Schieber) die Pleuel auf Rollen gelagert hatten.

Die allgemeine Verwendung von Vorderradbremsen (teils Servo-Perrot, teils hydraulische Systeme) braucht heute nicht speziell mehr betont zu werden. Ganz verblüffend ist aber

der Umstand, daß die Voisin-Wagen (mit Aerokarosserie), vorne 1450 mm gegen 75 mm rückwärtige Spurweite aufwiesen und die Sunbeams desgleichen vorne 1300, rückwärts 1200 mm. Die Radstände variierten von 2000 mm (Bugatti) bis 2720 (Voisin).

Die Rennstrecke.

Diese befand sich diesmal in der Touraine bei dem Dorfe Saint Antoine-du-Rocher, einer Bahnstation auf der Strecke von Tours nach Le Mans. Der Circuit umfaßte ein Straßendreieck von 22.864 km und mußte 35mal umfahren werden (also für jeden Fahrer 105 schwere Kurven) das sind 799.05 km, fast genau so viel, wie die Indianapolisstrecke. Im Profil ist die Rennstrecke keineswegs eben, sondern eher leicht gewellt.

Das Rennen:

Es starteten:

Start Nr. 1. Delage (R. Thomas); 2. Sunbeam 1 (Sir Algernon Lee-Guineef); 7. Sunbeam 2 (Major Seagrave); 12. Sunbeam 3 (Divo); 3. Rolland-Pil. (Guyot); 8. Rolland-Pil. (Hemery); 13. Rolland-Pil. (Goux); 4. Fiat 1 (Bordino); 9. Fiat 2 (Giacone); 14. Fiat 3 (Salamano); 5. Voisin 1 (Rougier); 10. Voisin 2 (Duran); 15. Voisin 3 (Morel); 17. Voisin 4 (Lefevre); 6. Bugatti 1 (Fredrick); 11. Bugatti 2 (de Viscaya); 16. Bugatti 3 (Prince de Cystria); 18. Bugatti 4.

Die höchste Geschwindigkeit in der Geraden erzielte Friedrich auf Bugatti mit 171 st/km, die schnellste Runde fuhr Bordino (Fiat) mit einer Geschwindigkeit von 142.187 st/km.

Von den 35 Runden des Rennens führten die Sunbeamleute Divo, Sir A. Lee-Guineef und Seagrave in zehn Runden, die Fiatleute Bordino acht Runden, Giaccone vier Runden und Salamano in dreizehn Runden. 2 km vor dem Ende der 33. Runde führte Salamano mit 10 Minuten 9 Sekunden vor Seagrave, mußte aber, da ihm, 2 km vom Ravetaillement entfernt, der Betriebsstoff ausging, angesichts eines fast sicheren Sieges — die Fiat-Wagen waren etwas schneller als die Sunbeam — aufgeben.

Die Resultate waren:

Grand Prix der Tourenwagen: 1. Juli

Voiturettes. (Zweisitzer mit mindestens 400 kg.) Zugewiesener Betriebsstoff 12.9 kg Benzin, Strecke 296.79 km (13 Runden). Erster: Lohms auf Mathis in 3 Stunden 41 Minuten 17¹/₂ Sekunden; Zweiter: Boecchi auf Mathis in 3 Stunden 49 Minuten 21¹/₂ Sekunden; Dritter: Desvaux auf Salmson in 3 Stunden 52 Minuten 45¹/₂ Sekunden. Durchschnitt des Siegers:

80.48 st/km.

Leichte Wagen (Viersitzer mit mindestens 1000 kg.) 28 kg Benzin, Strecke 388.11 km (17 Runden).

Erster: Cabillot auf Peugeot in 5 Stunden 40 Minuten 50 Sekunden;

Zweiter: Buteau auf Peugeot in 5 Stunden 40 Minuten 55 Sekunden;

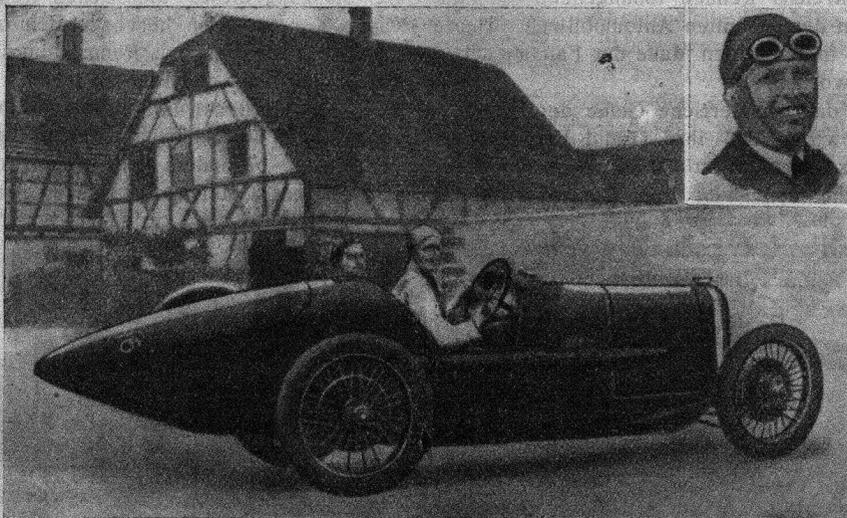
Dritter: Bouverot auf Peugeot in 5 Stunden 41 Minuten 3 Sekunden. Durchschnitt des Siegers: 68.322 st/km.

Wagen (mindestens 1400 kg, fünf Plätze). 54.746 kg Benzin, Strecke 502.26 km (22 Runden). Erster: Boillot auf Peugeot in 6 Stunden 2 Minuten 51¹/₂ Sekunden; Zweiter: A. Morillon auf Peugeot in 6 Stunden 2 Minuten 51¹/₂ Sekunden; Dritter: E. Morillon auf Peugeot in 6 Stunden 2 Minuten 51¹/₂ Sekunden. Durchschnitt des Siegers 83.102 st/km.

Grand Prix der Rennwagen: 2. Juli.

(Mindestens 650 kg, 2-1-Zylinderinhalt.) Strecke 799.05 km, (35 Runden). Erster: Major Seagrave auf Sunbeam in 6 Stunden 35 Minuten 19¹/₂ Sekunden; Zweiter: Divo auf Sunbeam in 6 Stunden 54 Minuten 25¹/₂ Sekunden; Dritter: Friedrich auf Bugatti in 7 Stunden 22¹/₂ Sekunden; Vierter: K. Lee-Guineef auf Sunbeam in 7 Stunden 2 Minuten 3¹/₂ Sekunden; Fünfter: Lefebre auf Voisin in 7 Stunden 50 Minuten 29¹/₂ Sekunden. Alle anderen aufgegeben. Stundendurchschnitt des Siegers 121.4 km.

Zum Schlusse noch ein pikantes Detail: Deutschlands Industrie war ebenfalls am Grand Prix-Sieg beteiligt: die vier



Major Seagrave auf Sunbeam, der Sieger im diesjährigen französischen Grand Prix.

Erstplacierten fuhren mit Bosch-Magneten, der Franzose Friedrich auch noch mit Bosch-Kerzen. Daß alle Angekommenen Witworth-Drahtspeichenräder benützten, ist förmlich selbstverständlich. Auch die „fast“ siegreichen Fiat-Wagen waren mit Bosch-Zündapparaten ausgerüstet. W.

Der französische Grand Prix der Motorräder.

Douglas, A. J. S. und Lewis Sieger.

Strecke: Circuit de Touraine (bei Tours, Straßendreieck) 22.864 km.

Klasse 250 cm³; Distanz zwölf Runden (273 km: Erster Davidson (Lewis Dunlop) in 3:17.29 (83.27 St. 1 km gegen die 85.255 km desselben Fahrers im Vorjahre). Zweiter Johnson (Cotton, Hutchinson) in 3:27.22. In dieser Kategorie fuhr der Sieger Davidson auf Lewis (Zweitakteinzylinder drei Gänge, Kette) die schnellste Runde in 15:11 = 90.217 st/km.

In der 350 cm³-Klasse (Distanz: 16 Runden = 365 km) waren die Ergebnisse:

Die englische Tourist-Trophy.

Der Sieger der 350er-Klasse erzielt beste Zeit.

Junior Tourist-Trophy (350 cm³).

Rundstrecke auf der Insel Man, 363.6 km. Am Start

72 Fahrer:

Erster: Woods auf Cotton, 4:3:47 = 89.6 st/km.

Zweiter: Harris auf A. J. S., 4:6:16.

Dritter: Alexander auf Douglas, 4:9:35.

Vierter: Bourne auf Bradshaw, 4:13:41.

Die ersten der einzelnen sechs Runden waren:

Erste Runde: Simpson, A. J. S.

Zweite Runde: Simpson, A. J. S.

Dritte Runde: Le Back, New Imperial.

Vierte Runde: Le Vack, New Imperial.

Fünfte Runde: Dance, Sunbeam.

Sechste Runde: Woods, Cotton.

In diesem Rennen wurde so gut gefahren, daß alle vier ersten der ersten Runde bereits den früheren Rundenrekord schlugen. Es waren dies: Simpson A. J. S., Hough A. J. S., Le Vack, New Imperial, De la Hay, Sunbeam.

Die Zeit, welche Woods (350 cm³ Cotton) fuhr, — 4:3:47, konnte in der Seniorsklasse nicht geschlagen werden, so daß wie 1921 und bei der österreichischen Tourist-Trophy der Juniorensieger auch der schnellste Mann im Gesamtplacement blieb.

Wie in früheren Jahren wurde auch heuer die Rundstrecke auf der Insel Man gefahren, welche von der Hauptstadt Douglas als Startort über Ballacraigne, Kerkmichael, Ballaugh, Sulby, Ramsey, Snaefell, Mountain zurück nach Douglas führt.

Leider fand heute Veasey, einer der Fahrer der 500-cm³-Klasse, den Tod.

T. T. der Leichtmotorräder bis 250 cm³,

Distanz 364 km (sechs Runden).

Erster: Porter auf New-Gerrard in 4:21:37 (zirka 83 st/km).

Erster: Longman, A. J. S. in 4:1:29.6 (90.75 st/km)
Zweiter: Meunier, Alcyon in 4:2:38. Dritter: Dixon, Douglas in 4:6:34. Vierter: Bartlett, Bradshaw-Matador in 4:27:09. Fünfter: Anstice, Douglas 5:08:36.6. Die schnellste Runde fuhr Longman in 14:5 = 97 st/km.

Klasse 500 cm³: 20 Runden (456.6 km). Erster: Whalley auf Douglas mit Pneus Hutchinson 4:30:30 (101.27 st/km). Zweiter: Hassall, Norton in 4:31:24.4. Dritter: Hollowell, Norton in 4:38:39.4. Vierter: Francisquet, Norton in 4:43:38. Beste Runde (22.8 km) Whalley in 12:3 = 113.7 st/km.

Der Sieger Whalley stammt aus Douglas auf der Insel Man.

Whalley, der dreimal in der englischen Tourist-Trophy durch böse Zufälle um den sicheren Sieg kam, feierte hier zum erstenmal einen schönen Triumph in einem großen klassischen Rennen. Nach vom „L'Auto“ in der Geraden abgestoppten Zeiten wurden dort Geschwindigkeiten von über 138 st/km gefahren (500 cm³) und während selbst die 350er 116 st/km fuhren, kamen die 250er (Davies) noch bis auf 102.8 st/km maximal).

Zweiter: Le Vack auf New-Imperial in 4:28:19.

Dritter: Hall auf Rex-Acme in 4:34:20.

(Rundenrekord 1922 in der ersten Runde von Handley auf O. K. Junior und Porter geschlagen. In der zweiten Runde stürzt Handley schwer und scheidet aus.)

Senior Tourist-Trophy.

Maschinen bis 500 cm³,

Strecke 364 km.

Erster: Sheard auf Douglas in 4:4:35 (zirka 89 st/km).

Zweiter: Black auf Norton in 4:6:28.

Dritter: Dixon auf Indian in 4:7:2.

Vierter: Walker auf Norton in 4:10:3.

Fünfter: Simistu auf Norton in 4:10:23.

Sechster: Emerson auf Douglas in 4:12:25.

Beiwagenklasse bis 600 cm³, drei Runden = 182 km.

Erster: Dixon auf Douglas in 2:7:48 (85 st/km).

Zweiter: Walker auf Norton in 2:9:26.

Dritter: Tucker auf Norton in 2:10:27.

Die Sieger der früheren Jahre (Gesamtklassifizierung):

1907: Collier (Matchleß, Einzylinder, 430 cm³).

1908: Marshal (Triumph, Einzylinder, 476 cm³).

1909: Collier (Matchleß, Zweizylinder, 738 cm³).

1910: Collier (Matchleß, Zweizylinder, 666 cm³).

1911: Goldfrey (Indian, Zweizylinder, 584 cm³).

1912: Applebee (Scott Zweitakt, Zweizylinder, 486 cm³).

1913: Wood (Scott Zweitakt, Zweizylinder, 486 cm³).

1914: Pullin (Rudge, Einzylinder, 500 cm³).

1920: T. E. de La Hay (Sunbeam, Einzylinder, 500 cm³).

1921: Davies (A. J. S., Einzylinder, 350 cm³).

1922: Bennett (Sunbeam, Einzylinder, 500 cm³).

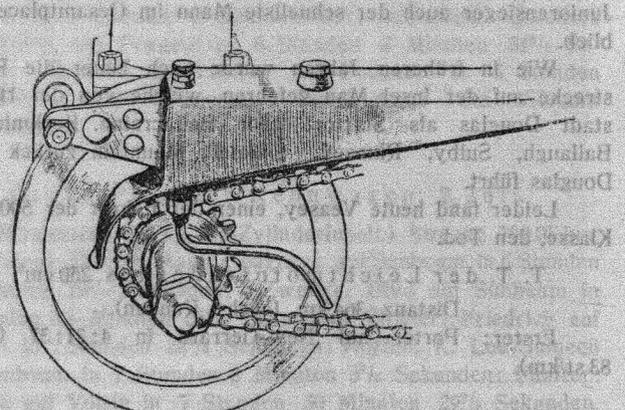
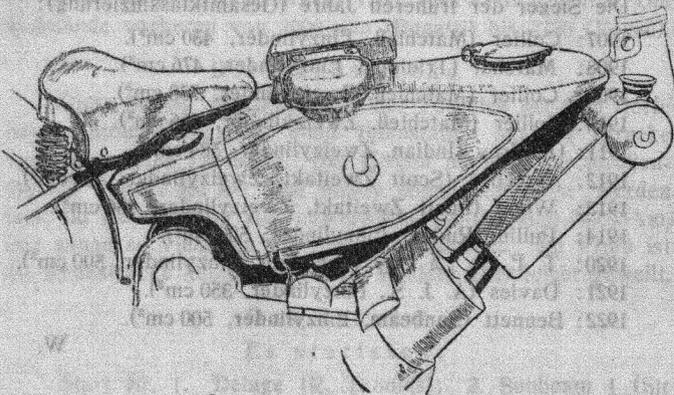
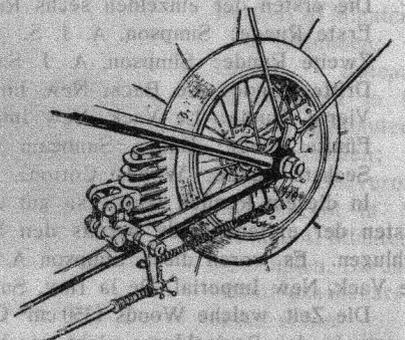
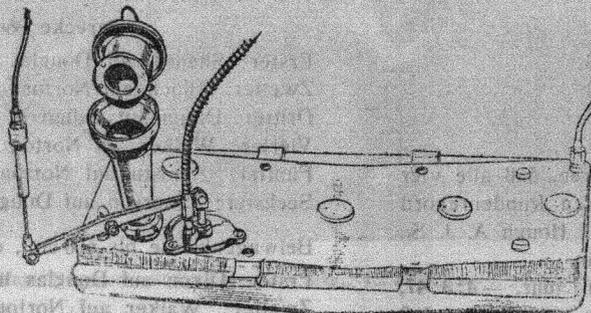
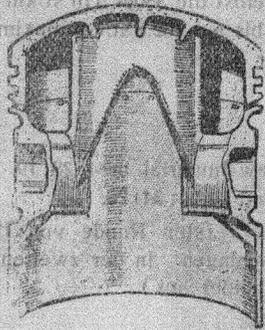
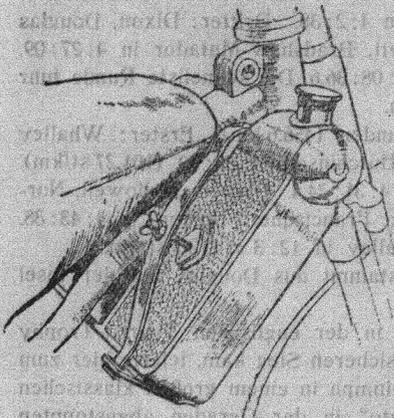
W.

Das Mugello-Rennen.

Österreichischer Sieg. — Conte Brilli Peris (Steyr) Duell mit Conte Masetti. — Fast sämtliche „Asse“ Italiens im Rennen.

Die Rennungsliste für dieses Rennen wies 38 Wagen auf, darunter Fiat, Nazzaro, Isotta-Fraschini, Alfa Romeo, Ansaldo, O. M. und Diatto, mit Italiens berühmtesten Rennfahrern als

Lenkern, wie Conte Masetti, Ferrari, Maseratti und dem „Asso delle Assi“ Ascari. Die „Gazetta della Sport“ schrieb kurz vor dem Rennen über dasselbe, es sei dies ein Kampf von



Interessante Details aus den englischen Tourist-Trophy-Maschinen 1923.

1. Der Kühler der Scott ist mittels federnder Klammer befestigt.
2. Douglas: Getriebe-Anordnung und synchronisierte Hebel für die zwei Vergaser.
3. Aluminiumkolben der Bearemore-Maschine mit Trägerstütze für Kolbenkopf und Bolzenlager.
4. Reservetutzen am Tank der Douglas.
5. Ölreservoir der Douglas (auch als Stütze für das Kurbelgehäuse gedacht).
6. Hinterradbremse: Douglas.
7. Öl- und Benzinbehälter am Scott zwischen Gabelkopf und Sattel.
8. Die Kette vom Motor zum Getriebe der O. E. C. Blackburne mit Tropföler, dessen Reservoir als Kettenkasten ausgebildet erscheint.

„Tutta l'industria italiana contra la Steyr“. Man weiß, daß nach den italienischen Triumpfen im Grand Prix zu Straßburg im Vorjahre und nach einer Fülle von italienischen Siegen in den bestbesetzten Wettkämpfen des vergangenen Jahres, diese Worte noch bedeutungsvoller sind, als man schlechtweg anzunehmen geneigt ist. Kein Wunder also, wenn ganz Italien den Verlauf dieses Rennens verfolgte, wo die Chancen für den einzigen einzelnen österreichischen Wagen, ziffernmäßig beurteilt, sehr geringe waren.

Von den 38 Genannten stellten sich am Sonntag, 7 Uhr früh, 24 Wagen dem Starter: Alfa Romeo war durch Italiens populärste Rennfahrer Grafen Giulio Masetti, Ferrari und Antonio Ascari vertreten, Maseratti fuhr auf Diatto, für welche Marke außerdem noch Lancelotti und Turner in Wettbewerb traten. Die Marke Nazzaro war mit zwei Wagen, deren einen Caprone, den anderen Tarabusi lenkte, vertreten. Ein Itala-Rennwagen unter Forosi, ferner die Marken Fiat, Bianchi und Ansaldo waren die italienischen Konkurrenten, wozu sich ein deutscher Wandererwagen, ebenfalls von einem hervorragenden italienischen Rennfahrer gesteuert, gesellten. Als einziger österreichischer Wagen ging Conte Brilli Peri Steyr ins Rennen.

Bei tropischer Hitze erfolgte der Start. Die erste Runde zeigte schon, daß der Kampf um die Siegespalme zwischen Masetti und Brilli Peri stattfinden würde, die nach der ersten Runde knapp nebeneinander lagen, mit Ascari und Maseratti an dritter und vierter Stelle.

In der zweiten Stunde schied letzterer aus, während Ferrari sich zum dritten Platz vorschob. Nach der zweiten Runde hatte Conte Brilli Peri Pech und verlor vier wertvolle Minuten durch Pneudefekte, so zwar, daß es Conte Masetti gelang, in der dritten Runde erster vor dem Steyr-Fahrer zu werden. Nun fuhr Brilli Peri mit Vollgas drauflos und — fuhr auch zugleich die beste Rundenzeit des Rennens mit 54:47/6 heraus, wobei es ihm gelang, den zäh an der Spitze liegenden, brillant fahrenden Alfa Romeo Masettis zu überholen. Brilli Peri führte von nun ab (fünfte Runde) bis zum Finish, wo er mit über zwei Minuten Vorsprung, vom Publikum ob seiner schönen Leistung begeistert begrüßt, als erster durchs Ziel ging.

Das Gesamtklassement war folgendes:

Erster: Brilli Peri (Steyr) 5 Stunden, 48 Minuten und 51 Sekunden.

Zweiter: Masetti (Alfa Romeo) 5 Stunden, 50 Minuten und 44 Sekunden.

Dritter: Ascari (Alfa Romeo) 6 Stunden und 17 Sekunden.

Vierter: Caprone (Nazzaro) 6 Stunden, 12 Minuten und 32 Sekunden.

Fünfter: Foroni (Itala) 6 Stunden, 18 Minuten und 17 Sekunden.

Sechster: Turner (Diatto).

Siebenter: Tarabusi (Nazzaro).

Achter: Ceregnani (Wanderer).

Neunter: Marinoni (Ansaldo).

Zehnter: Sbraci (Fiat).

Elfter: Novi (C. M. N.).

Zwölfter: Lancelotti (Diatto).

Die übrigen zwölf Konkurrenten schieden aus.

Kategorieresultate: 1. Serienwagen:

Kategorie 1850 cm³: Erster: Ceregnani (Wanderer).

Kategorie bis 1500 cm³: Erster: Sbraci (Fiat).

Kategorie bis 2000 cm³: Erster: Marinoni (Ansaldo).

Kategorie bis 3000 cm³: Erster: Ascari (Alfa Romeo).

Kategorie über 3000 cm³: Erster: Brilli Peri (Steyr). Absoluter Sieger des Rennens. Schnellste Runde: 54 Minuten und 47/6 Sekunden.

2. Rennwagen: Erster: Masetti (Alfa Romeo). Zweiter: Foroni (Itala). Dritter: Turner (Itala). Vierter: Lancelotti (Diatto).

Die italienische Presse über den österreichischen Sieg im Mugello-Rennen.

Das führende Organ Italiens für Automobilsport, die Milaneser „Gazetta dello Sport“, schreibt über den siegreichen Wagen: „Die siegreiche Maschine ist ein Steyr-Sechszylinder von 3.31 Zylinderinhalt. Der Wagen hat im Mugello-Rennen eine Durchschnittsgeschwindigkeit erzielt, die nur um 1 km pro Stunde geringer ist, als jene des vorjährigen Siegers, eines ausgesprochenen Rennwagens von nicht weniger als 6 l Zylinderinhalt. Die Type ist uns aus der Targa Florio, wo sie eine glänzende Fahrt absolvierte, noch bestens in Erinnerung. Der Wagen ist ein klassisches Beispiel dafür, welche kolossalen Aufschwung die Automobilindustrie in der letzten Zeit durchgemacht hat.“

Rennerfolge lassen sich nicht über Nacht schaffen, und viele, stetige Arbeit ist nötig, um bei wirklich großen international beschickten, wichtigen Events in Ehren abzuschneiden oder gar zu siegen. Die österreichische Waffenfabrik verfolgt hierin eine sehr gute Politik, und wenn heute der Name Steyr in der Automobilwelt eine klassische Bedeutung erhalten hat, ist dies die Frucht vieler Mühen und Opfer, denn man hat in Steyr weder Arbeit noch Kosten gescheut, um ihre Wagen auf jene Stufe der mechanischen Vollendung zu bringen, die ihr im heurigen Jahre eine so reiche Fülle von Lorbeeren und ebensolche technisch ungemein nützliche Erfahrungen gebracht haben, welche gehörig ausgewertet, nicht verfehlen werden, den Steyr-Wagen ihre derzeitige gute Position in puncto Qualität unter den berühmtesten Marken der Welt zu erhalten.

W.

Internationale Jubiläums-Motorrad-Qualitätsfahrt Wien—Graz.

Die M. F.-Sektion des Wiener Radfahrerklubs „Sturmvogel“ veranstaltet ihre alljährliche interessante Fahrt Wien—Graz am 29. d. M. und liegen bereits zahlreiche Nennungen vor.

Drittes Hollenburg-Bergrennen.

Diese vom Kärntner A. C. veranstaltete schöne Konkurrenz wird am 5. August abgehalten werden.

I. Internationales Bergrennen in Karlsbad.

Am 22. d. M. findet das vom Egerländer A. C. veranstaltete bekannte internationale Karlsbader Bergrennen statt.

Die rumänische Tourenfahrt.

Ein bedeutender Erfolg von Steyr. Generaldirektor Mendler erledigt die Fahrt als einziger strafpunktfreier Wagen unter sämtlichen Konkurrenten.

In der Zeit vom 30. Mai bis 5. Juni d. J. fand die zweite internationale rumänische Tourenfahrt auf der Strecke Bukarest—Jassy—Czernowitz—Maros Vászahely—Klausenburg—Temesvár—Gorova—Bukarest, über 2360 km statt.

Die Marke Steyr, welche auch im Vorjahre in dieser überaus schwierigen Tourenfahrt glänzende Erfolge erzielt hatte (zwei Steyr-Wagen absolvierten die Fahrt strafpunktfrei, erhielten den Hauptpreis des Klubs und einen Spezialpreis der Polizeipräfektur), vermochte auch heuer wieder mit

dem denkbar besten Erfolge abzuschneiden. Generaldirektor Mendl, ein bekannter rumänischer Sportsmann, erledigte die Fahrt unter zwölf Konkurrenten erstklassiger Marken als einziger strafpunktfreier Wagen. Auch in der Elastizitätsprüfung erzielte er das beste Resultat. Mendl erhielt die Goldene Medaille des Klubs und den Spezialpreis für die beste Leistung in der Elastizitätsprüfung.

Das 500 Meilenrennen von Indianapolis.

Milton auf Miller siegt im Durchschnitts-tempo von 147 km.

Die Placierung in diesem großen Automobilrennen war folgende: Erster: Milton auf Miller. Zweiter: Hartz auf Durant. Dritter: Murphy auf Durant. Vierter: Cooper auf Durant. Die französischen Wagen waren alle im Laufe des scharfen Rennens ausgeschieden. Nur acht amerikanische und zwei von den drei Mercedes-Wagen standen die Konkurrenz durch. Alle amerikanischen Wagen waren einsitzig karosiert.

Die Armague Trophée für Cyclecars

wurde nunmehr endgültig durch den Catalonischen Motorfahrerklub dem Salmsonfahrer Benoist zuerkannt, der in den Jahren 1922 Erster und 1923 Zweiter (Erster war Desveaux, ebenfalls auf Salmson) wurde. Sein Stundendurchschnitt betrug 86.4 km. Benoist (Salmson) wurde Zweiter, Patricio de Satrustegui auf Loryc wurde Dritter, Felou auf Elizalde Vierter.

Dieses bereits weltbekannte spanische Rennen trägt den Namen des eminenten Flugzeugkonstruktors Armague, der seinerzeit viel zur Einführung des Cyclecarsportes in Spanien getan hat. Die Rennstrecke bildet ein schwieriger Circuit von 30.284 km, ungefähr 100 km von Barcelona entfernt und muß

zwölfmal umfahren werden, das ist also 363.4 km alles in allem, und führt über Tarragona, Vallmoll und Secvita. Zugelassen waren Cyclecars bis 1100 cm³, aber ohne Gewichtslimit. Die Klassifikation der früheren Jahre war: 1921, 29. Juni — 300 km: Erster: Andreu auf David in 4:16:32. Zweiter: Rovivalta (David) in 4:43:32.8. Dritter: Battlo (David).

Das Rennen 1922 fand zuerst am 21. Mai statt und wurde wegen eines schweren Unfalls, der dem Fahrer Honel das Leben kostete, abgebrochen, nachdem ein Austro-Daimler-Sascha die bis dahin beste Zeit erzielt hatte. Am 29. Oktober des Vorjahres aber wurde die Konkurrenz endgültig ausgetragen und waren die Resultate für die gleiche Strecke wie heuer folgende: Erster: Benoist (Salmson) in 4:18:00.6. Zweiter: F. Armague (Loric E. H. P.) in 4:25. Dritter: Salter (Loric E. H. P.). Vierter: Baatlo (Loric E. H. P.). Fünfter: Fernand de Vizcaya. Der Stundendurchschnitt des Siegers betrug 84.511 km. W.

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.

Die polnische Tourenfahrt. Die Sportkommission des Polnischen Autoklubs hat die von den Teilnehmern der Tourenfahrt erzielten Resultate festgestellt und die zwei ersten gleichwertigen Preise verteilt: Den einen erhielt der Wagen von Austro-Daimler, den anderen ein Praga. Diese zwei Wagen haben die ganze Strecke von 2050 km ohne Strafpunkte zurückgelegt. Der siegreiche Austro-Daimler ist ein von Ingenieur Liefeldt gemeldeter Sechszylinder, den der Besitzer selbst durch die ganze Fahrt lenkte.

MOTORBOOTE.

Duraluminium im Bootsbau.

Das durch Zeppelins historische Schöpfungen bekannte Duraluminium ist eine Legierung aus Kupfer, Aluminium und einigen anderen Metallzusätzen. Mit dem Aluminium hat es dasselbe spezifische Gewicht gemein, zeichnet sich jedoch von diesem durch seine bedeutend höhere Festigkeit, welche jener des Schiffbaubleches entspricht, aus. Insbesondere besitzt es auch den Vorzug, daß es bei harten Stößen usw. nicht verbeult wird, sondern wie Stahlblech federt und in dieser Hinsicht dem Schiffbaublech vollständig gleichkommt.

Vor kaum zwei Jahren hielt man es noch für ausgeschlossen, diesem Metall eine Biegung und Form zu geben, die es für den Bootsbau so verwendungsfähig machten wie Holz oder Stahlblech. Heute dürfen alle derartigen Hindernisse als beseitigt gelten. Die nebenstehenden Abbildungen, welche Erzeugnisse der Bootswerft Zeppelin-Hafen in Potsdam-Wildpark darstellen, lassen erkennen, daß es gelungen ist, dem Bootkörper Formen zu geben, wie sie schöner und harmonischer in der Linienführung kaum gedacht werden können.

Die Vorteile des Motorbootes aus Duralumin gegenüber dem Boot aus Holz oder Eisen ergeben sich aus den Eigenschaften des Materiales. Ähnlich wie einer der Hauptvorzüge des Metallflugzeuges in der Unempfindlichkeit gegen Feuchtigkeit jeder Art besteht, liegt obendrein auch einer der Vorteile des Bootsbaues aus Duralumin. Das Boot aus

Holz ist bei Hitze, Sonnenbestrahlung, Regen, Schnee, Kälte usw. Formänderungen unterworfen. Hingewiesen sei nur auf das Eintrocknen, bzw. Undichtwerden beim Trockenliegen auf Land. Das Motorboot aus Duralumin hingegen kann dauernd im Freien verbleiben, ohne Schaden zu leiden.

Durch diese Unempfindlichkeit des Duraluminium-Bootes gegen Witterungseinflüsse wird die Wartung des Bootes sehr vereinfacht. Naturgemäß kommt dies in erster Linie dem Sportboot zugute.

Zu den Eigenschaften, die das Duraluminium vom Eisen unterscheiden, gehören, wie erwähnt, auch seine günstigere Elastizität; gegenüber dem Holz ist die Festigkeit des Duralumins größer. Aus beiden Eigenschaften zusammen ergibt sich größere Widerstandsfähigkeit des Duralumin-Bootes gegen mechanische Einflüsse, z. B. gegen Stöße beim Anlegen u. dgl. Das Duralumin-Motorboot federt bei derartigen Stößen ohne Beschädigung (Holzboot) und ohne bleibende Formänderung (Eisenboot) zurück.

Für die Herstellung ist die Eignung des Metalles für jede Massenfabrikation am wichtigsten. Durch große Serienfabrikation lassen sich geringe Gestehungskosten erzielen. Holz verlangt Auswahl des Materiales, Bearbeitung des Materiales und langwierige Verbindungen. Das Metall in Form von Blechen und Profilen verlangt keine Materialauswahl, keine weitere Bearbeitung und die Nietverbindungen sind in kür-

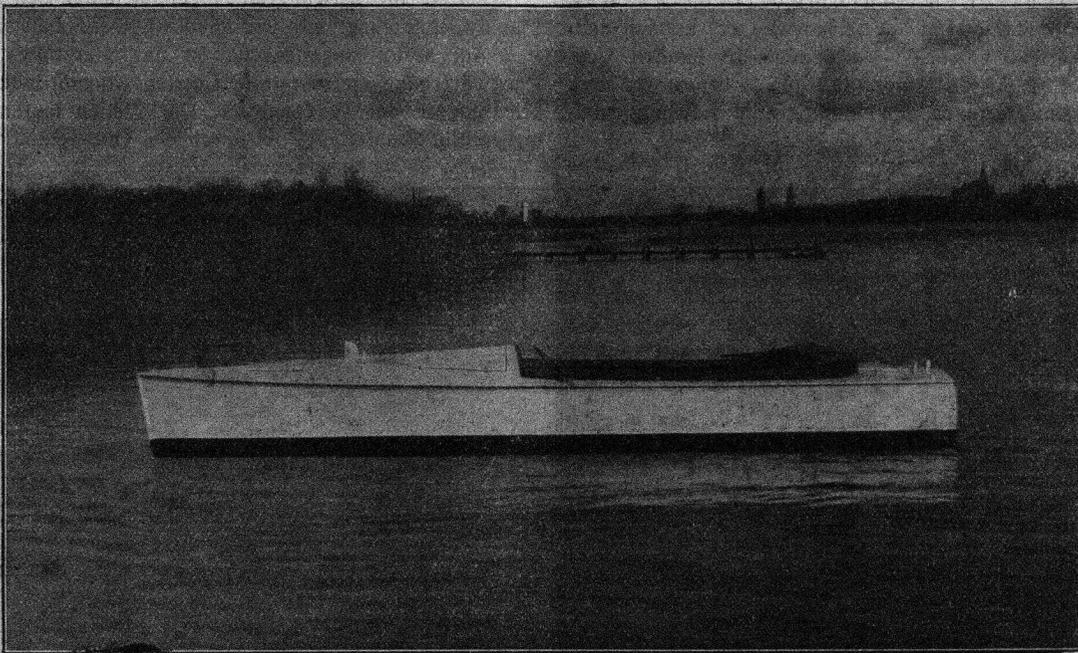
zester Zeit herstellbar. Wenn derzeit gerade der Preis für Duralumin sehr hoch ist, so läßt sich doch dieser höhere Preis des Rohmaterials durch die geringeren Gesteungskosten bei der Verarbeitung ausgleichen.

Was für die Herstellung gilt, hat auch für Reparaturen Gültigkeit. Holzboote benötigen lange Reparaturzeiten (Trocknen der Leimstellen unter Druck usw.). Beim Motorboot aus Duralumin wird mit geringem Aufwand an Zeit und einfachsten Werkzeugen ein Flecken auf die schadhafte Stelle aufgenietet. Dabei wird zugleich Dichtigkeit erzielt.

Für die Wirtschaftlichkeit spielt das Leergewicht eine ausschlaggebende Rolle. Das Duralumin-Boot ist wesentlich leichter als das Boot aus Holz. Jeder Gewinn an Leergewicht kommt der Erhöhung der Nutzlast zugute. Für das Sportboot aus Duralumin ergibt sich die Möglichkeit eines Gewinnes an

Eigenschaften des Bootsmaterials für Rettungsboote bei größeren Schiffen.

Im allgemeinen sind die Motorboote, um deren Einführung in Österreich sich die bekannte Firma Ingenieur H. Münch & A. Foest, Ges. m. b. H. in Wien große Verdienste erworben hat, vorn und hinten wasserdicht abgeschottet. Die abgeschotteten Räume sind von oben durch Klappen zugänglich und können als Stauräume benutzt werden. Der Benzinbehälter ist im vorderen Schottraum angebracht, wodurch ein vollkommener Schutz gegen Explosion des Behälters durch die Abtrennung des Motors erreicht wird. Der Benzintank liegt höher als der Vergaser, das Benzin läuft also mit natürlichem Gefälle dem letzteren zu. Am Motorfundament, Stopfbüchse und Propellerbock sind besondere Verstärkungen angebracht, der Kiel ist kräftig gehalten. Die Duraluminspanten



Halbgedecktes Autoboot M 75 c.
(Länge 7,5 m, Breite 1,5 m, Tiefgang an der Schraube 0,65 m.)

Geschwindigkeit gegenüber dem Holzboot mit gleicher Maschinenanlage.

Die kurze Zusammenfassung der Vorteile des Motorbootes aus Duralumin genügt, um erkennen zu lassen, wie auch hier Flugzeugbau und ein anderes Gebiet sich erfolgreich die Hand gegeben haben und wechselseitig aneinander fördern.

Was die einzelnen Bootsgattungen anbelangt, so wäre zu erwähnen, daß sich die aus Duraluminium hergestellten Yacht-Beiboote leichter schleppen lassen und bequemer an Deck gebracht werden können. Sie werden ferner nicht leck, wenn sie auch der Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind. Ruderboote erfordern weniger Kraft zum Rudern und fast keine Instandhaltungsarbeit. Bei Motorbooten ist eine kleinere Motorkraft bei derselben Geschwindigkeit wie bei Holz- oder Stahlbooten erforderlich, was insbesondere bei schnellen Booten von großem Vorteil ist, da hier der Benzinverbrauch sehr ins Gewicht fällt. Mit dem Stahlboot hat das Duralumin-Boot den Vorteil gemein, daß sich die Fundamente usw. nicht verziehen, wodurch eine gute Lagerung gewährleistet ist. Bei Segelbooten, insbesondere bei Schwertbooten ergibt das kleine Bootsgewicht ebenfalls eine größere Geschwindigkeit. Von großer Bedeutung sind die

sind reichlich dimensioniert und machen daher die bei Holzbooten öfter vorkommenden Spantbrüche unmöglich.

Sämtliche Ruder- und Rettungsboote sind mit eingebauten Luftkästen versehen.

Die Rettungsboote werden nach den Vorschriften des germanischen, amerikanischen und englischen Lloyd gebaut und sind bereits als vollwertige Rettungsboote anerkannt worden.

Der Duralumin-Bootsbau ist nunmehr in ein Stadium getreten, wo er die Aufmerksamkeit aller Motorbootsfreunde und Interessenten in erhöhtem Maße auf sich lenkt. Welche Bedeutung man dem Duralumin-Bootsbau bereits in Fachkreisen beimißt, ergibt sich daraus, daß die „Technische Kommission des Deutschen Motor-Yacht-Verbandes“ zur Zeit damit beschäftigt ist, besondere Bestimmungen über die Zulässigkeit von Duralumin-Motorbooten zu Klassenrennen auszuarbeiten. Es war nämlich höchst interessant zu beobachten, wie sich ein schnelles 6,4-m-Duralumin-Tourenboot mit 8-Steuer-PS-Motor im vergangenen Sommer bei den verschiedenen Motorbootsrennen einen Preis nach dem anderen holte, zuletzt einen ersten Preis gegen Motorboote, von denen zwei einen 70- und eines sogar einen 100-Steuer-PS-Motor hatten! Derartige Erfolge sind natürlich (neben der sorgfältigen Konstruktion und

genauesten Bauausführung) großenteils auf das verwendete Material zurückzuführen. Dabei konnte auf Grund eingehender Studien und der gesammelten Erfahrungen festgestellt werden, daß das Duralumin wohl die Vorzüge der Holz- und Stahlboote in sich birgt, aber nicht deren Nachteile. Es ist möglich geworden, die Geschwindigkeit des kleinen, 6,4 m langen „Delphin“ mit seinem 8-Steuer-PS-Motor auf nicht weniger als 32 km pro Stunde zu bringen, was wohl als einzig dastehende Leistung angesehen werden muß.

In einiger Zeit wird ein weiterer Aufschwung im Duralumin-Bootsbau kommen. Es ist nämlich zu erwarten, daß sich der Preis für das Rohmaterial, der zur Zeit durch Schutzrechte noch ziemlich hoch ist, in absehbarer Zeit senken wird. Dann wird vor allem noch ein großer Vorzug des Metallbaues zur Geltung kommen, nämlich die besondere Eignung des Metalles zum Serienbau. Eine bedeutende Preissenkung dürfte dann die Folge sein und besonders dazu beitragen, dem Duralumin-Boot neue Freunde zuzuführen.

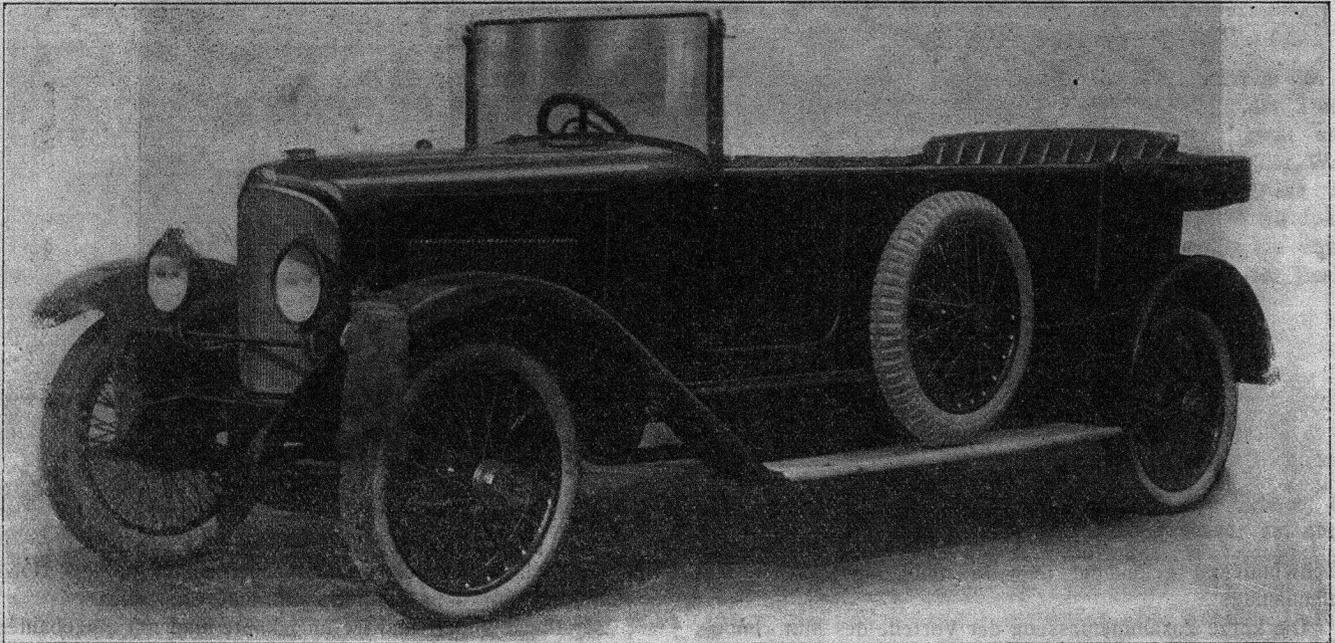
AUTOMOBIL- UND MOTORTECHNIK.

9/32 PS Personenwagen A. F. I.

Zu den technischen „Clous“ der Wertungsfahrt zählte entschieden „Nr. 33“. Man lernte hier das modernste Modell der Österreichischen Automobilfabriks-Aktiengesellschaft vorm. „Austro-Fiat“ kennen und — wie die Siegerliste beweist — schätzen. Es handelt sich um die Type A. F. I, dessen Motor (84,5 mm Bohrung, 110 mm Hub) bei 2000 Umdrehungen pro Minute eine Leistung von 32 PS ergibt.

und eine Regulierscheibe am Lenkrad. Selbstredend fehlt auch nicht der Anlasser, System Bosch, der am Getriebegehäuse gelagert ist. Im Schwungrad eingebaut findet sich die trockene Einplattenkupplung, mit Drahtasbestgewebe belegt.

Am Motor angeflanscht, ist das vierstufige, mit einem Rückwärtsgang ausgestattete Getriebe angeordnet. Kugelschaltung in der Wagenmitte. Die Wellen laufen auf Kugellagern, die Schaltstange ist durch ein Yale-Schloß versperrenbar.

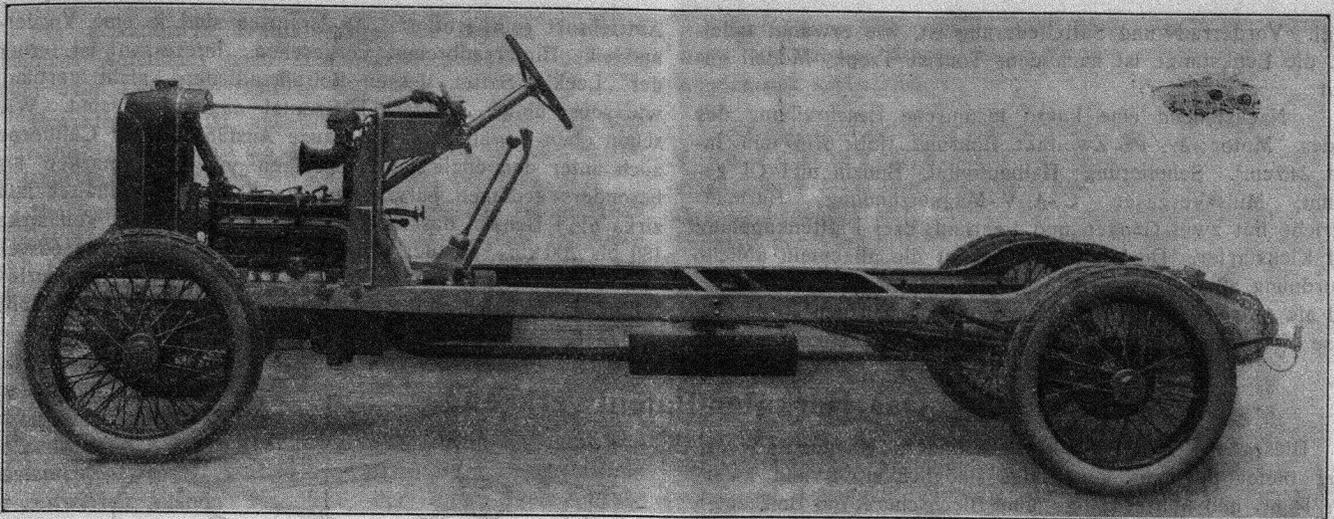


Der neue Austro-Fiat, Type A. F. I.
Als offener Torpedo.

Der Vierzylinder-Block-Motor besitzt abnehmbaren Zylinderkopf und seitlich angeordnete Ventile, die von unten durch Nockenwelle gesteuert und untereinander austauschbar sind. Steuerräder mit schräger Verzahnung treiben durch ein im Steuerräderkasten eingebautes Rad die Lichtzündmaschine, System Bosch, deren Zündmomentverstellung automatisch und von Hand aus erfolgt. Eine Rücksaugpumpe besorgt die Umlaufdruckschmierung. Bei Erreichen des Minimalölstandes wird die Zündung automatisch unterbrochen, der Motor somit abgestellt.

Der Thermosyphonkühlung dient der ausreichend dimensionierte Bienenkorbkühler, dessen Wirkung durch einen dreiflügeligen Ventilator eine Verstärkung erfährt. Ein Zenith-Vergaser mit dreifachem Zerstäuber und einem durch Hebel am Armaturenbrett betätigten Korrektorkorrektor besorgt das Gasgemisch für den Motor. Die Gaszufuhr regelt ein Beschleunigerpedal

Das Gelenk des Kardans ist im Rahmenquerträger gelagert. Die Welle zwischen Getriebe und besagtem Gelenk ist durch federnde Lamellenkupplungen angeschlossen. Man sieht hier auch den Tachometerantrieb, der durch Schraubenräder erfolgt. Die Hinterachsbrücke besteht aus gepreßtem Stahlblech und umschließt den ganzen Endantrieb, dessen Lager alle in Öl laufen. Durch ein Kugelgelenk wird die Schubwirkung unmittelbar auf den Rahmen übertragen und gleichzeitig wird das Kardangelenk entlastet. Die beiden Bremsen wirken auf das Getriebe und auf die Hinterräder, und zwar wird die Getriebebremse durch Pedal, die Hinterradbremse durch Hebel betätigt. Beide sind Innenbackenbremsen mit Belag aus Drahtasbestgewebe. Die selbsthemmende Lenkung wirkt durch Schneckenrad und Schnecke. Der aus Stahlblech gepreßte Rahmen ruht auf weichen, halb elliptischen Federn, die hinten durch viertelleiptische Gegenfedern ergänzt sind. Die abnehm-



Der neue Austro-Fiat, Type A. F. I., das Chassis.

baren Drahtspeichenräder sind für Pneu's der Dimensionen 820:120 bestimmt. Wer Vorliebe für gepreßte Drahtspeichenräder (K. P. Z.) hat, kann das Chassis auch mit dieser Radtype ausgestattet erhalten. Der hinten am Rahmen liegende Benzinhälter faßt etwa 100 l. Die Brennstoffförderung erfolgt nach dem Unterdrucksystem durch Saugwirkung des Motors. Der Radstand der Type A. F. I beträgt 3400 mm, die Spurweite 1330 mm, die Rahmenbreite 880 mm, die karosable Länge ist mit etwa 2940 mm angegeben. Die Höchstgeschwindigkeit beläuft sich auf 75 bis 80 km auf ebener Fahrbahn.

Ein Ausstellungschassis der Type A. F. I., zu dessen Besichtigung in der Niederlage auf dem Kärntnerring 15 alle Interessenten eingeladen sind, läßt jedes Detail der Konstruktion sowie die solide und musterhafte Durcharbeitung, auch dem Laien verständlich, deutlich erkennen.

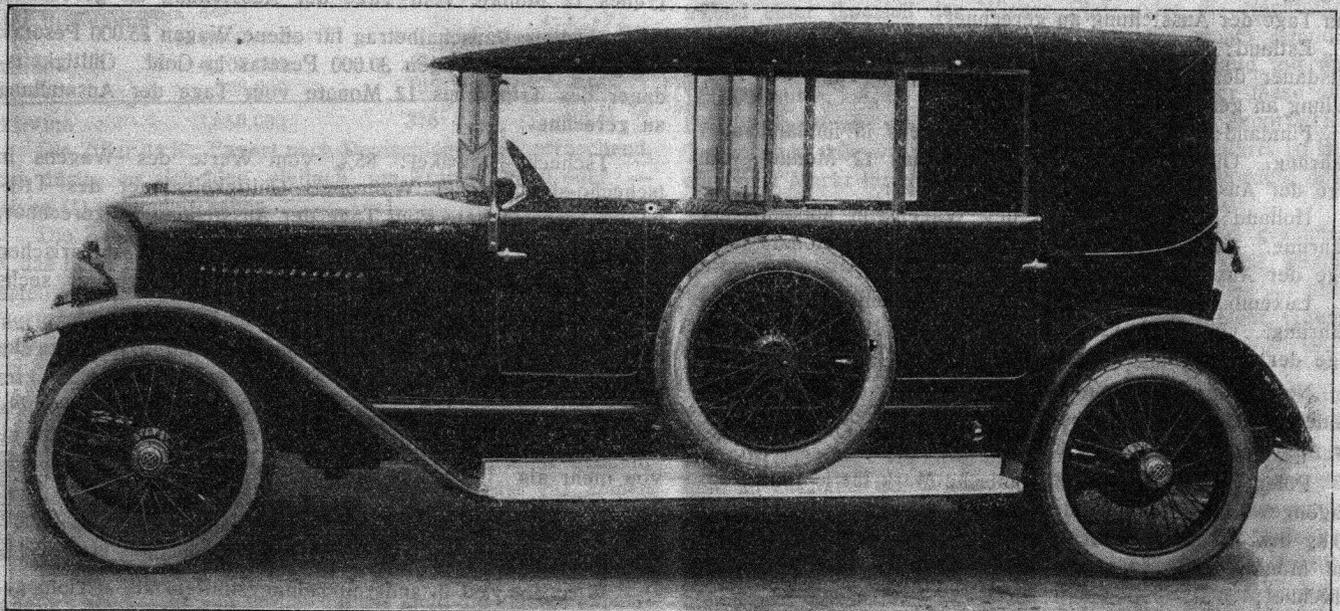
An Karosserien sind eine überaus speedig sich dem Auge darbietende Allwetter-Karosserie, ferner eine Doppel-Phaeton und eine Limousine vorgesehen. Auf die überaus praktische und interessante „Allweather“-Karosserie werden wir noch in unserem nächsten Heft ausführlich zurückkommen.

Calthorpe Leichtmotorrad.

Eine der bekanntesten englischen Marken von Klasse in der „Leichtgewicht“-Kategorie ist die Calthorpe, eine kleine Maschine, deren ungemein gediegene Ausführung zusammen mit einer Reihe von technisch interessanten Feinheiten ihr alsbald auch in Österreich zahlreiche Freunde erwerben dürfte.

Die Firma A. Jongmann & Co., VII., Schottenfeldgasse 64/II, hat die Generalvertretung der Calthorpe-Motorräder

für alle Gebiete der ehemaligen Monarchie übernommen. Das Rad ist ungemein elegant, der Rahmen von solidester Ausführung und die Federung besonders für unsere Straßen geeignet. Einer der größten Vorteile des Rades ist seine niedrige Bauart, so daß man, ohne die geringste Einbuße an Bequemlichkeit, den Schwerpunkt ungemein tief liegen hat, was zur Erhöhung des Sicherheitsgefühles bekanntlich beträchtlich bei-



Der neue Austro-Fiat, Type A. F. I.
Derselbe Wagen als Landauletta mit aufgestelltem Dache.

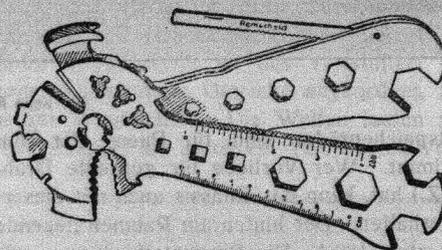
trägt. Vorderrad- und Sattelfederung ist, wie erwähnt tadellos, die Lenkstange ist nach dem Tourist Trophy-Modell gebaut

Nachstehend eine kurze technische Beschreibung des Rades. Motor: 2½ PS Zweitakt, Bohrung, Hub: 67/69 mm, Inhalt 245 cm³. Schmierung: Halbautomat, Benzin und Öl getrennt, Mills-Vergaser, C.-A.-V.-Magnetzündung, Burmangetriebe mit zwei Gängen und Leerlauf, drei Plattenkupplung und Kickstarter. Die Calthorpe besitzt die allgemein übliche Anordnung aller englischen Maschinen, Motor, Kette, Getriebe, und als Antrieb auf das Hinterrad Gummikeilriemen — der für diese Klasse von Maschinen entschieden die vollkommendste

Antriebsart repräsentiert. An Bremsen sind je eine Vorder- und eine Hinterradbremse vorgesehen. Interessant ist ferner der „Leckie“-Sattel, dessen Spiralhandfedern nicht vertikal, wie sonst üblich, sondern horizontal angeordnet sind. Wie schon oben erwähnt, ist die ganze Ausführung der Calthorpe auch unter den englischen Maschinen von Klassenmarken als besonders gediegen hervorzuheben. Der Benzinbehälter faßt zirka 6½ l Benzin, das ist genügend für eine Fahrt von zirka 180 bis 200 km. Ob der Leichtigkeit des Rades (zirka 60 kg), seiner Solidität und insbesondere wegen seiner staunenswerten Billigkeit erscheint es für jedermann in hervorragendem Maße geeignet.

Das Herkules-Patentwerkzeug.

Dieses für Motorradfahrer besonders geeignete Werkzeug bietet folgende Verwendungsmöglichkeiten, und zwar: eine Rohr- und Mutterzange, eine Bleischere, ein Beil, einen offenen Drahtabschneider, zwei geschlossene Drahtabschneider, drei Gewindeschneideisen, einen Hammer, ein Nagelzieher, vier Ringmutternschlüssel, sieben Sechskantschlüssel, sieben offene Mutternschlüssel (darunter ein Autokerzenschlüssel), drei Vierkantschlüssel und Windeisen, ein Sägenschränker für drei Dimensionen, ein großer Schraubenzieher, ein kleiner Schraubenzieher, ein Stemmeisen, eine Zentimeter-Einteilung, eine Zolleinteilung, eine Metallsäge und eine Feile, und wird von der Firma E. M. Kappler, Dresden-A., Reichenbachstraße Nr. 20, erzeugt.



Das Herkules-Patentwerkzeug, ein No.-behelf, der besonders für Motorfahrer fast unbegrenzte Verwendungsmöglichkeiten bietet.

REISEVERKEHR.

Triptyqueländer.

Automobilreisende, welche sich in die nachstehend angeführten Staaten zu begeben beabsichtigen, haben folgende wichtige Punkte (Bankgarantie usw.) des Triptyqueverkehrs zu beachten.

Beim Grenzübertritt nach

Dänemark: 5% vom Wert des Wagens in dänischer Währung, zuzüglich 25 dänischen Kronen für je 100 kg des Wagengewichtes. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Estland: 50.000 estländische Mark pro Wagen. Gültigkeitsdauer des Triptyques drei Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Finnland: 40% vom Wert des Wagens in finnländischer Währung. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Holland: 5% vom Wert des Wagens in holländischer Währung. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Luxemburg: 40% vom Werte des Wagens in belgischer Währung. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Norwegen: 14,4% vom Wert des Wagens in norwegischen Kronen. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Polen: Automobil 990.000 polnische Mark für je 100 kg des Wagengewichtes. Motorräder 630.000 polnische Mark für je 100 kg des Wagengewichtes. Gültigkeitsdauer des Triptyques drei Monate vom Tage des ersten Eintritts nach Polen an gerechnet;

Rumänien: 60% vom Werte des Wagens in rumänischer Währung. Gültigkeitsdauer des Triptyques sechs Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Schweden: 15% vom Werte des Wagens in schwedischen Kronen. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Schweiz: 90 Schweizer Francs für 100 kg des Wagengewichtes für Fahrzeuge im Gewicht bis 2200 kg, 150 Schweizer Francs für je 100 kg des Wagengewichtes für Fahrzeuge von noch höherem Gewicht. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Spanien: Pauschalbetrag für offene Wagen 25.000 Pesetas, für geschlossene Wagen 30.000 Pesetas in Gold. Gültigkeitsdauer des Triptyques 12 Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Tschecho-Slowakei: 85% vom Werte des Wagens in tschecho-slowakischer Währung. Gültigkeitsdauer des Triptyques sechs Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Ungarn: Pauschalbetrag von 2.000.000 ungarischen Kronen pro Wagen. Gültigkeitsdauer des Triptyques sechs Monate vom Tage der Ausstellung an gerechnet;

Deutschland: die Zollsätze betragen für Fahrzeuge im Gewichte von:

50 kg od. darunter	M. 300.—	für 100 kg	} d. Wagengewichtes in Gold
von mehr als 50 kg bis 100 kg	M. 240.—	für 100 kg	
von mehr als 100 kg bis 250 kg	M. 180.—	für 100 kg	
von mehr als 250 kg bis 500 kg	M. 120.—	für 100 kg	
von mehr als 500 kg bis 1000 kg	M. 80.—	für 100 kg	
von mehr als 1000 kg	M. 40.—	für 100 kg	

Wird der Zoll in anderen Zahlungsmitteln als in Gold gezahlt, so kommt der in Frage kommende Goldaufschlag hinzu. Zur Sicherung der Wiederausfuhr ist außerdem der doppelte Goldzoll zu hinterlegen.

Für ausländische Kraftfahrzeuge, die nur zu vorübergehendem Aufenthalt nach Deutschland gelangen, ist eine Steuer beim Eintrittszollamt zu entrichten.

Beachtenswert ist außerdem noch folgendes: In der Tschecho-Slowakei wird als Aufenthaltsgebühr der Betrag von 200 tschechischen Kronen für jeden Monat erhoben.

Bei Reisen nach Polen ist zu beachten, daß im Reisepaß vermerkt ist, daß der Inhaber des Passierscheines im Automobil reist. Ein Fehlen dieses Vermerkes hat bereits für Reisende erhebliche Unzuträglichkeiten zur Folge gehabt.

Zur Vermeidung unnötiger Kosten und zur Freigabe der hinterlegten Bankgarantie ist es notwendig, daß die endgültige Ausfuhr des Automobils aus dem Ausland im Stammblatt des Grenzpassierscheines bescheinigt wird. Die Bescheinigung der zeitweisen Ausfuhr genügt zur endgültigen Regelung des Passierscheines nicht. — Die Umwandlung der Bescheinigung der zeitweisen Ausfuhr in solche der endgültigen Ausfuhr beruht auf einem Entgegenkommen der Zollstellen und kostet Zeit und Geld.

Der Grenzpassierschein kann erst ausgefolgt werden, wenn die Bankgarantien oder die Bürgschaftsgebühren in Händen des Klubs sind.

Erfahrungen auf einer Italien-Tour. Der Österreichische Touring-Club teilt uns über die Wahrnehmungen eines seiner Mitglieder bei einer Fahrt über die italienische Grenze folgendes mit: „Viele Automobilisten mußten in Unkenntnis der Vorschriften die beabsichtigte Reise aufgeben, da sie nicht in der Lage waren, beim Grenzzollamte die für den Wagen erforderliche Zollkaution in effektiven Goldlire zu erlegen. Unser erwähntes Mitglied konnte jedoch die Grenze anstandslos und ohne nennenswerten Aufenthalt passieren, da es im Besitze eines, vom Klub bezogenen italienischen Triptyques war, für welches bekanntlich nur eine Bankhaftung erforderlich ist. Auf der ganzen Fahrt war unser Mitglied keinerlei Schikanen oder unnötigen Amtshandlungen ausgesetzt und begegnete ihm die italienische Bevölkerung mit größter Zuvorkommenheit. Die von ihm befahrenen Straßen waren durchwegs im besten Zustande.“

EXPORTNACHRICHTEN.

Unser Außenhandel.

Für das mit 31. März 1923 abgeschlossene Vierteljahr liegen nunmehr die authentischen Ziffern vor, die eine beredte Sprache sprechen, denn der Export ist dormalen unsere einzige Aktivpost.

Von den ausgeführten Wagen gingen nach

Deutschland	94	Wag.	dagegen wurden von dort nach Österr. eingeführt	45	Wag
Italien	14	„	„	27	„
Schweiz	4	„	„	6	„
S. H. S.	31	„	„	—	„
Tsch.-Slow.	37	„	„	—	„
Ungarn	26	„	„	12	„
England	29	„	„	—	„
Polen	31	„	„	—	„
Rumänien	17	„	„	—	„
Schweden	73	„	„	—	„
Frankreich	—	„	„	9	„
Amerika	—	„	„	6	„
Sonstige Länder	65	„	„	—	„

oder in Summa:

	in Goldkronen	Wagen	Gewicht i. Zentner
Ausfuhr	4,207.000	421	6840
Einfuhr	548.000	105	916
Aktivum	3,659.000	316	5924'

Die Ziffer 94 für Export nach Deutschland ist überraschend, doch dürfte es sich hier vielfach um Transitwagen oder — Reisen (!) gehandelt haben.

Die Zahl 29 für England ist aber geradezu deprimierend: 29, das heißt zirka 10 Wagen monatlich, auf zwei große Werke verteilt, also 5 Wagen per Fabrik im Monat. Das ist sehr traurig, denn England ist seit jeher so quasi eine permanente Automesse. Nach den Vereinigten Staaten ist England das Land, in welchem das Automobil die größte Verbreitung gefunden hat. Trotz seiner mächtigen Industrie findet man dort alle Marken der Welt vertreten. Die kleinste französische Fabrik (Quetschen würde sie ein Wiener Fabrikant nennen) oder „Assembleur, verkauft, auch wenn sie sonst gar keinen Export hat, nach England, vorausgesetzt, natürlich, daß sie dort einen halbwegs tüchtigen Vertreter besitzt.

In der schönen Zeit vor dem Kriege waren z. B. unser Daimlerwagen — es war ja dies damals nicht die einzige exportfähige heimische Fabrik, in England sehr beliebt und der

„Austrian Daimler, Prince Henri Type“ war ein Wagen, der besonders häufig in den hocharistokratischen Milieus von Belgradia oder Mayfair zu sehen war. Dies alles im Lande der Rolls-Royce, Napier, Wolseley, Vauxhalls usw.; dies alles dort, wo man gewohnt war, das Beste vom Besten der Welt zu kaufen und wohlfeil zu kaufen, denn Zölle gabs nicht. Aber das war zur jenen schönen Zeit, als der richtige Automobilist erst bei 3.5 l anfang. Heute aber ist alles anders. Fünf Wagen per Fabrik und Monat!

Die U. S. A. besitzen 12 Millionen von den 14 Millionen der Autos, die derzeit auf der Welt im Betrieb stehen. Nach den U. S. aber kommt England mit 554.443 Wagen, nach ihm Kanada (478.100) und dann Frankreich mit „nur“ 290.303. Großbritannien samt Kolonien hat etwa 1.5 Millionen Wagen, alle vom englischen Markt aus kaufmännisch erreichbar! Es ist der größte uns erreichbare Markt, weit, weitaus größer als irgend einer (speziell der Wiener Platz oder die Nachfolgestaaten!!), wo man gern und gut kauft und nichts schuldig bleibt. Ein richtigeres Absatzgebiet als Deutschland mit nur 126.000 Autos. Aber wie gesagt — fünf Autos per mese und Fabrik, da stimmt etwas nicht. Entweder sind die exportierten Typen nicht das, was man heute kauft (für 4 l aufwärts ist der englische Markt für „Importe“ jetzt sehr klein geworden) oder die Vertreter, oder — beide, was wahrscheinlich ist.

Wenn man die Aktivpost des Wertes unseres gesamten Automobilexportes von Goldkronen 3,659.000.— auf jetzige Valuta umrechnet, erhält man eine fabulöse Summe — aber wenn man sie mit den investierten Kapitalien vergleicht, scheint sie — bescheiden.

Pneugroßhandel und Hochschutzzölle. Die Ankündigung von Hochschutzzöllen durch den Handelsminister, schafft in allen Kreisen des Handels große Beunruhigung. Am 20. Juni fand im Gremium der Wiener Kaufmannschaft eine Tagung der Pneumatikgroßhändler statt, in der darauf hingewiesen wurde, daß man bezüglich des neuen Zolltarifes die größten Bedenken habe, da schon die heutigen Zollsätze einen außerordentlich hohen und wirksamen Zollschutz der inländischen Erzeugung repräsentieren. Im vorjährigen Regierungsentwurf waren gerade für Pneumatiks außerordentlich hohe allgemeine Sätze enthalten. Es besteht nun die Befürchtung, daß in dem neuen

¹ Hierher gehört auch das Zugehör.

Zolltarif, der dem Nationalrat ohne vorherige Einvernahme mit den kaufmännischen Interessenten auf Grund einseitiger Informationen vorgelegt werden soll, ähnlich hohe Sätze von prohibitiver Wirkung enthalten sein werden. Dadurch würde dasselbe Monopol für die inländische Gummiindustrie geschaffen, wie es zur Zeit der Einfuhrverbote bestand. Wie auf anderen Gebieten, würde aber auch auf dem Gebiete der Pneumatik-erzeugung die Aussperrung der ausländischen Konkurrenz für die inländische Industrie selbst nicht von wirklichem Vorteil sein; denn sie hat ohne den Wettbewerb mit den ausländischen Fabriken keinen Anlaß, ihre Produktionsmethoden zu verbessern und verliert dann ihre Konkurrenzfähigkeit im Export, der ja zugegebenermaßen für sie ein weit größeres Interesse hat als der relativ kleine Inlandsmarkt. Der Verband der Pneumatik- und Vollgummihändler fordert daher den Hauptverband der Kaufmannschaft auf, den Handelsminister zu ersuchen, den Wünschen der Kaufmannschaft Rechnung zu tragen.

Französische Automobilausstellungen 1923. Das Organisationskomitee der französischen Automobilausstellung hat zufolge der Mitteilung der „Journée Industrielle“ beschlossen, daß in diesem Jahre zwei getrennte Ausstellungen für Personenautomobile und für Industrieautomobile stattfinden sollen. Die erste wird vom 4. bis 14. Oktober 1923 veranstaltet werden und hauptsächlich Tourenwagen sowie deren Untergestelle und Karosserien, ferner Motorräder, Fahrräder und Zubehör umfassen, während die zweite Ausstellung vom 24. Oktober bis

2. November 1923 stattfinden soll; auf ihr werden Industrie- und Lastwagen sowie ihre Karosserien, Motore, Hütten- und Stahlwerkserzeugnisse und die verschiedenen Ausrüstungsgegenstände und bei verfügbarem Raum außerdem auch hier der Automobil-, Motorrad- und Fahrradhandel zugelassen werden. Zu der vorjährigen Automobilausstellung waren nur alliierte und neutrale Aussteller zugelassen. Eine Änderung dieses Grundsatzes kann namentlich bei der augenblicklichen politischen Lage nicht erwartet werden. Beide Ausstellungen sind im Grand Palais des Champs-Élysées. Die Zuteilung der Plätze durch das Los wird abgeschafft, und so wie es bis 1910 üblich war, haben die großen Firmen das Recht zur Auswahl der besten Plätze. Die Einteilung der Firmen erfolgt mit Hinsicht auf den Geschäftsumsatz und die Zahl der beschäftigten Arbeiter.

Internationale Automobilausstellung in Warschau 1924. Der Polnische Automobilklub in Warschau samt Verband der polnischen Kaufleute und Industriellen der Automobilbranche veranstalten im Jahre 1924 (5. bis 15. Juni) eine internationale Automobilausstellung.

Boycott französischer Automobile in Deutschland. Der deutsche Automobilhändlerverband hat in seiner letzten Generalversammlung beschlossen, den deutschen Händlern den Verkauf von Wagen belgischer und französischer Herkunft zu untersagen und warnt das deutsche Käuferpublikum vom Kaufe solcher Fahrzeuge unter allen Umständen abzuweisen.

AUS INDUSTRIE UND HANDEL.

Ingenieur Mendel & Kallai. Die bisher unter dem Namen Ingenieur Eugen Mendel, I., Gonzagagasse, bekannte Firma bringt zur Kenntnis, daß sie nunmehr in ihrem Firmenwortlaut den Namen ihres Geschäftsführers, Herrn Felix Kallai, führen wird. Die Firma lautet daher jetzt Ingenieur Mendel und Kallai. Ihre Büro- und Lagerräume befinden sich ab 15. Juni Wien I., Bartensteingasse 4, Telephone 24-1-66 und 29-0-87.

Neue Stöwer-Erfolge. Wir erhielten folgende Telegramme: „Im Fanö-Rennen Juni 1923 gewinnt Kordewan mit 2½ l Stöwer-Wagen gegen internationale Konkurrenz weit überlegen ersten Preis mit 139 st./km und mit 120-PS-Stöwer-

Rennwagen dritten Preis mit 186 st./km, außerdem drei weitere Preise Handicap und Match. — Ferner Telegramm aus Dresden: 25. Juni 1923: Im Bergrennen Gottleuba 8/24 Stöwer, zweit-schnellster Wagen aller Klassen.“

Einen schönen Rekord stellte kürzlich der Zündapp-Fahrer Rohner auf der Nürnberger Radrennbahn auf, indem er mit 0.25 l Benzin, 33.080 km fuhr, was einer Literleistung von nicht weniger als 132.320 km entspricht. Sein Rad war mit einem Cefan-Vergaser ausgerüstet. Eine zweite Zündapp-Maschine mit katalogsmäßigem Vergaser, von Herrn Gruhn gefahren, erzielte 21.78 km mit 0.25 l Benzin. (Für 1 l — 87.12 km.) (Süddeutsche Sport-Schau.)

LOKALNACHRICHTEN.

Der Kampf um die freie Straße — Schach den Mauten!

Ein Schritt der Automobilhändler und Automobilindustriellen-Verbände.

Die ungesetzlichen, durch nichts gerechtfertigten Mauten, dieser neue Auswuchs unserer „Kantönl“-Wirtschaft und Partikularistendümmerei müssen fallen! Der V. Ö. A. J. und der V. Ö. A. H. veröffentlichen folgenden

Aufruf!

Das gesamte Verkehrswesen Österreichs und insbesondere der Automobilismus werden durch die in letzter Zeit in erschreckender Weise vermehrten Straßenmauten auf das schwerste gefährdet.

Der Kampf gegen diese kulturwidrigen, unwirtschaftlichen und, wie sich gezeigt hat, in den meisten Fällen auch völlig ungesetzlichen Verkehrshindernisse soll seitens aller Beteiligten mit größter Energie geführt werden.

Einzelne Mauten, die jeder gesetzlichen Grundlage entbehren, dürften infolge der Beschwerde der Betroffenen vom Verwaltungs-, bzw. Verfassungsgerichtshof als ungesetzlich

aufgehoben werden, doch dürfte bis zur Erlassung dieser Entscheidungen noch geraume Zeit vergehen.

Auch ist ein derartiger Rechtsweg nicht jedermann zugänglich.

Hiegegen erscheint uns als geeignetes Mittel in diesem Kampfe vor allem die Vermeidung der betreffenden Mautstrecken und der Boycott der an den Mautstrecken gelegenen Fremdenverkehrsbetriebe, Detailgeschäfte u. dgl.

Nur auf diese Weise wird es den ortsansässigen Gewerbetreibenden endlich zum Bewußtsein kommen, daß die Errichtung von Mautschranken eine gänzlich unsinnige und zwecklose Schikane des Verkehrs darstellt, die zuletzt für den betreffenden Straßenbezirk selbst überaus ungünstige Wirkungen zeitigen muß.

Vielleicht werden wir dadurch erreichen, daß die Straßenmauten bald wieder aufgehoben werden, zmal die Errichtung

von Mauten im krassen Widerspruch mit der von offizieller Seite betriebenen Fremdenverkehrsförderung steht.

Wir bitten daher alle Freunde des Automobils, uns dadurch zu unterstützen, daß sie der unten angeführten Meldestelle die ihnen bekannten Straßenmauten melden, und zwar:

1. Mautstrecke (von bis).
2. Höhe der Mautabgaben für Automobile und Motorräder.
3. Angebliche gesetzliche Grundlage der Maut. (Landesgesetz, Verfügung des Bezirksstraßenausschusses vom ... und dergleichen.)
4. Vorschläge, wie die betreffende Mautstrecke am besten umfahren werden könnte.

Wir danken im vorhinein allen, die auf diese Weise unseren gerechten Verteidigungskampf unterstützen.

Meldungen dieser Art können gerichtet werden an:

Verband Österreichischer Automobilhändler, Wien, 4. Bezirk, Schwarzenbergplatz 16.

Kommerzialrat Robert Koch wurde vom Handelsgerichte Wien zum Schätzmeister und Sachverständigen der Gruppe Automobilbau bestellt.

Bei Verlust des Wiener Steuerkennzeichens für Automobile ist die Abgabe neu zu entrichten. Die Magistratsabteilung V hat den Protest des Verbandes österreichischer Automobilhändler, wonach bei Verlust des Steuerkennzeichens die Kraftwagenabgabe neuerlich zu entrichten ist, abgewiesen; nach der Praxis des Magistrates hat also jeder Automobilist, der das Steuerkennzeichen verliert, die Steuer nochmals zu entrichten. Der Verband österreichischer Automobilhändler fordert daher alle durch diese Gesetzesauslegung zu Schaden kommenden Automobilisten auf, sich im Falle des Verlustes des Steuerkennzeichens an seine Geschäftsstelle, IV., Schwarzenbergplatz 16, zu wenden, damit auf diese Weise durch Anfechtung beim Verwaltungsgerichtshof die ganz unhaltbare Rechtsansicht des Wiener Magistrates richtiggestellt werden könne.

Aus den Klubs.

Österreichischer Motor-Yacht-Verband.

Kürzlich erfuhr man, daß Österreich doch noch Interessenten für Motorbootsport besitze. Seit den schönen Regatten des Österreichischen Motor-Yacht-Klubs auf der Donau hatte man nämlich bedauerlicherweise von solchen nichts mehr gehört. Keine Motorboote, kein Yacht-Sport und noch viel weniger Vereine — so dachte man. Aber man wurde angenehm enttäuscht. Es gibt also hierzulande noch genug einschlägige Vereinigungen, ergo, so hoffen wir, wird es bald von Motorbooten auf allen unseren Gewässern nur so „wimmeln“ . . .

Die beiden konstituierenden Verbandstage fanden unter Vorsitz des Herrn Kommerzialrates Koch statt. In seinen Ausführungen teilte er mit, daß die Grundgesetze die behördliche Genehmigung empfangen haben und daß nun die Zusammenfassung aller am Motorbootsport interessierten Vereinigungen erfolgen könne. Nach Feststellung der Stimmenanzahl wurden per Akklamation in den Verband gewählt: Vizepräsident: Dr. Paul Cohn (Österreichischer Touring- und Motor-Yacht-Klub); Vorsitzender: Kommerzialrat Robert Koch (Österreichischer Motor-Yacht-Klub); Vorsitzenderstellvertreter: Robert Mauthner (Österreichischer Automobilklub), Julius Curjel (Wiener Automobilklub); Vorsitzender der technischen Kommission: Karl Brenneis (Österreichischer Motor-Yacht-Klub); Beisitzer: Fritz Taussig (Amateur-Sportverein, Motorbootsektion), Robert Salcher (Zweigverein Wörthersee des Österreichischen M. J. C.); technische Kommission: Harry Spanner (Österreichischer Automobilklub), Ingenieur Viktor Lazarus (Österreichischer Motor-Yacht-Klub), Winds (Zweigverein Wörthersee des Österreichischen M. J. C.), Fritz Eppel (Österreichischer Motor-Yacht-Klub); amtliche Vermesser: Karl Banfield (Zweigverein Wörthersee des Österreichischen M. J. C.), Ingenieur Viktor Lazarus (Österreichischer Motor-Yacht-Klub); Prüfungsausschuß: Robert Pick (Amateur-Sportverein), Ignaz Urbach (Wiener Automobilklub).

Auf Antrag des Vorsitzenden wurde als jährliche Beitragsleistung für Vereine K 100.000.— und für jede Stimme K 10.000.— beschlossen. Der Sitz des Verbandes befindet sich Wien IV., Schwindgasse 8.

Deutschösterreichischer Motorfahrerverband.

Sportliche Veranstaltung.

Die nächste sportliche Veranstaltung des D.-ö. M. V. findet am 12. August als Sternfahrt nach Brodersdorf statt. Da

die Veranstaltung eine Tourenfahrt ist, ergehen die Propositionen an alle Verbandsmitglieder. (Filiusfahrt!)

Verbandsvereine.

Die Motor- und Radfahrsektion des Arbeiter R. V. Steyr, hat ihren Beitritt zum Verbandsvereine angemeldet und der Vorstand in seiner letzten Sitzung die Aufnahme der Sektion beschlossen. Am 22. Juli 1923 veranstaltet diese Sektion ein Motorradrennen in Steyr; eine zahlreiche Beteiligung der Mitglieder wäre erwünscht.

Wimpel.

Die Verbandswimpel in bekannt eleganter Ausführung sind noch in wenigen Exemplaren vorhanden, und es empfiehlt sich für Reflektanten, sie während der Bureaustunden, das ist Dienstag und Donnerstag zwischen 5 und 7 Uhr, zu beheben.

Mitgliedsbeiträge.

Rückständige Mitgliedsbeiträge werden während der Bureaustunden im Sekretariate entgegengenommen.

Wiener motorsportliche Herrenfahrer-Vereinigung.

Bericht über die II. außerordentliche Generalversammlung vom 25. Juni 1923.

Die Generalsversammlung unter dem Vorsitze des Präsidenten Herrn Hans Ulrich ergab die einstimmige Annahme folgender Vorschläge: Erweiterung des Präsidiums. Schaffung eines Sekretariates. Anstellung eines Sekretärs. Erhöhung der Mitgliedsbeiträge und Einschreibgebühren.

Das Präsidium setzt sich nunmehr aus folgenden Herren zusammen: Präsident: Herr Hans Ulrich; Vizepräsidenten: Herr Direktor Viktor Blümel und Herr Professor Alexander Gustav Wurmb; geschäftsführendes Präsidialmitglied: Herr Erwin Steidtner; Präsidialreferenten: Sportreferat: Herr Ingenieur Otto Langsteiner, Herr Gustl Schieb und Herr Gustav Roland Wurmb; wirtschaftliches Referat: Herr Ingenieur V. Michl; gesellschaftliches Referat: Herr Erwin Flesch und Herr Otto Ulrich; verkehrspolizeiliches Referat: Herr Regierungsrat Waldemar Pechan; juristisches Referat: Herr Dr. Karl Maxian.

Der Jahresbeitrag wurde mit K 500.000.—, die einmalige Einschreibgebühr mit K 800.000.— festgesetzt. Die erhöhten Einschreibgebühren gelten für diejenigen Anmeldungen, die ab 26. Juni l. J. einlangen. Da die Mitglieder des Klubs für das Jahr 1923 bereits K 100.000.— eingezahlt haben, ergibt sich eine noch zu leistende Nachzahlung von K 400.000.—.

Neuaufnahmen:

Bezirkshauptmann Dr. Alfred Mautner.

Arthur Nagel, Disponent der Bittner-Werke, Aktiengesellschaft, Wien.

Alfred Nemetschke, Gesellschafter der Firma Bauunternehmung H. Rella & Co., Wien.

Generaldirektor Ingenieur Hans Rumpel, Wien.

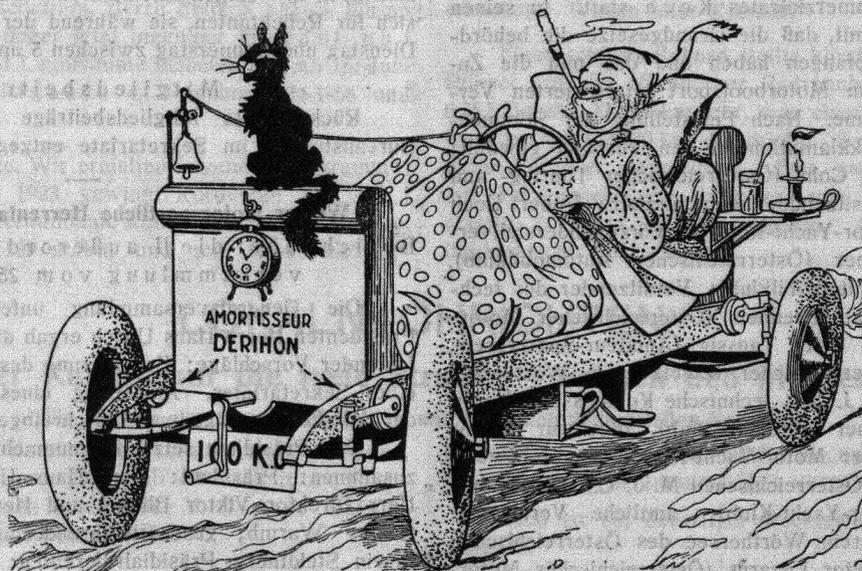
Tourist Trophy-Film Es war zwar „nur“ eine Kinovorstellung, aber trotzdem müssen wir sagen: einer so gelungenen Veranstaltung haben wir schon lange nicht betzwohnen Gelegenheit gehabt. Die Regie der Veranstalter, der Herrenfahrervereinigung, die durch ihren Präsidenten Herrn Ulrich und Herrn Steidtner in liebenswürdigster Weise die Honneurs machte, hätte auch ein zünftiger Theaterdirektor nicht besser treffen können. Sie durften

daher auf ein fast ausverkauftes Haus als dem äußeren Zeichen ihres Erfolges blicken. Außer dem guten Gedanken, eine rein sportliche Filmvorführung, bei der man sich krank lachen und nicht satt sehen kann, zu veranstalten, verdienen aber noch zwei weitere Momente Beachtung! Erstens konnte sich jeder-mann, fern von den Strapazen eines Rennbesuches, sozusagen aus der Perspektive des bequemen Klubfauteuils, von dem prächtigen Können unserer wackeren Fahrer überzeugen, und zweitens gab es hier eine eindrucksvolle Manifestation des hehren Gedankens, daß der wahre Sport alle verbindet: die Zuschauer aus allen „Lagern“ bewiesen durch ihr Erscheinen, daß die richtigen Sportsleute nichts voneinander zu trennen vermag, wenn auch Vereinsmeierei noch so hohe Schranken aufrichten möchte. Und darin bestand, unseres Erachtens, der schönste Erfolg des Filmabends am 27. Juni.

O.

AVISO!

Die nächste Nummer des „Österr. Motor—Der Flug“ erscheint mit Rücksicht auf das Stattfinden der Wiener Messe (2. bis 8. September) in den letzten Augusttagen. Wir bitten alle für die reichhaltige Messennummer bestimmten Einsendungen uns bis längstens 15. August zukommen lassen zu wollen.

HEITERÉ ECKE.**Stoßfänger.**

In Frankreich und England sind heute Stoßfänger Trumpf; obenstehendes Bild zeigt eine der vielen „Amortisseur“-Annoncen. Wie man sieht, ist der Gedanke „wie im Bett“ wohl konzipiert, ist aber in den Anordnungen der diversen Nebenorgane nicht ganz neu, denn schon Graf Kolowrats Alpenwagen anno 1913 (siehe „Motor“, Juli 1913) wies Derartiges auf.

Bosch

GRAND PRIX von Frankreich 2. Juli 1923



Von den fünf angekommenen
Wagen fuhren vier Wagen mit

BOSCH- ZÜNDUNG

und zwar

- der Erste (Sunbeam)
- der Zweite (Sunbeam)
- der Dritte (Bugatti)
- der Vierte (Sunbeam)

*Achten Sie auf
den Namen
ROBERT BOSCH
und diese
Schutzmarke*



LUFTFAHRT.

Aufruf!

Angeeifert durch die Erfolge der Deutschen und durch die Bestrebungen aller Länder, aus dem Segelfluge Erfahrungen für die Luftfahrt zu schöpfen, beschloß eine Anzahl von Männern, durchwegs ehemalige Feldflieger, im Rahmen des Österreichischen Aeroklubs eine Fliegersektion zu gründen, die sich die Pflege des Segelfluges zu ihrer Hauptaufgabe gestellt hat.

An dieser Stelle die Bedeutung des Segelfluges für die weitere Entwicklung der Luftfahrt hervorzuheben, erübrigt sich dadurch, daß diese bedeutende Frage in der letzten Zeit in allen Tages- und Fachzeitschriften des In- und Auslandes zur Genüge erörtert wurde.

Die erforderlichen Vorarbeiten wurden im eigenen Wirkungskreise so weit durchgeführt, daß an die praktischen Versuche geschritten werden konnte. Der erste Versuch, der am 10. Juni 1923 in Bruck-Neudorf mit einem von dem österreichischen Konstrukteur Ingenieur Bauer bei den Lohnerwerken erbauten Eindeckersegelflugzeug unternommen wurde, hat trotz ungünstiger Windverhältnisse ein überraschend gutes Resultat gezeitigt, welches die sichere Gewähr bietet, daß auch wir Österreicher in unserer Heimat auf diesem Gebiete dem Auslande nicht nachzustehen brauchen.

Den in der Fliegersektion des Österreichischen Aeroklubs vereinigten Feldfliegern fehlt es nicht an Arbeitsfreude und

gutem Willen, sie sind gerne bereit, sich mit ganzer Kraft in den Dienst der guten Sache zu stellen. Sie haben aus eigenen Mitteln und durch freiwillige Spenden von Freunden und Gönnern die Summen zur Anschaffung des ersten Flugzeuges aufgebracht, womit jedoch die eigene finanzielle Leistungsfähigkeit erschöpft ist.

Die staatlichen Stellen sind durch den Vertrag von Saint Germain gehindert, finanzielle Unterstützungen für Flugzwecke zur Verfügung zu stellen. Die Sektion ist daher auf die weitere Hilfe von Sportfreunden und Privaten angewiesen. Der gefertigte Vorstand der Fliegersektion erlaubt sich daher die Bitte zu veröffentlichen, durch Zeichnung eines Betrages die Bestrebungen der Sektion zu fördern und die Erreichung ihres Zieles zu ermöglichen.

Für den Vorstand der Fliegersektion des Österreichischen Aeroklubs:

Ingenieur Oberst Feldpilot Hoffmann,

Oberst F.-P. Ingenieur Hofrat Deutelmöser.

Die Redaktion erklärt sich gern bereit, Spenden im Sinne des Aufrufes entgegenzunehmen. Ihre Veröffentlichung erfolgt im „Flug“.

Das Fokker Expres C II Verkehrsflugzeug.

Jeder, der die Bedürfnisse und die vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten studiert, welche die Verkehrsluftfahrt für Flugzeuge hat, erkennt bald deutlich, daß sich nach der ganzen Lage der Dinge für einen handlichen kleinen Dreisitzer die beste Verwendungsmöglichkeit bietet. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß der Grad der Verwendungsmöglichkeit eines solchen beim heutigen Stand der Luftfahrt ein bedeutend größerer ist als der jedes anderen Typs.

Selbst im Betrieb regelmäßiger Luftlinien, wo man gewöhnlich große Flugzeuge verwendet, die über 1000 kg Nutzlast tragen, empfindet man den Vorteil des Besitzes einiger kleinerer, aber schnellerer Flugzeuge, die etwa halb so viel fassen

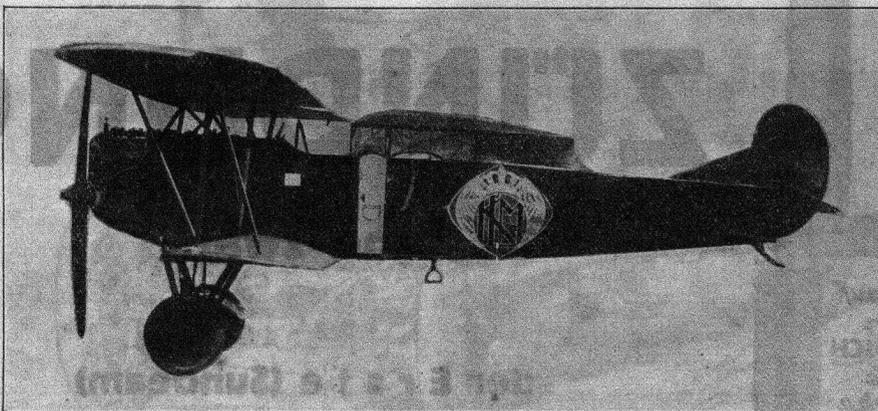
und für Kurierdienste geeignet sind, z. B. zum Abholen von Flugreisenden von Plätzen, die von den Hauptlinien zu weit abgelegen sind oder um Beamte zu jeder gewünschten Zeit von einem Flugplatz nach dem anderen zu bringen und schließlich auch um gelegentlich ein Großflugzeug im normalen Dienst zu ersetzen, wenn einmal die Frachten zu gering sind und man durch die Verwendung der kleineren Maschine Zeit und Spesen sparen kann.

Für alles, was sich unter „Nicht-regelmäßiger-Luftdienst“ zusammenfassen läßt, wie z. B. Lufttaxi, Mietdienst, private und geschäftliche Flüge, kommt meistens der Dreisitzer sehr zu statten.

Ein Blick auf das nebenstehend abgebildete Flugzeug läßt die Familienähnlichkeit mit dem bekannten Fokker D VII. erkennen, der wohl das gefürchtetste und erfolgreichste Jagdflugzeug des Krieges war. Wohl sind die Dimensionen etwas größer als die des D VII, doch weist der Expres C II dieselbe starke Konstruktion auf, die die kühnen Sturzflüge, durch

welche der D VII so bekannt wurde, gestattet, ebenso das

Fehlen jedweder Drahtverspannung und dieselbe Einfachheit der Konstruktion, wodurch die ständige Überwachung durch besondere Fachleute überflüssig wird, und dieselbe Anwendung alltäglichen Materiales bei der ganzen Maschine, so daß Reparaturen selbst am Flughafen leicht auszuführen



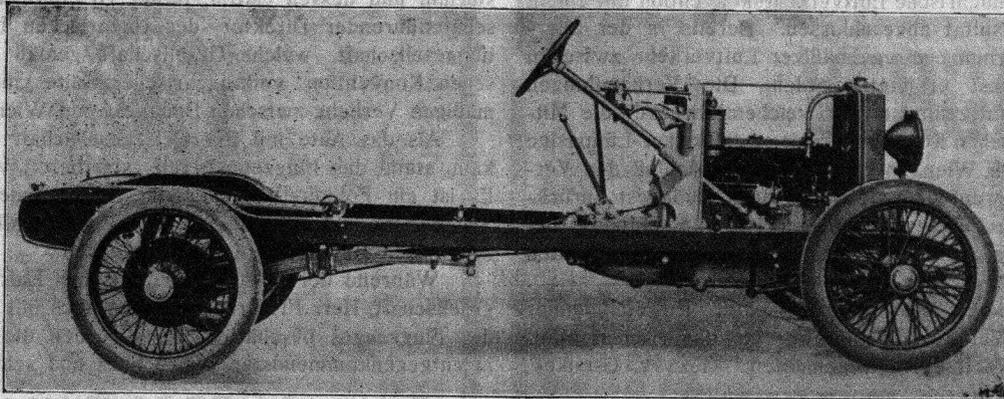
Fokker Expres C II

sind. Der allgemeine Aufbau des C II entspricht dem des D VII, als Antriebsquelle dient ein Sechszylinder 185 PS BMW- (Bayrische Motoren-Werke-)Motor, der sich durch seine hohe Lebensdauer und geringen Betriebsstoffverbrauch auszeichnet. Der Rumpf aus Stahlrohrkonstruktion bietet Platz für einen Piloten und zwei Passagiere, wovon letztere zwei in einer bequemen Kabine hinter dem Pilotensitz untergebracht sind.

Die beiden Flügel sind freitragend und entbehren jedweder äußeren Verspannung. Neuartig ist die Anordnung des Benzintanks auf dem Fahrgestell zum Schutze gegen Brandgefahr.

DIATTO

der neue 2-Liter-Typ „20“, 8/40 HP
eingetroffen.



Einer der leistungsfähigsten und bestdurchkonstruierten Wagen.

SIEGE 1923

Großes intern. Rennen Gotenburg (Dänemark)

**Diatto Type „20“
Sieger**

in der 2-Liter-Kategorie.

Rennen zu Limonest bei Lyon

**Diatto 2-Liter-Type „20“
Sieger**

in der Kategorie der Rennwagen.

Zweiter

in der Kategorie der Sport- und Tourenwagen.

Rennen zu Bologna-Rocca-Roffeno

Fahrer Maseratti

Absoluter Sieger

Fahrer Meregalli.

Sieger

in der Kategorie der Tourenwagen.

Rennen Vendranges (Frankreich)

**Diatto Type „20“
Sieger**

in der Kategorie der Tourenwagen.

Stellt dort Rekord auf, auf der Strecke von
3 km 800 m in 3 Min. 37 $\frac{3}{8}$ Sek.

Rennen zu Barcelona

das schwierige Rennen auf Kote Rabassada bei
Barcelona

**Diatto serien-Type „20“
Sieger**

in der 2-Liter-Kategorie.

Zweiter

in der allgemeinen Kategorie mit besserer Zeit
als 6- und 8-Zylinder-Wagen mit 4 und 5 Liter
Zylinderinhalt.

Generalvertretung für Osterreich:

CITY-GARAGE

Auto-Reparatur-Werkstätte und Metallwarenfabrikation Ges. m. b. H.

Wien III, Weißgärberlande 42—46.

Telephon 44-2-75.

Zur allgemeinen Orientierung mögen folgende Angaben dienen:

Motor	185 PS BMW.
Spannweite	10.63 m
Länge	7.23 m
Höhe	2.84 m
Flächeninhalt	27 m ²
Leergewicht	830 kg
Nutzlast	350 kg
Gesamtgewicht	1180 kg

Geschwindigkeit	180 km pro Stunde
Flugdauer	4 Stunden
Reichweite	800 km
Steigzeiten	3000 m in 14 Min. 15 Sek. 4000 m in 19 Min. 30 Sek. 5000 m in 27 Min.

Fabrik: N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam.

Hans Kostival,

Korrespondent der „La Gazetta dell'Aviazione“

Abschluß der österr.-ung. Luftverkehrskonvention.

Am 15. Juni 1923 wurden die Verhandlungen betreffend die österreichisch-ungarische Luftverkehrskonvention mit einem befriedigenden Resultat abgeschlossen. Bereits in der aller-nächsten Zeit soll nun ein regelmäßiger Luftverkehr zwischen Wien und Budapest eröffnet werden. Die Verhandlungen haben in Wien stattgefunden, zu welchem Zwecke die Mitglieder der ungarischen Kommission mit einer Fokker-Limousine von Budapest nach Wien flogen und nach Abschluß der Verhandlungen wieder auf dem Luftwege nach Budapest zurückkehrten. Da diese Flüge vom flughistorischen Standpunkt besondere Beachtung verdienen, sei hier einigen Einzelheiten Raum gegeben.

Der Start erfolgte am Flugfeld Aspern. Reiseteilnehmer waren: Emil v. Walter, Ministerialrat im ungarischen Ministerium für auswärtige Angelegenheiten, Géza v. Csenky,

Referent der Luftfahrsektion im ungarischen Handelsministerium und dessen Gattin, ferner Dr. Imre v. Vizkelety, geschäftsführender Direktor der Ungarischen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, welche Gesellschaft gemäß der abgeschlossenen Konvention von ungarischer Seite aus den fahrplanmäßigen Verkehr zwischen Budapest und Wien besorgen wird.

Als das Auto mit der Reisegesellschaft am Flugfeld ankam, stand das Flugzeug bereits startbereit vor dem Hangar. Es ist ein Fokker-Eindecker mit freitragenden Flächen, 16 m Spannweite und 12 m Länge, ausgerüstet mit einem 185-PS-Motor der Bayerischen Motorenwerke.

Während der Pilot der Ungarischen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, Herr Friedrich v. Hefty, noch mit der Überprüfung des Flugzeuges beschäftigt war, wurden die Paßformalitäten in entgegenkommendster Weise kurz und schmerzlos erledigt.

CANADIER

MIT
SEGELEINRICHTUNG
DAS IDEAL DES
WANDERFAHRERS

MIT
EINGEBAUTEM MOTOR
DAS TRAG BARE
MOTORBOOT

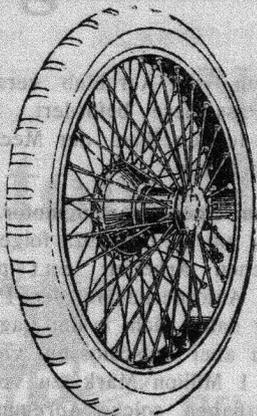
ING. H. MÜNCH u. A. FOEST GEZ. M.B.H.
WIEN III. MAROKKANERG 25
TEL: 78363



STEYR SIEGT

in der **Öst.-ung. Wertungsfahrt**
mit

RUDGE-RÄDER



RUDGE-WHITWORTH Ges. m. b. H.,
WIEN XVIII., Mitterberggasse 11. Telephon 24236 u. 24237.

STEYR SIEGT

in der
Öst.-ung. Wertungsfahrt
mit

PALLAS VERGASER

PALLAS-APPARATE Ges. m. b. H.

WIEN XVIII., MITTERBERGGASSE 11

TELEPHON 24236 u. 24237

ZÜRICH PRAG BUDAPEST

SPORT-AUFNAHMEN



BESORGT

PHOTOGRAPH Dr. EDUARD LANGER

WIEN VII., SCHOTTENFELDASSE 22

TELEPHON 38281

Auto-Beleuchtungshaus und Zubehör

aller Art

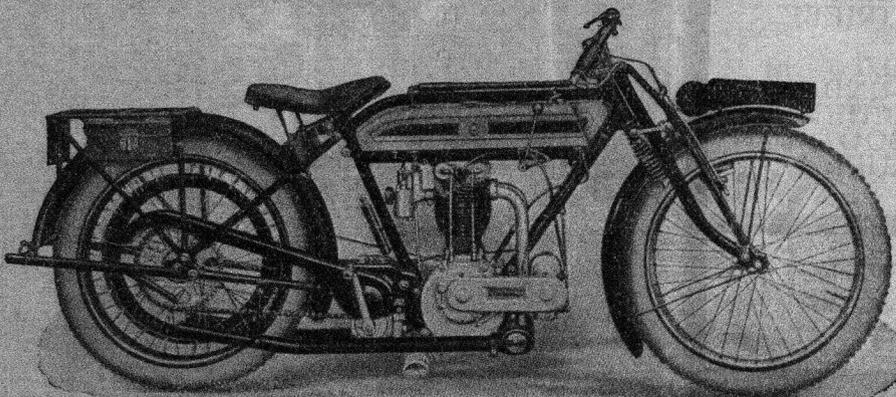
Richard Weiß

Wien I., Parkring 2 (Ecke Wollzeile).

Telephon 70-0-86.



■ Ständiges Lager von Lichtanlagen, Magneten,
Anlassern, Zündkerzen, Scheinwerfern u.
aller einschlägigen Auto-Artikel. ■



► TRIUMPH ◀ MOTORRAD

Type LW, 2 1/2 PS, 2 Geschw. Riemen-
antrieb £ 53

Type H, 4 PS, Kette, Riemenantrieb £ 85

Type SD, 4 PS, Kette, Kettenantrieb £ 94

Type R, 3 1/2 PS, Kette, Kettenantrieb £ 97

Alle Preise inkl. elektrischer Beleuchtung.

Generalvertretung:

T. G. HARBOURN, WIEN VI.
Mollardgasse Nr. 85

Noch eine kurze Motorprobe, dann wird das Gepäck in einem eigenen Gepäckraum versorgt und die Reisenden begeben sich auf ihre Plätze. Die Limousine wird geschlossen, der Motor beginnt von neuem zu brummen und in der nächsten Minute befindet sich das Flugzeug schon in der Luft.

Die Reise in der Fokker-Limousine muß als überaus angenehm bezeichnet werden. Innenausstattung wie bei einem Luxusauto. Fünf sehr bequeme Polstersitze, Fenster zum Herunterlassen, Battistvorhänge, Blumenvasen, alles wie beim Auto.

Trotzdem beim Start ein Wind von 12 Sek./m gemessen wurde, war während des Fluges von Wind und Böen nichts zu spüren. Die Reisenden konnten sich ganz der Betrachtung der

überwältigend schönen Eindrücke hingeben. Bei Fischamend überflog der Apparat die Donau, wobei man schon die spiegelnde Fläche des Neusiedler Sees sehen konnte. Nach 13 Minuten Flug wurde schon die Reichsgrenze bei Bruck passiert, dann kamen in rascher Folge Győr, die Bergwerke von Tatabanya, die herrlichen Ofner Berge und nach kaum ein- einhalb Stunden Flug landete man im Flughafen Matyasföld.

Da das Flugzeug amtliche Persönlichkeiten mitführte, wurde es in Matyasföld vom Luftverkehrsinspektor Tibor Bisits, vom Flugfelddirektor Cornel Poppe und vom Präsidenten der Ungarischen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, Grafen Friedrich Wilczek, empfangen.

Rundschau.

Captain Baldwin †. Jedes Buch, das die Vergangenheit der Luftfahrt behandelt, enthält den Namen Thomas Scott Baldwin, des ältesten amerikanischen Fluggpioniers. 68 Jahre alt, ist er nun in Buffalo (U. S. A.) verschieden. Er hat das erste Lenkluftschiff (30 m Länge, 20 PS!) für das amerikanische Heer erbaut. Aber auch auf dem Gebiete des Flugzeugbaues hat er sich hervorgetan und schon 1911 einen Doppeldecker aus Metall konstruiert.

Jean Casale totgestürzt. Den scheinbar unfehlbaren Rekordflieger hat das Verhängnis ereilt. Mit einem viermotorigen Großflugzeug ist er bei Déville an der Oise aus 600 m abgestürzt. Mit demselben Apparat hatte er unmittel-

bar vorher bei einem vom Aeroklub veranstalteten Schaufliegen zahlreiche Passagiere befördert. Der einzige Mitreisende auf seinem letzten Flug, der Mechaniker, kam mit leichten Verletzungen davon.

Rhemag-Preis um einen Sportflugmotor. Das Preisgericht hat in seiner Sitzung am 19. Juni 1923 folgendes beschlossen: Von den eingelaufenen Arbeiten entsprach keiner der Entwürfe den Anforderungen der Preisausschreibung. Das Preisgericht war daher nicht in der Lage, einen Preis zu-zuerkennen, hat sich aber entschlossen, vier Trostpreise im Gesamtbetrage von 1 Million Mark zu verteilen. Die eingereichten Arbeiten haben solche Anregungen gezeigt, daß

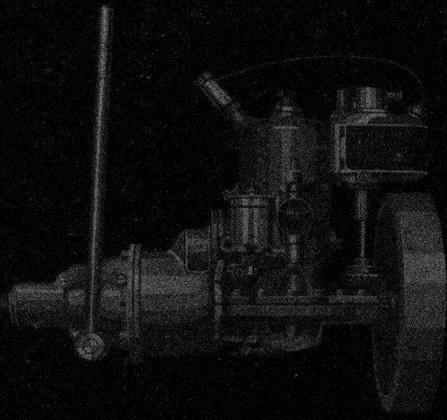
»BUB«

KLEIN-
BOOTS-
MOTORE
VON 1½-10 PS

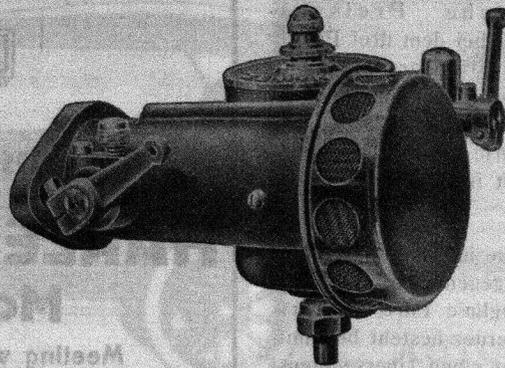
MIT
EINGEBAUTEM
UMSTUERGETRIEBE

LEICHT,
SPARSAM UND
BETRIEBSSICHER
IN JEDES BOOT
EINZUBAUEN

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



Original
ZENITH
Vergaser



Original
ZENITH
Vergaser

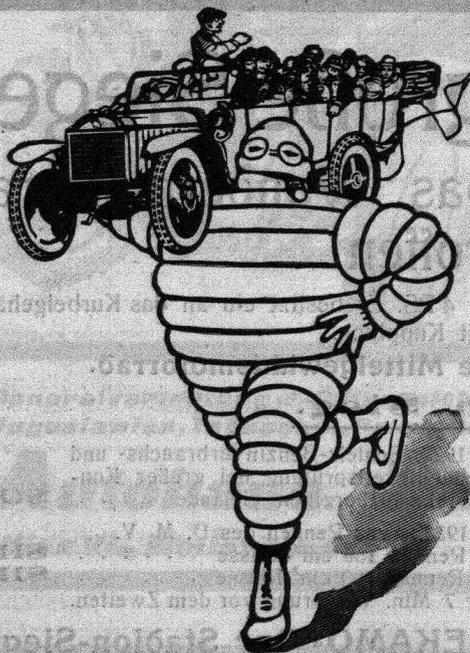
Neue Modelle für
Automobile und Motorräder



R. & F. HERZ

Wien I., Rotenturmstraße 31

Telephon 64201.



MICHELIN CABLE
CABLE SEMELLE

MOTORRADPNEUS — FAHRRADPNEUS

Stocklager: JOSEPH LUTZ & Co.

Gummifabrikenlederlage

WIEN IV., SCHLEIFMUEHLGASSE 1A.

Telephon 56-2-18.

Telegr.: Lutzgummi.

EGO

im Ausland das bestbewährteste

4/14 PS Kleinauto

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, Ges. m. b. H.

Wien IV., Rainergasse 11.

Vertretung für Ober-Oest. und Salzburg:

FRANZ PISECKY, LINZ, Schützenstraße 5.

die Preisrichter beschlossen haben, auf dem begonnenen Wege weiterzuschreiten und das gleiche Preisausschreiben erneut zu erlassen, bei dem drei Preise, deren Gesamthöhe einem Gegenwert von 50 Dollars entspricht, zur Verteilung gelangen. Der Termin für die neu einzureichenden Wettbewerbsarbeiten ist bis 31. Dezember 1923, 12 Uhr mittags. Die Bewerber haben ihre Entwürfe bei der Geschäftsstelle der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt, Berlin W. 35, Blumeshof 17, einzureichen.

Von Hamburg nach Japan. Über neue internationale Flugprojekte berichten Berliner Blätter, daß gegenwärtig Verhandlungen über die Einrichtung einer Fluglinie Paris—Berlin—Warschau—Bukarest im Gange seien. Ferner besteht bekanntlich die Absicht, mit Zeppelin-Luftschiffen einen Überseedienst von Spanien nach Südamerika und eine Luftverbindung von Hamburg nach Yokohama einzurichten.

Ein Riesenflugzeug für 20 Personen mit 3000 bis 4000 km Aktionsradius befindet sich laut Mitteilung des Generals Mitchell, Chefs des amerikanischen Flugdienstes, nahe der Vollendung. Der 10 m hohe und 42 m breite Apparat besitzt auf jedem seiner drei Flügel einen Motor. Den amerikanischen Kontinent kann dieser Riese in einem Tag überqueren und, was für die „Friedensfreunde“ jenseits des Ozeans noch wichtiger zu sein scheint, die Reise von New York nach — Peking wird er in 65 Stunden zurücklegen.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

Vom Gleitflug zum Segelflug. Flugstudien auf Grund zahlreicher Versuche und Messungen. Von Gustav Lilienthal. Berlin-Lichterfelde, 36 Abb., 1 Tafel. Volckmanns Bibliothek



Sensations-Erfolge
der

HARLEY-DAVIDSON Motorräder!

Meeting von Brescia, 29. Juni 1923

Rennen der Motorräder

18 Runden, das sind 313 km 200 m.

SIEMER Rogai (Harley-Davidson) in 2:33:28 4/5
Zweiter Malvisi (Harley-Davidson) in 2:33:50
Dritter Faraglia (Harley-Davidson) in 2:36:27 1/5
Vierter Winkler (Harley-Davidson) in 2:40:49

Der Sieger Rogai schlägt den bisherigen Straßenrekord von Cremona (Durchschnitt 119 km 700 m) und verbessert ihn auf 122 km 439 m pro Stunde!

*

Preise zufolge der riesenhaften Fabrikation konkurrenzlos!
Kurzfristige Lieferungen für Oesterreich und Ungarn durch die
Generalvertretung der

Harley-Davidson Motor Co

Wien IV., Kolschitzkyg. 15. Tel. 50598, 55496, 1805.

»BEKAMO« der große Sieger

»BEKAMO-TOURIST« das Wundermotorrad in Wien eingetroffen!

Der »Bekamo-Motor« leistet bei 145 cm³ Zylinderinhalt effektiv 4 PS. Er besitzt ein an das Kurbelgehäuse angebautes Zweiganggetriebe mit Kupplung.

»BEKAMO-TOURIST« das vollkommenste Mittelgewichtsmotorrad.

Jeder Start ein Sieg.

6. Mai 1923. Stadion-Rennen des D. M. V. **»SIEG«**

27. Mai 1923. Berliner Sportwoche.

1. Eröffnungsfahren **»SIEG«**

2. Preis des Westens **»SIEG«**

3. Sportwochen-Preis. 2 Preise **»SIEG«**

4. Großer Maien-Preis **»SIEG«**

11. Juni 1923. Schleiz-Benzinverbrauchs- und
Schnelligkeitsprüfung bei großer Kon-
kurrenz in bergigem Gelände **»SIEG«**

24. Juni 1923. Avus-Rennen des D. M. V.

1. Rennen 150 cm³-Klasse **»SIEG«**

2. Rennen 200 cm³-Klasse **»SIEG«**

mit über 7 Min. Vorsprung vor dem Zweiten.

»BEKAMO« der Avus-Sieger.

»BEKAMO« der Stadion-Sieger.

»BEKAMO-TOURIST«-MOTORRADER und »BEKAMO-MOTOREN«

Alleinverkauf:

WALTER BENESCH, Wien V., Mittersteig Nr. 4.

Verlangen Sie sofort Prospekte.

! Fabriksneu !

Overland
TRADE MARK REG.

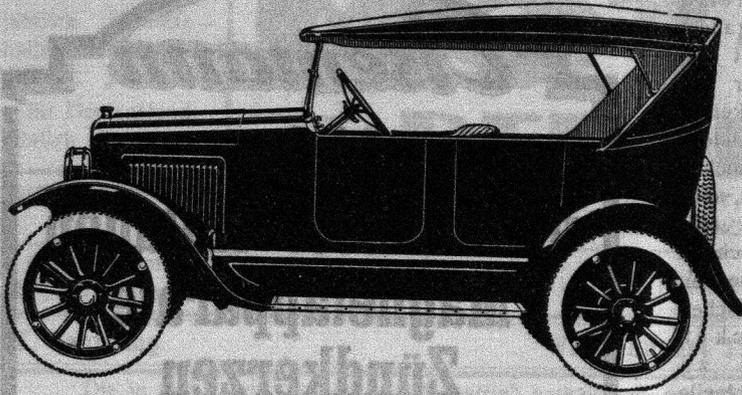
27 HP

das am besten ausbalancierte und sparsamste Personenauto mit allen modernen Einrichtungen.

Neuestes Modell: 80 Millionen Kronen soeben eingetroffen.

Generalrepräsentanz:

AUTO-Verkaufs-Ges. m. b. H.
I., Fichtegasse 8. **Telephon 73437.**



RABAG
LIC.
BUGATTI



INDUSTRIE-ATELIER DÜSSELDORF

Generalvertretung für Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Tschechei, Polen, Rumänien:

Autohaus Svea

Wien VI., Mollardgasse 19. Tel. 1161

RENNWAGEN
BUGATTI

1.5 LITER INHALT

4 ZYLINDER

150 km

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT



PROMPT LIEFERBAR

Solvente Vertreter für Provinz und einige Nachfolgestaaten zu günstigen Bedingungen gesucht

Lederbekleidung

Spezialfabrik

Franz Schindler

Wien, VII. Bezirk, Neubaugasse 17.

BENZINSTATION

THEODOR HAJÓS & Co.

WIEN IV., WIEDNER HAUPTSTRASSE 41

Eingang Schlüsselgasse 2.

für Flugwesen, Berlin-Charlottenburg. Den Bruder und treuesten Mitarbeiter Otto v. Lilienthals, des vor nun fast 30 Jahren für den Flugfortschritt gefallenen Pioniers, braucht man unseren Lesern nicht mehr vorzustellen. Er ist ein Forscher, wie er sein soll: ein ausgezeichnete Kenner des Vogelfluges, der seine eigenen Wege geht und seine Erkenntnisse — nicht wie andere, aus fremdem Wissen — sondern aus eigenen langjährigen Beobachtungen und Versuchen schöpft. Dessen wird man sich auf jeder Seite des kleinen, aber sehr instruktiven Werkes von neuem bewußt. Von der „offiziellen“ Flugwissenschaft heute vielfach noch ignoriert, scheint es — wie schon so oft in ähnlichen Fällen — kommenden Zeiten vorbehalten zu sein, den Wert der G. Lilienthals'schen Arbeiten, wovon beispielsweise die „Entdeckung“ des dicken Flügelprofils hervorzuheben ist, gebührend zu würdigen. Das recht übersichtlich gegliederte, aktuelle Büchlein sollte in keiner Fachbibliothek fehlen. Orelli.

Zwei wertvolle englische Neuerscheinungen sind das „Aircraft Year Book 1923“ von Charles E. Lee und C. G. Grey und „Gliding and Soaring Flight“ von J. Bernard Weiß, beide Werke, hübsch ausgestattet, herausgebracht von Sampson Low, Marston & Comp. in London. Das erste ist ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden Fluginteressenten. Es enthält erschöpfende Zusammenstellungen über sämtliche Fluglinien, Luftverkehrsgesellschaften, Klubs, Zeitschriften, Rekorde, Gesetze, Flugplätze, Motoren u. a. m. Vorzügliche Illustrationen von Fliegeraufnahmen, Flugzeugtypen, Flugpostmarken usw. vervollständigen den guten Eindruck, den man von dem Jahrbuch empfängt. In sehr anschaulicher Weise behandelt das zweite Werk das aktuelle Problem des Gleit- und Segelfluges. Ein großer Teil des Inhaltes ist der historischen Entwicklung der Apparate gewidmet, wobei erfreulicherweise auch der unvergeßlichen Arbeiten der Österreicher Wels und Etrich gedacht wird. Die Darstellung der Fortschritte des Segelfluges umfaßt die Zahl einschließlich der deutschen Erfolge. Angesichts der jetzt bei uns erstarkenden Segelflugbewegung dürfte auch dieses Buch sicher großem Interesse begegnen. O.

**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.

CARL F. WEINBERGER

**Automobil- und Motorradwerkstätte.
Bestandteile für österr. und ausländ.
Wagen stets zu Fabrikspreisen.**

Telephon 21.860.



WIEN XVI., WILHELMINENSTR. 20a

Modernst eingerichtete Werkstätte für
Dreh-, Fräse- u. autogene Schweißarbeiten.
Rüstwagen bei Autopannen stets vorbereitet.

Telephon 21.860.

Eisemann

**Licht-
u. Anlasser-Anlagen
Magnetapparate
Zündkerzen**

Neu:

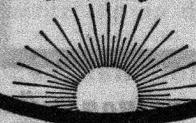
**Cyclecar-
Beleuchtung**

**Motorrad-Beleuchtung
Sucherlampe
mit Rückspiegel**

Verkauf und Einbau:

Eisemann-Werke, Ges. m. b. H.
Wien V., Schönbrunnerstr. 18. Tel. 73088.

EISEMANN-WERKE - A.G. STUTTGART.
BERLIN LEIPZIG WIEN



**Vergessen Sie nicht
Clio Brause-Limonade**

mitzunehmen.

Erfrischend Wohlschmeckend Durststillend
CLIO-WERKE, Wien I., Rotenturmstraße 5.