

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 35000.—

Polen: p. Mk. 200000.—

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.

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

Nachdruck nur mit

Quellen-

angabe gestattet.

X. Jahrgang**Wien, Oktober 1923****Nr. 10****AUTOMOBILISMUS.****RENNEN UND KONKURRENZEN.****Das Schwabenbergrennen.**

Rützler (Steyr) beste Zeit des Tages, neuer Rekord, er gewinnt außerdem die 4.5-l-Tourenwagenklasse mit einem normalen Steyr-Tourenwagen, Delmar gewinnt auf Steyr die 3.5-l-Klasse, Salmsen Sieger der Cyclecars, Gräi (Gräi & Stift) gewinnt die 2-l-Klasse, Ingenieur Birk (Rabag-Bugatti) Sieger der leichten Rennwagenklasse, Austro-Motorette gewinnt die 250-cm³-Klasse. Schöne Leistung des neuen D. S. H., J. A. P., Triumph der Sunbeams in der 500-cm³-Klasse, Dirtl fährt beste Zeit der Motorräder in der Klasse ohne Limit.

Was das Semmering-Rennen für Cis., ist das Schwabenberg-Rennen für Transleithanien —, wenn dieser veraltete Ausdruck für die neue Sachlage noch anwendbar, denn das größte autosportliche Event des Jahres in Ungarn, abgesehen von der österreichisch-ungarischen Wertungsfahrt, ist das Schwabenberg-Rennen. Die ungemein rege Teilnahme aller in Österreich domizilierenden Marken hat diesem Rennen auch für uns eine stets zunehmende Wichtigkeit verliehen. Ganz Budapest strömte am Sonntag den 7. Oktober 1923 den nahen Ofner Bergen zu und die Zahl der Zuschauer und Wagen wird auf weit über 50.000, respektive 4000 bis 5000 geschätzt. Auch Erzherzog Josef (auf seinem eleganten Gräi & Stift-Sechszylinder) sowie natürlich ein Großteil der hauptstädtischen Gentry und Haute-Finance wohnten dem Rennen bei.

Wie zu erwarten, war auch die österreichische Automobilwelt stark und qualitativ entsprechend vertreten. Man sah unter andern: die Delegierten des Österreichischen Automobilklubs, Präsident Dr. Friedrich Haymerle und das Vorstandsmitglied Bob Mautner, von der Wiener Motorsportlichen Herrenfahrervereinigung Präsident Hans Ulrich, weiter die Herren Graf Sternberg, Graf Platen-Hallermünde, Kommerzialrat Karl Gräi, die Direktoren Heinrich Gräi, Franz Gräi, Engel, Spiegel, Bauer, Walter Franz, Wohlgenuth, Anton Karner, Ingenieur Seidl, Ingenieur Schweinburg, Ingenieur Kuntner, Ingenieur Ig. Taussig, Rittmeister Baron Urban, L. L. Katay, Grietsch, Baron Stipsic, F. Hahn, Baron Garibaldi, Rudolf M. Ditmar, Karl Warchalowski, Sekretär Rainer, Holdengraber, Rittmeister Fischer, Schwarz, Groag, Hottowy, René Fleischer, S. Rapaport, Lewinter, Strachota, Brosch, Suchy u. a. m.

Vom K. U. A. C. waren als Funktionäre tätig: Graf Andrassy, F. M. L. A. Belitska, Blathy, Dr. Titus, S. Haltenberger, F. Kienast, Professor Schimonek, Dr. Aladar Szelnar, Oberst Markus, Dr. O. Deghy, Jakob, Major Merey, Oberstadthauptmann Nadossy, Landesverteidigungsminister Graf Csaki, Prinz Windischgrätz, Graf Boltza, Generalstabsoberst Markus, Oberstabsarzt Bardio, Linienschiffskapitän Olaf Wulff,

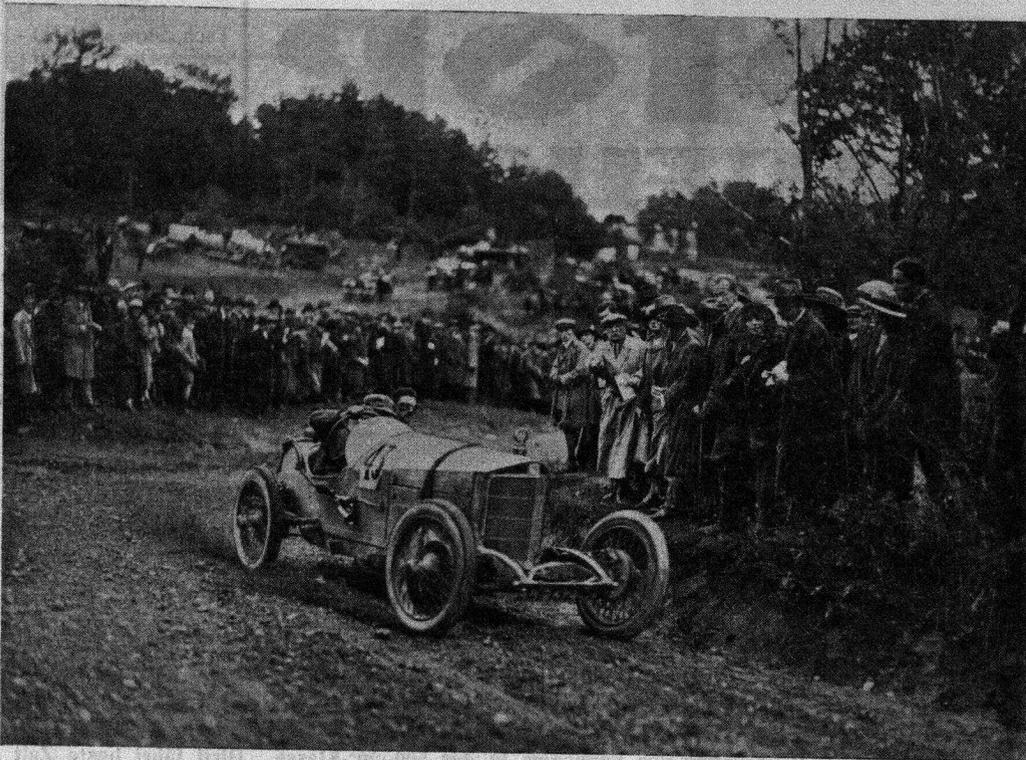
Baron Hatvany, Oberstleutnant Szent Andrassy, Generaldirektor Kaldi, Generaldirektor Horowicz, Graf Sandor Festetics, J. Markhot, I. Sisories, Bela Krisztinkovich, Major Tibor, J. Tivadar, Kaldi, Erwin Barany, Borossi, Bihari, Adam Barany, Csonka, Marton Farkas, Dr. Julius Vermes, Szabo und andere mehr.

Das nasse Wetter der Trainingstage hatte einer Reihe von Motorradfahrern arg mitgespielt und die Stürze waren womöglich noch zahlreicher als beim Semmering-Training. An neuen Maschinen feierte die D. S. H.-Jap, frisch vom Semmeringsieg, ihr Debüt in Ungarn, leider verlor Döllner durch rücksichtslose Zuschauer viel Zeit und kam um die Siegeschancen. Ein italienischer Fahrer fuhr eine Monet & Goyon, ein sehr nettes französisches Leichtmotorrad. (Diese Fabrik erzeugt unter anderm auch einen Cyclecar zum Preise von zirka 20 Millionen.)

Im Motorradrennen schnitten die Wiener Fahrer, wie ja zu erwarten war, sehr gut ab. Schade ist, daß keiner der Grazer diesmal mittat.

Einen neuerlichen schönen Erfolg hatten die Sunbeam-Leute zu verzeichnen, die in ihrer Kategorie alle Plätze belegten, wobei Karner seinen vorjährigen Rekord um ein bedeutendes unterbot. Auch Dirtl, der, wie immer meisterhaft fuhr, zeigte eine Glanznummer, indem er seinen vorjährigen Rekord um nicht weniger als 35 Sekunden schlug, wobei er Karners Zeit (allerdings mit einer fast doppelt so starken Maschine) noch um 6 Sekunden drückte und somit die beste Zeit der Motorradklassen erzielte.

Trotzdem sich der Königl. ungar. A. C. um die Straßenabspernung redlich bemüht hatte, führte doch die Unvorsichtigkeit der Zuschauer zu einem Unfall. Graf Franz Khevenhüller mußte, um nicht zwei plötzlich über die Straße laufende Frauen zu überfahren, scharf abbremsen und landete dann in einen Baum, wobei sein schöner Alfa-Romeo stark havariert wurde, ein Unfall, der um so bedauerlicher ist, als der schnelle italienische Wagen, von dem jungen Grafen stets meisterhaft gelenkt, eines der interessantesten Fahrzeuge im Rennen war. Auch



Vom Schwabenberg-Rennen.

Eine typische „Rützler“-Kurve am Schwabenberg. (Man beachte den „echt österreichischen“ Zustand der Straßenoberfläche.)

andere Konkurrenten, so Hirsch auf Gräf & Stift und Lucky Schmid, um nur einige zu nennen, kamen durch solche Zwischenfälle um ihre Siegeschancen.

Von der berühmten französischen Cyclecar-Marke Salmson haben wir in diesem Jahre eine große Serie von staunenerregenden Erfolgen zu verzeichnen Gelegenheit gehabt. Beim Schwabenberg-Rennen gewann Frankl auf Salmson die Cyclecar-Klasse im überlegenen Stil und demonstrierte zum erstenmal vor einem illustren Auditorium in Ungarn die hervorragenden Eigenschaften dieses modernen, schnellen Kleinautos. In dieser Klasse plazierte sich Frau Doktor Aladar Szelnar auf Magomobil an vierter Stelle.

Auch dem von Ingenieur Birk meisterhaft gesteuerten kleinen Bugatti war ein schöner Sieg beschieden; die Marke Bugatti, deren flinke und ungemein rassige Wagen sich auch in Ungarn großer Beliebtheit erfreuen, hat mit dem heurigen Schwabenberg-Rennen sich wieder bestens bewährt.

Ingenieur Birk schlug den gleichfalls sehr flinken Ansaldo Brosios um 9 Sekunden, was am besten die Leistung dieses Bugattifahrers illustriert. Was die

„kleinen“ Wagen anlangt — ist zu erwähnen, daß unter den Leistungen der österreichischen Wagen die des „kleinen Gräf“, den Herr J. Gräf jun., wie immer in glänzenden Stil steuerte, eine der brilliantesten war. Dieser kleine Wagen absolvierte die 5077 m lange Strecke (Höhendifferenz 305 m — Steigung durchschnittlich 6% — Maximalsteigung 15%) in 4:57, also in kürzerer Zeit, als weit stärkere Wagen der schwereren Klassen. Natürlich ging auch der „große Gräf“ brillant, und wäre sein Fahrer nicht gezwungen worden, wegen eines in der Fahrbahn befindlichen Passanten den Wagen jäh abzubremsten, dann wäre gewiß aus dem „Dritten“ ein „Erster“ geworden. Man wird bei den zukünftigen Rennen die Leistungen der berühmten Wiener Hausmarke mit Interesse verfolgen und stets unter den Siegern zu suchen haben. Beide Gräf-Wagen waren mit Pallas-Vergasern ausgestattet.

Walter Delmar gewann in den 3.4-l-Klasse der Tourenwagen und gelangte dadurch endgültig im Besitz des wertvollen Wanderpreises. Delmar, der lange vor dem Kriege bei uns als der beste Fahrer Ungarns galt, hat heuer wieder auf seinem schnellen Steyrwagen eine ganze Sammlung von

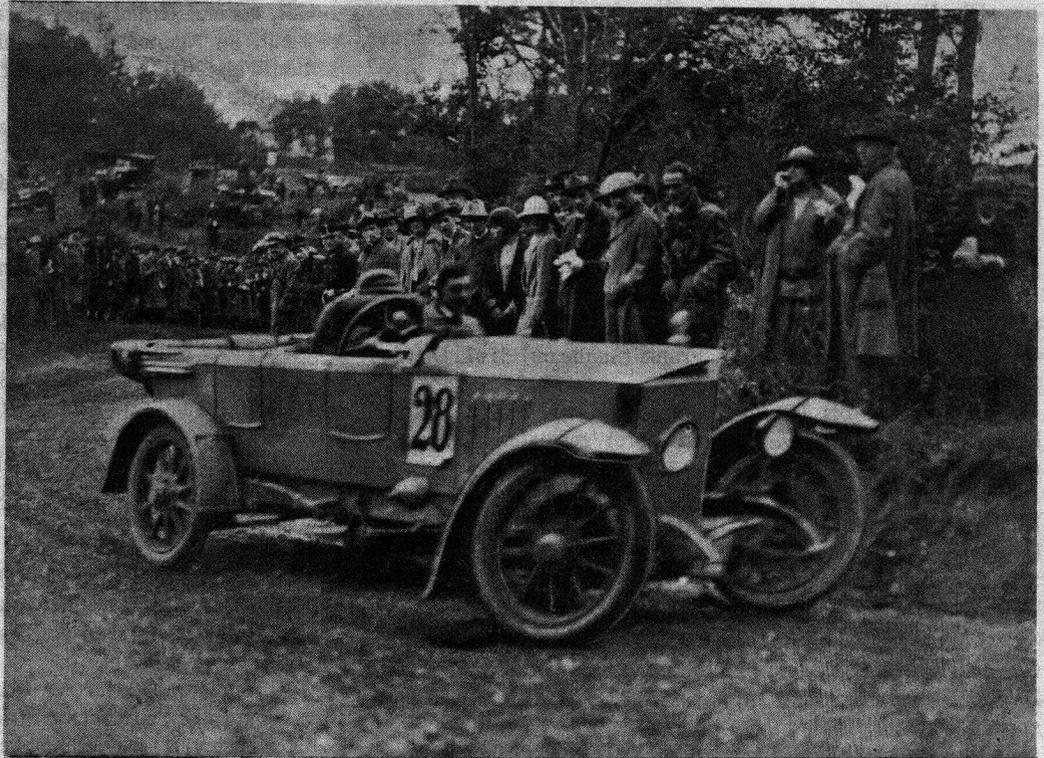


Vom Schwabenberg-Rennen.

Walter Delmar, der ausgezeichnete ungarische Amateur und seine sportfreudige junge Gattin.

Preisen eingeheimst. Am Volant der speedigen Wagens der österreichischen Waffenfabrik ist Delmar schwer zu schlagen, und wird auch im nächsten Jahre bei unsern Rennen als einer der crack-champions dieser schnellen 3.3-l-Sechszylinder der Waffenfabrik überall in der Liste der Sieger fungieren.

Der Erfolg des Tages war Rützlers Sieg in der Rennwagenklasse über 2.6 l, in welcher er seinen vorjährigen Rekord stark verbessern konnte. Rützlers Zeit ist für die Länge, Steigung und den nicht hervorragend guten (?) Zustand der Straße eine ganz ausgezeichnete zu nennen und hat sich sein Steyrwagen auch in der heurigen Rennsaison als der schnellste Wagen Europas für derlei Bergrennen erwiesen. Dies gibt am besten ein Blick auf die lange Liste der Steyrerfolge in diesem Jahre kund, wo unsere große heimische Marke durch Rützler, Hansal, Delmar und andere bewährte Fahrer überall siegte „wie sie wollte“. Wir wollen hoffen, daß auch im nächsten Jahr die Steyr überall mittun und vielleicht für einige der ganzen großen Sachen ein paar



Vom Schwabenberg-Rennen.
Oberfahrmeister Rützler fährt in der Tourenwagenklasse des Schwabenberg-Rennens einen normalen Steyr 3.3 Liter-Sechszylinderwagen zum Siege.

Spezialchassis herausgebracht werden, so in der 1.5 und 2 l Größe, die heute überall so populär geworden sind.

Dem italienischen Meisterfahrer Maserati auf Diatto gelang es mit 14:5.2, die zweitbeste Zeit des Tages zu erzielen und damit eine ganz hervorragende Leistung zu schaffen.

Natürlich war die bekannte ambulante Bosch-Hilfsstation, wie immer bei derlei Veranstaltungen unter Leitung des Direktors

Bauer, assistiert von den Herren Ster und Dierof, bereits frühzeitig am Platze. Hierbei wäre gleich zu erwähnen, daß sowohl in den Klassen der Automobile wie in denen der Motorräder Bosch-Zündapparate Bestleistungen erzielten.

während die große deutsche Magnetmarke außerdem noch an den meisten der Kategoriesiege partizipiert.

Rützler, Dirl und Delmar, um nur einige herauszugreifen, bedienten sich der Bosch-Apparate.

Auch die Fahrer der mit Scintilla - Hochspannungsmagnetapparaten versehenen Fahrzeuge hatten hervorragende Erfolge zu verzeichnen: Gall auf Zenith — J. A. P. und Karner auf Sunbeam führten dieselben zu Siegen.



Vom Schwabenberg-Rennen.

Rützler nach seinem Siege im Schwabenberg-Rennen unterhält sich mit Herrn Anton Karner. Dahinter von links nach rechts: Ulrich Kinsky (mit Rennhaube), Gräfin Münster, Gräfin N. Khevenhüller, Graf F. Khevenhüller (mit Brille.)

Die Ergebnisse waren:

Motorradkategorien.

Motorräder bis 250 cm³: Angel (Austro-Motorette) 8:00, Erster; Piccoli de Grandi (Monet & Goyon) 9:36.1, Zweiter; Lorant (Meray) 10:39.9, Dritter. Sechs gestartet, Kategorie-rekord.

Motorräder bis 350 cm³: Concerna A.-G., Wien, Gall (Zenith-J. A. P.) 4:57, Erster; Igo Seidl, Döllner (D. H. S.) 5:11, Zweiter; Frau Dr. Landauer (Sunbeam) 10:53, Dritter. Drei gestartet, Kategorie-rekord.

Motorräder bis 500 cm³: Autohaus Anton Karner, Rupert Karner (Sunbeam) 4:31.4, Erster; Dr. Paul Feledy (Sunbeam) 4:37, Zweiter; Bela Landauer, Frank (Sunbeam) 5:47, Dritter. Fünf gestartet, Kategorie-rekord.

Motorräder bis 750 cm³: Almassy (Scott) 5:11.2, Erster; Kaszala (Triumph) 6:59, Zweiter. Drei gestartet, Kategorie-rekord.

Motorräder über 750 cm³: Concerna A.-G., Wien, Josef Dirlt (Zenith-J. A. P.) 4:25, Erster; Luky Schmidt (Harley-Davidson) 4:44.6, Zweiter. Kategorie-rekord und neuer Streckenrekord.

Serienswagen.

I. Kategorie bis 1.1 l: Autohaus Svea, Pankl (Salmson-Cyclecar) 5:01.4, Erster; Bernhard Kandl (Amilcar) 5:29.2, Zweiter; Graf Andrassy (Amilcar) 5:38.8, Dritter. Sechs gestartet, Kategorie-rekord.

II. Kategorie bis 1.5 l: Rudolf Ditmar, Rupert Weiß (Aurea) 5:35.8, Erster; Sandor Hetees (Fiat 501) 5:48.6, Zweiter. Drei gestartet, Kategorie-rekord.

III. Kategorie bis 2 l: Hugo Hirsch, Josef Gräf jun. (Gräf & Stift) 4:57, im Alleingang.

IV. Kategorie bis 2.5 l: Porner (Presto) 5:45.4, Erster; Alfred Schott (Ceirano) 6:22.4, Zweiter; Laszlo Pinter (Scat) 6:30.8, Dritter. Drei gestartet, Kategorie-rekord.

V. Kategorie bis 3.4 l: Walter Delmar (Steyr) 4:54, Erster; Emerich Bari (Mercedes-Vierzylinder mit Kompressor-motor) 5:26, Zweiter; Ulrich Kinsky (Steyr) 5:30, Dritter. Sechs gestartet, Kategorie-rekord.

VI. Kategorie bis 4.5 l: Walter Delmar, Hermann Rützler (Steyr) 4:39.8, Erster; Albert Gottlieb, Julius Antial (Austro-Daimler) 5:47.6, Zweiter; Rittmeister Hartzler (Raba) 6:37.6, Dritter. Vier gestartet, Kategorie-rekord.

VII. Kategorie bis 6 l: E. Agoston (Lancia) 5:42.2, Erster; Herzog Heinrich von Mecklenburg (Renault) 5:46.6, Zweiter. Vier gestartet, Kategorie-rekord.

VIII. Kategorie über 6 l: Fritz von Zsolnay (Mercedes, Targa-Florio-Type) 4:56, Erster; Georg Krausz (Mercedes) 4:48.4, Zweiter; Hugo Hirsch (Gräf & Stift) 5:03.2, Dritter. Vier gestartet, Kategorie-rekord.

Rennwagen.

I. Kategorie bis 2.6 l: Autohaus Svea, Ingenieur Birk (Rabag-Bugatti) 4:30, Erster; Brosio (Ansaldo) 4:39.8, Zweiter; Oberbauer (Ceirano) 6:00, Dritter; Graf Khevenhüller (O. M.) 6:04.6, Vierter.

II. Kategorie über 2.6 l: Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft, Hermann Rützler (Steyr) 4:01, Erster, neuer Streckenrekord; Maserati (Diatto) 4:15.2, Zweiter; Jansen (Minerva) 5:25.6, Dritter; Graf Franz Khevenhüller (Alfa-Romeo) ausgeschieden.

Die Preise.

Schier überreich hatten die bekannte Generosität des K. U. A. C. sowie private Spender das Schwabenberg-Rennen mit Preisen bedacht, die an folgende Gewinner fielen:

Wanderpreis des Königlich Ungarischen Automobilklubs, der demjenigen Herrenfahrer mit Tourenautomobilen endgültig

zufällt, der auf Grund einer Formel, die im Zähler das Wagen-gewicht, im Nenner das Produkt aus Hubvolumen mal Fahr-zeit aufweist, das beste Resultat in den Kategorien der Touren-automobile erzielt:

Endgültiger Gewinner Walter Delmar, der Verteidiger des Preises in den Jahren 1920 und 1921, auf Grund der dies-maligen Leistung mit Steyr in der Kategorie bis 3.4 l, Fahrzeit 4:54, mit 121.7 Gutpunkten.

In der Wertungsberechnung verzeichneten die Sieger der übrigen Kategorien Tourenautomobile nachstehende Wertungs-ziffern: Körner (Presto, 2.6 l, 5:54.4) 112.2 Punkte; Weiß (Aurea, 1.5 l, 5:35.8) 107.4 Punkte; Josef Gräf (Gräf & Stift, 2 l, 4:57) 97.9 Punkte; Rützler (Steyr, 4.5 l, 4:39.8) 92.3 Punkte; Pankl (Salmson, 1.1 l, 5:01.4) 88 Punkte; Agoston (Lancia, 6 l, 5:42.2) 70.1 Punkte; Zsolnay (Mercedes, über 6 l, 4:56) 48.7 Punkte.

Wanderpreis des Königlich Ungarischen Automobilklubs für jenen Motorfahrer, der endgültig dreimal die beste Zeit sämtlicher Motorräder erzielt: Anwärter 1922: Rupert Karner (Sunbeam, Zeit 5:00).

Anwärter 1923: Leopold Dirlt (Zenith-J. A. P.) in 4:25.

Wanderpreis des Offizierskorps der königlich ungarischen Kraftfahrtruppen für den die beste Zeit erzielenden Kraftwagen ungarischen Fabrikats.

Rittmeister O. Hartzler (Raba, 4.5 l) in 6:37.6.

Sieger des Schwabenberg-Rennens (Automobile): Hermann Rützler (Steyr) als schnellster Tourenwagen, Zeit 4:39.8, erhielt die Goldene Plakette und den Ehrenpreis des Handels-ministers.

Sieger des Schwabenberg-Rennens (Motorräder): Leopold Dirlt (Zenith-J. A. P.) als schnellster Motorradfahrer, Zeit 4:25, erhielt die Goldene Plakette und den Ehrenpreis des FML Alexander Belitska.

Beste Zeit des Tages: Hermann Rützler (Steyr), Zeit 4:01, erhielt die Goldene Plakette und den Ehrenpreis des Präsidenten Alexander Grafen Andrassy. — Für den Sieg in der Kategorie der Rennwagen über 2.6 l den Ehrenpreis des Herrn Ivan Horvatovics.

Walter Delmar (Steyr): Für den Sieg in der Kategorie Automobile bis 3.4 l und die damit vollbrachte beste Leistung eines ordentlichen Mitgliedes des Königlich Ungarischen Auto-mobilklubs den Ehrenpreis des Österreichischen Automobil-klubs. — Weiter für den Sieg in der Kategorie die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Dr. Tivadar Body.

Fritz von Zsolnay (Puch): Für den Sieg in der Kategorie Automobile über 6 l die Goldene Plakette des Königlich Un-garischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Erzherzogs Albrecht.

Josef Gräf (Gräf & Stift): Sieger, Kategorie Touren-automobile bis 2 l, die Goldene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Verbandes der Ungarischen Automobil-industriellen.

Rupert Karner (Sunbeam): Für den Sieg in der Kategorie Motorräder bis 500 cm³ die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Landes-verteidigungsministers Grafen Csaky.

Mano Agoston (Lancia): Für den Sieg in der Kategorie Automobile bis 6 l die Goldene Plakette des Königlich Un-garischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Doktor Prinz Laszlo Batthyany-Stratmann.

Ingenieur Hans Birk (Rabag-Bugatti): Für den Sieg in der Kategorie Rennwagen bis 2.6 l die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Dr. Otto Titus Blathy.

Karl Angel (Austro-Motorette): Sieger, Kategorie Motorräder bis 250 cm³, die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Albert Gottlieb.

Federico Picolli de Grandi (Monet & Goyon): Zweiter, Kategorie Motorräder bis 250 cm³, die Bronzene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Julius Reimann.

Lorant Meray (Meray): Dritter, Kategorie Motorräder bis 250 cm³, Ehrenpreis des Herrn Direktors Ödön Hollos.

Franz Gall (Zenith-J. A. P.): Sieger, Kategorie Motorräder bis 350 cm³, die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Denes Babos.

Dr. Paul Feledy (Sunbeam): Zweiter, Kategorie Motorräder bis 500 cm³, die Bronzene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn F. C. Chrambach.

Laszlo Fede Almassy (Scott): Sieger, Kategorie Motorräder bis 750 cm³, die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen Automobilklubs und den Ehrenpreis des Herrn Istvan Borhy.

Karl Pankl (Salmson): Sieger, Kategorie Tourenautomobile bis 1.11, die Goldene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Herrn Emil Guttmann.

Bernhard Kandl (Amilcar): Zweiter, Kategorie Tourenautomobile bis 1.11, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Herrn Alexander Hetees.

Rupert Weiß (Aurea): Sieger, Kategorie Tourenautomobile bis 1.51, die Goldene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Ritters Oskar v. Wahl.

Arno Körner (Presto): Sieger, Kategorie Tourenautomobile bis 2.61, die Goldene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis der Tauril-Pneumatik A.-G.

Ulrich Graf Kinsky (Steyr): Dritter, Kategorie Tourenautomobile bis 3.41, den Ehrenpreis der Denes & Friedmann A.-G.

Imre Bardi (Mercedes): Zweiter, Kategorie Tourenautomobile bis 3.41, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Herrn Josef Hartmann.

Julius Angyal (Austro-Daimler): Zweiter, Kategorie Tourenautomobile bis 4.51, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Herrn Hugo Bela Balasz.

Heinrich Borwin, Herzog von Mecklenburg (Renault): Zweiter, Kategorie Tourenautomobile bis 6 l, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und Ehrenpreis des Herrn Dr. Gyula Hutiray.

Georg Erdi Krausz (Mercedes): Zweiter, Kategorie Tourenautomobile über 6 l, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und Ehrenpreis der Erfa-Werke.

Abramo Brosio (Ansaldo): Zweiter, Kategorie Rennwagen bis 2.61, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Herrn Geza Lichtig.

E. Maserati (Diatto): Zweiter, Kategorie Rennwagen über 2.61, die Bronzene Plakette des K. U. A. C. und den Ehrenpreis des Herrn Vajda & Hollan.

Rittmeister O. Hartzer (Raba): Dritter, Kategorie Tourenautomobile bis 4.51, den Ehrenpreis der Firma Robert Bosch.

Spezialpreise für Damen.

Frau Dr. Aladar Szelnar (Magomobil): Für die beste Leistung einer ungarischen Automobilistin den Ehrenpreis des Herrn Alexander Bihari.

Frau Bela Landauer (Sunbeam-Motorrad): Den Ehrenpreis des Herrn Rudolf Vaszki.

Vera Gräfin Münster (Buick): Den Ehrenpreis des Herrn Deszö Gervay.

Gräfin Netti Khevenhüller (O. M.): Den Ehrenpreis der Redaktion des „Auto“.

Das Ecce Homo-Bergrennen.

23. September 1923.

Große Erfolge der österreichischen Wagen. — Rützler auf Steyr fährt die beste Zeit des Tages und stellt einen neuen Rekord auf. Neuerlicher Erfolg der Wiener Marke Gräf & Stift, welche die Rekords vom Vorjahre schlägt. Salmson siegt in der Cyclecar-Klasse. Karner (Sunbeam) gewinnt die 500-cm³-Klasse. Zwei Siege auf D. K. W. Dirl auf Zenith-J. A. P. fährt die beste Zeit aller Motorräder.

Das Ecce Homo-Bergrennen ist für Mähren und Umgebung das große automobilistische Ereignis der Saison. Es gab daher auch dort heuer außergewöhnliches Interesse.

Wie im Semmeringrennen schnitten unsere beiden heimatischen Marken Steyr und Gräf & Stift auch in dieser Konkurrenz brillant ab. Wie gewöhnlich erzielte Rützler die beste Zeit des Tages.

Alles Lob verdient der neue Stern auf unserem naturgemäß noch etwas engen Rennhimmel, Herrn Josef Gräf jun., denn obwohl das rührige Wiener Haus, in welchem er die Seele der Konkurrenzbeschiebung geworden ist, keine „gedopten“ Spezialmaschinen ins Rennen schickt, sondern nur Serienmotoren, identisch mit allen anderen Katalogstypen, gelang es seit der ersten Teilnahme an sportlichen Wettbewerben (Österreichisch-ungarische Wertungsfahrt 1923) jedesmal, mit jedem Wagen einen oder mehr erste Plätze zu belegen und ein „Bündel“ Preise nach Hause zu bringen.

Dies alles ohne jede Rennerfahrung. Man wird daher auch bei den nächsten Veranstaltungen diese hervorragenden heimischen Qualitätswagen gewiß im Vordergrund des Interesses finden, denn die bekannte Solidität derselben hat im Laufe der Jahre dieser Marke eine überaus große Menge von Anhängern gewonnen.

Die Strecke dieses alljährlich vom Mährisch-schlesischen Automobilklub bei Sternberg in Mähren veranstalteten Rennens, hat eine Länge von 7750 m, bei einer durchschnittlichen Steigerung von 4%. Der Held des Tages war der Steyr-Fahrer Rützler, der mit 5:54.9, die beste Zeit des Tages fuhr und dabei den alten Rekord um beinahe eine Minute verbesserte. Der gleichen Marke war noch ein zweiter Sieg in der Klasse der 3.6-l-Serienwagen beschieden.

In der Kategorie der Motorräder schuf Dirl auf Zenith-J. A. P. in der Klasse der 750 cm³ mit 6:22 eine neue Rekordzeit.

Die Ergebnisse waren:

Hilfsmotoren: Horny, D. K. W., 14: 27.

Motorräder 175 cm³: Matcha, Alba, 13: 28. 250 cm³: Stepan Velocette, 7: 40. 350 cm³: Gall, Zenith-J. A. P., 7: 44. 500 cm³: Karner (Sunbeam) 6: 44. 750 cm³: Dirl (Zenith-J. A. P.) 6: 22 (beste Zeit der Motorräder).

Cyclecars: Dietz (Salmson) 8: 46.3.

Serienautos, 1.11: Wernirow (Tatra) 8: 03. 1.51: Gohn (Wanderer) 7: 55. 21: Gräf & Stift 7: 27.4. 2.71: Böhringer (Lancia) 7: 36.7. 3.61: Sponner (Steyr) 6: 42.5. 4.51: Rohi (Austro-Daimler) 8: 17.3. 4.51: Josef Gräf (Gräf & Stift) 6: 49.7.

Rennautos, 1.5 l: Urban (O. M.) 7: 05.3. 2 l: Zsolnay (Puch) 7: 27.3. 4.51: Rützler (Steyr) 5: 54.9 (beste Zeit des Tages). W.

Das Rennen der Damen.

Am 21. Oktober 1920.

Nachdem wir heuer eine reiche Fülle von Rennen und Konkurrenzen gehabt, brach so quasi die Saison nach dem Semmering-Rennen jäh ab. Im Winter gibt's vielleicht noch etwas, aber das ist noch fraglich.

Dieser unangenehmen Leere hat nun der Wiener Sportredakteur Franz Rosenthal („Die Stunde“, „Die Börse“, „Die Sonn- und Montagszeitung“ usw.), der sich bereits große Verdienste um den Sport erworben hat und derzeit der einzige ausübende Automobilist unter den österreichischen Autosportjournalisten ist, abgeholfen, indem er ein Rennen „nur für Damen“ anregte und einen wertvollen großen Silberpokal als Preis stiftete, während die Herausgeber der „Sonn- und Montags-Zeitung“ K 10.000.000.— beisteuerten.

Es steht zu erwarten, daß die Teilnahme an dieser Veranstaltung eine recht rege werden wird. Die Wiener Motorsportliche Herrenfahrervereinigung hat sich bereit erklärt, die Durchführung der Veranstaltung zu übernehmen. Als Ort der Austragung ist eine 2-km-Strecke der Hauptallee im unteren Teil (Prinzenallee bis Lusthaus), als Datum der 28. Oktober in Aussicht genommen.

Dem stets wachsenden Interesse aller beteiligten Kreise wird in höchst autoritativer Weise durch die große Zahl der gespendeten Preise greifbare Gestalt verliehen. Bisher wurden unter anderem folgende Preise gewidmet: Ehrenpreis der „Sonn- und Montagszeitung“ für die beste Zeit des Tages; Pokal von Redakteur Franz Rosenthal; Spezialpreis der Steyr-Werke (Luxus-Damenrad); Ehrenpreis der Firma Mendel & Kallai; Ehrenpreis der Autofabrik Perl; Ehrenpreis der Lancia-Niederlage; Silberpokal des Redakteurs Arthur Steiner; Ehrenpreis des „Österreichischen Motor“; Ehrenpreis des Industriellen Rainer.

Von den Spezialpreisen ist der vom Herausgeber des „Österreichischen Motor“ gespendete, der Lenkerin des katalogsmäßig billigsten Wagens unter den bestplacierten gewidmet.

An der Spitze der Preise steht natürlich der prachtvolle F. R.-Pokal, mit welcher Spende unser Kollege Franz Rosenthal eine würdige Folge für seinem im Jahre 1921 für die Cyclecarfahrt Wien—Graz—Wien gegebenen Preis geschaffen hat — der richtige Preis für eine ungemein volkstümliche Veranstaltung. Von der Herrenfahrervereinigung wurde ebenfalls ein wertvoller Ehrenpreis gespendet, weiters wurden noch folgende Preise gewidmet: Modellhaus Ida Reich & Bruder, ein Abendkleid. Squarenina & Co., ein Original Pariser Teekleid. Pelzhaus Weininger, ein Fuchs. Ignaz Bittmann, Pariser Modell einer Crepe de Chine-Kombination.

Interessant ist ein Passus in den Propositionen, welcher die Mitnahme einer Person männlichen Geschlechtes (als Mechaniker) verbietet, so daß die Konkurrentinnen ausschließlich unter sich sein werden. Anschließend an das Rennen wird ein „Concours d'Elegance“ stattfinden — und eine Schönheitskonkurrenz.

Wie überall, wo das ewig weibliche in Frage kommt, ist auch hier Frau Fama bereits „auf Touren“ gekommen: Man spricht bereits von über 60 Nennungen, und zwar:

Kategorie A, bis 1100 cm³: Pia Steidtner (Mathis). Gräfin Ruth Cronstadt (Salmson). Irma Strehn (Perl). Grete Thaller (Citroën). Martha Stein (Perl). Erna Krist (Perl). Rosy Schweinburg (Amilcar). Direktor Fuchs (M. A. G.). A. R. (Perl). Gisa Kandler (Amilcar). Steffi Roland (Ego). Lisl Levit (Amilcar). — Kategorie B, bis 1100 bis 1500 cm³: Gräfin Ruth Cronstedt (Bugatti). Irene Flesch (Amilcar). Lisa Kallay (Bugatti). Edith Wechsberg (Citroën). Lina Schug-Brown (Wanderer). Mia Kanta (Fiat 501, Sport). Paula Bank (Fiat 501, Sport). Gräfin Steffi Ludloff (Fiat 501). — Kategorie C, 1500 bis 2500 cm³: René Mandl (Daimler). Dr. Frieda Frischauer (Daimler). Lillith Adams (Steyr). Hilde Pfannhauser (Steyr). Lilly Hodek (Steyr). Lisl Schuschny (Gräf & Stift). Hilde Steinhart (Steyr). Fritzi Granichstätten (Gräf & Stift). Lina Wolf (Steyr). Stefanie Kastner (Steyr). Gräf & Stift (Gräf & Stift, Fahrerinnen am Start). C. P. (Bianchi). Dr. Frühwald. — Kategorie D, über 2500 cm³: Wilhelmine Vollrath (Daimler, Sechszylinder). H. O. (Steyr, Type 5). Olly Bettelheim (Steyr, Type 2). C. R. (Daimler, Sechszylinder). Käthe Rantzau (Daimler, Sechszylinder). Irene Flesch (Daimler, Sechszylinder). Mathilde Himmelbauer (Laurin & Klement). Ella Grünwald (deutscher Hansa-Wagen). Fritzi Granichstätten (Puch, Type 8). Gräfin Steffi Ludolf (Rolls-Royce). Concerna (N. A. G., Fahrerinnen am Start). Gräf & Stift (Gräf & Stift, Sechszylinder). Gräf & Stift (Gräf & Stift Sechszylinder, Fahrerinnen am Start).

Kurz vor Redaktionsschluß hören wir von einem neuerlichen Zuwachs an Nennungen, und zwar: L. L. Katay (Oldsmobile Sport). Klara Weininger (Daimler, Sechszylinder). Gräfin Vera Münster (Steyr, Sechszylinder). Lola v. Megyery-Beretvas (Steyr, Sechszylinder). Fr. Walter Delmar (Steyr, Sechszylinder).

Bestimmungen.

Tag der Veranstaltung: Sonntag, 28. Oktober, Eventualtermin 4. November 1923.

Beginn des Rennens: 9 Uhr 30 Minuten vormittags. Der Beginn des Rennens wird durch Gongschläge angezeigt.

Rennstrecke: Prater Hauptallee (Lusthaus bis alte Lusthausstraße).

Länge der Strecke: zirka 1.5 km.

Teilnahmeberechtigung: Das Rennen ist offen für sämtliche in Österreich ansässige Damen, welche das 18. Lebensjahr erreicht haben.

Teilnahmebedingungen: Sämtliche Teilnehmerinnen haben sich mit ihrem Fahrzeug bis längstens 8 Uhr 30 Minuten vormittags am Startplatz einzufinden und bei der Rennleitung unter Vorweisung der Nennungsbestätigung zu melden.

Fahrzeugkategorien: Die teilnehmenden Fahrzeuge werden wie folgt kategorisiert: a) bis 1100 cm³ Zylinderinhalt; b) von 1100 bis 1500 cm³; c) von 1500 bis 2500 cm³; d) über 2500 cm³.

Ausstattung der Wagen: Zum Rennen sind nur serienmäßig erzeugte und tourenmäßig ausgerüstete, vierrädrige Automobile zugelassen. Über die Zulassung des Kraftfahrzeuges entscheidet ausschließlich die Rennleitung, gegen deren Entscheidung kein Einspruch erhoben werden kann.

Schönheitskonkurrenz: Zur Teilnahme an der an das Rennen anschließenden Schönheitskonkurrenz sind nur jene Damen mit ihren Fahrzeugen berechtigt, welche an dem Rennen teilgenommen haben. Die Entscheidung des Preisrichterkollegiums ist inappellabel.

Preise: Die Preise sind Ehrenpreise und werden für das Rennen und für die Schönheitskonkurrenz gesondert zuerkannt. An Preisen werden gegeben: Je ein Ehrenpreis für die beste Zeit der einzelnen Kategorien und ein Sonderpreis für die beste Zeit des Tages. Für die Schönheitskonkurrenz gelangen vorerst drei Ehrenpreise zur Vergebung.

Termin und Nennungsgeld: 1. Termin für Nennungen 15. Oktober, 6 Uhr nachmittags. Nennungsgeld K 100.000.—. 2. Termin für Nachnennungen 23. Oktober, 6 Uhr nachmittags, Nennungsgeld K 200.000.—. Nennungen am Start ausgeschlossen. — Nennungsgeld gleich Reugeld.

Durchführungsbestimmungen für das Rennen.

Das Rennen wird gefahren nach den Bestimmungen für Wettfahrten der Sportkommission des Österreichischen Automobilklubs.

Startreihenfolge und Startintervall entscheidet die Rennleitung.

Fahrzeuge, die aus welchem Grund immer das Rennen nicht beenden, sind sofort an die linke Straßenseite zu bringen.

Die Rennleitung sowie Veranstalter und das Präsidium der Herrenfahrervereinigung lehnen jedwede Verantwortung für Unfälle, Schaden und Haftpflicht der Fahrer und Fahrzeuge für die Zeit des Rennens und der Schönheitskonkurrenz ausdrücklich ab, und bleibt jede Lenkerin für alle sicherheitspolizeilichen, straf- und zivilrechtlichen Folgen selbst haftbar. Die Rennstrecke ist abgesperrt, und darf sich außer den Funktionären innerhalb des abgesperrten Straßenteiles niemand auf der Rennstrecke befinden.

Der Start ist ein stehender und wird wie folgt durchgeführt:

Der Wagen ist auf ein gegebenes Zeichen zum Startband zu bringen, der Motor dortselbst abzustellen und die

Handbremse anzuziehen. Die Konkurrentin nimmt an der Einsteigseite bei geschlossenem Wagenschlag Aufstellung. Auf das Startzeichen „Los“ hat die Konkurrentin den Motor in Gang zu setzen und das Rennen zu beginnen. Die Benützung der Anlaßvorrichtungen ist zulässig. In jedem Wagen nimmt ein Funktionär der Veranstaltung Platz, der durch das Los bestimmt wird. Die Auslösung der Funktionäre erfolgt durch die an dem Rennen teilnehmenden Damen.

Das Ziel gilt als erreicht, wenn die Vorderräder des Wagens das Zielband passiert haben. Die Zeitnehmung erfolgt durch die offiziellen Zeitnehmer des Österreichischen Automobilklubs.

Die Überprüfung der Fahrzeuge erfolgt am Start, wobei der Typenschein vorzuweisen ist. Dort erfolgt auch die Ausgabe der Nummerntafeln, für welche eine Kautions von K 50.000.— zu erlegen ist.

Die Besetzung des Wagens mit Passagieren und Chauffeuren im Rennen ist unzulässig. Den Anordnungen der Rennleitung ist unbedingt Folge zu leisten. Nichteinhaltung derselben oder der Propositionen zieht Disqualifikation nach sich.

Diejenigen Wagen, welche das Rennen beendet haben, werden nach Weisung der Rennleitung zwecks Teilnahme an der Schönheitskonkurrenz zur Aufstellung gebracht.

Durchführungsbestimmungen für die Schönheitskonkurrenz.

Propositionsgemäß werden zur Schönheitskonkurrenz nur diejenigen Konkurrentinnen mit ihren Kraftfahrzeugen zugelassen, welche an dem Rennen teilgenommen haben.

Die Besetzung der Wagen mit Passagieren ist ebenso wie die Mitnahme von Chauffeuren während der Schönheitskonkurrenz unzulässig.

Die gesamte Veranstaltung gelangt zur Verfilmung.

Für die Sportkommission der Hauptfahrervereinigung:

Kommerzialrat Gust. Rol. Wurmb m. p.

Ingenieur Otto Langsteiner m. p.

Rennleitung:

Professor Alex. Gust. Wurmb m. p.

Vizepräsident der Herrenfahrervereinigung.

Genehmigt von der Sportkommission des Österreichischen Automobilklub:

Oberbaurat Zoller m. p.

Dr. v. Stern m. p.

Hofrat Altmann m. p.

Dr. Frh. v. Haymerle m. p.

Das größte Rennen des Jahres.

Noch nie seit dem Beginne der automobilistischen Aera hat eine Saison so klar die Überlegenheit einer Marke im Rennen zutage gefördert als dies heuer im Grand Prix und noch mehr im Rennen von Monza mit den Fiats der 2-l-Klasse der Fall war.

Waren schon nach dem Grand-Prix-Rennen die Erwartungen der automobilistischen Welt bezüglich der Leistungen dieser Wagen in Monza hochgeschraubte, so übertrafen die Resultate des Großen Preises von Europa dieselben noch um ein Bedeutendes.

Aus diesem Grunde und weil dieses Rennen eines der wenigen mit wahrhaft internationalem Charakter, und gewiß das weitaus interessanteste des Jahres war, sehen wir uns veranlaßt, eine detaillierte Beschreibung desselben im Anschluß an unsere in der letzten Nummer des „Motors“ veröffentlichten Einzelheiten folgen zu lassen.

Zu diesem Behufe haben wir uns entschlossen, nach genauer Prüfung der uns zu Gebote stehenden italienischen, französischen, deutschen und englischen Fachliteratur, die tieferstehende Beschreibung aus der Stuttgarter Neuen Automobilzeitung abzudrucken. Diese Zeitung, welche sich seit kurzer Zeit eine eminent führende Rolle in der deutschen Fachpresse errungen und die zu zitieren wir schon mehrfach das Vergnügen gehabt, hat mit ihrer Beschreibung auch die sonst stets gut informierte englische Presse ganz und gar übertroffen. Die „Neue Automobil-Zeitung“ schreibt:

„Der Start des Rennens war auf 10 Uhr morgens festgesetzt und geschah durch den italienischen Ministerpräsidenten Mussolini auch prompt zur selben Stunde. Die 14 Wagen, drei Fiat, drei Benz, drei Miller, zwei Rolland-Pilain und drei Voisin, mit den unseren Lesern bereits bekannten Lenkern, darunter Bordino auf Fiat, der es sich also nicht



Der große Preis von Europa.
Bordino (Fiat).

hatte nehmen lassen, trotz seiner Verwundungen infolge seines jüngsten Unfalles auf der Monzabahn, am Rennen teilzunehmen, wurden in folgender Reihenfolge hintereinander vor dem Start aufgestellt: erste Linie Minoia auf Benz, Bordino auf Fiat und Silvani auf Voisin; zweite Linie: Guyot auf Rolland-Pilain, Graf Zborowski auf Miller und Hörner auf Benz; dritte Linie: Nazzaro auf Fiat, Rougier auf Voisin und De'Alande auf Rolland-Pilain; vierte Linie: Murphy auf Miller, Walb auf Benz und Salamano auf Fiat, und fünfte Linie: Ingenieur Lefebre auf Voisin und Baron de Alzaga auf Miller.

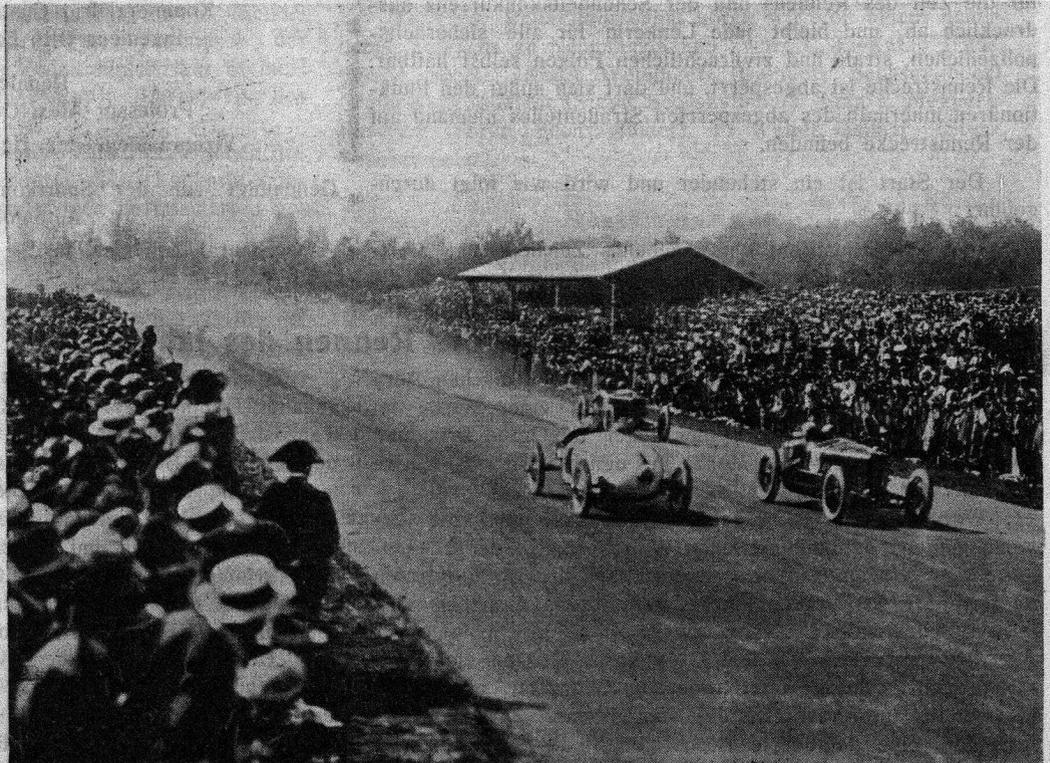
Der „Herzog“ Mussolini erhob mit großer Geste die kleine, blaue, seidene Fahne, um sie mit der bekannten Energie als Zeichen zum Start zu Boden zu senken, während dessen alles atemlos stand und die Motoren unter fürchterlichem Geknatter die Luft erzittern ließen. „Via“, so lautete das Kommando, und die 14 Fahrzeuge hetzten wie wilde Tiere auf die Bahn. Minoia, der vorne stand, ist der Erste auf seinem Benz, hinter ihm aber hat sich aus der vierten Startlinie schon Salamano auf Fiat geschoben, während Murphy sich behaglich lächelnd auf den dritten Platz bringt. Dem scheint der Sieg sicher zu sein. Das Ganze wickelt sich natürlich in einigen Sekunden ab, und fort ist die

Meute, die man von den Tribünen aus fast immer verfolgen kann. Bordino hält das Lenkrad nur mit einer Hand, da der linke Arm in einer Binde ruht, und nach kurzer Zeit ist er an der Spitze, wobei er sich notgedrungen nun auch der linken Hand, wenigstens in den Kurven bedienen muß. Die Fiat fahren in der Tat jetzt schon viel schneller als beim Training und lassen die anderen immer mehr hinter sich zurück. Selbst die Miller haben alle Mühe, ihnen zu folgen. Nun weiß man schon, die machen das Rennen, wenn die Miller und Benz nicht noch mehr können.

In wahrhaft wahn-sinnigem Tempo sausen die drei Fiat über die Bahn und durch die zahllosen Kurven und sind bald

ganz allein, denn die Benz und die Miller liegen schon weit hinter ihnen, während die Rolland-Pilain und Voisin den Eindruck machen, als ob sie gar nicht vorwärtskommen, obschon auch sie über die Bahn rasen, als seien sie vom Teufel getetzt.

Man verliert eben in solchen Momenten ganz den Maßstab der Schätzung und sieht nur die Ersten, die in einer phantastischen Geschwindigkeit dahin zu schießen scheinen. Eine Augenschätzung auf eine längere Distanz ist auf der Bahn



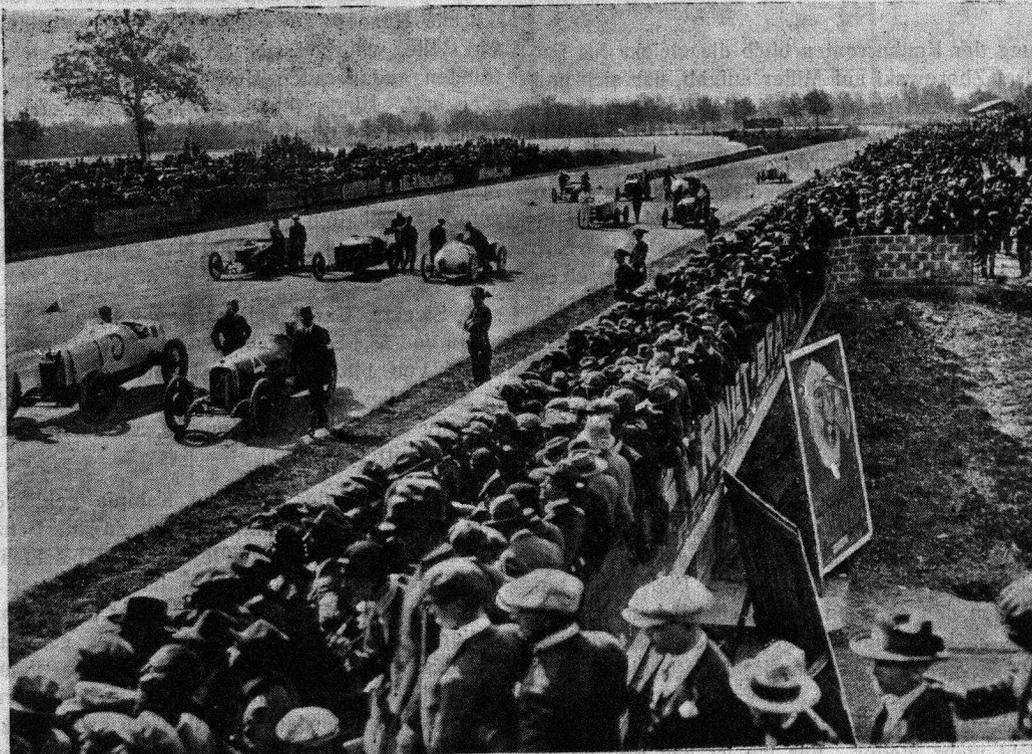
Der große Preis von Europa zu Monza.
Drei Wagen in voller Fahrt. Links an der Innenseite Minoia auf dem Benz (Rumpler) Tropfen-Rennwagen.

von Monza ja nicht möglich, da sie in der Hauptsache aus Kurven besteht, in denen sich die Wagen ewig wenden.

Der einzige Fahrer, der den Fiat noch einigermaßen gefährlich werden konnte, war der Millerlenker Murphy, der sich aber jetzt schon sichtlich Mühe gab, aus seinem Motor alles herauszuholen. Hinter diesem kämpften die anderen unter sich, wobei die Benz die schnellsten Fahrzeuge zu sein schienen und die Voisin die langsamsten. Die Benz hielten die Bahn wunderbar, was man von den Voisin mit ihren sonderbaren Karosserien nicht sagen konnte, die die Kurven, dem Gefühl des Zuschauers nach, recht schwerfällig nahmen, immer am Maßstab der Fiat und Miller gemessen. Schon nach der ersten Runde hielt Guyot auf Rolland-Pilain, um seine Zündkerzen auszuwechseln: die Ölung! Das kostete eine

in allen von ihm bestrittenen Rennen gezeigt, daß er nicht nur der fürsorgliche Vater seiner Mannschaft ist, sondern auch in sehr kluger Weise die Interessen seiner Marke wahrnimmt, sie also nicht durch ein allzu tolles Fahren aufs Spiel setzt. Das Prinzip lautet: wenigstens einen Wagen ans Ziel zu bringen, ganz gleich, wer dessen Lenker ist.

Bordino tat also offenbar des Guten zu viel, denn seine Runde ist sein Stundendurchschnitt auf über 153 km gestiegen, und nach dieser zeigt die Spitzengruppe folgendes Bild: Erster: Bordino auf Fiat; Zweiter: Salamano auf Fiat, etwa Geschwindigkeit nahm immer mehr zu. Schon in der fünften 50 Sekunden hinter ihm; Dritter: Nazzaro auf Fiat, nur einige Sekunden hinter dem Zweiten; Vierter: Murphy auf Miller, 2 Sekunden hinter Nazzaro und Fünfter: Graf Zborowski auf



Der Start zum Großen Preis von Europa in Monza. Phot. R. Sennecke, Berlin.

Minute. Als er nach der zweiten Runde wiederkehrt, tut er das Gleiche, und Graf Zborowski auf Miller folgt ihm in der fünften Runde. Dabei ist zu bemerken, daß das Rennen 80 Runden = 800 km umfaßt.

Wie scharf das Rennen schon zu Anfang gefahren wurde, geht aus folgenden Rundenzeiten der ersten Runde hervor, die aber später, gegen das Ende des Rennens, eine große Seitenheit, sogar noch überboten wurden. Bordino fuhr die Runde in 4 Minuten 5 Sekunden, was einem Stundentempo von $146\frac{1}{2}$ km entspricht, und das auf einer ausgesprochenen Kurvenbahn. Nazzaro und Salamano auf Fiat und Minoia auf Benz erreichten hier 4 Minuten 26 Sekunden pro Runde = 135 km pro Stunde, Murphy $4\frac{1}{2}$ Minuten = 133 km, Hörner auf Benz 5 Minuten 2 Sekunden = 119 km, Guyot auf Rolland-Pilain 5 Minuten 23 Sekunden = $111\frac{1}{2}$ km und Rougier auf Voisin 5 Minuten 28 Sekunden = $110\frac{1}{2}$ km. Diese Rundenzeiten zeigen sehr deutlich, welcher Leistungen die einzelnen Marken fähig waren, und daß Bordino offenbar die ganze Gesellschaft zu Tode hetzte, während Nazzaro und Salamano ihre Maschinen etwas zurückhielten. Nazzaro hat ohnedies

Miller, fast eine Minute hinter Murphy, seinem Stallgenossen. Nach der fünften Runde hat Bordino sein Stundentempo nochmals erhöht, und zwar auf über 155 km. Wenn das so weiterging, so mußte Bordino die anderen Fahrer weit hinter sich lassen und den Sieg ohne ernstliche Gegner erringen. Leider hatte er aber seine Kraft überschätzt, denn seine Verletzungen machten ihm später, wie wir sehen werden, den Sieg unmöglich.

In der neunten Runde hielt Baron de Alzaga an seinem Miller-Stand an, weil seine Ölpumpe versagte. Die zehnte Runde sieht Graf Zborowski den Miller-Stand aufsuchen und kurz nach ihm auch wieder de Alzaga. Beide wechseln ihre Zündkerzen, die sich ständig verölen. Schon in der elften Runde gibt Rougier auf Voisin auf, dem Ingenieur Lefebre nach kurzer Zeit auf gleicher Maschine folgt. Beide sagen, daß ihre Wagen gegen diese Konkurrenten effektiv zu langsam sind. In der 14. Runde gibt auch Silvani, der letzte Voisinfahrer auf, und es scheint, daß alle drei Voisinwagen Störungen mit ihrer Ölung hatten, denn auch Silvani kam an seinem Stand über und über mit Öl bespritzt an.

Auch die Benz und die Rolland-Pilain hatte die tolle Fahrt schon stark mitgenommen, denn Walb auf Benz und Delalande auf Rolland-Pilain gaben kurz nachher ebenfalls wegen Maschinestörungen auf. Delalande soll ein Kugellager im Motor gebrochen sein. Bis zur 15. Runde, also zu Anfang des Rennens, waren demnach schon fünf Wagen, darunter drei einer Marke, ausgeschieden. Die Stellung der noch verbliebenen Fahrzeuge und Fahrer war hier folgende: Erster: Bordino auf Fiat in 59 Minuten 19 Sekunden, Stundenmittel nun nur mehr 149.7 km; Zweiter: Salamano auf Fiat, etwa 40 Sekunden hinter diesem; Dritter: Nazzaro auf Fiat, 18 Sekunden hinter dem Zweiten; Vierter: Murphy auf Miller, über 1 Minute hinter Nazzaro; Fünfter: Minoia auf Benz, über drei Minuten hinter Murphy; Sechster: Hörner auf Benz; Siebenter: Graf Zborowski auf Miller; Achter: Guyot auf Rolland-Pilain und Neunter und letzter: Baron de Alzaga auf Miller.

Diese Stellung der Konkurrenten blieb die gleiche bis zur 26. Runde, wo Graf Zborowski auf Miller aufgab, der sich und seine Maschine anscheinend ausgegeben hatte. Er demontierte sofort seinen Motor und stellte das Verbogensein einer Pleuelstange fest. Inzwischen hatte Bordino sein Tempo etwas gemäßigt, wohl notgedrungen durch Müdigkeit, und Nazzaro fuhr nun mit Salamano schneller. In der 28. Runde legte er die Runde in einem Stundentempo von über 158 km zurück, doch blieb Bordino, der auch vor seinen Stallgenossen einen großen Vorsprung hatte, noch immer an der Spitze. Da, in der 42. Runde, läßt Bordino auffallend nach. Nazzaro sieht das, und wie ein Blitz fegt plötzlich sein Fiat über die Bahn hin, die verlorene Zeit Bordinos nachzuholen. Hier, in der Mitte des Rennens, beginnt eigentlich erst der interessanteste Kampf; Nazzaro, als Hüter der Marke Fiat, die ihm, dem Konkurrenten im Automobilbau, ihre Ehre anvertraute, und Salamano, der persönlich den Sieg auf Fiat erringen will. Bordino ist in dieser Runde auf den dritten Platz zurückgefallen; Nazzaro hat in wilder Fahrt die Führung an sich gerissen, und hinter ihm jagt in gleich tollem Tempo Salamano auf Fiat, beide um die Marke Fiat gegen den einzigen noch gefährlichen Gegner, Murphy auf Miller, zu verteidigen. Bordino bleibt am dritten Platz noch bis zur 46. Runde, aber dann ist es mit seiner Kraft zu Ende. Er hält an seinem Stand, wo er schwer auf einen Stuhl fällt. Er wird massiert und mit Getränken gestärkt, aber er kann doch nicht mehr weiter. Für ihn ist das Rennen zu Ende. Nazzaro und Salamano kommen trotz der gefährlichen Zeitverluste in Sorgen an den Stand von Fiat, und Murphy rast nunmehr mit neuen Hoffnungen weiter. Bordino will partout, nachdem er sich etwas gestärkt hatte, wieder auf seine Maschine steigen, die auf der Bahn mit laufendem Motor auf ihn wartet; man rät davon ab. Nazzaro versichert, daß er Murphy nicht siegen lasse, während Salamano dies schon in die Tat umsetzt, indem er mit einem gewaltigen Spurt seine Fahrt wieder aufnimmt. Endlich läßt sich Bordino bewegen, von seinem Vorhaben abzustehen, und man fährt ihn mit einem Automobil nach Hause.

Nun geht ein Kampf auf Leben und Tod zwischen den beiden Fiat und Murphy los, wie man ihn in solcher Schärfe fast noch nie auf einer Rennbahn sah. Die drei jagen sich buchstäblich von Runde zu Runde, und man erlebt wiederholt, wie einer den anderen überholt, um dann wieder vom Überholten besiegt zu werden. Jede Runde, von der 50. bis zur letzten, das heißt der 80., ist ein einzelnes Rennen, und jetzt erst werden die schnellsten Zeiten gefahren. Das Interesse an den übrigen Wagen, die sich noch auf der Bahn befinden, verschwindet ganz vor diesem aufregenden Endkampf, der volle 30 Runden = 300 km durch anhielt, ohne jemals auch

nur für eine Runde an Spannung zu verlieren. Nazzaro führt bis zur vorletzten Runde, und man rechnet allgemein damit, daß er sich den Sieg holt. Aber sein grimmigster Gegner ist schon lange nicht mehr Murphy, sondern sein Stallgenosse Salamano, der Nazzaro ständig überholen will, was ihm oftmals, aber stets mit dem gleichen Erfolge gelingt, daß ihn Nazzaro noch in derselben Runde wieder überholt. Die Fahrt dieser beiden ist wirklich atemraubend, und niemand denkt mehr daran, daß Murphy Fiat gefährlich werden könnte, wenn die beiden Fiat dieses Tempo aushalten können. Sie haben Murphy schon über eine Runde abgenommen, und dieser Millerwagen kann offenbar nicht mehr schneller voran. Salamano fegt über die Bahn dahin, als ob er das Rennen erst begonnen hätte und gewinnt gegenüber Nazzaro sichtlich an Terrain. Da muß Nazzaro, dem sein Vorderreifen platzte, letzteren auswechseln, und damit verliert er das glänzend gefahrene Rennen, soweit es den Sieg anbelangt, wegen einer Bagatelle, während sich Salamano in einem gewaltigen, zwei Runden andauernden Endsport den ebenfalls wohlverdienten Sieg holt. Hinter ihm rast Nazzaro mit nur 24 Sekunden Abstand über das Ziel, während ihm Murphy erst nach fast fünf Minuten folgt. Leider ist damit das Rennen zu Ende, denn die Menge überschwemmt die Bahn, so daß die übrigen Fahrer sofort aufgehalten werden müssen, um ein großes Unglück zu vermeiden. Nachstehend das Ergebnis dieses einzigartigen Kampfes:

Sieger: Carlo Salamano auf Fiat in 5 Stunden, 27 Minuten und 38.4 Sekunden, der die 800 km also in einem Stundenmittel von 146.5 km fuhr; Zweiter: Felice Nazzaro auf Fiat in 5 Stunden, 28 Minuten und 2 Sekunden und Dritter Jimmy Murphy auf Miller in 5 Stunden, 32 Minuten und 51 Sekunden, Stundenmittel 144.2 km.

Zur Ehre der noch im Kampfe gebliebenen Maschinen und Fahrer sei erwähnt, daß Minoia auf Benz, als Salamano siegte, bei seiner 75. Runde war und bis hierher ein Stundenmittel von $136\frac{1}{4}$ km gefahren hatte. Hörner auf Benz hatte zur selben Zeit 71 Runden absolviert und Baron de Alzaga auf Miller 70. Die schnellste Runde des ganzen Rennens hatte Salamano, der Sieger, in der 75. Runde gefahren, nämlich die 10 km in 3 Minuten und 46.4 Sekunden = rund 159 km pro Stunde. Es ist bedauerlich, daß die zwei Benz- und der letzte Millerfahrer das Rennen nicht beenden konnten, um wenigstens zu zeigen, was diese Maschinen auszuhalten vermögen. Jedenfalls gebührt ihnen die Ehre, sich an diesem harten und hochinteressanten Kampfe mit Erfolg beteiligt zu haben, wenn sie auch nicht für den Sieg in Betracht kamen. Wie letzterer auf die einzelnen Fahrer und Maschinen in Italien vor dem Rennen eingeschätzt wurde, zeigt der Kurs der Buchmacher, der Nazzaro mit $1\frac{1}{4}$ einschätzte, Bordino mit $1\frac{1}{2}$ und Salamano und Murphy mit je 3. Bordino stieg im Laufe des Wettens dann noch auf 2, so daß also Murphy und Salamano in den Augen der dortigen Fachleute die größten Siegeschancen hatten. Die übrigen Maschinen und Fahrer wurden fast gar nicht notiert, ein Zeichen, daß das große Publikum in diesen Dingen doch eine feine Nase besitzt und auch, daß Murphy in der Tat als einer der voraussichtlichen Sieger angesehen wurde.

Auf den Tribünen kolportierte man, wie üblich, auch einen amüsanten Scherz, den wohl die Daimler Motorengesellschaft hervorgerufen hatte, die ihre Nichtanteilnahme am großen Preis von Italien mit der Haltung der italienischen Regierung bezüglich der Ruhrbesetzung motivierte. Man sagte: *I francesi hanno occupato la Ruhr, ma le Benz non si sono affatto preoccupate delle macchine francesi*, womit man sich

über das unbefriedigende Laufen der französischen Wagen hinwegsetzte, um den französischen Freunden zugleich einen kleinen Hieb zu versetzen. Die Benz wurden wegen ihres abgerundeten Umfanges „mammina“ genannt und gerne mit

dem Benzin verwechselt. Unter den Größen der Automobilindustrie sah man natürlich den Stab aller beteiligten Fabriken, unter anderem Gabriel Voisin, Ingenieur Rumpler und Rob. Bosch.

Zeiten und Gesamtklassement im Großen Preis von Europa.

100 km		200 km		300 km		400 km	
Std.	M. S.	Std.	M. S.	Std.	M. S.	Std.	M. S.
Bordino	39 18	Bordino	1 19 06	Bordino	1 58 55	Bordino	2 38 01
Salamano	40 21	Salamano	1 19 58	Nazzaro	1 59 06	Nazzaro	2 38 43
Nazzaro	40 30	Nazzaro	1 20 06	Salamano	1 58 11	Salamano	2 38 45
Murphy	41 6	Murphy	1 21 55	Murphy	2 02 05	Murphy	2 42 45
Minoia	42 48	Minoia	1 25 48	Minoia	2 13 28	Minoia	2 50 36
Zborowski	44	Horner	1 30 43	Horner	2 14 59	Horner	2 59 19
Horner	45 41	Guyot	1 40 01	Guyot	2 28 58	Guyot	3 19 52
Silvani	48 21	Alzaga	1 52 54	Alzaga	2 39 40	Alzaga	3 26 10
Rougier	49 30	Zborowski (aufgegeben)					
Lefevre	49 33	Silvani (aufgegeben)					
Guyot	58 14	Lefevre (aufgegeben)					
Alzaga	1 4 23						
Delalande (aufgegeben)							
Walb (aufgegeben)							

500 km		600 km		700 km		800 km	
Std.	M. S.	Std.	M. S.	Std.	M. S.	Std.	M. S.
Nazzaro	3 22 24	Nazzaro	4 02 53	Nazzaro	4 44 22	Salamano	5 27 38
Salamano	3 22 34	Salamano	4 04 10	Salamano	4 44 43	Nazzaro	5 28 02
Murphy	3 29 31	Murphy	4 11 16	Murphy	4 52 23	Murphy	5 32 51
Minoia	3 38 52	Minoia	4 21 21				
Horner	3 55 12						
Guyot	4 07 17						
Alzaga	4 21 52						
Bordino (aufgegeben)							

Stundendurchschnitte:	
Salamano	146.502
Nazzaro	146.326
Murphy	144.208

Aus: „La Gazzetta dello Sport.“

Das Motorradrennen des A.-R.-V. Steyr.

Kraus (Sunbeam), Scherzer (Humber), Kodric (Triumph), Categoriesieger. — Kodric stellt einen neuen Bahnrekord (800 m in 40.2 Sekunden) auf.

Unter zahlreicher Beteiligung von Sportsleuten aus allen Teilen Österreichs wurden die Bahnrennen des Arbeiter-Radfahrervereines Steyr, Motorfahrersektion, abgehalten. Auch dieses zweite Meeting des rührigen, aufstrebenden Klubs verlief höchst spannend und fand das klaglose Arrangement der Veranstaltung allgemeinen Beifall.

Nachstehend die Resultate:

Fahrräder mit Hilfsmotoren bis 125 cm³, 8 Runden = 6400 m: Erster: Leopold Hladig, Eisenkonstruktion (7:45:5). Zweiter: Josef Wurz, Cockerell (7:51:2). Dritter: Josef Leierer, Embag (8:26:1).

Fahrräder mit Hilfsmotoren und Leichtmotorräder von 126 bis 150 cm³, 10 Runden = 8000 m: Erster: Scherzer, Wimmer-Motorrad (8:16:8). Zweiter: Hoffmann jun. (8:17). Dritter: Franz Fasching, D. K. W. (8:47).

Motorräder von 151 bis 250 cm³, 10 Runden = 8000 m: Erster: Wimmer-Motorrad (8:18:2). Zweiter: M. Hoffmann jun., D. K. W. (8:31:8). Dritter: Franz Fasching, D. K. W. (8:56).

Motorräder von 251 bis 350 cm³, 12 Runden = 9600 m: Erster: Scherzer, Humber (9:22:8). Zweiter: M. Hoffmann jun., D. K. W. (12:13:0). Dritter: Huber, Puch R 2 (10:28:8).

Motorräder von 351 bis 500 cm³, 15 Runden = 12.000 m: Erster: Karl Kraus, Sunbeam (10:28). Zweiter: Kodric, Triumph (10:28:2). Dritter: Gottfried Wurz, Wanderer (12:10:1).

Motorräder von 501 cm³ bis ohne Limit, 20 Runden = 16.000 m: Erster: Kodric, Triumph (14:30:1). Zweiter: Karl Kraus, Sunbeam (14:36:2).

Rennen der Vorkriegsmaschinen, 10 Runden = 8000 m: Erster: Josef Praher, N. S. U. (9:32:5). Zweiter: J. Burghofer, N. S. U. (9:39:0). Dritter: Julius Huber, Puch R 2 (10:29:6).

Auto- und Motorradmeeting in Pilsen.

Austro-Motorette und Gräf & Stift Klassen-sieger.

Am Sonntag den 16. September 1923 fand das vom Pilsener A. C. veranstaltete Rennen zwischen Tremosna und Lochotin (61 km) statt. Die Ergebnisse waren: Motorläufer: Petrisek (Peta) 7:09. Fahrräder mit Hilfsmotoren: Harry Kraus (Austro-Motorette) 7:04.1. Motorräder bis 250 cm³: Oberleutnant Ziegler (New Imperial) 4:41. Motorräder bis 350 cm³: Franz Wulsch (Motosacoche) 5:11. Motorräder bis 500 cm³: Nossek (Motosacoche) 3:47. Motorräder bis 750 cm³: Ingenieur Benesch (Motosacoche) 3:54. Motorräder bis 1000 cm³: Kapitän Kucka (Indian) 3:34.4. Motorräder über 1000 cm³: Zahradnik (A. C. E.) 3:51.9. — Automobile, Tourenwagen bis 1.41: Ingenieur Kalwa (Walter) 4:39.5; bis 1.751:

Benies (Fiat 501) 4:56.9; bis 4.251: Golombowski (Praga) 4:57.6; bis 5.301: Kumpera (Gräf & Stift) 4:15.2. Automobile, Rennwagen: Ingenieur Junek (Bugatti) 3:34.4.

Cyclecar- und Voiturette-Rennen zu Le Mans.

Salmson und Talbot, Sieger.

Über 414 km (24 Runden) kam vor kurzem das Rennen der Voiturettes und Cyclecars auf der historischen Sarthe-Rundstrecke zur Austragung. Divo auf Talbot gewann die Voituretteklasse im Stundendurchschnitt von 115 km, Moriceau auf Talbot wurde Zweiter, eine schöne Leistung für 1.5-l-Wagen.

Die Cyclecar 1100-cm³-Klasse gewann Benovist (105 st./km) und die von 750 cm³ Lombard, gleichfalls auf Salmson mit 103 st./km Durchschnitt. Die Salmsons haben neuerlich mit diesem Rennen sich als die schnellsten Cyclecars der heurigen Rennsaison erwiesen.

Italienische Verbrauchskonkurrenz.

Die Prämie des Königs von Italien bei der Verbrauchskonkurrenz auf der Rundbahn der Vier Provinzen wurde einem Fiat-Taxi der S. T. A. in Rom zuerkannt. Das Rennen hat sich am 22. und 23. Juli auf der Straße, die von Rom über anhaltende und starke Steigungen längs des Abbruzzesischen Appenins nach Aquila zieht, abgewickelt. Die Ergebnisse wurden mit einer Formel festgestellt, die sich auf das Gewicht der Maschine, das Zylindervolumen, die mittlere Geschwindigkeit und den Verbrauch stützte. 1. Fiat-Taxi, Gewicht 1680 kg, Zylinder-

volumen 1870 cm³, hat die 515 km der Strecke mit einem Gesamtverbrauch von 39.500 kg Benzin durchfahren. 2. O. M. (Luzzetti) ,3. Fiat (Venturi), 4. Fiat (Ismini), 5. O. M. (Ferri), 6. Fiat (Contini).

Der Große Preis von Europa 1924.

Wie „L'Auto“ vom 8. Oktober 1923 meldet, wird laut Beschluß des in Paris tagenden internationalen Komitees, dem auch Herr Direktor Faßbender von seiten des Österreichischen Automobilklubs beiwohnte, der 1924 Große Preis von Europa in Frankreich (Lyon oder Deauville, das französische Ostende, sind für den 21. Juli in Aussicht genommen) abgehalten werden.

Bei der Abstimmung bezüglich des Gebläsemotors wurde die von den Italienern empfohlene Zulassung von mit Gebläse-motoren ausgestatteten Wagen akzeptiert (gegen die Stimmen der französischen und belgischen Vertreter). 1925 soll der Große Preis von Europa auf der Brooklands-Bahn gefahren werden.

Terminkalender.

21. Oktober: Großer Preis von Spanien (Rundstrecke bei Taragona).

24. Oktober: Pariser Lastwagen - Ausstellung (bis 2. November 1923).

28. Oktober: Rennen der Damen (Wien).

30. Oktober: Weißenstein-Rennen des Schweizer Automobilklub.

AUSSTELLUNGEN.

Die deutsche Automobilausstellung in Berlin.

Als erste in der Reihe der großen Automobilausstellungen, die alljährlich im Herbst in den Metropolen abgehalten werden, hat heuer die deutsche Automobilausstellung in Berlin ihre Pforten aufgetan. Die Eröffnung fand am 28. September durch den Vizepräsidenten des Automobilklubs von Deutschland, Konteradmiral a. D. Ed. Rampold, statt. Unter den Gästen waren Vertreter der Behörden, der österreichische Gesandte und auch der amerikanische Botschafter erschienen. Der Redner wies auf die Bedeutung der Automobilausstellung für die Industrie und das Wirtschaftsleben Deutschlands hin. Er geißelte die Hemmungen, die durch die allzusehr gespannte Steuerschraube der Automobilindustrie bereitet werde. Dann erklärte der Vorsitzende des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie Direktor Gossy die Ausstellung für eröffnet. Nach kurzem Rundgang durch die mächtige Halle begab man sich nach dem Sportpalast in der Potsdamerstraße. Die Ausstellung bot ein überwältigendes Bild und steht nicht der großen Ausstellung nach, die vor zwei Jahren an dem gleichen Ort stattfand. Endlose Reihen von Wagen in der Mitte, rechts und links unzählige Stände mit den Bestandteilen, die zu einem Auto gehören. In erster Linie fesseln die großen Wagen mit ihren teilweise sehr schönen Karosserien. Aber auch außergewöhnliche Formen, wie das Stromlinienauto von Dixi und das Tropfenauto von Rumpler, sind vielfach bewundert worden. Wenn man etwas vermißt bei diesen Wagen, so ist es der richtige Sporttyp, auf den die Karosseriefabriken scheinbar keinen großen Wert mehr legen.

Bei aller Schlichtheit der äußerlichen Aufmachung bringt die Ausstellung jedoch eine Fülle von Neuheiten, ganz besonders nach der Richtung hin, die Kraftfahrzeughaltung zu verbilligen. Erstaunlich ist die Zunahme der Firmen, die Kleinkraftwagen und Krafräder ausstellen, worüber nachstehende

Aufstellung, der die entsprechenden Ziffern der letzten Ausstellung beigegeben sind, eine Übersicht gibt.

In der Ausstellungshalle Kaiserdamm stellen aus:

80 Personenkraftwagenfabriken (58),

46 Karosseriefabriken (35),

70 Krafräderfabriken (23),

300 Zubehörfabriken.

In der Werkzeugmaschinenhalle, gegenüber der Ausstellungshalle Kaiserdamm, sind 40 Firmen vertreten, im Sportpalast 35 Fabriken mit Nutzfahrzeugen und rund 100 Firmen mit Zubehör, zusammen also etwa 700 Aussteller.

Die Einteilung der Stände ähnelt der vom Jahre 1921. Die Mittelfelder sind ausschließlich von den Automobil- und Karosseriefabriken belegt, hieran schließen sich die Kleinkraftwagen- und Krafradstände, während die Seitenschiffe, wie bisher, der Zugehörindustrie vorbehalten blieben.

Von den vielen ausgestellten Sehenswürdigkeiten auf automobilistischem Gebiet ein auch nur annähernd entsprechendes Bild zu geben, erlaubt uns der zur Verfügung stehende Raum nicht. Wir wollen im folgenden nun kurz eine kleine Revue von für den österreichischen Leser besonders interessanten Objekten wiedergeben.

Die Vielfältigkeit der ausgestellten Objekte und die Menge derselben macht es natürlich unmöglich, ein im Detail genaues harmonisches Bild der großen Schaustellung zu geben. Wir haben eine kurze Revue der bemerkenswertesten Ausstellungsstücke den führenden deutschen Fachzeitschriften, wie die „Neue Automobilzeitung“, das „Auto“, dem „Motorrad“, der „Allgemeinen Automobilzeitung“ und der „Automobilwelt“ entnommen, wodurch es dem Leser möglich wird, über die allgemeinen Tendenzen und Neuerscheinungen

in der deutschen Motorrad- und Automobilindustrie sich ein Situationsbild zu machen.

Von den berühmten alten deutschen Marken sind natürlich die Benz-Wagen gehörig am Platze:

Außer einem 11/40er Sechszylinderchassis, sowohl durch ein Paradedstück, werden ein 10/30 PS Vierzylinder offener Sportwagen und je ein Sechszylinder 11/40er offener Sportwagen, eine 11/40er Limousine, ein 16/50er offener Sportwagen, eine 16/50er Limousine und ein 27/70er offener Sportwagen gezeigt; letzterer ist beifarben lackiert mit Polsterung in braunem Leder und sämtlich zeigen sie vornehme und gediegene Arbeit.

„Auch die Rumplersche Tropfenautokonstruktion ist“, wie „Auto“ (Berlin) schreibt, in ihrer neuesten 1924er Auflage ausgestellt, und fallen hier eine Reihe von bemerkenswerten Neuerungen am Chassis ins Auge.

Beim Wechselgetriebe ist größter Wert auf kurze Baulänge gelegt. Um dieses zu erreichen, sind die Verschieberäder auf die Haupttriebewelle und die Vorlegewelle verteilt.

Die Schaltung der einzelnen Gänge erfolgt durch ein Schaltrohr, das eine drehende und eine hin- und hergehende Bewegung ausführt. An dem einen Ende des Schaltrohres sitzt ein Hebel, der durch die drehende Bewegung des Schaltrohres jeweils in die obere oder untere Schaltgabel eingreift, diese entriegelt und durch Vor- oder Zurückziehen des Schaltrohres den gewünschten Gang einschaltet.

Was nun die Hinterbrücke betrifft, deren schwingende Halbachsen wir gelegentlich des Großen Preises von Europa in Monza erwähnten, wäre hier zu bemerken, daß der wichtigste Unterschied des Hinterachsgetriebes 1923 gegenüber dem 1921 darin besteht, daß die schwingenden Achsrohre nicht mehr unter Zuhilfenahme eines außerhalb und hinter dem Getriebekasten liegenden zusätzlichen Stützpunktes in ihrer Schwingungsebene gehalten werden, sondern dadurch, daß die das Achsrohr an seinem inneren Ende tragenden Schalen so sehr verbreitert sind, daß die Anwendung eines besonderen außerhalb liegenden Hilfspunktes vollkommen überflüssig geworden ist. Die Länge der Schalen ist jetzt so groß geworden, daß sie bestens geeignet sind, alle auftretenden Kräfte, wie Schub und Zug beim Fahren und Bremsen, sowie die Reaktionswirkungen und Drehmomente, die durch Bremsen und den Antrieb der konischen Räder entstehen, aufzunehmen. Die Konstruktion ist dadurch technisch viel reiner geworden. Die Konstruktion 1921 krankte auch an dem Übelstand, daß bei der Demontage die Diagonalstreben entfernt werden müssen. Dadurch ist durch Unachtsamkeit des Monteurs die Möglichkeit der unsachgemäßen Einstellung der Hinterachsrohrhälften gegeben, so daß ein Klemmen und Ecken zwischen Schalen und deren Führungen, bzw. ein schlechter Eingriff zwischen kleinen und großen konischen Zahnrädern möglich ist. Bei der Neukonstruktion 1923 haben die Diagonalstreben eine ganz andere Aufgabe, sind eigentlich überflüssig und stellen nur eine Verstärkung des Hinterachsrohres gegen horizontale Stöße und eine Unterstützung der Befestigung des Hinterachsrohres an den wie vorerwähnt verbreiterten Gleitschalen dar. Die Diagonalen führen also nicht die Horizontalstöße aus dem Achsrohr ins Gehäuse, sondern leiten diese Kräfte in den verbreiterten Gleitschuh hinein, und erst diese überleitet sämtliche der vorerwähnten Kräfte in das Gehäuse. Da die Diagonalen beim Montieren und Demontieren der Hinterachs hälften nicht entfernt werden, ist also hier ein Verspannen nicht möglich. Sehr interessant ist die Ausbildung der verbreiterten Gleitschale. Sie ist aus Stahlbronze von einer Festigkeit gleich der von hochwertigem Stahl hergestellt. Sie

enthält in der Mitte das Nabenloch zur Aufnahme des Hinterachsrohres und zwei seitliche Löcher, durch die die Diagonalstreben hindurchgehen. Durch eine sehr sorgfältige Verrippung ist ein absolut starres Ganzes hergestellt worden. Die Gleitschuhe laufen in je zwei ringförmigen Stahlbüchsen von U-förmigem Querschnitt. Diese Ringe sind vollständig in sich geschlossen und nehmen daher, ohne das Aluminiumgehäuse in Anspruch zu nehmen, alle beim Fahren auftretenden Kräfte auf. Diese Stahlbüchsen sind in Aluminiumgehäuse eingepreßt und gegen Drehen durch Stifte gesichert. Das Achsrohr ist im Gleitschuh eingepreßt und durch Federkeil im Drehen gesichert und durch eine äußere Mutter am Herausgehen verhindert. Das Achsrohr trägt auf der Außenseite die Bremsbackenträger, die bekannterweise ausgebildet sind. Am Außenende des Achsrohres sitzt ein Kugellager, das sehr nahe zur Radmitte liegt und die Antriebsachse daher stark entlastet. Im übrigen ist durch einen auf der Innenseite der Bremsstrommel vorgesehenen Ring eine Sicherung geschaffen; die das Abflauen des Rades unmöglich macht, im Falle durch ganz besonders heftiges Anfahren oder sonstige, rechnerisch nicht erfaßte Umstände ein Achsbruch je eintreten sollte. Die Hinterachswelle hat auf ihrer Innenseite einen Flansch angeschmiedet, auf dem die Tellerräder sitzen. Die Lage der Hinterachswelle ist in bekannter Weise durch Trag- und Druckkugellager festgelegt. Diese letzteren nehmen auch die durch das Wagenrad eintretenden seitlichen Stöße auf. Die Hinterachswelle ist dadurch besonders interessant, daß sie an ihrem Außenende an der stärksten Stelle des Konusses stärker ist, als der Kerndurchmesser des Gewindes zur Sicherung des auf der Innenseite der Welle befindlichen Druckkugellagers. Um die Gewindemutter über den verstärkten Teil der Welle darüberzubringen, war es notwendig, sie zweiteilig zu machen und diese Hälften durch einen darübergestülpten einteiligen Ring wieder zu verbinden. Diese Konstruktion, die ohne besonderes Mehrgewicht die Anwendung stärkerer Außenkonusse gestattet, hat sich sehr gut bewährt. Die Abdichtung der Hinterachsrohre gegen das Gehäuse ist durch Metalldichtungen bewirkt. Diese aus zwei Teilen zusammengesetzt, werden durch Federn, die sich gegen ein Band des Hinterachsrohres stützen, gegen das Aluminiumgehäuse gedrückt. Im übrigen ist die Innenseite der Ausnehmungen des Aluminiumgehäuses so gewählt, daß etwa zwischen der Schale und dem Stahlring austretende Öltropfen gesammelt und wieder dem Gehäuse zugeführt werden. Der übrige Teil des Hinterachsgetriebes hat die bewährten Ausführungsformen 1921 vollständig beibehalten. Die Getriebebremse ist erheblich vergrößert worden.

Die Horchwerke-Aktiengesellschaft, Zwickau, bringen auf ihrem Personenwagenstand ihr neues Modell 1924, einen 10/50-PS-Vierzylinder-Wagen mit hängenden Ventilen und Vierradbremse. Das Modell ist die organische Weiterentwicklung der bekannten Type 10 M 200 der Horchwerke, die sie auf der Ausstellung vor zwei Jahren zum ersten Male zeigten, und mit der sie bei den Grunewald-Rennen und anderen Veranstaltungen überraschende Erfolge erzielten. Im Modell 1924 ist die elegante Linienführung des Chassis mit der typischen langen Federung beibehalten, lediglich der Radstand den internationalen Anforderungen entsprechend wesentlich verbreitert. Die hervorstechendste Neuerung am Chassis ist die Vierradbremse, die in der Weise angeordnet ist, daß die Handbremsen auf die breiten, stahlgeschmiedeten, mit Kühlrippen versehenen Bremsscheiben der Hinterräder, die Fußbremsen gleichzeitig auf die Vorderräder, die ähnliche Bremsscheiben tragen, wirken. Der Motor des Modells 1924 unterscheidet sich von der Type 1923 grundlegend. Es handelt sich um einen Vierzylindermotor mit 80 mm Bohrung und 130 mm Hub, also

zehn deutschen Steuerpferden mit einer Bremsleistung, die weit über 50 PS hinausgeht. Interessant ist die Verwendung von Edaluminium nicht nur für das Getriebegehäuse, sondern auch für das Oberteil des Zylinders, also Wassermantel und Ventilhaube. Lediglich für die Laufbahn der Kolben und die Explosionskammer sind eiserne Büchsen eingelassen.

Die Pallas-Apparate-G. m. b. H., zeigt auf ihrem Stand in erster Linie ihren altbewährten Pallas-Vergaser, Type SA, in allen Ausführungen und Größen. Dieser Vergaser hat durch den Pallas-Sparregler eine bedeutende Verbesserung erfahren.

Auf dem Gebiete der Unterdruck-Brennstoffförderung werden die verschiedenen Apparate der Type Pallas-Autovakuum gezeigt, sowie der Brennstoffförderer Pallas-Autovakuum Type Wyk, welcher in Verbindung mit der Pallas-Brennstoffeßuhr als ein unentbehrlicher Zubehörteil jeden Kraftwagens bezeichnet werden kann. Ferner werden die neuen Typen der Pallas-Licht- und Starteranlagen, unter andern auch kombinierte Licht-Zündmaschinen für Kraftwagen ausgestellt.

An neuen Vergasertypen wird zunächst der Pallas-Intensivvergaser der Type SJ in seinen verschiedenen Größen gezeigt. Derselbe wurde entwickelt, um den gesteigerten Anforderungen Rechnung zu tragen, welche die schnelllaufenden Hochleistungsmotoren in bezug auf Regulierbereich und Ökonomie stellen.

Entschieden charakteristisch für die Ausstellung 1923 ist das Hervortreten des Motorrad-Booms, Ingenieur Richard Hoffmann, ein bestens bekannter deutscher Fachschriftsteller sagt darüber: „Wurde die letzte Ausstellung von einer großen Idee beherrscht, von der man sich sehr viel versprach, nämlich die „Motorisierung des Fahrrades“, so kommen wir dieses Jahr zu der Überzeugung, daß diese „Fahrradhilfsmotoren“, wenn auch noch nicht ganz ausgestorben, so aber doch im Verschwinden begriffen sind. Das „Leichtkraftrad“ hat sie verdrängt, und man kann heute schon voraussagen, daß das „Motorrad“ überhaupt der Zugpunkt der Ausstellung ist. Gewiß werden auch neue Fahrzeugtypen, neue Motoren, neue Karosserieformen usw. bewundert werden und hierbei wird man sich von deutscher Arbeit und deutschem Erfindungsgeist überzeugen können, aber das Hauptinteresse, wenigstens soweit die breite Masse der Ausstellungsbesucher in Frage kommt, nimmt das Motorrad in Anspruch. Das Motorrad nimmt die Führung! Darüber ist sich das gesamte deutsche Volk klar. Gerade auf dem Motorradgebiete wird man die Möglichkeit haben, sich ein Urteil über die ungeheuren Fortschritte bilden zu können, wenn man die auf der letzten Ausstellung gezeigten Leistungen mit den heutigen vergleicht.“

Als Fahrzeugtypen sind die „Kleinautos“ Herrscher. Auch auf dem Gebiete des „Cyclecarbaues“, für den man bei uns in Deutschland scheinbar nicht das rechte Verständnis hat, sind einige beachtenswerte Neuerungen festzustellen. Von besonderem Interesse sind alle Neuerungen, die auf eine „Verbilligung“ des Automobilbetriebes abzielen. Hierher gehören vor allen Dingen neue Vergaserkonstruktionen, die die verschiedensten Rohölarten, wenn auch mit gewissen Unbequemlichkeiten und vielleicht auch Nachteilen, verarbeiten. Beim „Zugehör“ gibt es eine Unmenge von brauchbaren und unbrauchbaren Kleinigkeiten und Neuerungen. Jeder Besucher wird die Ausstellung mit der Überzeugung verlassen, daß trotz denkbar schwieriger Wirtschaftsverhältnisse deutsche Technik unaufhaltsam vorwärts schreitet. Wird die diesjährige Ausstellung in jeder Hinsicht einen gewaltigen Fortschritt darstellen, so dürfen wir aber auch einen Rückschritt nicht außer

acht lassen, der auf dem Gebiete der Preisgestaltung liegt. In dieser Beziehung dürfte sich dem Besucher ein wenig erfreuliches Bild bieten, das ihn, sollte er auf einige Zeit die Notlage unseres Volkes vergessen, sofort wieder in die Wirklichkeit zurückrufen wird. Er wird Preise hören. Zahlen aufgreifen, daß ihm schwindlig wird. Dazu kommt noch das verschiedenartige: Dollar, englische Pfund, Goldmark, alles durcheinander. Da die Mehrzahl aller Ausstellungsbesucher kaum zu jener bevorzugten (mitunter mehr oder weniger zweifelhaften) Menschenklasse gehören dürfte, die tagtäglich sich mit solchen Dingen befassen, so wird ihnen das Bedenkliche unserer Wirtschaftslage nicht immer zur Erkenntnis kommen. Wahr ist jedenfalls, daß auf dem Gebiete der Kalkulation, Preisberechnung usw. ganz unhaltbare Zustände platzgegriffen haben, die hoffentlich nur als eine Nebenerscheinung des Überganges zur Festmarkwährung anzusehen sind. Bedenklich ist auch die Überschreitung der Vorkriegspreise, die tatsächlich zum Teil schon eingetreten ist, ganz abgesehen davon, daß wir mit unseren automobiltechnischen Erzeugnissen, wie mit anderen ebenfalls, auch nicht mehr unter dem Weltmarktpreis stehen.“

Soweit die allgemeinen Eindrücke.

Von den Krafträdern, deren es sehr viele gab, seien folgende rühmlichst erwähnt:

Die „Zündapp“-G. m. b. H., Nürnberg, deren Kraftrad unter der Losung „Zündapp, das Motorrad für jedermann“, auf den Markt gebracht wird, zeigt auch auf der Deutschen Automobilausstellung 1923, daß sie nur Qualitätsarbeit hervorbringt.

Vier verschiedene Modelle bekommt der Beschauer zu sehen, „Zündapp“-Modell 22, die leichte tägliche Gebrauchsmaschine ohne Getriebe, ist ein Motorrad, das in seiner Bedienung auf das einfachste eingestellt, praktisch und besonders billig im Betrieb ist. Der Rahmenbau der „Zündapp“-Motorräder ist in seiner Art etwas für sich. Die Trapezform des Rahmens gibt die Gewähr größter Festigkeit. Wir sehen dort den Rahmen eines verunglückten Motorrades, der wohl infolge heftigen Anpralles in größtem Tempo vollkommen zusammengedrückt ist, aber nicht eine einzige Bruchstelle aufweist. „Zündapp“-Modell G, das in Bauart und Stärke dem Modell 22 identisch ist, weist ein Zweiganggetriebe auf, dessen Konstruktion und Leistungsfähigkeit besonders gut sind. Leerlauf und Korklamellenkupplung ermöglichen besonders das Fahren in der Stadt, das Halten mit laufendem Motor und mit dem kleinen Gang jede Steigung.

Der „Zündapp“-Motor ist ein Zweitakter, Dreikanalsystem, Bohrung 62 mm und Hub 70 mm, Zylinderinhalt 211 cm³, Leistung 2¼ PS. Die Kurbelwelle ist aus einem Stück herausgearbeitet und in Bronzebüchsen gelagert. Die Ölung ist halbautomatisch und wird durch eine im Tank befindliche Kolbenpumpe betätigt. Die Schwungscheibe liegt außen. Der Magnetantrieb geschieht durch Kette, die aber in einem Aluminiumgehäuse verkapselt ist. Der Antrieb der Getriebe mittels Kette, vom Getriebe zum Hinterrad mittels Gummikeilriemen. Als Vergaser findet ein bewährtes Zweikolbensystem Verwendung.

Wir können außerdem auf dem „Zündappstand“ noch ein Modell mit Dreiganggetriebe und Kickstarter sehen, ferner zwei Sportmodelle. Die Sportmodelle weisen einen Motor gleicher Konstruktion auf, jedoch mit 62 mm Hub und 82,5 mm Bohrung, so daß bei einem Zylinderinhalt von 249 cm³ eine Leistung von 2½ PS hervorgebracht wird. Der Motor leistet jedoch viel mehr und es hat sich bereits gezeigt, daß mit diesem Modell auch die gefürchtete internationale Konkurrenz

zu schlagen ist. Das Modell „Sport“ hat eine automatische Ölung durch Schraubenspindel-pumpe am Magnetantrieb. Das Sportmodell wird mit und ohne Getriebe geliefert.

Die zahlreichen Erfolge des „Zündapp“-Motorrades in der diesjährigen Sportsaison beweisen hohe Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit. Besonders dürfte die Wirtschaftlichkeit des „Zündapp“-Motorrades, die sich in mehreren Prüfungen überlegen zeigte, zu beachten sein. Neben den fertigen Motorrädern stellt die Firma „Zündapp“ noch einen Schnitt durch Rahmen, Motor und Getriebe aus, der die hartverlöteten Gesenckstücke des Rahmens in guter Form zur Schau bringt, sowie das Innere des Motors und des Getriebes. Es dürfte erwähnenswert sein, daß die Firma „Zündapp“, G. m. b. H., erst seit 18 Monaten Motorräder baut und in dieser Zeit bereits die 5000. Maschine auf den Markt gebracht hat.

Sehr interessant war unter anderm das Exhibit der Trionette G. m. b. H., die durch Anwendung einer von ihr erzeugten Atrappe, ähnlich dem Morgan Cyclecar, jedes Motorrad in einen Tricar verwandelt. Die Arbeit nimmt nur einige Stunden in Anspruch und bietet dieses Fahrzeug dann die Bequemlichkeit des Wagens, vereint mit der Einfachheit des Motorrades.

Trotz der allgemeinen Neigung zum billigen und sparsamen Kraftfahrzeug zeigen sich auch auf dem Gebiet der schweren Krafräder mehrere Neuerscheinungen neben schon bekannten Marken.

Das Einguß-Zweiradauto charakterisiert sich dadurch, daß sein Rahmen unter stärkster Reduzierung der Arbeitszeit aus nur fünf Gußstücken hergestellt ist, die zum Teil als Gitterträger mit außerordentlich hohem Widerstandsmoment ausgebildet sind und aus Elektron bestehen, einem deutschen Produkt von um 35% geringerem spezifischen Gewicht als Aluminium. Nicht minder interessant ist der zur Verwendung gelangende nicht im Block gegossene Motag-Zwillingsmotor von 2.5/10 PS mit zwei nebeneinander stehenden Zylindern, wie ihn eine französische Firma auf der vorletzten Olympiaschau zeigte und wie ihn auch eine in Monza hervorragend gelaufene Peugeot-Maschine hatte. Die Pleuelstangen wirken auf zwei Kurbelscheiben, die durch einen kurzen Wellenstrumpf verbunden sind; dieser trägt ein Stahlritzel, welches die Kraft auf eine Vorlegewelle überträgt. Auf diese Weise kommt die kostspielige Kurbelwelle in Fortfall. Beachtenswert sind die abnehmbaren Zylinderköpfe, die gute Kühlung der Ventileführungen und die Ausbildung der Zylinderbefestigungsflanschen, welche gestatten, auch die Zylinder einer etwas stärkeren wassergekühlten Type (3.5/15 PS) aufzusetzen.

Die Neckarsulmer Fahrzeugwerke zeigen ihre bekannten und bewährten Zweizylinder von 3.8/8 PS, bei denen die Kraft durch Kette übertragen wird. An der Ausstattung mit Dreiganggetriebe, Starter, Kupplung und mechanischer Ölregulierung hat sich nichts geändert, auch an der Hinterrahmenfederung haben die Werke festgehalten. Für diese Type baut N. S. U. einen eleganten Seitenwagen mit eingebautem Verdeck, verstellbarer Windschutzscheibe, Gepäckreif und Reservebenzinbehälter.

Mabeco hat eine neue Sportmaschine herausgebracht, die dicke Bertha unter den Krafrädern; denn sie leistet bei 4000 Touren nicht weniger als 24 PS und erreicht damit eine Geschwindigkeit von 140 km, wiegt aber trotzdem infolge der fast ausschließlichen Verwendung von Leichtmetall nur 135 kg. Die V-förmigen Zylinder bestehen aus Stahl, um den nach einem patentierten Verfahren Leichtmetallrippen gegossen sind. Die ersteren sind, um die Leistungsfähigkeit aufs Höchste zu steigern, mit je zwei Ein- und Auslaßventilen ausgestattet.

Auch Mabeco zeigt Seitenwagen, die in geschmackvoller Weise als Lieferungswagen ausgebildet sind. Eine Maschine mit Beiwagen ist als Polizeipatrouillenfahrzeug gedacht und um an seinem Standort, einem belebten Platz usw., jederzeit Befehle empfangen zu können, von der Lorenz-Apparatebau-Aktiengesellschaft mit einer drahtlosen Empfangsstation ausgestattet, die trotz der ungünstigen Unterbringung in der großen Eisenkonstruktion der Ausstellungshalle vorzüglich arbeitet.

Das neueste Erzeugnis der Bayerischen Motorenwerke-Aktiengesellschaft, München, ist das B. M. W.-Krafrad, eine rassige Tourenmaschine für Solo- und Soziefahrten, deren zweckmäßige gerade Linienführung des Rahmenbaues auf hohe Widerstandsfähigkeit hinweist.

Das Rad besitzt einen doppelten Rahmen mit bis zum Steuerkopf durchgeführten Gabelscheiden und verbesserter, ebenfalls doppelter Auslegerfederung. Die beiden Zylinder des luftgekühlten Motors stehen quer zur Fahrtrichtung, wodurch eine wirkungsvolle Kühlung durch den Fahrtwind und leichte Ausbaufähigkeit der Zylinder ermöglicht ist. Der im Viertakt arbeitende Motor, eine verbesserte Konstruktion des bekannten erfolgreichen Bayern-Krafradmotors, ist mit der Kupplung und dem Dreiganggetriebe zu einem Block vereinigt. Sämtliche beweglichen Teile, einschließlich Schwungscheibe, sind staub- und öldicht eingekapselt. Die Auspuffgase jedes Zylinders werden in unter den Fußbrettern liegende Auspufftöpfe abgeleitet. Die Kraftübertragung erfolgt durch ein kräftiges Kardan vom Getriebe mittels Kegeiräder auf das Hinterrad, wobei das Kegelradgehäuse als ein Bestandteil des Rahmens selbst ausgebildet ist. Infolge zwangläufiger Führung des bequem greifbaren Getriebehebels können die Geschwindigkeiten leicht und sicher gewechselt werden. Durch den für den Motor besonders konstruierten B. M. W.-Vergaser wird ein sehr günstiger Brennstoffverbrauch erzielt, sowie leichtes Anspringen und guter Langsamlauf. Luft- und Gasregulierung werden getrennt betätigt. Das Anwerfen des Motors geschieht mittels Kickstarters. Die Schmierung ist selbsttätig. Von der Pumpe wird das Öl durch einen Seiher angesaugt und den Triebwerkteilen in genau bemessenen Mengen zugeführt. Zur Zündung dient ein Bosch-Hochspannungsmagnet mit eingekapseltem Antriebe. Zwei mit ihren Klötzen drehbar auf den Bremshebeln sitzende Keilklotzbremsen sind vorgesehen, von denen eine von Hand und die andere mit dem Fuß betätigt wird. Beide wirken auf das Hinterrad.

Leichte und schnelle Herausnehmbarkeit des Hinterrades wird durch Abschrauben einer Sicherungsmutter und Entfernung des Achsbolzens erzielt. Der Lenker ist sowohl in der Höhe, als auch im Winkel verstellbar. Die Sattelhöhe beträgt nur 72 cm und ermöglicht neben bequemem Sitz auch das Aufstellen der Füße auf den Boden. Der Motor erzeugt bei 68 mm Bohrung und 68 mm Hub 6.5 Bremspferdestärken, technische Vollendung wie auch durch gefälliges Aussehen während die Steuerpferdestärke nur 1.9 betragen. Es werden zwei Modelle hergestellt, ein Reise- und ein Sportrad. Der Motor des Sportmodells besitzt Stahlzylinder mit oben gesteuerten Ventilen, wodurch die Leistung noch erhöht wird. Das gesamte Gewicht der Maschine beträgt rund 120 kg. Die Konstruktion ist gesetzlich geschützt.

Schließlich reproduzieren wir nachstehend eine Liste der Clou-Objekte der Berliner Schau, wie sie das bekannte deutsche Fachblatt „Auto-Technik“ bringt, welche Liste durch ihre Kürze und Sachlichkeit ebenso nützlich wie bemerkenswert ist.

1. Lastkraftwagen, Motoromnibusse und Motoren.

Horch-Daag stellt einen Lastwagen mit Anhänger und Knorrluftdruckbremse aus.

Büssing zeigt einen sechsrädrigen Omnibus.

Hansa-Lloyd zeigt seinen Schnelllastwagen mit Riesenluftreifen und Gasölbetrieb, System Hansa-Lloyd-Graetzin-Straluga, außerdem sehr interessante Elektrofahrzeuge.

NAG zeigt einen Lastwagen mit neuem Sechszylindermotor und Petroleumbetrieb. Bemerkenswert ist auch die unteretzte Lastwagenhinterachsbrücke von NAG.

LWD hat einen neuartigen Lastkraftwagen mit Vorderadantrieb.

Thermokrat zeigt seine Zünderköpfe für Schwerölbetrieb.

Graetzin hat seinen Doppelvergaser für Schwerölbetrieb ausgestellt.

2. Personenwagen-Chassis.

Maybach zeigt seine getriebelosen Wagen.

Hansa-Lloyd führt das erste deutsche Achtzylinderchassis (Einblock, hängende Ventile) vor.

Brennabor zeigt seinen „Deutsch-Amerikaner“ leichten Kraftwagen.

Apollo läßt unter anderm Slevogts viersteuerpferdigen Siegerwagen sehen.

Grade zeigt seine eigenartige Bauart mit Zweitaktmotor.

3. Personenwagen-Karosserien.

Dixi zeigt seine Jaray-Stromlinienkarosserie. Audi do. draußen.

Rumpler zeigt das Gegenstück zur Jarayschen Stromlinienkarosserie, den Tropfenwagen, in entwickelter Form.

Die Roland-Jedwetterkarosserie der Rolandwerke ist bahnbrechend für diese neue Karosserieart. Eine besonders schöne Ausführung davon zeigt der Hansa-Wagen.

Schlesienwerk zeigt schöne Aluminiumkarosserien. Außerdem sind viele andere und auch in der Oberflächenbehandlung grundsätzlich verschiedene Aluminiumkarosserien zu sehen.

4. Krafräder.

DKW zeigt auf seinem Stand seinen Ventilatorzweitakter, der außerdem als erster deutscher Massenkleinmotor in zahlreichen anderen Marken eingebaut ist und auch zahllosen anderen Zwecken dient. Von größtem Interesse ist ferner das DKW-Blechkraftrad (Vordergabel beachten!).

Bekamo demonstriert seinen hochinteressanten Motor, eine Konstruktion von Hugo Ruppe, zum erstenmal.

BMW zeigt ein mittelschweres Krafrad mit ganz neuartigem Rahmen.

Albertus-Schwerölkleinmotor.

5. Mehrspurige Kleinkraftfahrzeuge.

Slaby & Beringer zeigen ein winziges Wägelchen mit DKW-Motor.

Maja ein Cyclecar (Motorradschlepper, Motorvierrad).

Dreiradwagen nach englischem Vorbild mit zweispuriger Vorderachse und einem Triebtrieb hinten sind in mehreren Bauarten zu sehen, zum Beispiel Diabolo und der Motorradschlepper Trionette.

Zetge zeigt das Zyklonetteprinzip mit DKW-Motor (Zetgelette).

Die Pariser Automobilausstellung.

Der Pariser Salon bietet jedes Jahr eine derartige Fülle von Interessantem, daß auch eine längere Beschreibung, welche weit über den Raum unseres Blattes hinausginge, kaum annähernd der Fülle von Wissenswertem Gerechtigkeit widerfahren lassen würde. Besonders die heurige Ausstellung, welche mehr denn je im Zeichen des kleinen Wagens steht, ist hier beispielgebend. Aus der großen Menge der Fabrikate, welche heuer die Hallen des „Grand Palais“ erfüllen, wollen wir nur vorerst einige der „Kleinen“ herausgreifen. Ansonsten wäre zu sagen, daß, wenn wir die ausgestellten Wagen nach ihrem Zylinderinhalt klassifizieren wollen, wir folgende Klassen als bei weitem in der Majorität gegenüber den sonstigen Abmessungsverhältnissen bezeichnen müssen. Es sind dies: 750 cm³, 1100 cm³, 1½ l und 2 l. Die übrigen stärkeren Typen sind diesmal in der Minorität gegenüber diesen leichten Wagenarten. Die großen schweren Wagen, bei denen Preis und Gewicht keine Rolle spielt, sind natürlich nach wie vor stark am Platz, aber ihnen gegenüber repräsentieren die „Kleinen“ diesmal eine erdrückende Mehrheit.

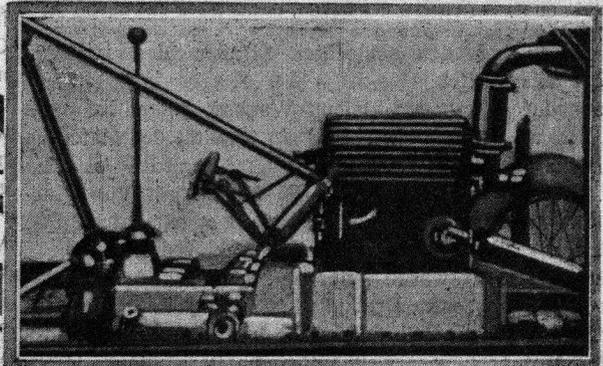
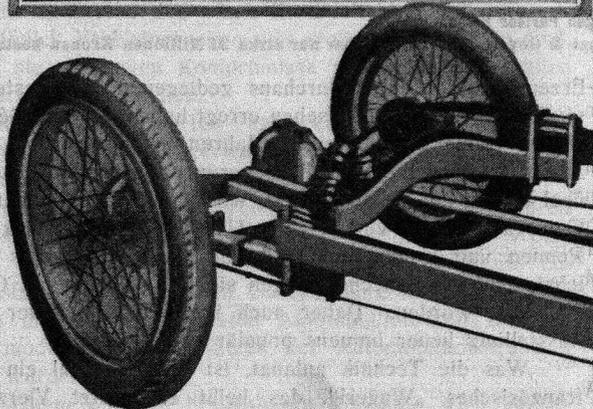
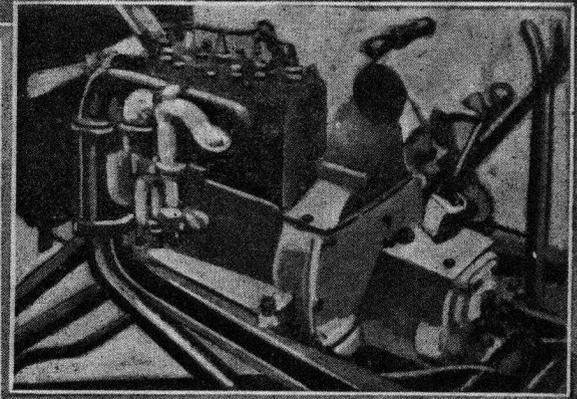
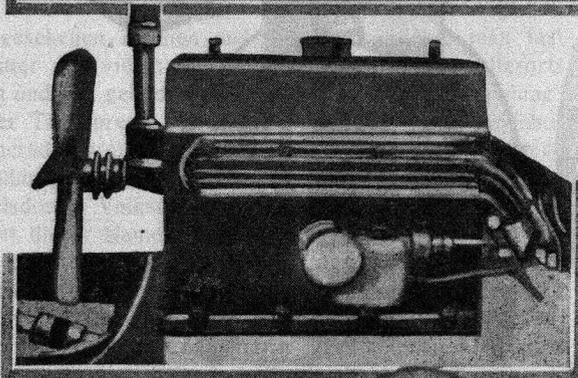
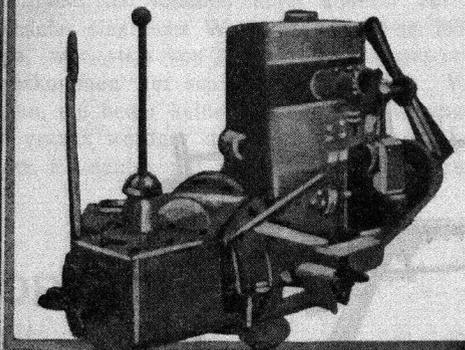
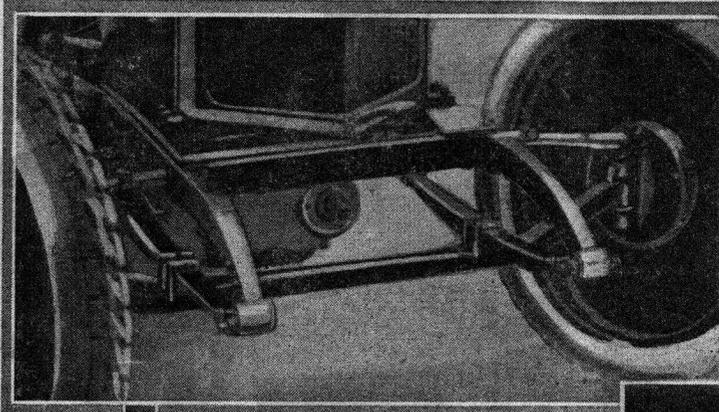
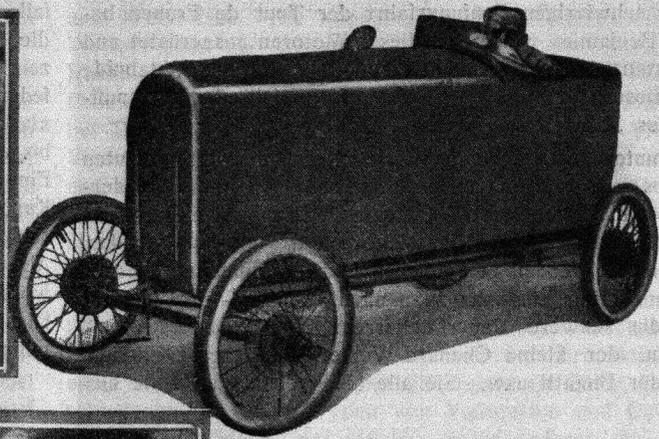
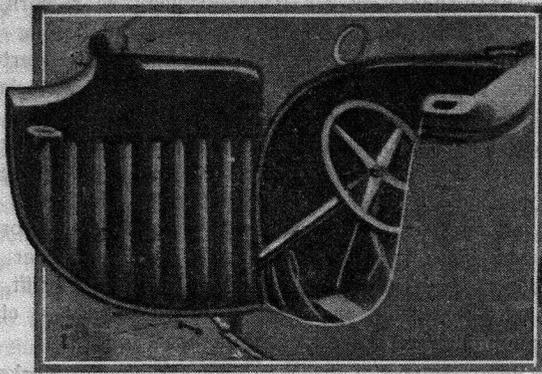
Vor allem muß gesagt werden, daß in Frankreich der Fiskus die Cyclecars insofern begünstigt, als unter dem Gewichte von 350 kg eine beträchtliche Ersparnis der Steuer für den Wagenbesitzer erfolgt. Natürlich haben diese Verhältnisse die Industrie bewogen, eine weit größere Aufmerksamkeit, als dies in anderen Ländern der Fall ist, der Heranbildung dieser Klasse von kleinen Fahrzeugen zu widmen.

Zumeist sind die französischen Kleinautos oder Cyclecars getreue Nachbildungen der großen Maschinen. Von den einfachen kleinen Typen jedoch, welche auch in Frankreich immer wieder ihre Anhänger unter den vielen eifrigen Motorradschleppern finden, sind hier zwei interessante Typen ausgestellt,

der Monet & Goyon besitzt einen 350-cm³-Villiers-Einzyylinder-Zweitaktmotor, und der Santax, welcher auch eine 359-cm³-Zweitaktmaschine hat. Diese beiden sind vierrädrige Zweisitzer.

Für die Miniaturausgabe von großen Automobilen gibt es eine große Anzahl von Beispielen, so der Renault, Berliet und Chenard-Walker. Ihr Chassisbau ist sehr stark für solch kleine Fahrzeuge. Die 8-PS-Berliet besitzen Vierräderbremsen, die heute in Frankreich immer allgemeiner werden. Von den interessantesten Ausstellungsobjekten wäre zuerst das der Citroën zu erwähnen, deren Stand stets von großen Menschenmengen umlagert ist. Dieser Zulauf ist darauf zurückzuführen, daß diese Gesellschaft eine neue höchst effektvolle Reklagemethode anwendet. Sie zeigt zwei ihrer Innenlenkerwagen, der mit der größten Sorgfalt hergestellt, sich als mathematisch genauer Schnitt durch die Mittellinie vom Kühler bis zur Hinterradbrücke darstellt und auch das kleinste Detail an Motor- und Kraftübertragung im Schnitt zeigt. Beide Modelle, sowohl der 7PS wie der 5 PS werden dieserart demonstriert. Diese Methode der Schaustellung muß als höchst instruktiv, sowohl für die Besitzer wie für die Reflektanten der Citroën-Wagen bezeichnet werden. Auch die Citroën-Kegresse, welche die Sahara durchquert haben und deren Chassis noch Spuren von Wüstensand aufweisen, sind hier ausgestellt.

Am Mathisstand sieht man die Modelle 1924, welche eine neue gänzlich umkonstruierte Hinterradbrücke aufweisen, die das ungefederte Gewicht auf ein Minimum reduzieren soll. Der Sechszylinder 1½-l-Mathis-Wagen ist ein höchst anziehendes kleines Fahrzeug. Natürlich besitzt er Vierräder-Bremsen und kann ziemlich hohe Geschwindigkeiten entfalten. Die Vierzylinder-Modelle besitzen durchgehends Kopfventile und sehen



Kleinautos des heurigen Pariser Salons.

„The Light Car und Cyclecar“.

1. und 2. Benjamin-Cyclecar, Sporttypen. 3. Mathis-Vorderradbremse (der neue Spitzkühler ist ebenfalls sichtbar). 4. Berliet-Motorblock. 5. Oben gesteuerter Motor des Mathiswagen. 6. Motorblock des 750 cm³ Austin. 7. und 8. Sénéchal-Kleinauto (Cyclecar), links die Brücke rechts, der Motorblock. (Die Nummern laufen von rechts nach links).

sehr robust aus. Sie sind besonders bemerkenswert wegen ihrer hervorragenden Sparsamkeit im Betriebe.

Die Marke Benjamin bringt einige neue radikale Abweichungen von den bestehenden Konstruktionsnormen, denn

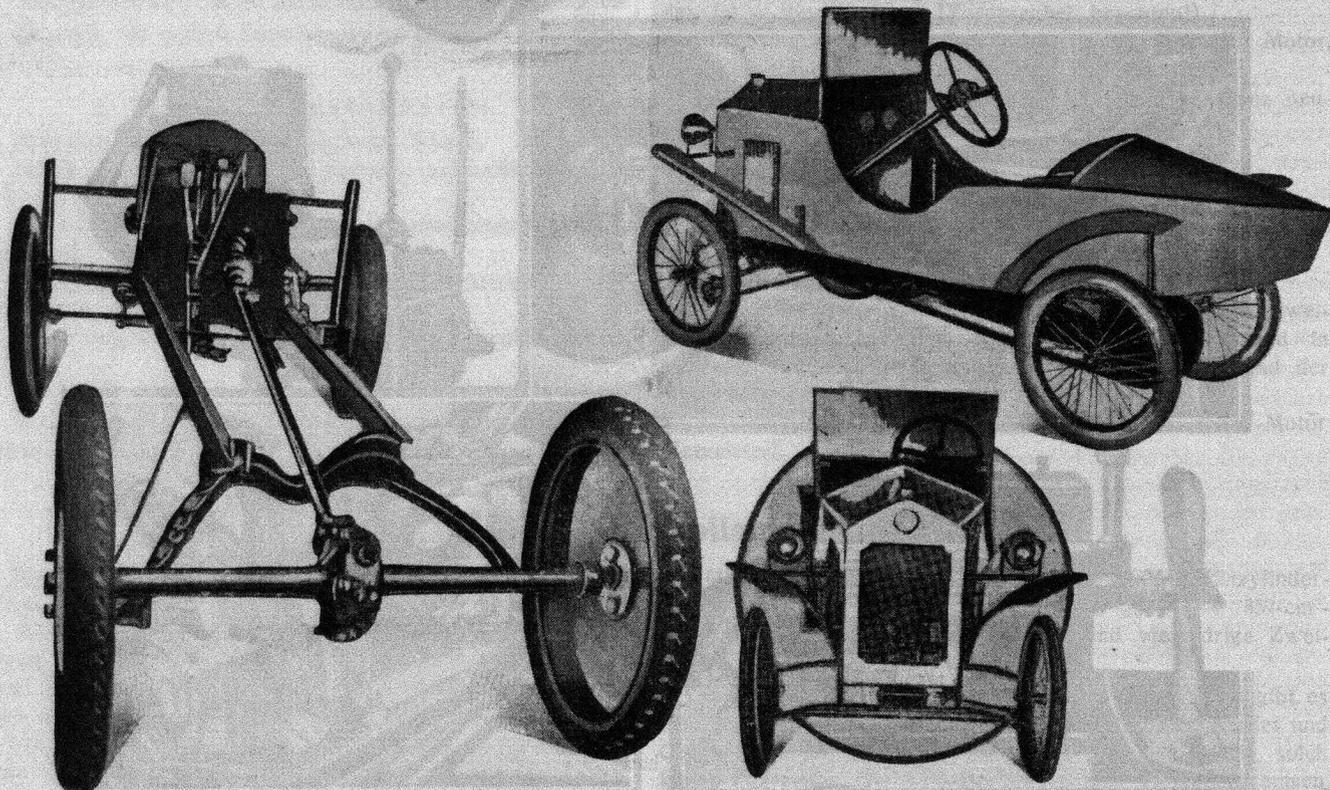
sie zeigt auf ihrem Stand zwei Wagentypen unter anderen, einen Zweizylinder und einen Dreizylinder mit Wasser gekühlten Zweitaktmotor, bei denen keine Carterkompression angewendet wird. Zwei der in der heuer im April ausge-

tragenen schwierigen Prüfungsfahrt der Tour de France beteiligten Benjamins waren mit diesen Motoren ausgerüstet und absolvierten dieselbe ohne Defekt. Die Pariser Witzbolde haben diesen Wagen wegen seines metallischen Auspuffgeräusches „Casserolle“ benannt.

Es unterliegt kaum einem Zweifel, daß die starkgebauten Kleinautos mit Motoren von 1100 cm³ und 1½ l mit Vierräder-Bremsen und Vierganggetriebe heute in Frankreich die populärsten Modelle sind. Ihr Chassis ist oft das gleiche, wie das, welches das 21-Modell der gleichen Marke aufnimmt. Hierher gehören, um nur ein paar zu nennen, der 1½-l-Voisin, der soeben die schwere Dauerkonkurrenz „der Pflasterstraßen“ gewonnen, der kleine Chenard-Walker, der Sechszylinder-Mathis, der Bugatti usw. Sie alle sind gebaut, um hohe Ge-

falls angewendet, um die Federspannung zu sichern, welche die Scheiben zusammenhält. Was die Federung anlangt, zeigt dies bemerkenswerte Fahrzeug rückwärts Viertel-elliptikfedern, vorne starke Spiralfedern, welche zwischen zwei starken Stahlquerträgern gehalten werden, welche letztere bis zur halben Höhe hinter dem falschen Kühler hinaufreichen. Eine spezielle Art von Steuerung ist angewandt. Brems- und Kupplungspedal sind vereinigt, außerdem sind noch ein Beschleunigungspedal und ein Geschwindigkeitshebel vorgesehen. Alles in allem konnte der Wagen kaum einfacher gedacht werden — und ist, was tadellose Fabrikation betrifft, in jeder Hinsicht ein gelungenes Stück Arbeit, und — einer der billigsten kleinen Wagen des Pariser Salons.

Eine weitere Cyclecar- bzw. Kleinauto-Marke, deren



Cyclecars im heurigen Pariser Salon.

Links (groß) das Chassis des Lafitte, rechts (oben und unten) der Monet & Goyon Cyclecar, welcher nur zirka 20 Millionen Kronen kostet.

schwindigkeiten auf den schlechten Straßen des heutigen Frankreichs auszuhalten.

Eine andere Type des kleinen Wagens, die einfach und billig ist, und wo in der Fabrikation die Qualität des Materials vor die Qualität der Ausführung gesetzt wurde, ist „La Ponette“. Diese Marke zeigt ein 6-PS-Modell mit Vierräder-Bremsen und Motor mit Kopfventilen und ein sogenanntes 8-PS Modell (zirka 1.2 l) von der gleichen Charakteristik.

Sehr interessant waren unter anderen auch der Lafitte-Kleeblatt-Dreisitzer, mit Dreizylinder luftgekühltem Sternmotor von 65 × 80 und Reibradgetriebe (vier Gänge und Rücklauf). Der Motor befindet sich auf einem horizontalen Drehzapfen und das treibende Reibrad, welches einen konvexen Friktionsring besitzt, greift in den entsprechenden konkaven Teil des angetriebenen Rades. Indem man den Motor auf seinem Drehzapfen bewegt, wird der Abstand der treibenden Scheibe von der Mitte des angetriebenen Rades vergrößert oder verkleinert, wobei die Übersetzung größer oder kleiner wird. Wenn der große Gang eingerückt ist, greift das große treibende Rad in die angetriebene Scheibe ähnlich wie bei einer Konuskupplung. Eine spezielle Vorrichtung wird eben-

Erzeugnisse ob ihrer durchaus gediegenen modernsten Konstruktion besonderes Aufsehen erregt haben, ist der „Sénéchal“, dessen Name in den letzten Jahren in Westeuropa in aller Mund ist, denn die Sénéchals, voran natürlich Monsieur Sénéchal selbst, tun stets dort mit, wo es gilt, das Renommee der Cyclecarsache zu verteidigen. Und wie uns ein Blick auf die Rennen und Konkurrenztablette des heurigen Jahres wieder lehrt, sind die Sénéchal-Wagen stets mit Glück und Geschick gesteuert worden. Daher auch ihr Exhibit auf der Pariser Ausstellung heuer immens populär war.

Was die Technik anlangt, ist der Sénéchal ein typisch französisches „Wagerl“, das heißt er besitzt Vierzylindermotor mit Thermosyphon, Kupplung und Getriebe in einen Block vereinigt — Kardan, 350 kg, 750 oder 100 cm³. Daß der Motor gehörig „lebhaft“ ist, und keineswegs in den unteren Regionen, was Drehzahl und Ertrag anlangt, schwebt, ist durch seine echt französische „Rassigkeit“ gewährleistet. Was den Preis anlangt, ist derselbe mäßig, wenn man bedenkt, daß ein Motorrad mit Beiwagen heute oft weit mehr kostet.

Sowohl der Lafitte wie der Sénéchal werden demnächst in Wien debütieren, und zwar hat Herr Generaldirektor Igo

Belletz der „Monos“ diese beiden wichtigen Repräsentationen am Pariser Salon für sein Unternehmen akquiriert.

Der kleine Austin erregt viel Aufmerksamkeit. Dieser Wagen ist ein kleiner Vierzylinder (englische Provenienz) von orthodoxer Konstruktion. Die neuen Modelle weisen einen Handanlasser auf. Neben dem Geschwindigkeitshebel befindet sich ein hölzerner Handgriff. Wenn man denselben an sich zieht, wird vermittels eines Kabels die Motorwelle gedreht, was bei den kleinen Abmessungen des Motors zu sofortigem Anspringen führt. Es ist hier eine der vielen bekannten Konstruktionen von mechanischen Anlassern angewendet worden, eine für so kleine Wagen höchst vernünftige und sparsame Methode zur Umgehung der kostspieligen elektrischen Anlasser, die wenn auch unübertrefflich für große Wagen, bei kleineren Wagentypen die Gestehungskosten unbedingt und immer um erhebliches steigern müssen. Ein anderer einschlägiger Wagen, der ebenfalls in Paris zu sehen war, war der Morgan Dreiradcyclecar, welcher in Frankreich viele Anhänger gefunden hat.

Vom Hause Berliet wurde die neue 8-PS-Type geschaffen, um den Wünschen derer zu genügen, welche gegenwärtig das 10-PS-Modell dieser Fabrikation gefahren haben, aber ein noch sparsameres und moderneres Fahrzeug wünschen. Sein Motor besitzt Hängeventile und hat 60 Bohrung

und 96 mm Hub. Die Kupplung ist eine Einplattenkupplung. Weiters zeigt der Wagen ein Getriebe mit vier Gängen und Rücklauf und eine Hinterachsbrücke der Banjo-Type. Die Federung weist habelpitische Federn der gleichen Form, wie bei Tourenwagen auf, ferner wären hier noch zu erwähnen Vierradbremzen, elektrische Anlage (Anlasser und Beleuchtung) und ein äußerst robustes Chassis.

Die Marke Salmson, welche heuer von allen französischen Marken und wahrscheinlich allen Fabriken Europas die längste Liste von Siegen in bedeutenden internationalen Rennen und Konkurrenzen aufweisen kann (Salmson hat eben mit dem bisher für 1100 cm³ unerreichten Stundendurchschnitt von 133 km beim 200-Meilen-Rennen auf der Brooklands-Bahn einen überragenden Erfolg erzielt), zeigte am Salon ihre verschiedenen bekannten Typen von Voituretten und Cyclecars. Der Salmson-Stand, auf welchen unter anderm der in der Allée des Accacias siegreiche Wagen (Tempo von 160 st./km) gezeigt wurde, war stets von Interessenten derart umlagert, daß ein Näherkommen nur schwer möglich war. Von den Salmson-Wagen, die heuer keine besonderen Änderungen aufweisen, muß gesagt werden, daß sie die höchste Stufe der Vollendung des Kleinautos mit Hochertragsmotoren repräsentieren.

(Fortsetzung folgt.)

AUTOMOBIL- UND MOTORTECHNIK.

Eine epochale Neuheit.

Das Volksauto der Nesselsdorfer Werke.

„Es geschehen Zeichen und Wunder“, möchte man fast sagen! Unter den vielen Neuheiten, die seit kurzem allorts auftauchen und die, gelinde gesagt, eine totale „Umkrempelung“ aller in der Tagespresse durch viele Jahre als volkstümliches Ignorantencredo breitgequatschten landesüblichen Vorurteile von Luftkühlung bedeuten, hat uns das Auf-die-Bildfläche-treten des Nesselsdorfer Volksautos (welcher demokratischen Brust klingt nicht dieser Name sympathisch!) baß erfreut, denn ein Fahrzeug ganz ähnlichen Genres ist uns auf Grund langer Fahrerfahrung stets als eine Art Idealtypus eines populären Kleinautos vorgeschwebt.

Viele der bisher auf den Markt gekommenen Kleinautos haben zum mindesten den einen Kardinalfehler, daß sie entweder lediglich Verkleinerungen von großen Automobilen sind, oder daß sie sozusagen Kompromisse zwischen Automobilen und Motorrädern darstellen.

Beide Ausführungsarten entsprechen nicht den Anforderungen, welche billigerweise an ein ausgesprochenes Kleinautomobil gestellt werden können.

Diesen Hauptfehler zu vermeiden, ist den Konstrukteuren des Tatra Nesselsdorfer Volksautos in vorbildlicher Weise gelungen. Die Fabrik bringt mit ihrem Tatra-Kleinauto ein Gebrauchsfahrzeug, bei dessen Durchbildung die reichen Erfahrungen als eine der ältesten Automobilfabriken Europas mit den modernsten Grundsätzen der Automobilkonstruktion vereinigt wurden.

Von einem wirklich brauchbaren Kleinauto wird gegenwärtig verlangt, daß es billig in der Anschaffung sei, daß seine Betriebskosten auf ein Minimum beschränkt seien, daß es einfach in der Wartung sei, und daß seine Zuverlässigkeit dem Besitzer einen tatsächlich dauernden Betrieb gewährleiste.

Bei der konstruktiven Durchbildung des Tatra-Kleinautos galt als Leitmotiv, daß es bei einem derartigen Fahrzeuge nicht darauf ankomme, Geschwindigkeiten von 90 bis 100 km pro Stunde zu erreichen, wie sie z. B. mit den Luxusautomobilen erreicht werden, sondern daß eine Höchstgeschwindig-

keit von 60 bis 70 km pro Stunde vollständig hinreichend sei, um dem Arzte, dem Geschäftsmanne, dem Ingenieur, dem Berufsreisenden usw. den längst von ihm gesuchten Gebrauchswagen zu bieten.

„Ehe wir uns“, so sagt die Direktion der Nesselsdorfer Werke, „mit unserem Tatra-Kleinauto an unsere Interessenten wandten, wurden naturgemäß von unseren Technikern an einer Anzahl solcher Wagen förmliche Zerreißproben angestellt, und wir bringen somit unser Tatra-Kleinauto in einer ausprobierten Vollendung, welche dem Käufer die Gewähr gibt, daß der Wagen allen — und auch den schwierigsten — Terrainverhältnissen gewachsen ist.“

Insbesondere wollen wir erwähnen, daß die Luftkühlung, die unser Tatra-Kleinauto besitzt, für alle vorkommenden Steigungen — auch während der heißesten Sommertage — vollständig ausreicht und daß gerade durch diese Kühlungsart dem selbstfahrenden Automobilisten ein großer Vorteil geboten wird, weil dadurch der Wagen eine ständige Betriebsbereitschaft erhält und weil das so überaus lästige Ablassen des Kühlwassers, das während der Wintermonate bei wassergekühlten Motoren notwendig ist, um ein Zerfrieren der Motorzylinder zu vermeiden, entfällt.

Unser Tatra-Kleinauto ist also zu jeder Jahreszeit, und auch im strengsten Winter sofort betriebsbereit und es ist nicht nötig, vor Antritt einer Fahrt während der Wintermonate erst Kühlwasser einfüllen zu müssen.

Motor, Getriebe, Transmission und Hinterachse mit Differential stellen ein sozusagen in einem Blocke vereinigt Ganzes dar, das an seinen beiden Enden gefedert getragen wird, was ebenfalls einen ganz besonderen Vorteil gegenüber allen anderen bisher bekannten Konstruktionen ergibt, bei denen gewöhnlich Motor und Getriebe gefedertes Gewicht und die Hinterachse ungefedertes Gewicht sind.“

Der Motor ist ein luftgekühlter Zweizylinder, der im Viertakte arbeitet und eine Bohrung von 82 mm bei 100 mm Hub hat.

Die beiden Zylinder sind um 180° versetzt, welche Anordnung von der allgemeinen üblichen V-Stellung oder Nebeneinanderstellung der Zylinder abweicht und den großen Vorteil besitzt, daß die hin- und hergehenden Massen in ihrer Kräfte-wirkung vollständig ausgeglichen sind und der Motor gleiche Zündungsintervalle — wie ein Vierzylindermotor — hat, woraus wieder ein vollständig ausgeglichenes Fahren des Wagens resultiert, man nennt daher gemeinhin diese Motortype „Balance-motor“.

Die vom Motor angetriebene Ölpumpe fördert das Öl zu allen Schmierstellen; die Ölmengen in den einzelnen Schmierleitungen sind regulierbar und es läßt sich dadurch der Ölverbrauch auf ein Minimum reduzieren.

Zur Zündung ist ein Hochspannungsmagnetapparat mit von Hand aus verstellbarem Zündmoment vorgelesen.

Durch ein an die Schwungmasse angesetztes Schaufelrad das wie ein Gebläse wirkt, wird ein Frischluftstrom erzeugt, welcher in zwei Kanälen zu den beiden Zylinderköpfen geführt wird. Die Kühlung geschieht derart reichlich, daß man den bei der Fahrt des Wagens entstehenden Luftstrom nicht braucht, und daß der Motor auch bei stehendem Wagen mit seiner maximalen Tourenzahl nicht heißlaufen würde.

Ein Überhitzen des Motors bei noch so starken Steigungen und selbst in den heißesten Sommertagen ist ausgeschlossen.

Der Wagen ist mit einer elektrischen Startanlage einer elektrischen Dynamobeleuchtungsanlage ausgerüstet.

Die Kupplung ist eine Mehrscheiben-Trockenkupplung; die Betätigung erfolgt durch Pedal.

Der Schalthebel befindet sich in der Mitte des Wagens zur linken Hand des Lenkers; hiedurch ist erzielt, daß wir auf beiden Seiten des Wagens Türen anbringen konnten, so daß der Lenker unbehindert durch den neben ihm sitzenden Passagier aussteigen kann. Das Getriebe ist normal, das heißt es hat vier Gänge und Rücklauf betätigt durch Kulissenschaltung.

Unseren Erfordernissen betreffs Dauerhaftigkeit gegenüber unseren berühmten Straßenspezialitäten kommen von ausländischen Wagen die Amerikaner am nächsten, denn sie sind so quasi für die Wildnis gebaut und das ist ungefähr an sich schon eine Garantie, daß der Wagen in Österreich sich bewähren wird.

Trotzdem die U. S. A. mit 84% der Automobilerzeugung der Welt weitaus an der Spitze marschieren, gibt es dort nicht viele billige Wagen, deren Preis die Umrechnung in österreichische Kronen plus Zoll und Transport usw. vertragen würde.

Die Übertragung auf die Hinterachse erfolgt durch eine Verbindungswelle, in welcher zufolge der gefederten Aufhängung des Hinterachsenantriebes keinerlei Kardangelenke eingeschaltet zu sein brauchen. Es ergeben sich hiedurch Vorteile in bezug auf die Betriebssicherheit und auf die Erreichung eines günstigen Wirkungsgrades.

Die Hinterachse weist Kegelradantrieb mit Differential auf, schwingende Halbachsen und dadurch in Verbindung mit der später beschriebenen Querfeder eine ideale Abfederung des Wagens, weil jedes der beiden Hinterräder unabhängig vom anderen über Unebenheiten der Fahrbahn sozusagen hinwegsteigt. Es findet im Gegensatz zu den bisher üblichen starren, ungefederten Hinterachsen kein Springen über die Unebenheiten der Fahrbahn statt, sondern ein ausgesprochenes Darüberrollen.

Federung. Vorne und hinten je eine Querfeder.

Die hintere Querfeder stützt sich mit ihren beiden Enden auf die Bremsträger und stellt sich je nach Belastung des Wagens automatisch dieser Belastung entsprechend ein.

Die Standardkarosserie ist eine in moderner und schnittiger Form gehaltene viersitzige Tourenkarosserie mit beiderseitigem Einsteige.

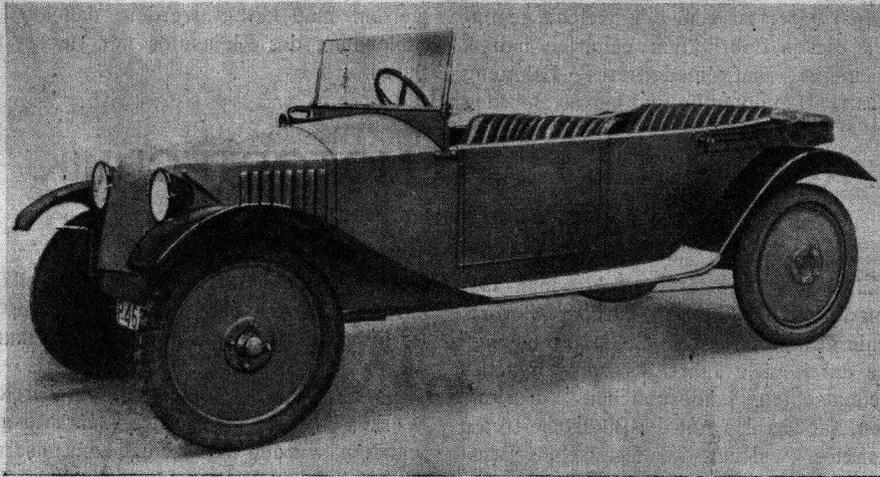
Das Dach liegt — zusammengeklappt — außen und erhält einen Dachüberzug.

Wird das Dach aufgespannt, so können die Seitenwände so eingehängt werden, daß das Innere des Wagens vollständig

geschützt ist; beim Öffnen der Türen gehen die Seitenwände mit auf, so daß sie nicht erst in der bisher üblichen Weise losgeklopft werden müssen.

Die beiden vorderen Sitze sind als kippbare Klappsitze ausgeführt. Der Lenkersitz ist verstellbar: er läßt sich der Körpergröße des jeweiligen Lenkers anpassen. Als Material für die Polsterung wird ausschließlich echtes Leder verwendet.

Auf diese Karosserie kann ein Limousinenaufsatz ohne weiters aufgesetzt werden; der Wagen ist also auch als Stadtwagen und als vollständig geschlossenes Fahrzeug für die Wintermonate verwendbar.



Eine epochale Neuheit.
Das Nesseladorfer Volksauto.

Der Gray.

Ein neuer billiger amerikanischer Wagen auf dem Wiener Markt.

Einer von den wenigen, bei welchen es dennoch möglich ist, und zwar einer, der ein „richtiges Automobil“ und keinen Motorwagen darstellt, ist der Gray.

Der Gray, welcher aus der Hauptstadt der amerikanischen Automobilindustrie aus Detroit im Staate Michigan, stammt, besitzt Vierzylindermotor mit abnehmbarem Zylinderkopf. Zylinderblock und oberer Teil des Carters sind in einem gegossen, der untere Teil des Kurbelgehäuses ist aus Preßstahl. Die Kühlung erfolgt nach dem Thermosyphon-Prinzip — ein ausnehmend großes Volumen von Wasser umgibt die Kompressionsräume. Die elektrische Einrichtung ist System

Der Gray, welcher aus der Hauptstadt der amerikanischen Automobilindustrie aus Detroit im Staate Michigan, stammt, besitzt Vierzylindermotor mit abnehmbarem Zylinderkopf. Zylinderblock und oberer Teil des Carters sind in einem gegossen, der untere Teil des Kurbelgehäuses ist aus Preßstahl. Die Kühlung erfolgt nach dem Thermosyphon-Prinzip — ein ausnehmend großes Volumen von Wasser umgibt die Kompressionsräume. Die elektrische Einrichtung ist System

Der Gray, welcher aus der Hauptstadt der amerikanischen Automobilindustrie aus Detroit im Staate Michigan, stammt, besitzt Vierzylindermotor mit abnehmbarem Zylinderkopf. Zylinderblock und oberer Teil des Carters sind in einem gegossen, der untere Teil des Kurbelgehäuses ist aus Preßstahl. Die Kühlung erfolgt nach dem Thermosyphon-Prinzip — ein ausnehmend großes Volumen von Wasser umgibt die Kompressionsräume. Die elektrische Einrichtung ist System

Westinghouse (Anlasser inklusive, natürlich), als Vergaser ist ein Scoe Carburator mit patentierter Vorwärmvorrichtung eingebaut.

Der Motor bildet mit dem Getriebe und der Einplatten-Kupplung (diese im Ölbad laufend), einen Block. Die Federung ist Cantileversystem, sowohl vorne wie hinten, und zwar laufen diese Hebefedern nicht parallel zur Chassislängsträger-richtung, sondern stehen quasi diagonal — was einen besonders guten Federungseffekt ergeben muß, — das heißt für derartige Straßen wie die unseren es sind.

Ansonsten ist der Gray ganz „konservativ“ und eine mehr detaillierte Beschreibung erübrigt sich. Trotzdem muß nicht unterlassen werden, hervorzuheben, daß der Gray, wie alle amerikanischen Wagen, in bezug auf Material ganz außerordentlich gute Eigenschaften aufweist. Der amerikanische Fabrikant hat in dieser Hinsicht eben längst erkannt, daß Ehrlichkeit die beste Politik ist und daß man, wenn man praktischen Sinn und Findigkeit aufwendet, da und dort und überall durch kluge Methodik in der Erzeugung diverse Auslagen sich

ersparen kann, wenn ferner das und jenes wegbleibt, was eigentlich nur „Pflanz“ und Äußerlichkeit bedeutet, daß man aber nie und nimmer den Wagen dadurch verbilligen soll, daß man am Material spart.

Zum Unterschied von anderen amerikanischen Werken bringen die Gray-Leute allein fünf Karosserieformen: 1. Zweisitzer, 2. Viersitzer, diese offen, dann 3. ein zweiplätziges Coupé — Innenlenker, 4. eine viersitzige Limousine und 5. eine fünfsitzige mit vier Türen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß auch, was die Sparsamkeiten im Betriebe anlangt, der Gray sich ganz vorteilhaft mit weit teureren europäischen Wagen vergleicht. Eine offiziell von der A. A. A. (das ist American Automobil Association) kontrollierte Fahrt von San Franzisko nach New York ergab einen Verbrauch von 3.937 l auf 56.400 km, ($3.9375 l = 1$ amerikanische Gallone = $\frac{7}{8}$ englische Gallone), wobei zu bemerken wäre, daß der betreffende Wagen willkürlich vom Stock gewählt worden war.

W.

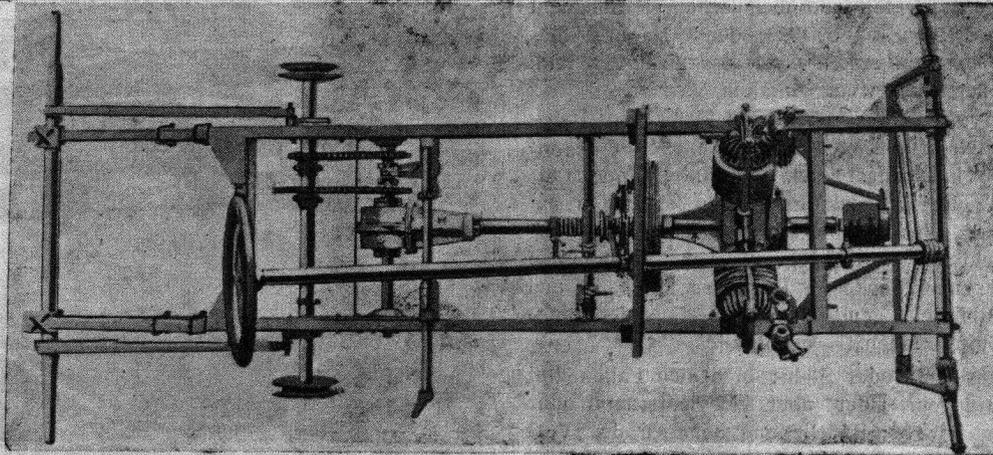
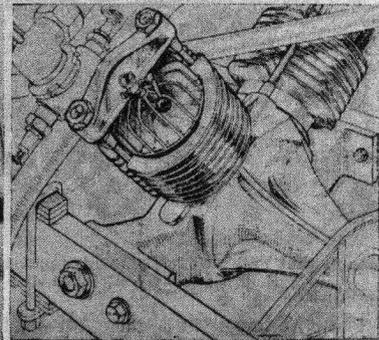
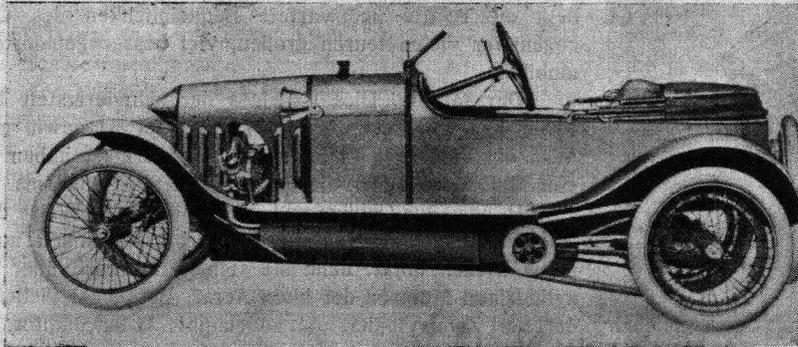
MOTORRADSPORT.

Was wird die Zukunft bringen?

Wo häit die Cyclecar-Konstruktion? — Chassis. — Motor. — Luftkühlung. — Kraftübertragung vorne oder rückwärts. — Antriebssysteme.

Und nun zum eigentlichen Problem des Cyclecars. Bei uns wurde bis dato über diese Frage viel Tinte verspritzt und viele Debatten — am Kaffehaustisch geführt, und dies

hatten. Es wurde dabei viel zu wenig experimentiert, wenig gearbeitet. Ja, die wenigen Erzeuger von Cyclecars scheuen sich, das Kind beim Namen zu nennen, denn dank der aufklä-



... Was die konstruktiven Details anlangt, ist hier das Feld sehr weit . . . Der seinerzeitige G. N., einer der erfolgreichsten einfachen Cyclecars, welcher sowohl was die Einfachheit als Verlässlichkeit und Dauerhaftigkeit betrifft, mit den besten Motorrädern wettsieft und mit dem zahllose Rennsiege errungen wurden.

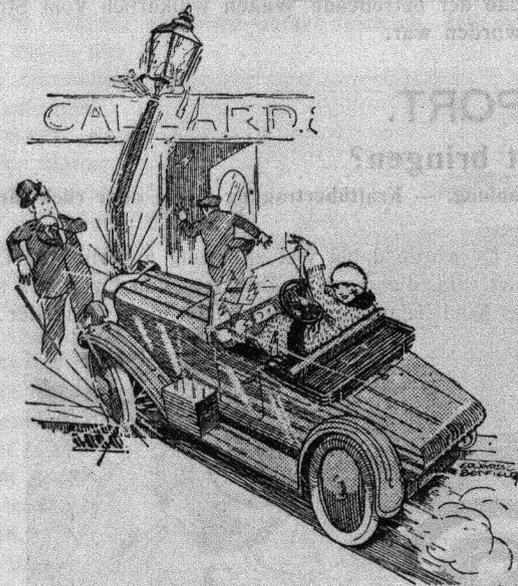
1. Der G. N. Cyclecar Mod. 1914. 2. Chassis. 3. Motor (90°-2 Zylinder).

meist von Leuten, die das neue Fahrzeug nur vom Hörensagen her kannten oder wohl irgend einmal eine Parodie eines „Kracherls“ für eine Viertelstunde zu versuchen Gelegenheit

renden Tätigkeit jener, die diese Fahrzeuggattung eigentlich nur vom Hörensagen kennen, sind die meisten Leute kopscheu geworden.

Wie soll nun der Cyclecar konstruktiv aussehen? Was kann man konstruieren? Welche Anforderungen werden gestellt und welche Erfahrungen hat man auf diesem Gebiet gesammelt? Um alle diese Fragen entsprechend zu beantworten, bedarf es keiner großen Mühe: Der Schreiber dieses hat im Jahre 1914 im „American-Cyclecar“ in einem ausführlichen Artikel alle diese Punkte festgelegt, und es bedarf eigentlich nur der Übersetzung, um diese Fragen erschöpfend zu behandeln. Im folgenden ist das Wesentliche dieses Artikels teilweise wiedergegeben: wie sollte nun nach dem heutigen Stand der Erfahrungen ein solcher Cyclecar beschaffen sein? Hier muß zuerst als Grundbedingung, bevor man auf irgend welche konstruktive Details eingeht, folgendes betont werden:

Damit der Cyclecar nicht einen Rückschritt in puncto Leistungsfähigkeit gegenüber den heute bereits auf einer sehr hohen Stufe der Vollendung befindlichen Motorrädern bedeute, ist es eine Grundbedingung, daß er auch erzeugungstechnisch mit jenen auf einem Niveau sei, das heißt in großen Werken,



... denn es gibt Fälle, wodurch Ablenkungen im magnetischen Feld des ewig Weiblichen ...

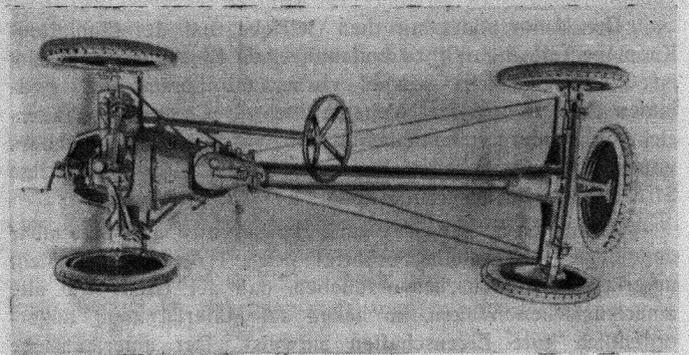
vom besten Material und mit Aufwendung der gleichen Summe von Präzision, Sorgfalt und technischem Raffinement wie die Motorräder von anno 1923 oder 1924 hergestellt werden. Dies war bei den ersten Cyclecars nicht der Fall, daher hat sich von ihnen nur wenig erhalten.

Weiters ist es von größter Wichtigkeit, daß dieses Fahrzeug getreu den letzten Erfahrungen in bezug auf Motortechnik vollkommen modern konstruiert sei. Veraltete Motorradmotoren, schlechte, alte Wagenmotorentypen sind hier am wenigsten am Platze. Was nun die konstruktiven Details anlangt, ist hier das Feld sehr weit. Erfahrungen im Automobilbau bedeuten viel, aber man denke an Rumpler, Maybach und Grade und deren zahlreiche geniale neue, teils aus den Flug-erfahrungen geschöpften Ideen, — nicht alles.

Das Chassis aus Holz oder Stahl: in beiden Fällen gibt es günstige Erfahrungen. Oder aber ein Bootsumpf ohne eigentliches Chassis wie bei Bedelia und beim Grade. Vorder- und hintere Hebelfederung, wenn entsprechend reichlich dimensioniert, haben selbst auf unseren Straßen glänzende Resultate ergeben, in jedem Falle sind jedoch Distanzstangen als Bruchversicherungen vorne vorzusehen. Auch die Querfederung (Ford, Sizaire, Austin, Peugeot) bietet viele Vorteile.

Gegen einfache Steuerungen, selbst Drahtkabel, wenn dupli- oder besser noch tripliziert, läßt sich nichts einwenden.

Wem dieses System nicht gefällt, der fahre nur damit längere Zeit, er wird alsbald eines besseren belehrt werden, denn was



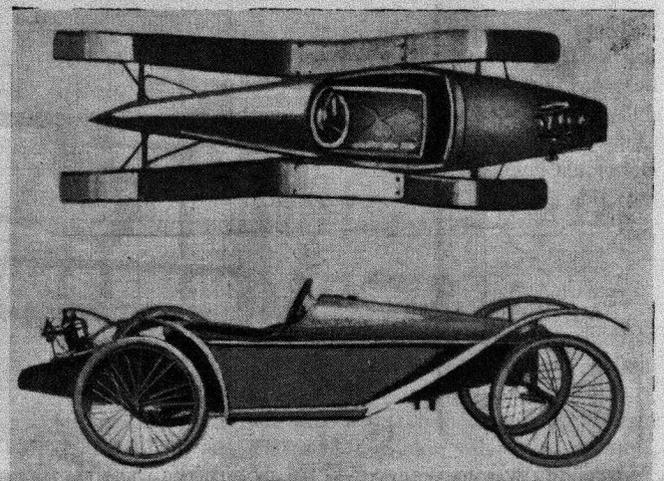
Chassis des Tatra-Nesselsdorfer Volkswagen.

an einem 60-PS-Wagen unmöglich, ist an einem Cyclecar sehr oft zulässig.

Die Bremsen können einfach sein, müssen aber hier besonders effektiv wirken (denn es gibt Fälle, wo durch Ablenkungen im magnetischen Feld des ewig Weiblichen, wie Figura zeigt, sogar die besten Bremsen schwach werden, wenn der Erreger zu stark wirkt), am besten sind Motorradbremsen, auch am Vorderrad eventuell sogar Riemenfelgenbremsen, welche einfach, billig und wirksam sind.

Das Chassis soll so niedrig als irgend möglich sein, denn kein vernünftiger Mensch wird über Sturzäcker fahren und 20 cm Bodenabstand wird ausreichend sein. Der Schwerpunkt soll ebenfalls so tief als möglich verlegt werden, denn hierin liegt die relativ unerwartete Bequemlichkeit des Cyclecars gegenüber vielen teuren großen, viel besser gefederten Automobilen.

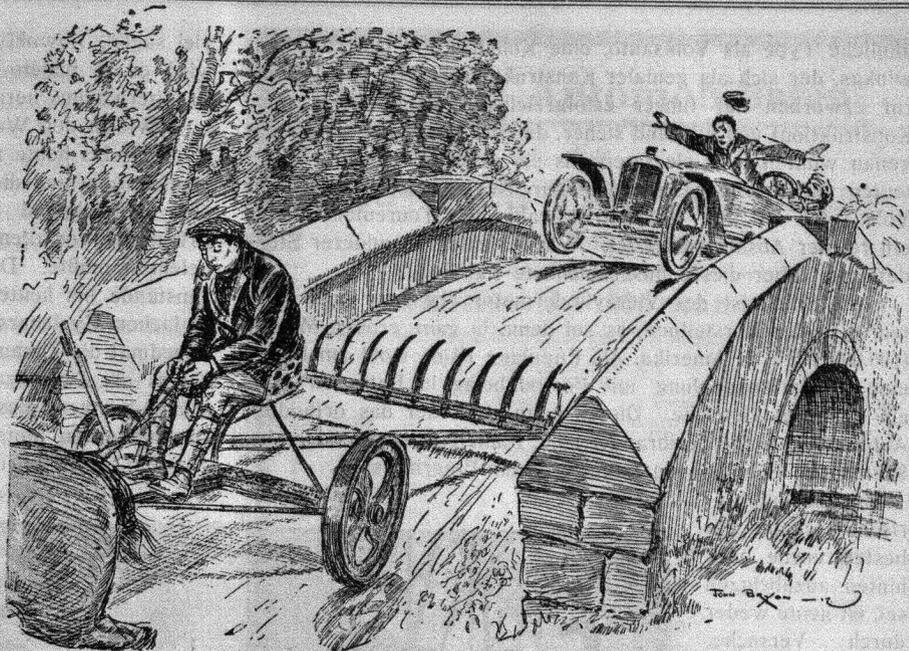
Der Motor. Dies ist eines der schwierigsten Teile des Problems. Ein gut moderner Einzylinder ist gewiß genügend. Was ein moderner Einzylindermotor vermag, haben hunderte von Malen uns heuer die ausgezeichneten Sunbeams, Humber, J. A. P. usw. zur Genüge und in erschöpfender Weise dargetan; was Elastizität anlangt, lassen solche Maschinen nur wenig zu wünschen übrig, denn sie stehen turmhoch über den einzylindrigen Motoren der alten Aera. Besser ist vielleicht noch der 180° Zweizylinder, der sogenannte Balancemotor. 750 cm³



... auch rückwärts läßt sich der Motor derart einbauen, daß ... der Cardan-Cyclecar (Einsitzer), welche gelungene Bauart, auch bei uns Anhänger gefunden hat.

reichen aus. 1100 sind natürlich besser, aber weniger sparsam im Betriebsmittelverbrauch.

Für Cyclecars ist der beim Motorrad bewährte V-Zweizylindermotor nicht empfehlenswert, es sei denn, wenn seine Zylinder im Winkel von 90° stehen — da bei spitzeren Winkeln die Vibration zu groß ist und für den Cyclecar ein besser balancierter Motor erwünscht ist, denn sonst reicht schon der Einzylinder aus. Auch ein kleiner luftgekühlter Vierzylinder nach Art des außerordentlich leistungsfähigen Maf-Motors, eine Konstruktion des genialen Ingenieurs Ruppe, welcher auch Konstrukteur der so erfolgreichen D. K. W.- und Bekamo-Motoren ist, wäre mit Erfolg für Cyclecar verwendbar. Hier bleibt zu bemerken, daß der Maf-Motor, entgegen aller Gewohnheit die Einlaßventile von unten und hingegen die Auspuffventile (hängend) von oben steuert, eine Konstruktion, die aus Gründen der Kühlung sowohl als der Schonung der Ventile sehr viel für sich und daher auch in Frankreich Nachahmer gefunden hat.



„The Cyclecar“.

Was die Sitzgelegenheiten anlangt, ist das Placieren des Passagiers vorne (wie bei der französischen Automobillette) nie recht populär geworden.

Daß die Luftkühlung, speziell wenn durch einen Ventilator oder Gebläse bewirkt, vollkommen, auch bei großen Steigungen ausreicht, braucht man heute, wo Pumpenschmierung gang und gebe und auch der Motor quasi ölgekühlt ist, nicht erst zu betonen. Wer's nicht glaubt, gehe hin und fahre mit einem guten modernen Motorrad (ohne Gebläse oder Ventilator, also ohne künstliche Zirkulation) aufs Niederalpl. Hierüber viel Worte zu verlieren, hieße eine motortechnische A. B. C.-Schule installieren.

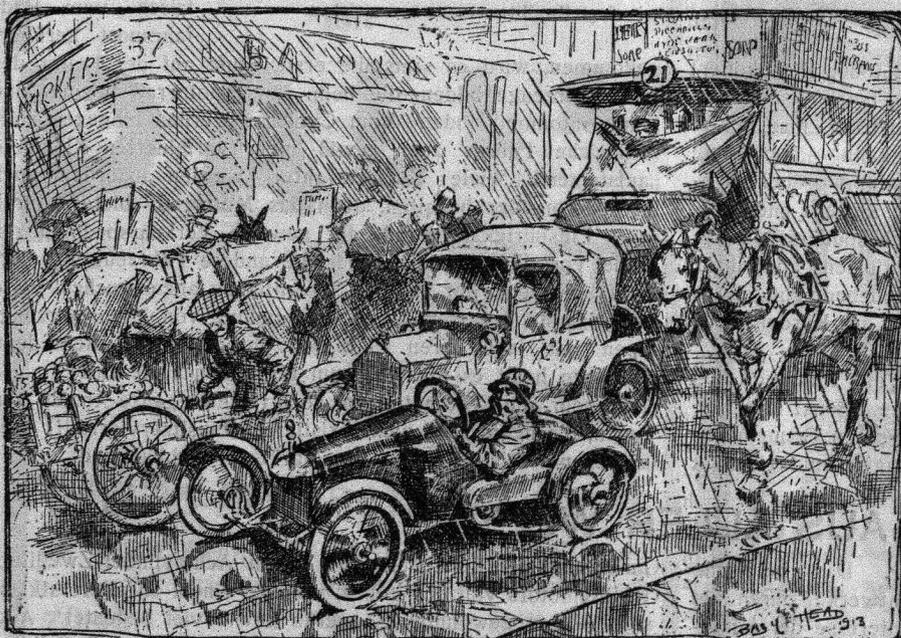
Bei der Luftkühlung hat man oft den Fehler begangen, keine genügende Zirkulation des kühlenden Mediums, das ist der Luft, vorzusehen. Besonders bei jenen Fahrzeugen, wo den Motor auch bei voller Fahrt, kein besonders starker Luftstrom trifft. Dies ist um so verwunderlicher, als man ja auch bei der Wasserkühlung stets gewissenhaft darauf bedacht ist, eine genügende Zirkulation zu schaffen, sei es nun durch

Thermo-Syphonwirkung, sei es durch Pumpen. Niemals aber bildet der Wassermantel allein die Kühlmöglichkeit. Wie weit man heute aber durch die Technik der Kühlrippen Anordnung und Bemessung, Materialstärke und vor allem durch die rationelle Schmierung gelangt ist, zeigt deutlich der Umstand, daß man auch ohne gehörige „Zirkulation“ beim Motorrad (langes Fahren mit der ersten oder Leerlauf am Stand usw.) nie mehr heiß werdende Motoren sieht — es sei denn bei Defekten, die ja auch beim wassergekühlten Motor dasselbe Resultat ergeben.

Wenn es also beim Motorrad ohne Zirkulation des Kühlmediums geht, so ist natürlich beim Cyclecar mit einer entsprechenden Zirkulation das System der Luftkühlung eine gänzlich einwandfreie Lösung.

Die unrichtig geschmierten, inkorrekt dimensionierten Motoren von anno Schnee wurden heiß. Aber heute, heute ist es eben anders. Leider ist speziell bei uns die Unwissenheit in dieser Hinsicht noch recht allgemein, denn die Fachpresse hat es gründlich unterlassen, seit etwa 15 Jahren hier aufklärend einzugreifen und das Publikum über die neueren Errungenschaften im laufenden zu erhalten. Zur Illustrierung diene ein Beispiel.

Anfangs 1920 begann in einer großen Blechwarenfabrik in der Nähe Wiens ein junger Ingenieur Cyclecars zu bauen. Luftgekühlter 180° Zweizylindermotor, drei Geschwindigkeiten, Kardantrieb. Der Probewagen bestand alle Erprobungen glänzend und eine Serie wurde begonnen. Leider aber erkrankte der Ingenieur, welcher die Seele der Fabrikation war, schwer, der Besitzer der Fabrik, voll der bodenständigen veralteten Vorurteile, ließ sich bereden, ein orthodoxes Miniaturauto zu bauen und der ganze schöne Fabrikationsplan fiel ins Wasser. Heute baut die Nesselsdorfer (Tatra) Waggonfabrik eine



... der Tag ist nicht mehr fern, wo ein kleiner 2 PS-Zweitaktmotor genügen wird, einen einsitzigen Cyclecar ...

„The Cyclecar“.

ähnliche Type als Volksauto, eine Konstruktion Direktor Ledwinkas, der sich als genialer Konstrukteur bereits einen Welt-eruf erworben hat (unser erfolgreichster Wagen ist ja seine Konstruktion) und wir sind sicher, daß die Nesselsdorfer erstens genau wußten, was sie taten, als sie diese Wagen auf Stapel legten und zweitens nach dem durchschlagenden Erfolg ihrer Volksautos in der tschecho-slowakischen Tourenfahrt ihnen ein reicher Absatz sicher ist. Wir berichten an anderer Stelle detailliert über dieses ausgezeichnete Fahrzeug.

Natürlich ist der Vierzylindermotor besser, aber viel teurer in der Herstellung, es sei denn, in ganz großen Massen (100.000!) wie in Amerika. Als Kupplung käme wohl am besten eine Einplattenkupplung mit Ferrodobelag in Betracht, dann ein einfaches Getriebe. Dieses kann entweder das orthodoxe Automobilgetriebe, Reibradgetriebe, Planetengetriebe oder aber Ketten mit Schallklauen (stets direkter Eingriff) sein.

Ob die motorische Gruppe am besten vorne oder hinten anzubringen sei, ist heute weder durch Versuche, noch durch Erfahrungen genügend festgelegt. Beide

Anordnungen haben ihre Vor- und Nachteile. Durch die etwas unorthodoxe Anordnung hinten muß keineswegs das Bild des Wagens zum Nachteil verändert werden, denn auch rückwärts läßt sich der Motor derart einbauen, daß er gut abgekühlt und die Stromlinienform des Fahrzeuges erhalten

bleibt, ohne daß hiezu eine pot-de-chambre (oder Reisekoffer) nötig ist. Was den Antrieb auf die Hinterräder betrifft, so scheint es fast, als ob Kardanantrieb ohne Differential (das man bei so leichten Fahrzeugen ohneweiters weglassen kann — auch ohne merkbar nachteilige Folgen auf die Bereifung — bei normaler Benützung) der billigste sei. Auch Ketten- und Keilriemenantriebe sind billig und verlässlich, besonders letztere empfehlen sich durch große Elastizität und Fehlens aller ihrer beim Motorrad — unter ungünstigen Existenzbedingungen — zutage tretenden Fehlern. Aber, wie gesagt, der Kardanschafft scheint alles in allem billiger.

Was die Sitzgelegenheiten anlangt, ist das Placieren des Passagiers vorne nie recht populär geworden. Sonst läßt sich über den Cyclecar, was die Details der diversen Bequemlichkeitseinrichtungen für den Fahrer und Passagier anlangt, nicht

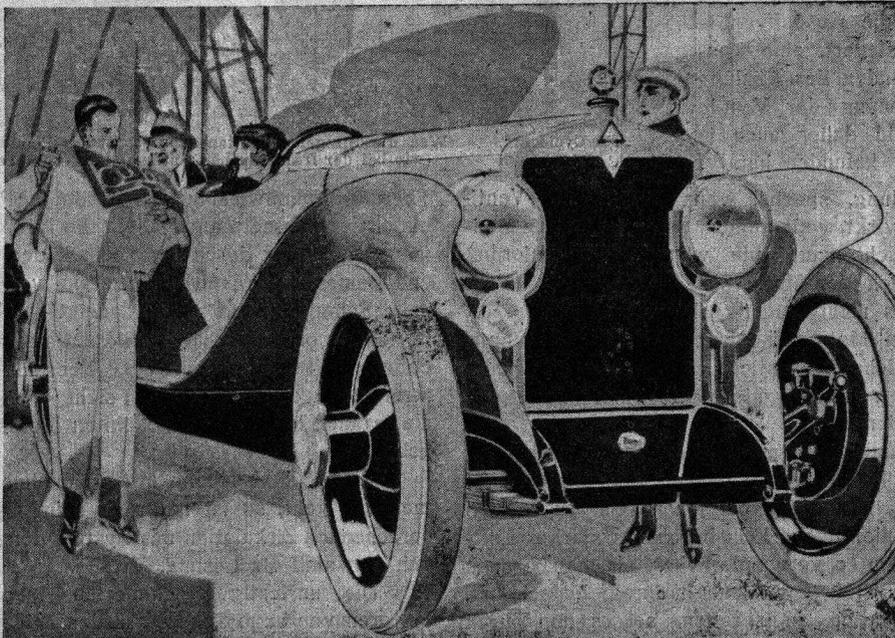
viel sagen, obwohl bedeutend komfortabler als ein Motorrad, wird er in puncto Bequemlichkeit natürlich nie an die des Dreiliterwagens heranreichen.

Wie in den Weststaaten, so ist auch bei uns der einfache Cyclecar bis heute nur von einigen kleineren Werkstätten gebaut worden und die Leute der großen Fabriken rümpfen darüber mißbilligend die Nase, trotzdem etwas unparteiisches Prüfen und vor allem Fahrerfahrung sie bald eines ganz anderen belehren müßte. Denn trotzdem durch die früher erwähnten Umstände bis heute niemand noch die Massenfabrikation des einfachen Cyclecars aufgenommen, gehört in absehbarer Zeit unbedingt die Zukunft dieser Fahrzeugtype, sei es als Einsitzer, sei es als Zweisitzer, nur muß, und man kann dies nicht oft genug betonen, dieses Fahrzeug qualitativ ganz auf der Höhe des modernen Motorrades sein.

Im Zeitalter der hochgeschraubten Leistungen kleinster

Motoren (mit 250 cm³ hat man bereits 19 Bremspferdekräfte erzielt, der 13-PS-Fiat leistete 118 Bremspferdekräfte im Grand-Prix-Rennen heuer!) ist ja der Tag nicht mehr fern, wo ein kleiner 2-PS-Zweitaktmotor genug sein wird, einen einsitzigen Cyclecar, sowohl im Großstadtverkehr wie auch über schwieriges Gelände zu ziehen.

Das Motorrad wird natürlich nicht verschwinden. Als Fahrzeug der Jugend, die frisch vom Radfahrersport herüber-



... wird der Cyclecar nie an die Bequemlichkeit eines Zweiliterwagens heranreichen.

gekommen, wird es stets die erste Stufe auf der Leiter der Motorfahrzeuge bilden, die beim Leichtmotorrad beginnt und beim Automobil endet. Vom Cyclecar werden hingegen stets zahlreiche Fahrer zum gewiß mehr verfeinerten Kleinauto „aufsteigen“. Viele Cyclecarfahrer werden außerdem noch ihre Motorräder behalten, denn das Motorrad bietet durch seine Einspurigkeit gerade für gewisse Verkehrsbedingungen große Vorteile. Die eine oder die andere Fahrzeugtype heruntersetzen oder ihr gar die Berechtigung abzuspochen, wäre unsinnig. In der vielfältigen Verwendung von Motorfahrzeugtypen hat jede ihren Platz, jede ihren Zweck. Mehr denn anderswo heißt es hier: „Raum für alle hat die Erde“ — ja noch mehr, die Erde hat Raum noch für eine ganze Anzahl von Typen, die heute noch nicht existieren (Einsitzervierrad!) oder für den potentiellen Käufer am Markte erreichbar sind. W.

AUS ALLER WELT.

Ein sportfreundliches Herrscherpaar. Das belgische Königspaar besuchte jüngst die Turiner Fiatwerke, deren am Dache gelegene Rennbahn besonders das Interesse der königlichen Gäste erregte und machten, von Bordino und Salamano gefahren, mit den im Großen Preis von Europa zu Monza siegreichen Fiatwagen eine Runde. König Albert war über den

Gang und die Elastizität des neuen Achtzylinder-Zweiliter-Gebläsemotors voll des Lobes, was bei einem an allererstklassige Wagen gewöhnten Souverän gewiß viel bedeutet. Auch die Lage und Konstruktion der Bahn fand reichen Beifall von seiten der königlichen Besucher.

Aus den Klubs.

Alliance Internationale de Tourisme.

Die Generalversammlung der Alliance Internationale de Tourisme fand Freitag, den 12. Oktober l. J., in Paris statt. Als Vertreter des Österreichischen Touringklub wurde Vizepräsident Herr Herbert Schrack delegiert. Die Ergebnisse dieser Beratungen dürften für den internationalen Reiseverkehr von großem Interesse sein und wird über den Verlauf berichtet werden.

Touring-Herrenklub.

Der Österreichische Touringklub steht nunmehr im Begriffe, seine Tätigkeit auch auf gesellschaftlichem Gebiete zu entfalten und verspricht dieser Versuch einen vollen Erfolg. Die unter dem Namen „Touring-Herrenklub“ errichtete Sektion des Österreichischen Touringklub hielt am 4. Oktober in ihren Klubräumen, I., Kolowratring 1, unter dem Vorsitze des Ehrenpräsidenten des Österreichischen Touringklub, General der Infanterie Ottomar Madlé-Lenzbrugg, bei geladenen Gästen die gründende Generalversammlung ab. Die rege Beteiligung an dieser zeigt, daß diese Neugründung lebhaften Anklang gefunden hat. Zum Obmann wurde General der Infanterie Ottomar Madlé-Lenzbrugg, zu Obmannstellvertretern Kommerzialrat Karl Bauer und Kommerzialrat Leopold Kreidl gewählt.

Zweitellige patent. Holz-Riemenscheiben
liefert prompt

Spezial-Fabrik für Holz-Riemenscheiben
HANS WOTTLES NACHFOLGER

MÜNZER & Co.

Wien V., Embelgasse 66.

Export nach allen Staaten.

Telephone 56264, 55052.

STEYR SIEGT

im
Semmering-Rennen
mit

PALLAS
VERGASER

PALLAS-APPARATE Ges. m. b. H.

WIEN XVIII., MITTERBERGGASSE 11

TELEPHON 24236 u. 24237

ZÜRICH

PRAG

BUDAPEST

Achtung Automobilisten!

Nur

Auto-Pneu Fritz Reismann

Wien I., Hegelgasse 7

offeriert ausschließlich ausländische

garantiert Ia Markenware

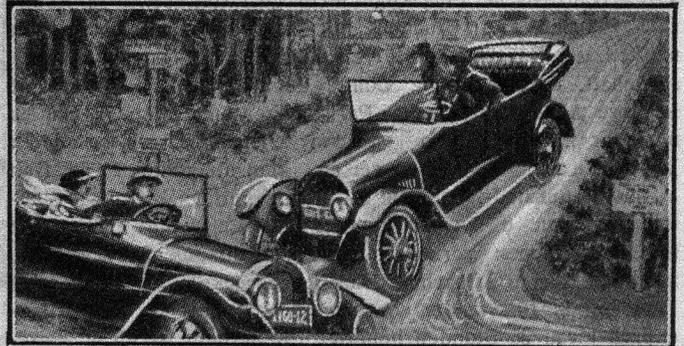
auch im Einzelverkauf zu folgenden unerreicht billigen Preisen:

	Flach	Deasin	Eisenstollen
650 × 65		350.—	
30 × 3	365.—		
710 × 90	485.—		
710 × 90			550.—
760 × 90			570.—
760 × 90	530.—		
765 × 105			680.—
815 × 105	710.—		
875 × 105	550.—		650.—
820 × 120		760.—	
880 × 120		950.—	
820 × 125	700.—		
895 × 135	900.—	980.—	
935 × 135	1020.—	1120.—	1250.—
895 × 150		1100.—	

Alle Preise verstehen sich in Tausend Kronen.

Außerdem diverse Schläuche, neu, aller Marken zu konkurrenzlos billigen Preisen.

Fast neue Schläuche aller Dimensionen zu K 40.000.— bis K 60.000 Stückpreis solange Vorrat reicht.



»**THERMOID**«

Der beste
Bremsbelag

DÉNES & FRIEDMANN A. G.

Wien XVIII., Mitterberggasse 11

Telephon 24236 u. 24237

LUFTFAHRT.

Vom Luftverkehr in Oesterreich.

Im vergangenen Monat dürfte unser Flugbetrieb seinen Höhepunkt erreicht haben. Alle Verkehrsgesellschaften können, wie wir erfahren, auf befriedigende Ergebnisse zurückblicken. Von einigen belanglosen Notlandungen abgesehen, sind die Flüge auf den regelmäßig betriebenen Linien vollkommen programmäßig absolviert worden. Leider ist diese Tatsache dem großen Publikum so gut wie unbekannt, weil, dies muß neuerlich festgestellt werden, die bisher angewendeten Propagandamittel unzureichend waren und daher nicht die notwendige Wirkung erzielen konnten. Sonst wäre eine viel höhere Frequenzzahl erreicht worden. Die Benützung des Luftverkehrsmittels muß populär sein. Diese Popularität zu erreichen, steht nicht im Machtbereich einer einzelnen Firma, vielmehr ist es Aufgabe aller Unternehmungen, für den Luftverkehr gemeinsam zu werben. Nur die Durchdringung der Masse mit der Überzeugung, im Flugzeug das nützlichste Schnellbeförderungsmittel zu besitzen, wird jedem einzelnen Unternehmen reichste Früchte tragen. Ein diesbezüglicher Plan soll übrigens schon demnächst zur Wirklichkeit werden.

Das älteste Luftverkehrsunternehmen auf unserem Gebiet, die Compagnie franco-roumaine, hat ihre Flüge trotz einiger Zwischenfälle bei der Überquerung deutschen Landes durchzuführen vermocht. Wie es heißt, sollen, da bekanntlich das Deutsche Reich die Benützung seines Luftraumes durch französische Flugzeuge nicht gestattet, etwa 15 Apparate, welche Notlandungen in Nürnberg usw. vornehmen mußten, der Beschlagnahme verfallen sein. Jüngst hat die Gesellschaft, deren Leitung Comte de Vaugelas anvertraut ist, ihre Abflugszeiten nach Paris früher angesetzt, so daß es nunmehr möglich ist, in einem einzigen Tag von Wien nach Paris zu reisen. Man steigt um 7 Uhr früh in Aspern auf und landet um 5 Uhr nachmittags in Paris! Sinnfälliger kann die Überlegenheit des Luftweges über alle übrigen irdischen Verkehrsmittel nicht dokumentiert werden, als durch diese Tatsache. Dieselbe Strecke wird somit vom Flugzeug in 10 Stunden durchmessen, während der Orientexpress hiezu 36 Stunden benötigt. Außerdem ist diese Reiseart, man kann es leider nicht oft genug betonen, nicht nur an Zeit, sondern auch an Geld erheblich billiger. Zu ersehen an demselben Beispiel. Die 30stündige Bahnreise erfordert K 2,600.000, die per Flugzeug bloß K 2,000.000.—!

Bei der Österreichischen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, deren Junkers-Flugplatz bei Nußdorf kürzlich vom Direktor Dr. v. Bardas dem korporativ erschienenen Gewerbeverein gezeigt wurde, traten nur geringfügige Veränderungen ein. Hierüber erfährt man folgendes: Der Anschluß in Wien an das Wasserflugzeug für die Strecke Wien—Budapest, hörte mit dem 30. September auf, da der Schlußtermin für diese Strecke auf diesen Tag von vornherein festgelegt war. Die offiziellen Abflugszeiten auf Oberwiesefeld (München) waren ab 1. Oktober folgende: 9 Uhr 50 Minuten Abflug nach Wien, 10 Uhr nach Zürich bzw. Genf, 10 Uhr 10 Minuten nach Berlin, die Ankunftszeiten von Wien, von Berlin und von Genf bzw. Zürich in München von Wien um 4 Uhr 30 Minuten, von Berlin um 4 Uhr 40 Minuten, und von der Schweiz 6 Uhr. Mit dem 16. Oktober 1923 wurde der

Betrieb auf den Linien der Trans-Europa-Union eingestellt.

Die Ungarische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, welche bekanntlich mit Fokker-Apparaten eine vorzügliche Schnellverbindung Wien—Budapest—Wien unterhält, hatte bisher ebenfalls keinen einzigen Unfall zu verzeichnen. Das immer mehr wachsende Vertrauen zu dem prachtvoll stabilen und bequemen Eindecker des holländischen Konstrukteurs brachte es mit sich, daß dieser bereits zu einträglichen, gern gesehenen Erscheinungen am Wiener Himmel zählt: die Technische Werkstätten-Gesellschaft m. b. H., welche in den Herren Dr. Bayer, Feldpiloten Fekete und Pinter über treffliche Organisatoren und Flieger verfügt, hat zahlreiche Rundflüge über die alte Residenzstadt durchgeführt.

Als jüngster Stern in der heimischen Luftverkehrswelt tritt die der Öffentlichkeit wohlbekannte „Austria“-Flugverkehrs-Aktiengesellschaft auf. Vor mehreren Tagen konnte bereits der erste Apparat der von der Gesellschaft in eigenen Werkstätten hergestellten Serie (die von Direktor Ingenieur Bauer stammenden Konstruktionen fanden bereits in Heft 6 eingehende Würdigung) nach Aspern behufs Erfüllung der nötigen behördlichen Formalitäten gebracht werden. Hier haben ihn auch die alterprobten Feldflieger Brunner und Zuzmann, deren Mitarbeit sich Generaldirektor Messany in gewohnter weitblickender Weise zu sichern verstand, eingeflogen. Die „Austria“ plant bekanntlich vorerst den innerstaatlichen Verkehr auszubauen. Ohne uns einer Übertreibung schuldig machen zu wollen, glauben wir schon heute sagen zu können, daß der „Austria“ durch ihre Rührigkeit, ebenso wie durch ihre erstklassigen Beziehungen zu den maßgebendsten Kreisen, von vornherein eine natürliche Monopolstellung gesichert erscheint. Diese dürfte durch eine etwa neu auftauchende Konkurrenz nicht leicht gefährdet werden können.

Das Flugfeld Aspern hat seine Bedeutung als Mittelpunkt fliegerischen Lebens und Treibens zu behaupten vermocht. Oberkommissär Klepsch waltet hier umsichtig, unermüdet und unverdrossen seines Amtes an der Spitze des verdienstvollen Polizeidetachements, welchem die Kontrolle über den Luftverkehr obliegt.

In den Asperner Hangars haben außer den Apparaten der schon erwähnten Verkehrsgesellschaften (mit Ausnahme der Junkers) noch der schicke Eindecker Hopfners sowie der Schulapparat Krigers, ferner die Konstruktionen zweier Erfinder, über deren Erfolge bisher nichts verlautete, Aufnahme gefunden. Nach der Notlandung in Oberösterreich ist der Hopfner-Eindecker, wie wir bereits mitteilten, wieder vollständig hergestellt worden, um seinem tüchtigen „Self-made-man“-Konstrukteur Theodor Hopfner eine Reihe tadellos verlaufener Alleinflüge zu ermöglichen. Alle Voraussetzungen über Stabilität, Betriebsökonomie haben sich hiebei als voll erfüllt gezeigt.

Die Tätigkeit der vom Feldpiloten Kriger geleiteten Fliegerschule „Avia“ hat infolge Havarie des etwas altgedienten Apparates eine kleine Unterbrechung erfahren müssen. Immerhin steht auch hier eine Wiederaufnahme des Betriebes nahe bevor.

Schwabenberg-Rennen 1923

7. Oktober

5·077 Kilometer

Gräf & Stift Sieger

in der Kategorie Tourenautomobile bis 2 Liter in 4 Minuten 57 Sekunden!
Schlägt mit dieser Zeit stärkere Kategorien!

Josef Gräf auf dem 4-Zylinder

Gräf & Stift-Serienwagen

gewinnt die Goldene Plakette des Königlich Ungarischen
Automobilklubs und den Ehrenpreis des Verband der
Ungarischen Automobil-Industriellen.

Gräf & Stift Dritter

in der Kategorie Tourenautomobile über 6 Liter.

Trotz großem Zeitverlust durch Aufenthalt wegen auf der Strecke
befindlichen Passanten in der Fahrzeit von 5 Minuten 3²/₁₀ Sekunden.

Beide Wagen Bereifung Continental-Cord.

Wiener Automobilfabriks-A. G. vorm. Gräf & Stift

XIX., Weinberggasse Nr. 58/76.

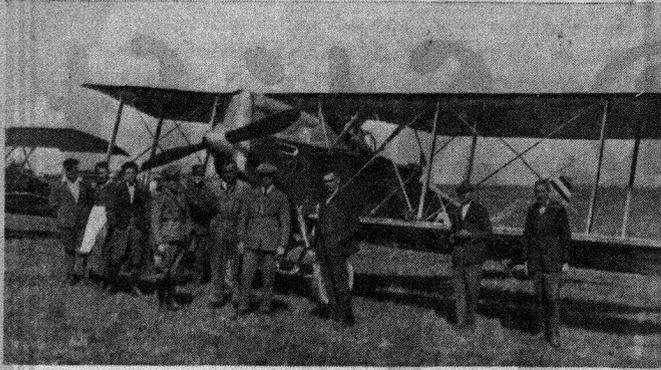
Telephon Nr. 93093 bis 93096.

Auf allen Linien — auch wörtlich zu verstehen — bietet sich sohin ein frisches Bild unbeugsamen Schaffenswillens. Alles spricht dafür, daß nach der durch den Winter bedingten

Abschwächung des fliegerischen Leben in Österreich in desto intensiverer Kraft neu erstehen werde. Orelli.

Italienischer Besuch in Aspern.

Die fremden Flieger nehmen gern ihren Weg über Wien. Einmal schon darum, weil der natürliche Knotenpunkt so



Die Flieger nach ihrer Landung.

vieler Verkehrslinien nicht gut zu umfliegen ist, zum andern auch darum, weil sie in unserer Mitte stets eines herzlichen Empfanges gewiß sein können.

Dies haben am 25. September 1923 zwei italienische Militärflugzeuge, von Udine kommend, neuerdings erfahren. Die beiden Maschinen, die letzten italienischen Kriegsflyzeugkonstruktionen ein A 300.4 mit 300 PS Fiat A 12 bis und ein S. V. A. 10 mit 220 PS Spa 6 A Motor, wurden von Commandatore Arturo Ferrarin, dem bekannten und gefeierten italienischen Flieger, der sich durch seinen Flug Rom—Tokio Weltruf erworben hat, und Oberleutnant Fortunato Rolando geführt. Die beiden Piloten wurden von Oberleutnant Pierfrancesco Bitossi und Mechaniker Genelli begleitet. Sie hielten sich hier nur kurz auf, um ihren Flug nach Krakau und Warschau fortzusetzen.

Herr Hans Kostival, hiesiger Korrespondent von „La Gazzetta dell'Aviazione“, hatte die Liebenswürdigkeit, uns aus Anlaß dieses Fluges nachstehende

Beschreibung des Ansaldo A 300.4 zur Verfügung zu stellen.

Das Flugzeug ist ein zweisitziger Doppeldecker von 11.24 m Spannweite, 8.75 m Länge und 2.97 m Höhe. Als Antriebsquelle dient ein Sechszylinder Fiatmotor von 300 PS, Type A-12 bis mit 1600 Touren. Die Maschine ist speziell für Fernaufklärung und Bombenflüge gebaut. Die Tragzelle ist zweistielig ausgebildet und normal verspannt. Verwindungsklappen, die einen ausgleichenden Teil aufweisen, sind nur im

unteren Tragdeck angeordnet. Der Pilotensitz befindet sich vor dem Beobachtersitz. Als Steuerung dient ein normaler Knüppel für Höhensteuer und Verwindung sowie Fußhebel für Seitensteuer. Im Beobachterraum befindet sich eine demontierbare Doppelsteuerung, damit, falls der Pilot der Maschine verletzt ist oder die Herrschaft über das Flugzeug verloren hat, für den Beobachter die Möglichkeit geboten ist, den Apparat heil zu Boden zu bringen. Im Beobachterraum ist weiters Raum zur Mitnahme von Bomben, eines Fallschirmes sowie Photoapparates und Funkentelegraphie. Der Hauptbenzinbehälter, der unter Druck steht, befindet sich unter dem Pilotensitz, weiters ist noch im oberen Tragdeck ein Falltank angeordnet.

Die beiden Kühler, Type Lamblin, sind an den Fahrgestellstreben befestigt. Zur allgemeinen Orientierung mögen folgende Angaben dienen:

Fabrik Aeronautica Ansaldo, Societa Anonima Torino.
Motor: 300 PS, Fiat, Type A-12 bis, Sechszylinder, 1600 Touren.

Spannweite

11.24 m, Länge

8.75 m, Höhe

2.97 m, Flächeninhalt

39.56 m², Leergewicht

1200 kg, Nutzlast

700 kg, Gesamtgewicht

1900 kg, Spez. Flächenbelastung

43.3 kg/m², Spez. Motorbelastung

5.6 kg/PS, Geschwindigkeit in

Bodennähe 200 km

per Stunde, Geschwindigkeit in

2000 m 185 km,

Steigzeiten: 1000 m

in 4 Minuten 40 Sekunden,

2000 m

in 17 Minuten, 3000 m

in 28 Minuten, 4000 m

in 37 Minuten 40 Sekunden, Gipfelhöhe

6500 m.



Ansaldo A 300.4 (300 PS, Fiat A 12 bis.)

10 Minuten, 3000 m 17 Minuten, 4000 m 28 Minuten, 5000 m 37 Minuten 40 Sekunden, Gipfelhöhe 6500 m.



Der S. V. A.-Doppeldecker (220 PS Spa 6A-Motor.)

AUSTRIA FLUGVERKEHRS AKTIEN-GESELLSCHAFT

**LUFTVERKEHR
INNERSTAATLICH
UND MIT DEM
AUSLANDE**



**PROVISORISCHE BUREAUS
WIEN · V
MARIAHILFER
STRASSE NR. 109**



Achtung! Kraftwagenbesitzer!

Der kombinierte elektrische Gasgemischwärmer, Brennstoffvernebler und Brennstoffsparer

System Richter

„ELVA“

System Richter

ermöglicht rasches, müheloses Anspringen des Motors bei größter Kälte und schlechtestem Brennstoff

30% ige Benzinersparnis!

„ELVA“ wird in drei Größen erzeugt:

Größe I für Ansaugrohrweite	22—35 mm
„ II „	36—45 „
„ III „	46—60 „

Bei Bestellung ist daher stets die gewünschte Größe, resp. Ansaugrohrweite und Vergasertypen anzugeben. Bei Pall-s, Zenith oder Schleevergaser ein Flanschenabdruck, sowie eine Zeichnung mit der Anordnung der Drosselklappe einzusenden.

Hauptvorteile:

1. Vollständig automatisch arbeitend
2. Bedeutend höhere Motorleistung
3. Kein Naßwerden der Zündkerzen, dadurch größte Haltbarkeit
4. Kein Auswechseln der Düsen mehr
5. Kein Verschmieren und Verrußen der Ventile
6. Kühlt jeden Motor
7. Beim Bergabfahren dient er als Motorbremse

Bitte Verkaufsbedingungen u. Preise einzuverlangen

ELVA-Apparate-Vertrieb „Wot“

Wien III., Grasberggasse 38. Tel. 99-7-18

Motorräder

ZÜNDAPP

2 1/2 PS, schnittig, elegant, konkurrenzlos!
Ohne und mit Getriebe, Kickstarter usw.

EICHLER

2 1/2 PS, viergängig, Weltrekordleistung!

NER-A-CAR

2 1/2 PS, das zweirädrige Kleinauto:
Solid, bequem!

RUDGE

3 1/2 PS, englische Qualitätsmaschine, ökonomische Höchstleistung!

HELIOS

6 PS, Zweizylinder Bayern-Motor.

Automobil- u. Maschinenhandels-Ges.

Wittke, Roth & Co. * >AMAHAG<

Wien IV.,
Techniker-
straße 9

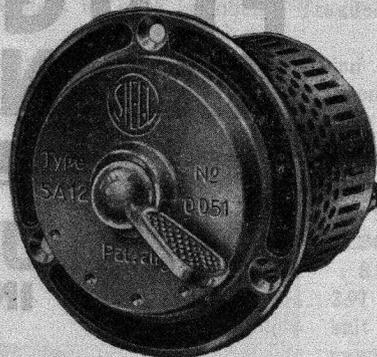


Graz I.,
Franziskanerpl. 10



Dunkelschalter

fünfstufig — zweipolig



das österreichische Qualitätsfabrikat für die Abblendung der Automobil-Scheinwerfer in fünf verschiedenen Helligkeitsgraden

Verlangen Sie ausführliche Beschreibung und Preise vom Generalvertreter

WILHELM ELBOGEN & Co.,

technische und autotechnische Artikel
WIEN II., Obere Donaustraße 51

Fernsprecher Nr. 49024 u. 43174

Lambert Siegl

Apparatebau-Gesellschaft m. b. H.

Wien XVIII., Schulgasse 53

Fernsprecher Nr. 22-1-28

Telegramme: Magnetsiegl-Wien

Spezial-Abteilung

Verkauf und Reparatur sämtlicher Fabrikate und Typen von Zündapparaten, elektrischen Signal-Instrumenten, Licht- und Starteranlagen samt Zubehör.

Ein- und Verkauf

sowie kostenlosen Kommissionsverkauf von

AUTOS

MATERIALIEN UND ZUBEHÖR, LICHTANLAGEN UND REPARATUREN
ALLER SYSTEME

prompt und billig

Stefan Ladjević

Wien VI., Mariahilferstraße 79. Teleph. 4431

Ein See-Segelflugzeug.

(Nachdruck verboten.)

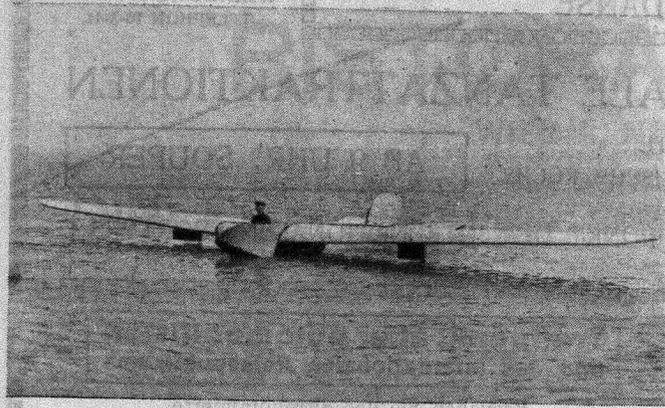
Das L. F. G.-Segel-Flugboot „Phoenix“, das am deutschen Küstensegelflug Rossitten teilnahm, ist ein freitragender Eindecker mit dickem Flügel Junkerscher Schule mit vorn stark abgerundeten, oben stark und unten schwach gewölbtem Profil. Seine Höhe und Tiefe nimmt nach den Flügelenden hin ab. Die

innerhalb der Fläche und des Rumpfes. Ihre Anschlüsse sind durch Klappen leicht zugänglich. Der Rumpfausschnitt für den Führer ist mit 0.65 m Breite und 0.85 m Länge verhältnismäßig groß. Hierunter leidet der günstige Luftabfluß zwar, dagegen besteht der Vorteil, daß der Führer bei einem etwaigen Unfall auf dem Wasser leicht aus dem Rumpf freikommen kann.

Die Quersteuerung erfolgt durch lange schmale Verwindungsklappen. Das geteilte Höhensteuer hat 3.25 m Spannweite und schließt sich an eine 3.15 m spannende, 1.10 m tiefe Dämpfungfläche an. Das 1.35 m hohe Seitensteuer von 0.77 m Tiefe lagert hinter einer Dämpfungfläche von 1.1 m Breite und 1.1 m Höhe. Sämtliche Steuerflächen sind nicht ausgeglichen. Die Spannweite der Verwindungsklappen beträgt 2.75 m.

In Schwimmlage liegt der Flügel etwa 0.45 m über dem Wasserspiegel. Im letzteren Falle sind zur Vermeidung des Eintauchens der Flügelenden ins Wasser in je 3 m Entfernung von der Rumpfmittellinie etwa 0.5 m hohe, 0.95 m lange und 0.43 m breite Hilfsschwimmer angebracht. Dieselben haben im Grundriß Tropfenform und sind in normaler Weise in Sperrholz mit Stoffbespannung ausgeführt. Für Flüge über Land kommen sie in Fortfall.

Der Start erfolgt in der bewährten Weise mittels Zugseil. Unmittelbar vor dem Führersitz ist ein nach oben gerichteter



See-Segelflug.

Start des L. F. G.-Segelflugbootes „Phoenix“.

größte Profilhöhe beträgt 0.38 m. Es ist geringe V- und Pfeilform vorhanden. Die Fläche ist einholmig ausgeführt. Aus Gründen der Festigkeit wurde der Kastenholm, dessen größte Höhe 0.31 m, die größte Breite 26 cm beträgt, durchlaufend ausgeführt. Die Fläche ist in der Mitte in Rumpfbreite (0.78 m) ausgeschnitten. Sie wird nicht auf den Rumpf gelagert. Vielmehr trägt der Rumpf einen Einschnitt von 0.27 m Breite bei 0.32 m Höhe zur Aufnahme des Holmes. Die Flächen schließen sich also zu beiden Seiten der Rumpfoberkante an. Die größte Flügeltiefe beträgt 1.9 m, der Rippenabstand 0.38 m. Zur Erzielung einer günstigen Vorderkante sind bis zum Holm je zwei Hilfsrippen zwischengeschaltet. Unmittelbar am Rumpf ist die Fläche sperrholzbeplankt, sonst stoffbespannt.

Der Bootsrumf ist vierkantig ausgeführt. Die Sperrholzwände sind etwa 2.5 mm stark und zur Abdichtung mit Leinwand bespannt. Das abgeschottete Bootsinnere ist durch kleine Mannlöcher zugänglich. Die größte Bootsbreite beträgt 0.76 m, seine größte Höhe 0.8 m. Die Unterseite trägt eine 0.1 m hohe Stufe ohne Luftabführungsschächte. Vor der Stufe ist der Rumpfboden durch kleine Leisten geschützt.

Der Führersitz liegt vor dem Flügelholm. Es ist Radsteuerung vorgesehen. Die Steuerseile laufen zum großen Teil



See-Segelflug.

Das L. F. G.-See-Segelflugboot „Phoenix“.

teter Starthaken angebracht, der, durch Federung gehalten, durch Fingerdruck geschwenkt, das Startseil freigibt.

—y—

Rundschau.

Österreichische Segelflugwoche. Von ernsten Fachleuten für unmöglich erklärt, hat man sie dennoch abgehalten. Und, wie bereits die ersten Tage erkennen lassen, ist der entsprechende Erfolg nicht ausgeblieben. Zur Zeit, da diese Zeilen in Druck gehen, erscheint ein Urteil über diese, gelinde gesagt, sehr merkwürdige Veranstaltung noch nicht möglich. Für heute wollen wir uns indes bloß auf die Feststellung beschränken, daß, wie es unser Chefredakteur als einziger öffentlich voraussagte, unsere Flugsache um ein beispielloses Fiasko bereichert erscheint. Im nächsten Heft werden wir ausführlicher berichten. Hoffentlich enthebt uns bis dahin eine entschiedene Wendung zum Guten — der peinlichen Verpflichtung, dem Ausland ein wenig ehrenvolles, tief blamables Bild aus Österreichs Luftfahrt zu liefern.

Das Meeting von Lypne, bei welchem Maneyrol den Tod fand, schloß mit folgenden Ergebnissen. Höhe: Piercy, 4390 m (Weltrekord für Kleinflugzeuge). Verbrauchskonkurrenz: Longton Herbert und James, 140 km 780 m mit 4 l Benzin. — Geschwindigkeit: Macmillan und Pameil 122 km 350 m. — Entfernung: Kinkler 1720 km.

Schlechter Wind für Segelflugveranstaltungen . . . Es scheint, als ob dem klassischen Rhön-Vorbild, dessen Ausbeute bekanntlich diesmal manches zu wünschen übrig ließ, auch andere Länder nicht nachstehen wollten. So mußte die deutsche Segelflugwoche, die im Riesengebirge vom 27. September bis 6. Oktober stattfinden sollte, abgesagt werden. Offenbar hat die in Deutschland herrschende Teuerung die Veranstaltung unmöglich gemacht. Sollte bis zum Winter

:: Von Automobilisten und Sportsleuten bevorzugte Etablissements. ::

MOULIN ROUGE

PALAIS DE DANSE

WIEN I.
WEIHBURGASSE 9
TELEPHON 70-3-44.

WIEN I.
WEIHBURGASSE 9
TELEPHON 70-3-44.

ERSTKLASSIGE INTERNATIONALE TANZATTRAKTIONEN

TÄGLICH: 5 UHR TEE

EXQUISITE
WIENER U. FRANZÖSISCHE KÜCHE

AB 9 UHR: SOUPER

ORIGINAL JAZZ BAND

TREFFPUNKT DER INTERNATIONALEN SPORTWELT

G. A. Reinwart's

„Hotel Huberthof“

Wien VIII., Josefstädterstraße Nr. 22
Familienhaus I. Ranges,
zentral gelegen, in unmittelbarer Nähe des Rathauses, Parlaments, der Hofburg, Museen und des Burgtheaters.

Kalt und -warmfließendes Wasser, Zentralheizung, Vacuum Cleaner, Lift, Bäder.

Interurbaner Fernsprecher 15702.

Telegramme: „Huberthof“ Wien VIII.

**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.

Rendezvous der Sportwelt:

PAYR-BAR

Wien, I. Bezirk, Getreidemarkt Nr. 7.

Jeden Donnerstag bis um 3 Uhr früh geöffnet.
Am Flügel: Kapellmeister Siegel.

CARLTON

I. BEZIRK
FÜHRICHGASSE
MAYSEDERGASSE

NACHMITTAGS-TEE-KONZERTE

5—7 Uhr

9—1 Uhr

Kapellmeister

Konzertpianist

RUDOLF LEDERER

GEORG GRÜNWALD

Spezialität: Carlton-Platte

Souper complet

Kaltes Büffet

Sämtliche Bargetränke

Jeden Dienstag bis 3 Uhr früh

MAXIM

Familien-
Konzert-
Restaurant

in den neuadaptierten Pracht-Sälen I., Rauhensteingasse 8
Vor und nach dem Theater erstklassige Küche! Mäßige Preise!

Kapelle Toni Neubauer
Duo Fiebinger-Ehrlich

Doddy Delisson Lo Laffaire

Tanz-Revue
Die moderne Frau

und das sensationelle

Oktober-Programm.

Entree frei!

Tel. 77-4-09.

∴ Von Automobilisten und Sportsleuten bevorzugte Etablissements. ∴

IN ITALIEN

IN VENEDIG

AM LIDO

ist die Küche weltberühmt! Ebenso hervorragend ist die Original italienische Küche im

RISTORANTE LIDO

WIEN I., NEUER MARKT 3

DINER

Nach dem Theater frische Küche.
Täglich Einlangen von frischen Adria-Fischen aus Triest.
Offene Tischweine aus den berühmtesten Kellereien Italiens.

SOUPER

Restaurant J. Leber

Wien I.

Babenbergerstraße 5

Fernsprecher 9033.

Hotel-Restaurant „Stelzer“

Rodaun

Oase des Wienerwaldes.

Johann Stelzergasse 7.

Fernsprecher Liesing 47, direkt mit Wien. Ganzjährig geöffnet.

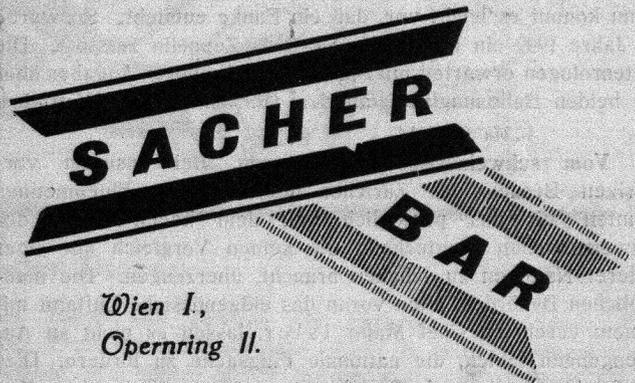
Besitzer: Paul Deierl.

FEINSTER HEURIGER

FRANZ STROHMAYER

Über Herbst und Winter geöffnet.
Jeden Freitag:
Hauswurstessen und Milchrahmstrudel.

WIEN XVII., DORNACHERSTRASSE 35.



Wien I,
Opernring II.

Schöne Zimmer
Vorzügliche Küche
Zivile Preise
Telephon 35

Kurhotel und Pension
Emmel
Kaltenleutgeben

Täglich Konzert
Autogarage
Telephon 35

KABARETT NACHTLICHT

I., BALLGASSE NR. 6

TELEPHON 77355.

VORNEHMSTE KUNSTSTÄTTE WIENS

GASTSPIEL TRUDE VOIGT

NOVEMBER-PROGRAMM

NOVEMBER-PROGRAMM

Lachstürme | Paul Olejak
Sänger

Paul Steinitz
der unerreichte Stegreifdichter

Hans Reimann
der berühmte Chansonier

Emmy Emmering | Lachstürme |

Conference: Rolf Ronay.

Am Flügel: Elneg.
und das übrige große Programm.

Musikalische Leitung: Dr. Egon Neumann.

NACHTLICHT-BAR Manager: Leo Stoll. Am Flügel: Muhr.

eine Besserung der wirtschaftlichen Lage eintreten, so wird eine Winter-Segelflugwoche bei Hirschberg geplant, wie in diesem Frühjahr zu St. Andreasberg. — Der erste polnische motorlose Flugwettbewerb bei Nowy Tory, im Tatragebirge verlief unter sehr ungünstigen Windverhältnissen und hatte bis auf einen motorlosen Flug in der Nacht, bei einer Dauer von 15 Minuten, nichts Beachtenswertes zu verzeichnen. Der längste Flug dauerte 3 Minuten, die Mehrzahl der Apparate ging bei Abstürzen in Brüche.

Zu den Unglücksfällen im Gordon Bennett-Rennen. Eine Autorität auf meteorologischem Gebiet äußerte sich über Blitzschläge in Freiballone folgendermaßen: In der Geschichte der Ballonwettfahrten sind nur sehr wenige Fälle von Blitzschlägen bekannt. Im Jahre 1907 wurde der Ballon Delitzsch durch Blitzschlag zerstört. Im Jahre 1908 wurde ein Luftpionier, als er vor dem König von Italien aufsteigen wollte, etwa 100 m über dem Erdboden vom Blitz getroffen und stürzte ab. Ein Ballon nimmt von der Erde eine gewisse elektrische Spannung mit sich, die er in die höheren Schichten trägt, die eine andere elektrische Spannung besitzen. Dort muß der Ausgleich der Spannung möglichst rasch erfolgen, was dank der großen Oberfläche der Ballone fast immer leicht vor sich geht. In den vorliegenden Fällen scheint die außerordentliche Feuchtigkeit der Luft zu einer Entzündung geführt zu haben. Anders liegt der Fall, wenn der Ballon rasch zur Erde gleitet und die elektrische Luftspannung mit sich führt. Dann kommt es leicht vor, daß ein Funke entsteht. So wurde im Jahre 1909 ein Ballon des Systems Zeppelin zerstört. Die Meteorologen erwarten mit Spannung die näheren Angaben über die beiden Ballonunglücke an der Gordon Bennett-Wettfahrt.

Vom schweizerischen Flugwesen. Bei unserem vorjährigen Besuch des Züricher Internationalen Flugmeetings konnten wir uns persönlich von dem hohen Niveau der schweizerischen Flugtechnik, die keinen Vergleich mit jener anderer Nationen zu scheuen braucht, überzeugen. Die maßgeblichen Behörden, allen voran das eidgenössische Luftamt mit seinem verehrten Chef Major Isler, lassen es nicht an Anstrengungen fehlen, die nationale Flugsache zu fördern. Dies bestätigt neuerdings ein Bericht, den uns unser Schweizer Mitarbeiter übermittelt: „Kürzlich verlangte der Bundesrat von der Bundesversammlung einen Kredit von Fr. 1.866.000.— zur Errichtung von vier Flugzeughallen in Dübendorf, von einer Flugzeughalle auf dem Flugfeld La Blecherette in Lausanne und zur Verlegung der abzubrechenden Flugzeugschuppen auf verschiedene Landungsplätze. Der Referent stellte fest, daß die Erstellungskosten der Hallen in wenigen Jahren durch die verlängerte Gebrauchsdauer der Flugzeuge erspart werden, und daß die Erstellung dieser Hallen die Beschaffung des kleinen Flugzeugparkes ermöglicht, den die Fliegertruppe als Korpsmaterial für die Mobilmachung braucht. Es ist vorgesehen, allmählich ein Fliegergeschwader von 400 Offizieren und 3000 Mann zu schaffen, das 250 Armeeflugzeuge mit den nötigen Reserven benötigen wird. Heute besitzt die Schweiz 80 bis 100 Armeeflugzeuge und eine Anzahl Schulflugzeuge. Die Konstruktion der Apparate wird fortgesetzt.“

Ausstellung in Prag. Der tschechoslowakische Aeroklub veranstaltet am 3. bis 11. Juni 1924 in Prag eine große Flugzeugausstellung der heimischen, sowie der ausländischen Industrie. Dabei sollen erstmals inländische Großflugzeuge ausgestellt werden.

Maneyrol abgestürzt. Der französische Vorkämpfer des schwachmotorigen Flugzeuges, Maneyrol (Peyret-Mono), ist

bei dem Versuche, seinen Höhenrekord für Kleinflugzeuge zu schlagen, bei Lympe tödlich verunglückt.

Neuer Weltrekord im Dauerflug. Der französische Lenkballon „Dixmude“ hat einen Weltrekord im Dauerflug aufgestellt, indem er während 118 Stunden und 41 Minuten in der Luft blieb. Der bisherige Rekord war vom deutschen Zeppelin-Luftschiff „L. Z. 120“ aufgestellt worden, das im Jahre 1917 von Bulgarien nach Ägypten und zurück geflogen ist. Der „Dixmude“ hat auf seinem Rekordflug mehrere Male das Mittelmeer überflogen. — Hiezu wollen wir bemerken, daß es sich um einen Erfolg handelt, der dem deutschen Genius zugeschrieben werden muß. „Dixmude“ ist nämlich nichts als der alte Zeppelin L. 72.

Der Segelflug in der Tschechoslowakei. Die Sektion für Segelflug beim tschechoslowakischen Aeroklub in Prag veranstaltet in der Zeit vom 15. Oktober bis 30. November auf dem Flugplatz „Na Banich“ bei Zbraslav eine Flugkonkurrenz, offen für Segelflugzeuge mit und ohne Hilfsmotor. Es sind Preise in ansehnlicher Höhe ausgeschrieben.

Coupe Schneider. Die auf der Insel Wight (England) zum Austrag gelangte Coupe Schneider für Wasserflugzeuge, mit einer Distanz von 344 km 472 m, ergab einen Sieg der amerikanischen Piloten. Der Sieger Rittenhouse durchflog die Strecke in 1:12:26,8, auf „Curtiß“, mit einem Stundenmittel von 287 km (letztes Jahr 235 km), und stellte mit dieser Zeit gleichzeitig einen neuen Rekord für den Wettbewerb auf. Das Klassement stellt sich wie folgt: Lt. Rittenhouse Erster, Leutnant Irvine (Amerika) auf „Curtiß“ in 1:14:05,2, Zweiter, Hauptmann Biard (England) auf „Napier“ in 1:21:46, Dritter. — Frankreich, das durch drei Teilnehmer vertreten war, erlitt eine schwere Schlappe und ging leer aus. — Wie wir erfahren, benützten alle drei Flieger Shell-Flieger-Benzin, welches allein dank seiner chemischen Zusammensetzung die Erreichung so hoher Geschwindigkeiten ermöglicht. (In den letzten Jahren wurden fast alle internationalen Automobilrennen mit Shell-Motor-Benzin gewonnen. Von diesem Benzin kommen jetzt zum ersten Male auch große Quantitäten nach Österreich.)

Royal Aeronautical Society. Zum Präsidenten pro 1923/24 wurde Alec Ogilvie gewählt. Die Funktion des letzten Präsidenten erlosch mit 1. Oktober.

Der neue Segelflug-Weltrekord. Nach dem Schlusse des offiziellen Rhön-Wettbewerbes blieben noch viele Flieger auf der Wasserkuppe. Nachdem es während der letzten Tage des Rhön-Wettbewerbes dem Hannoveraner Martens gelungen war, einen neuen Streckenflug-Weltrekord mit 12 km aufzustellen, richteten auch die anderen Segelflieger ihr Hauptaugenmerk auf die neuerliche Verbesserung dieser Welthöchstleistung. Die rastlose Arbeit des Darmstädter Botsch ist von Erfolg gekrönt worden. Botsch überflog mit seinem „Consul“ das ganze Rhönmassiv und landete nach mehr als einer Stunde Flugdauer in einer Entfernung von 19 km von der Abflugsteile freiwillig vor dem Bahnhof Kerzell. Seine größte erreichte Höhe betrug 254 m. Der „Consul“ besitzt eine Flügelspannweite von rund 19 m, eine Höhe von 1,4 m und eine Länge von 6,5 m. Der Flug von Botsch stellt die größte Leistung dar, die bisher einem Segelflieger gelungen ist. Zwei weitere Stundenflüge waren das Ergebnis des Tages, die von dem Darmstädter Flieger Spieß auf der „Edith“ und von Martens auf seinem „Strolch“ ausgeführt wurden. Letzterer landete in einer Entfernung von 14 km in der Nähe von Rhönhausen.