

BEZUGSPREISE

für Oesterreich:

jährlich K 50000.—

halbjährl. „ 28000.—

Einzelst. „ 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, MOTORBOOTSPORT, 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, November 1923****Nr. 11**

AUTOMOBILISMUS.



Das Rennen der Damen.

(„Automobilia.“)

Frau Olga Frühwald auf Gräf & Stift erzielt die beste Zeit des Tages und gewinnt die Kategorie ohne Limit, Frau A. Günther-Redlich auf Gräf & Stift gewinnt die 2.51-Kategorie, Frau Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift) Schönheitspreis, Amilcars (die Damen Kandl, Kofler und Levit) belegen die ersten drei Plätze der Voiturette-Klasse, Frau Irene Flesch, Siegerin in der 1.51-Kategorie. Gute Leistungen auf Perl-Wagen. Massenbesuch im Prater.

Ein Automobilrennen in der Hauptallee! Wessen kühnste Hoffnungen hat nicht diese plötzlich anfangs Oktober in der Tagespresse auftauchende Meldung übertroffen?

Groß genug war das Interesse, das unsere schönen Lenkerinnen dieser neuartigen und reizvollen sportlichen Veranstaltung entgegenbrachten, groß ist das Verdienst des Originators der lobenswerten Idee, unseres Kollegen Redakteurs Franz Rosenthal (F. R.), der schon so oft anregend in unser manchmal stagnierendes Sportleben eingegriffen hat, sowie das der Wiener Motorsportlichen Herrenfahrervereinigung um das Zustandekommen der Sache, was, wie ja erklärlich, keine leichte Arbeit war, denn — ein Autorennen in der Hauptallee — wer hätte je früher sich erkühnt, ein so dreistes Ansinnen zu stellen, wer es gewagt, zu proponieren, daß selbst die obersten Instanzen dem Zeitgeist Konzessionen machen? Daß all dies und noch mehr gelang, soll füglich der Herrenfahrervereinigung auf ihre heuer von der T. T. noch reichlich vollgebuchte „Sol“-Seite ihres sportlichen Kontos zur Gutschrift gebracht werden, wobei der fromme Wunsch der österreichischen Sportwelt bei dieser Gelegenheit gleich zum Ausdruck gebracht werden soll, es möge ehebaldigst die Ausschreibung für die 1924 T. T. erfolgen.

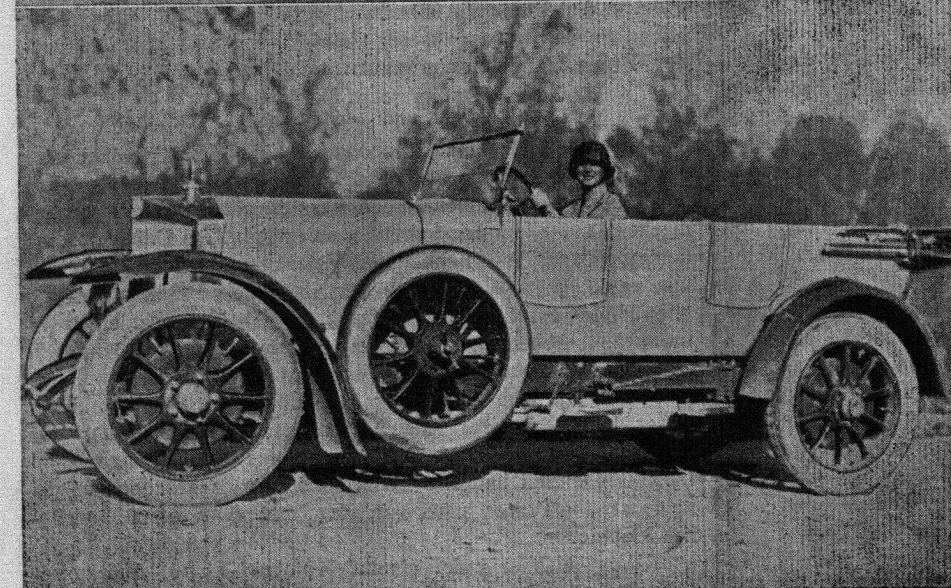
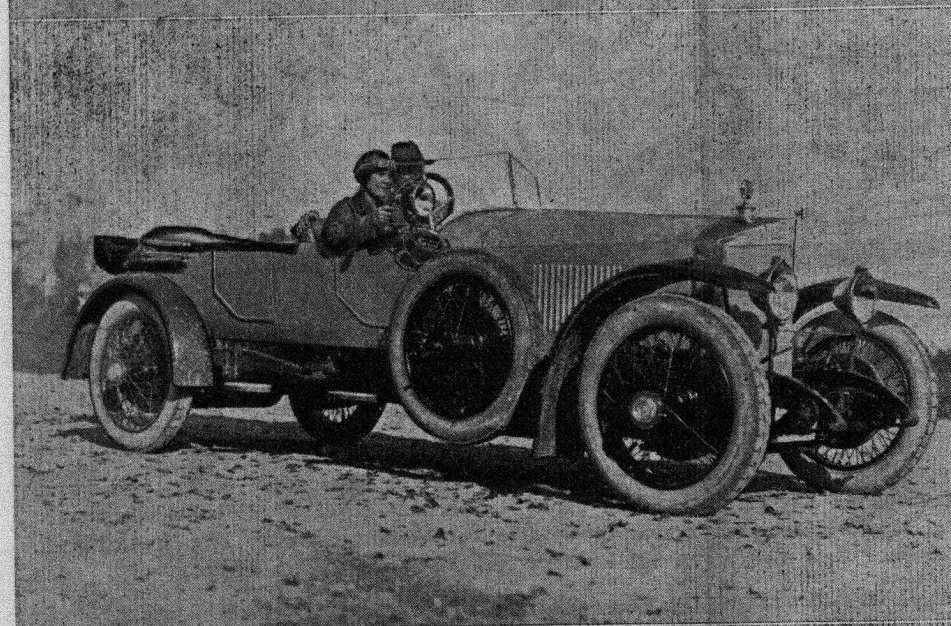
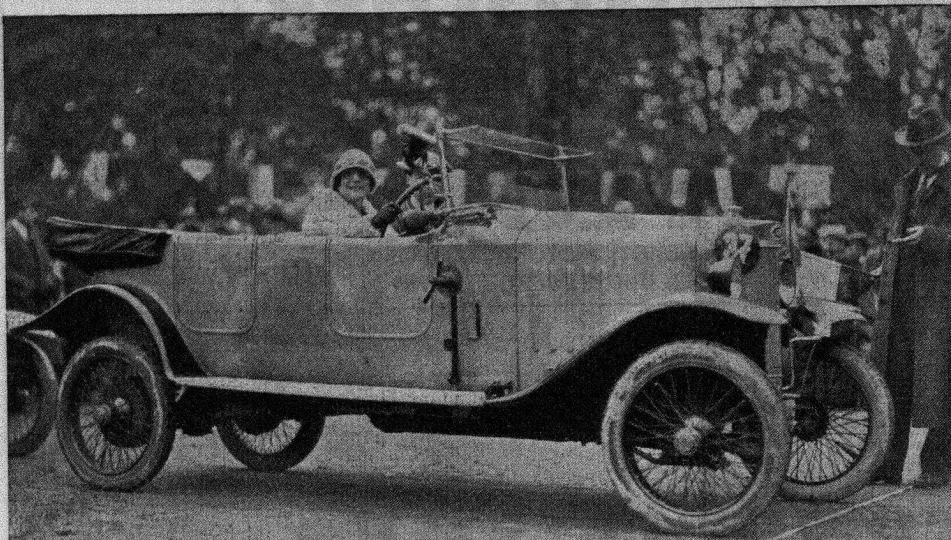
Entschieden weitaus größte Popularität und bester Erfolg von allen den heuer veranstalteten Konkurrenzen der

Wiener Motorsportlichen Herrenfahrervereinigung war dem Rennen der Damen in der Hauptallee beschieden. Das erste öffentliche Auftreten unserer lady-drivers war ein schlagender Erfolg, Organisation und Durchführung mustergültig.

Neu, und — bleibend?

Die Idee des Damenrennens als eine nur für Angehörige des schönen Geschlechts offene Konkurrenz ist entschieden neu, obschon es Damenklassen bereits in zahlreichen ausländischen (vor allem englischen) Rennen gab. Das Debüt unserer holden Wiener Weiblichkeit am Volant verlief derart gut, daß wir gewiß dem Wunsche vieler Ausdruck verleihen, wenn wir empfehlen, die Veranstaltung zu einer dauernden Institution zu erheben, und zwar just so wie es kürzlich war, das heißt Hauptallee usw. usw. Paris hat das Bois de Boulogne und seine jährliche Fahrt über 1 km (fliegender Start — „Kilometer lancé“) in der Allée des Accacias, allwo heuer der kleine 1.11 Salmson bekanntlich das Höllentempo von 160 st./km erzielt hat. Die Behörden haben es gesehen, daß es unlängst im Prater sehr gut ging und alles ganz vorzüglich klappte.

Was also stünde einem Motorrad- und Automobil-Schnelligkeitsrennen mit fliegendem Start über die ganze Länge der Hauptallee im Wege? Nichts, denn es könnten nur



die beteiligten Handels- und Industriekreise daraus Nutzen ziehen. Der Gedanke, die Hauptallee als Schauplatz zu einer Konkurrenz zu wählen, war übrigens glänzend und das ganze Damenrennen als Erstlingsveranstaltung dieser Art eine sehr gute Idee und die in einigen Zeitungen laut gewordenen Stimmen contra wohl nur auf den Neid der besitzlosen Klasse zurückzuführen. Also: man lasse die guten sportlichen Neuschöpfungen von anno 1923 nicht ins Meer der Vergessenheit tauchen, sondern erneure sie prompt in verbesserter Auflage 1924. Hieher gehören die Tourist Trophy (besonders interessant) und das Damenrennen. Und die Allée des Accacias sei nicht vergessen.

Das Training.

Mit seltenem Eifer, der an die schönsten Semmering-Rennen-Zeiten erinnerte, oblag die holde Damenwelt dem Training für das Prater-Rennen, wozu die bekannte Freudenauer Winterhafenstraße ein vorzügliches Terrain abgab.

Tag für Tag wurde hier trainiert und die erzielten Durchschnitte gaben denen unserer gewiegtesten Amateure nicht viel nach. Am raschesten natürlich zeigten sich die großen starken Wagen, wie die Sechszylinder Gräf & Stift, von denen der von Frau Dr. Olga Frühwald gelenkte eine besonders formidable Pace zeigte. Frau Alice Delmar auf Steyr Sporttype und Gräfin Schoenfeld auf einem Wagen der gleichen Marke erwiesen sich ebenfalls als kolossal rasch. Von den kleineren Wagen hingegen wurde wieder Frau Günther-Redlichs „V. K.“ Gräf & Stift Sportzweisitzer sehr bewundert, ein reizender kleiner Wagen von rasigster Bauart, der ein ganz phänomenal schnelles Tempo fahren konnte. Auch der Salmson der Gräfin Cronstedt sowie die diversen Amilcars erregten allgemeines Staunen unter den lady-

Photos: C. Zapletal.

Vom Rennen der Damen.

Oben: Frau Hilde Steinhart auf Steyr (Kategorie bis 2.5l; Mitte: Frau Lola von Megyery-Beretvas auf Steyr Sporttype — die ungemein rassige Form dieses Wagens fand allgemeinen Beifall; Unten: Frau Alice Delmar (Steyr), die beiden letzteren Wagen starteten in der Klasse ohne Limit.

drivers, ob ihrer wunderbaren Raschheit und Lenksamkeit sowohl als durch ihre ungemein gute Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

Beim Rasten oder Frühstück wurde Cercle gehalten und die Konversation drehte sich ganz und gar nicht um Toilettefragen, sondern man fachsimpelte fest drauf los — ganz wie beim starken Geschlecht. Ja noch mehr, man konnte Damen sehen, die selbst Vergaserdüsen reinigten, Räder wechselten u. dgl. Wenn man die Eindrücke summiert, so kann man ruhig sagen, daß das Kraftfahrzeug bei den Damen noch bedeutend mehr Chancen hat als beim starken Geschlecht. Nun, da sich die Frauen in immer größerer Zahl auch bei uns dem schönen Sport zuwenden, wird bald die Lenkerin eine Alltäglichkeit im Straßenbilde Wiens werden.

Was die Toilettefragen betrifft, die ja bei der holden Weiblichkeit stets ein wichtiges Kapitel bilden, so gabs im Prater wie seinerzeit auf dem Semmering, reichlich Gelegenheit für Connaissensen dies und das zu studieren, was nicht so war, wie es sein sollte — auch bei der holden Männlichkeit war es nicht anders. Da die diversen Hüllen nun einmal beim Sport mit der Natur desselben zusammenhängen, gedenken wir demnächst dieser Angelegenheit einige spezielle Zeilen zu widmen, denn was das rein äußerliche unserer automobilfahrenden Damen anlangt, so ist man noch da und dort der Meinung, das Automobil befinde sich heute noch im Steinzeitalter (Specksteinperiode, bitte).

Am Start.

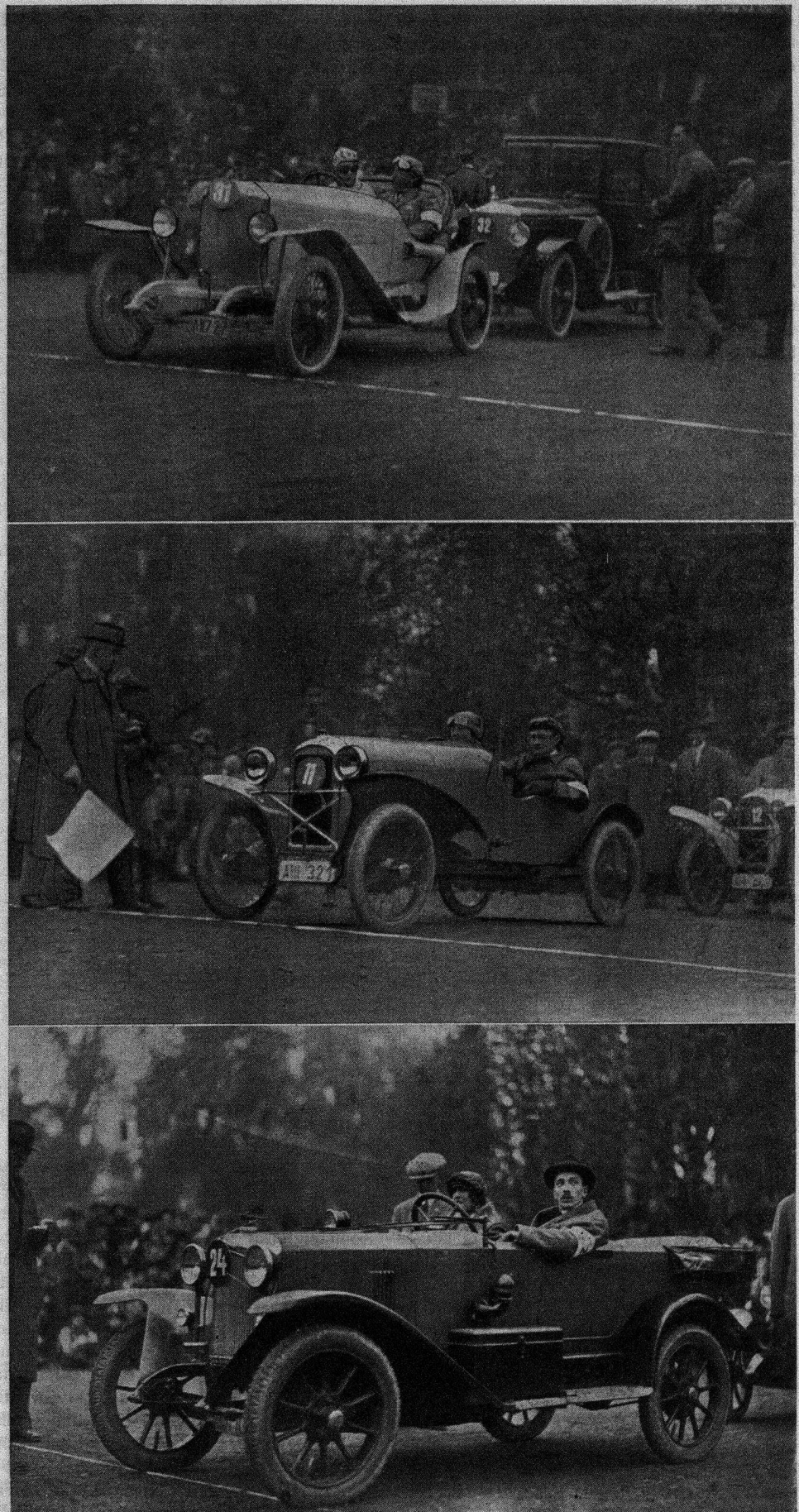
Beim Lusthaus war es bereits um $\frac{1}{8}$ Uhr sehr belebt. Ein schier nicht endenwollender Zustrom von Automobilen der Konkurrenten, Funktionäre und Zuschauer verlieh dem bunten Bilde in der farbenreichen Herbstlandschaft einen

.....

Photos: C. Zapletal & Dr. E. Langer.

Vom Rennen der Damen.

Am Start. Oben: Frau A. Günther-Redlich auf Gräf & Stift (V. K.) in der Kategorie bis 2.5 l.; Mitte: Frau Gisa Kandl auf Amilcar, Siegerin der 1.11-Klasse; Unten: Frl. Mia Hohl, eine der fischen „Fischelein“ in der Kategorie bis 1.5 l.



ganz eigenen Zauber. Vorerst lag noch dichter Nebel über allen Wipfeln. Beim Staatsbahnviadukt verschwamm bereits die Perspektive der Hauptallee im grauen Nebelschleier.

Die Wagen der Teilnehmerinnen rangierten sich auf der in die Freudenau führenden Straße zu einer langen Kolonne, es waren netto 51, nur wenige Genannte litten an Nonstarteritis. Der Ehrgeiz beim schönen Geschlecht ist meist größer als beim Manne. Das Bild, das die zum Start sich rangierende Wagenkolonne bot, war ein ähnliches wie stets bei Rennen: immer noch wurde irgendwo eine letzte Hand angelegt, Kerzen gewechselt, Düsen geputzt usw., aber stets waren es Männerhände, die heute der technischen Nothilfe pflogen. Bei einem kleinen Wagen hatte man sogar die Fußbretter entfernt und das Getriebe geöffnet. Die Hausfrau, welche hier schaltete, hatte wahrscheinlich noch rasch „zahntechnischen“ Beistand erbeten.

Wer noch für den vollen Erfolg der Veranstaltung Zweifel hegte, den belehrte das Bild beim Lusthaus sogleich eines anderen: hier waren die Notabilitäten der Automobil-sportwelt wieder einmal vollzählig versammelt und man kann die Wiener Herrenfahrervereinigung (kurz H. V. genannt) zu diesem neuen gesellschaftlich-sportlichen Erfolg nur bezück-wünschen.

Die diversen Funktionen der Veranstaltung waren folgendermaßen verteilt: Starter: Kommerzialrat Gustav Roland Wurm; Zielrichter: Paul Backhausen und Erwin Steidtner; Fahrzeugkontrolle: Ingenieur O. Langsteiner, ferner Doktor Maxian, Ingenieur Gustav Schieb, Otto Ulrich und Präsidialsekretär Oberstleutnant Rehden; Zeitnehmer: Rudolf und Karl Buchfelder und Leopold Schaidl. Das Pfadfinderkorps stand unter dem Kommando des Feldmeisters Robert Ulrich.

Die Funktionäre waren durch teilweise höchst prunkvolle Armbinden gekennzeichnet; für das „Federvieh“ (Presse) hatte man in sinniger Weise den gelben Fleck (pardon, Arm-binde) gewählt.

In der Jury der Schönheitskonkurrenz wirkten die aka-demischen Maler Dier, Fritz Gareis und Feistauer, sowie Frau Architekt Fraß.

Die Oberleitung der Veranstaltung lag in den bewährten Händen von Professor Alexander G. Wurm, Präsident Hans Ulrich und Vizepräsident Viktor Blümel.

Von der automobilistischen Fachwelt waren erschienen: vom Österreichischen Automobilklub die Vizepräsidenten Alexander Vanderstraten-Pontholz, Dr. Inwald-Waldtreu und Dr. Fritz Wagner-Jauregg, von der Sportkommission Doktor Richard Stern, vom Königlich ungarischen Automobilklub Stephan v. Röck, Generaldirektor Dr. Horowitz und Walter Delmar, vom Wiener Automobilklub Präsident Ludwig Reithoffer und Vizepräsident Curjel, Hofrat Dr. Wagner und Hofrat Tauber von der Polizeidirektion, der Präsident des Verbandes österreichischer Automobilhändler Kommerzialrat Koch, der Vizepräsident des Verbandes österreichischer Automobilindustrieller, Kommerzialrat Karl Gräf, Generaldirektor Perl, Vizepräsident Albert Friedmann, Dr. Josef Kranz, Hubert Marischka, Stadtrat Rummelhart, die Direktoren Engl, Rechl, Herbst, Halphen, Riedel, Palme, Klinkosch, Spiegel, Lechner, Nelken, Bauer, Walter, Fuchs, Faulhaber, Kommerzialrat Rudolf Klein, Kadlczik, Futter, Resch, Glic, Schüler, Generalsekretär Dr. Hanel, Josef Gräf, Oberst Neffzern, Oberst Müller, Majore Ludwig und Schrankovich von der Kraftfahrtruppe des Bundesheeres, die Ingenieure Pribil, Pordes, Schweinburg, Bartsch, Taussig, Engel, Schmidt, Pörtl, Futter, die Herren Hildesheimer, H. Günther-Kern, Wilhelm Kraus, Erwin

Flesch, Mautner, Witt-Döring, Paul Draskovich, Hollender, Kadlczik, Rudolf Mumb, C. C. Friese, Rudolf Gerin, Hermann Rützler, Leopold Dirl, Armbruster, Architekt Krist, Max Heinsheimer, Heinrich Schönfeld, Fleury, Eberan-Eberhorst, Schrack, Holdengräber, Milan Berger, Kandl, Jacobs, Schug, Reiß, Jacques Fenster, Szigeti, Pollak, Groag, Dr. Otoska-Badenius, Klinkhoff, Hauptmann Schweiger, Köhler, Doktor Grimeisen, Levit, Schasche, Ingenieur L. Schulmeister, Doktor Hagedl, Ingenieur Ed. Schlosser, Gritsch, von der Presse: Redakteur Franz Rosenthal („Stunde“, „Sonn- und Montags-Zeitung“, „Börse“), Bechtel („Neue Freie Presse“), Brod, Oberländer („Sport-Tagblatt“), Mittler („Sechs-Uhr-Blatt“).

Beim Ziel.

Schon lange vor ½10 Uhr, dem Beginn des Rennens, war es beim Ziel und dahinter recht belebt, denn an die 500 m hatte man als Auslauf freigehalten. Pfadfinder in ihrer schmucken Uniform hielten die Fahrbahn frei. Hinter den Stricken, welche den Fahrdamm der Hauptallee einsäumten, bewegte sich das Publikum ganz frei, von einer Absperrung des Praters, wie sie in einem Blatte berichtet wurde, war keine Rede. Alles ging recht gemütlich dabei her. Das Gedränge in der Hauptallee nahm sichtlich zu — es war remi-niszent der guten alten Blumenkorso-Zeiten. Ein Fanion in den Klubfarben der H. V. quer über die Straße gespannt, be-zeichnete das Ziel, wo beim Telephontischchen die Herren H. und R. Buchfelder ihres Amtes als Zeitnehmer walteten und Herr Schieb auf einem neuen Ace-Vierzylinder-Motorrad den Kontakt mit dem Startplatz besorgte.

„Bis 1100 cm³.“

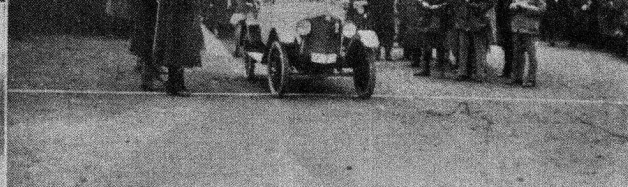
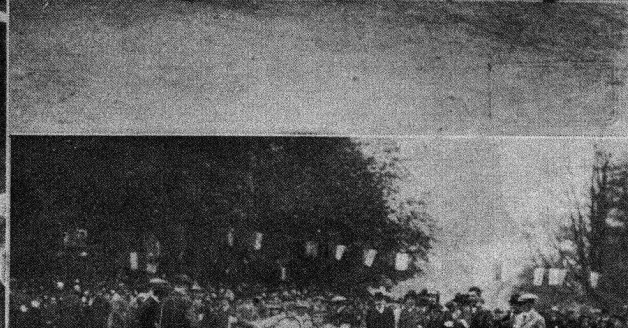
Als erste startete Frau Pia Steidtner auf Mathis, sie fährt sehr gut und der flinke kleine Wagen, von kundiger Hand ge-lenkt, hält auch im flotten Tempo glänzend die Straße, Zeit: 1:42.8. Frau Erna Krist auf Perl, die nächste FahrerIn, bringt die Strecke — 1.3 km — in 1:21 hinter sich. Ihr Wagen geht sehr gut, die konstant gute Tourenzahl des Motors und sein glänzendes Anziehen zeigt, daß die „Perl“ trotz ihrer nur 800 cm³ imstande sind, weit mehr zu leisten, als man füglich erwarten möchte; die Perl haben, was man einen „lebhaften“ Motor nennt.

Noch ein hübscher kleiner Perl, den Frau Maschik aus-gezeichnet lenkt — sie steuert kerzengerade auf die Menschengruppe beim Ziel los, so zwar, daß einige Funk-tionäre das Weiße suchen: die Sache ist aber nur eine optische Täuschung und flott zieht sie mitten auf der Fahrbahn durchs Ziel.

Nun kommen vier Amilcars. Wie bei allen Flachrennen, kann man auch hier leicht das Tempo schätzen. Bei den Amilcars sieht man sofort, daß sie weit rascher als die vorher gefahrenen Wagen sind: Frau Steffy Roland fährt 1:12.6. Frau Direktor Rosy Schweinburg auf einer geradezu reizenden Dreisitzer-Voiturette 1:14.6 — ihre Lenkkunst ist ganz auf der Höhe des schicken Fahrzeuges, wozu noch gute Haltung und exquisit richtige Kostümierung (man könnte dies kaum von allen Konkurrentinnen behaupten) das ihre tun, um das Ensemble des Bildes harmonisch zu gestalten. Frau Gisa Kandl in gelbem Sweater und Kappe, ganz à la Brooklands (wo übrigens, um falsche Gerüchte zu dementieren, Damen stets tüchtig mittun) gelingt es als letzte der Amilcar-Fahre-rinnen, sogleich etwas wie einen Rekord aufzustellen. Ihre Zeit von 1:03.1 — bei nur 1100 cm³ und stehendem Start — wird von den beim Ziel versammelten Herren der Fachwelt

mit allerhand Hochachtung kommentiert. Die Amilcars erfreuen sich auch bereits sehr zahlreicher Sympathien im automobilistischen Publikum, trotz der relativ kurzen Zeit, die sie erst am Wiener Markt sind. Außerdem sind es ausgesprochene Lieblinge der Damen, denn die Amilcars sind echte Pariser, rassig, schick und — temperamentvoll.

Die Inzersdorfer Industrierwerke hatten diesmal eine stattliche Kolonne von Fuchs-Wagen ins Treffen geschickt. Insbesondere die Sporttype, deren Erzeugung, wie wir hören, bereits zu Beginn des kommenden Jahres aufgenommen werden soll, fand viel Anklang. Hoffentlich bedeutet das Hervortreten der Werke das erfreuliche Signal für die Wieder-



Vom Rennen der Damen: Am Start.

Photos: Dr. Langer und C. Pietzner jun.

Links oben: Frau Irene Flesch auf Chiribiri, darunter: Frau Hilde Heinsheimer auf Gräf & Stift (Type V. K. Jagdwagen). Rechts oben: Frau Pia Steidtner (Mathis), Mitte: Frau Erna Krist (Perle). Unten: Frau Irma Strehn (Amilcar).

Eigentlich gab es wenig Pech, obschon Rennpech nichts Seltenes — war doch das Semmering-Rennen heuer überreich an Unglücksraben aller Art — nur Gräfin Cronstedt mit ihrem speedigen Salmson mußte das Unglück erreichen, daß just knapp hinterm Start eine verstopfte Düse alles ad absurdum führen mußte.

Einhalb Liter.

In dieser Kategorie fuhr gleich die erste FahrerIn, Frau Irene Flesch auf Chiribiri, Type Spinto, die bisher nächstbeste Zeit von 1:03 heraus. Der berühmte Chiribiri 1.51 zeigte sich auf der Höhe seines Könnens und was die Fahrkunst anlangt, hätte „Deo“, der berühmte „Corridore“ in Monza seine Sache auch nicht besser machen können.

belegung ihres Betriebes! Den fischen „Füchsinnen“ folgte Frau Kanta auf „501“ Fiat, schnell, schnell wie immer diese Type ist.

Bis 2.51.

Diese Klasse brachte den ersten „Gräf“-Sieg. Auf einem herrlichen Sportweisitzer der Type V. K., welche durch ihre heurigen vielen Siege bereits immens populär ist, fuhr Frau Anna Günther-Redlich als erste FahrerIn sogleich sich den ersten Preis heraus. Einige flinke, kleine Steyr Vierzylinder der Damen Hodek, Pfannhauser und Steinhart, einige ebenso distinguierte wie schnelle „V. K.“ Gräf & Stift und es folgte nach kurzem Intervall die Kategorie ohne Limit. findigerweise als „über 2500 cm³“ stilisiert.



Vom Rennen der Damen. Die Siegerinnen:

Photo: C. Zapletal.

Kategorie bis 1.1 l: Frau Gisa Kandl (Amilcar) links oben.
Kategorie bis 1.5 l: Frau Irene Flesch (Chiribiri) links unten.

Kategorie bis 2.5 l: Frau Anna Günther-Redlich (Gräf & Stift) rechts oben.
Kategorie ohne Limit: Dr. Olga Frühwald (Gräf & Stift) rechts unten.



Vom Rennen der Damen. Schönheitspreise.

1. Kategorie bis 1.11: Frau Pia Steidtner (Mathis), links oben.
2. Kategorie bis 2.51: Frau Hilde Heinsheimer, links unten.

Photos: C. Zapletal und Dr. Langer.
Kategorie bis 1.51: Frl. Edith Wechsberg (Citroën), rechts oben.
Kategorie ohne Limit: Frl. Tilly Kutschera (Steyr), rechts unten.

Ohne Limit.

Nach einigen hübschen Fahrten auf Austro-Daimler Sechszylinderwagen der Damen Irene Flesch, Käthe Rantza, René Mandl, Klara Weininger und Vollrath folgten die Steyrwagen der neuen Sporttype, rasch, niedrig und wie geschaffen als Tourenwagen Rekords jedweder Art aus der Welt zu schaffen. Frau Alice Delmár fuhr hier als erste unter einer Minute, sie erzielte 0:55.3. Lauter Beifall begleitete ihre Fahrt durchs Ziel, die man leicht als die bisher schnellste erkennen konnte. Frau Dr. Olga Frühwald, welche kurz darauf folgte, gelang es jedoch, ihren eleganten Gräf & Stift Sechszylinder in geradezu wundervoller Fahrt noch um 1.3 Sekunden rascher unter begeistertem Beifall der Zuschauer über den Kurs zu bringen.

Wir haben wiederholt in der vergangenen Saison auf die Bedeutung hingewiesen, welcher die Teilnahme eines so prominenten Hauses wie Gräf & Stift an unseren Rennen und Konkurrenzen zukommt und speziell darauf, daß man sich gefaßt machen muß, in ihm einen Favoritanwärter für alle entsprechend zu gewinnenden Preise zu sehen. Wie in all den letzten Veranstaltungen, so auch bei dieser Konkurrenz trugen Wagen der Wiener Hausmarke ein wertvolles Lot von Preisen davon, so den Clou des Tages, die Bestzeit, von vier, zwei Categoriesiegen usw.

Jedem enragierten Automobilisten mußte denn auch das Herz vor Freude hüpfen, wenn er sah, wie in forschender Pace (eigentlich soll mans nicht laut sagen, aber so etwas wie 150 st./km waren es, man konnte wetten) der starke schwere Sechszylinderwagen in den Händen einer zarten schönen Frau schnurgerade über den Kurs kam, und dank seiner glänzenden Bremsen in schier anglaublich kurzer Distanz von kleinen Händchen zum Stillstand gebracht werden konnte. Tosenden Beifall löste alenthalben Frau Dr. Olga Frühwalds Fahrt aus.

Die Schönheitskonkurrenz.

In der Krieau folgte das Nachspiel, die Schönheitskonkurrenz, in welcher Wagen wie Fahrerinnen gewertet und (per Kategorie eine) prämiert wurden. Kein leichtes Amt war das der Preisrichter (unter denen wir leider automobilistische Conaisseurs vermißten) und eine ganze Anzahl sehr netter Wagen und schöner Lenkerinnen gingen leider leer aus. Von den vielen Wagen, welche hier bewundert wurden, fielen unter andern der ungemein geschmackvolle Gräf & Stift Jagdwagen von Frau Hilde Heinsheimer auf, der denn auch alsbald preisgekrönt wurde. Für jene, denen der ewige Torpedo schon verhaßt, hat das Haus Gräf hier eine Sportkarosserietype von besonders eleganter Exklusivität geschaffen, die besonders angetan ist, den vornehmen Qualitätswagen der berühmten Wiener Marke im Auslande viele neue Schätzer zu erwerben.

Die prämierten Wagen waren durchwegs schön, ihre Lenkerinnen, gering gesagt, reizend, aber wie schon konstatiert, blieben leider eine ganze Anzahl sehr schicker hübscher Damen auf ungemein schönen Wagen ohne Preis. Rätselhaft scheint es zum Beispiel, daß Frau Direktor R. Schweinburgs wundervoller Amilcar leer ausging, sicher derzeit einer der schönsten kleinen Wagen in Österreich. W.

Die Resultate:

Kategorie bis 1100 cm³: Frau Kendl (Amilcar) 1:3.4, Erste; Koffler (Amilcar) 1:8, Zweite; Levit (Amilcar) 1:12.6, Dritte.

Kategorie bis 1500 cm³: Irene Flesch (Chiribiri) 1:3, Erste; Mia Kanta (Fiat 501) 1:9.8, Zweite; Lina Schug (Wanderer) 1:14.4, Dritte.

Kategorie bis 2500 cm³: Anna Günther-Redlich (Gräf & Stift) 1:3.9, Erste; Hilde Steinhart (Steyr Vierzylinder) 1:17.8, Zweite; Ella Grünwald (Hansa) 1:21.8, Dritte.

Kategorie über 2500 cm³: Olga Frühwald (Gräf & Stift) 0:54, Erste; F. Delmar (Steyr) 0:55.3, Zweite; Gräfin Schönfeld (Steyr) 1:0.6, Dritte.

Die Ergebnisse der Schönheitskonkurrenz für Fahrerinnen und Wagen, welche anschließend an das Rennen in der Krieau abgehalten wurde, waren:

Kategorie bis 1100 cm³: Frau Pia Steidtner (Mathis).

Kategorie bis 1.51: Fräulein Edith Wechsberg (Citroën).

Kategorie bis 2.51: Frau Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift).

Kategorie über 2.51: Ex aequo. Frau Irene Flesch (Austro-Daimler Sechszylinder) und Tilly Kutschera (Steyr Sechszylinder).

An Preisen gewannen:**Kategorie A.**

1. Frau Gisa Kendl — Amilcar — Ehrenpreis Penizek & Rainer (Pelzjacke) und Spezialpreis des „Österreichischen Motor“ für das billigste Kleinauto (Manicuressecaire).

2. Frau Grete Kofler — Amilcar — Herrenhuter (Abendkleid).

3. Frau Lisl Levit — Amilcar — Bittmann (Seidenkombination).

Weiters Frau Erna Krist — Perl — Spezialpreis Firma Stöger für beste Zeit auf inländischem Kleinauto (goldene Zigarettentasche).

Schönheitspreis: Frau Pia Steidtner — Mathis — Sportartikelgesellschaft (Sportjacke mit Haube und Handschuhen).

Kategorie B.

1. Frau Irene Flesch — Chiribiri — Lanciavertretung (Pokal).

2. Frau Mia Kanta — Fiat 501 — Stock-im-Eisen (Handtasche).

3. Frau Lina Schug-Brown — Wanderer — Günther Redlich (Statue).

Schönheitspreis: Fräulein Edith Wechsberg — Citroën — Ida Reich & Bruder (Abendkleid).

Kategorie C.

1. Frau Günther-Redlich — Gräf & Stift — Redakteur Rosenthal (Pokal) und Spezialpreis Gräf & Stift für beste Zeit auf kleinem Gräf (Aschenschale).

2. Frau Hilde Steinhart — Steyr — Redakteur Steiner (Pokal) und akademischer Maler Dier für beste Zeit auf kleinem Steyr (Gemälde).

3. Frau Ella Grünwald — Hansa — Mendel & Kallai (Briefbeschwerer).

Schönheitspreis: Frau Grete Heinsheimer — Gräf & Stift, Jagdwagen — Felix Kraus (Puderdose).

Kategorie D.

1. Frau Olga Frühwald — Gräf & Stift — Spezialpreis der „Sonn- und Montagszeitung“ für beste Zeit des Tages (Pokal), Pelzhaus Egon Fiehl (Pelzjacke aus Gazellenfell), Spezialpreis Pallas-Apparate-Gesellschaft (Unterdruckapparat), für beste Zeit mit Pallas-Vergaser und Gräf & Stift für die beste Zeit auf Sechszylinder (Jardiniere).

2. Frau Walter Delmar — Steyr — Herrenfahrer-Vereinigung (Pokal), Spezialpreis Steyr Waffenfabrik für die beste Zeit auf Steyr (Damenrad).

3. Frau Lola v. Meregy-Beretvas — Steyr — Pelzhaus Weininger (Fuchsboa).

4. Frau Tilly Kutschera — Steyr — Hutsalon Blanche (Pariser Hut).

Schönheitspreis: Tilly Kutschera — Steyr — Squarenina (Teekleid). Frau Irene Flesch — Daimler — Autohaus Perl (Tabatière).

Die Preisverteilung für sämtliche Veranstaltungen der Wiener motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung im heurigen Jahre, das ist Winterwertungsfahrt, Tourist-Trophy und des Rennen der Damen, findet am 1. Dezember, um 8 Uhr abends, im Schloßrestaurant Kobenzl statt.

Die Coppa und die Targa Florio.

Im nächsten Jahre finden die bisher an verschiedenen Daten gefahrenen Rennen um diese berühmten Preise am selben Tage, und zwar am 27. April auf der Rundstrecke von Madonie (eine Runde = 108 km, vier Runden werden gefahren) statt und beträgt die Strecke diesmal 432 km für alle Teilnehmer, mit Ausnahme der Cyclecars und Voiturettes von 750 und 1100 cm³, die nur drei Runden, das ist 324 km zu machen haben werden. Man spricht bereits von der sicheren Teilnahme der Firmen: Fiat, Itala, Alfa-Romain, Ceirano, Scat, Fast, O. M. Peugeot, Rolland-Pilain und Steyr. Am darauffolgenden Sonntag, den 4. Mai, wird, wie das „L'Auto“ berichtet, ein Geschwindigkeitsrennen über 390 km auf der Rundstrecke von Trapani (eine Runde = 26 km, also 15 Runden) abgehalten werden. Dieses Rennen ist mit Preisen in der Höhe von Lire 50.000.— dotiert (in der Form von goldenen Medaillen, Pokalen usw.). Die Rundstrecke von Trapani weist ein fast vollkommen ebenes Profil auf, wo es wundervolle Geradstrecken gibt, auf denen ein Tempo von 100 st./km mit Leichtigkeit überschritten werden kann, was diese Rundstrecke, wie man sieht, von den anderen sizilianischen Rundstrecken, welche sehr coupierte Terrains aufweisen, unterscheidet.

Wieder eine Woche später, am 11. Mai, wird im Jahre 1924 zum drittenmal die Rundstrecke von Caltanissetto (eine Runde = 83 km, vier Runden werden gefahren) gefahren werden. Diese Rundstrecke gleicht jener der Targa Florio (Madoniè) und zeigt besonders stark coupiertes Terrain. Die Sieger der Vorjahre in diesem Rennen waren im Jahre 1922 Lopez auf Itala und Curatto auf Scat im Jahre 1923. An Preisen wurden Lire 25.000.— zur Dotation gebracht (Pokale, Medaillen usw.). Der Automobilklub von Sizilien und das Festkomitee in Palermo haben die Gelegenheit der zeitlichen Vereinigung der Automobilrennen-Meetings wahrgenommen, um in Sizilien eine große Reihe von Festen zu arrangieren, von denen die Mehrzahl im königlichen Park von La Favorita zu Palermo stattfinden werden, wo ein immenses Terrain für den athletischen Sport reserviert wird und eine Automobilrennbahn von 8 km Rundenlänge im Bau begriffen ist. Die italienische Regierung, welche stets ihr möglichstes tut, um den Sport und damit Industrie und Handel zu unterstützen, hat einen Kredit von Lire 200.000.000.— für die Instandsetzung der hauptsächlichlichen Straßen in Sizilien zur Verfügung gestellt. Dies will soviel heißen, als daß wir im nächsten Jahre dort vollkommene Straßen vorfinden werden. Die sportlichen Darbietungen werden durch palermische Feste umrahmt, worunter Blumenkorsos, Karneval, Schaulüfte usw., Tennismatches und die Jahrhundertfeier der heiligen Rosalia, der Schutzpatronin von Sizilien sein werden. Nicht zuletzt sei bemerkt, daß es dem Automobilklub wie im letzten Jahre gelungen ist, bei der italienischen Eisenbahnverwaltung für die Teilnehmer einen Nachlaß von 60% auf allen italienischen Bahnen ab Grenze bis Palermo zu erwirken. Diese Karten werden für die Zeit vom 15. März bis 15. Juni Gültigkeit haben.

133 km in der Stunde.

Le Vack auf Brough (1000 cm³) fährt 320 km in 2:23:59.

Kürzlich gelangte auf der Brookland-Rennbahn das jährliche 200-Meilen-Motorrad-Rennen des B. M. C. R. C. zur Austragung.

Die Ergebnisse waren folgende: (Strecke: 200 englische Meilen = 320 km = 73 Runden, 1 Runde = 4.4 km.)

250 cm³: Johnston (Colton Blackburne) 3:25:33, Durchschnitt 93 st./km, Erster.

350 cm³: Le Vack (New Imperial) 2:45:8, 116 st./km, Erster.

500 cm³: Denby (Norton) 2:34:36, 123 st./km, Erster.

1000 cm³: Le Vack (Brough) 2:23:59, 133 st./km, Erster.

350 cm³ mit Beiwagen: Marchand (Choter-Lea), Durchschnitt 92 st./km, Erster.

600 cm³ mit Beiwagen: Dance (O. K. Junior), Durchschnitt 92 st./km, Erster.

1000 cm³ mit Beiwagen: Le Vack (Brough) 2:38:18, Durchschnitt 125 st./km, Erster.

Wie man sieht, waren die Stundendurchschnitte dieses interessanten Rennmeetings derart hohe, wie dies bisher noch nie bei Motorrad-Rennen der Fall gewesen ist. W.

Hervorragende Belohnung italienischer Berufsrennfahrer durch die Regierung.

Die italienische Regierung hat dem Fiatfahrer Bordino, der ungeachtet seiner Verletzungen im Training nachher einen großen Teil des Rennens um den Grand Prix von Europa in glänzendem Stil fuhr, zum Cavaliere Ufficiale der Krone Italiens ernannt. Derselbe Titel wurde auch dem Fiatfahrer Salamano, dem Sieger des Grand Prix von Europa 1923, verliehen. Minoia, der im Großen Preis von Europa einen Benzwagen steuerte und sich mit ihm an vierter Stelle placieren konnte, erhielt den Titel Cavaliere zuerkannt. Es ist das erstmal, daß seitens der Regierung eines Landes hervorragenden Meistern des Volant eine solche offizielle Ehrung zuteil wurde.

Stundenkilometer.

In der Berliner „Allgemeinen Automobilzeitung“ findet sich folgende Tabelle, die eine ebenso einfache wie höchst bequeme Form darstellt, um aus der für den Kilometer gestoppten Zeit sofort das Stundenkilometertempo ablesen zu können. Die „Allgemeine Automobilzeitung“ hat mit

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	3600	1800	1200	900	720	600	514	450	400
1	360	327	300	277	257	240	225	212	200	189
2	180	171	164	157	150	144	138	133	129	124
3	120	116	112	109	106	103	100	97	95	92
4	90	88	86	84	82	80	78	77	75	73
5	72	71	69	68	67	65	64	63	62	61

der Publikation dieser Tabelle einem schon langgefühlten Bedarf aller ausübenden Motorsportsmen abgeholfen. Doch lassen wir der „Allgemeinen Automobilzeitung“ zur Beschreibung das Wort. Sie sagt: „In der folgenden Tabelle bedeuten die Zahlen in der vertikalen Reihe zu äußerst links die Zehner (nicht Zehntel!) der Sekunde für einen Kilometer, die Zahlen

in der obersten horizontalen Linie die Einer der Sekunden. Nehmen wir nun an, der Fahrer stoppe für die Zeit von einem Kilometerstein zum andern 52 Sekunden. Um die mittlere Stundengeschwindigkeit zu ermitteln, suchen wir in der vertikalen Reihe die Zahl 5 und in der horizontalen die Zahl 2. Wo sich diese beiden Kolonnen schneiden, steht die Zahl 69. Bei 52 Sekunden für den Kilometer erreicht also das Fahrzeug die Geschwindigkeit von 69 km in der Stunde. Für den Fall, daß das Fahrzeug für den Kilometer mehr als eine Minute gebraucht hat, müssen wir umgekehrt vorgehen. Haben wir für einen Kilometer die Zeit von 88 Sekunden gestoppt, so

suchen wir in der Tabelle die Zahl 88 auf. Von hier gehen wir horizontal an den linken Rand und finden die Zahl 4 ($\equiv 40$ km); nach aufwärts gelangen wir zur Zahl 1 ($\equiv 1$ km) in der obersten Reihe. Das heißt, daß unser Fahrzeug bei 88 Sekunden für den Kilometer ein Stundenmittel von 41 km eingehalten hat. Die Tabelle ist natürlich nicht auf den Meter genau; doch kann die Unrichtigkeit niemals mehr als 499 m betragen. Für den praktischen Gebrauch ist dies jedoch unwesentlich, und es dürfte wohl kein einfacheres Mittel geben, um rasch die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges sicher zu bestimmen.“

AUSSTELLUNGEN.

Die Berliner Ausstellung.

Anschließend an unsere in der Oktober-Nummer erschienene Beschreibung der auf der Berliner Ausstellung ausgestellten Typen wäre noch folgendes nachzutragen:

Das Albertus-Rohölrad.

Vom Albertus-Motorenwerk, Königsberg (Preußen), Weidendamm 9, wurde, wie die „Automobilwelt“ schreibt, ein kleiner hochtouriger Schwerölzweitakter herausgebracht, eine nach dem Stifter (Albertus) der Königsberger Universität benannte, nach fünfzehnjähriger Arbeit abgeschlossene Erfindung von Julius Loewy in Königsberg. Der Albertus-Motor verdaut außer Benzin und Benzol wie eine Diesel-Maschine auch Spiritus, Petroleum, Gas- und Paraffinöl, also die schweren, 75% billigeren Kohlenwasserstoffe, ohne das hohe Gewicht und so niedrige Drehzahlen zu besitzen wie die bisherigen Schwerölmotoren, und ohne unter Vergasungsschwierigkeiten (Kondensation) zu leiden. Vor einiger Zeit hatte Herr Loewy seinen in ein Kraftrad eingebauten Motor an einem kühlen Regentage auf der Avus vorgeführt und eine rest-, rauch- und geruchlose Verbrennung bei Rußfreiheit von Kerze und Zylinder erzielt. Er löste das Problem durch folgende Bauart:

Um den Zylinder wurde ein Mantel mit Kühlrippen gelegt, also ein besonderer Raum — ähnlich wie bei wassergekühlten Motoren. In diesem durch die Explosionen stark erhitzten Raum erfolgt die Vergasung des Rohöls. Da hierbei größere Mengen Wärme absorbiert werden, erzielt Loewy gleichzeitig eine entsprechende Zylinderkühlung. Läuft die Maschine schnell, so muß viel Explosionswärme abgeleitet werden. Diese Wärme wird durch die größere Menge von Rohöl, welche bei raschem Lauf zur Gaserzeugung und Zylinderfüllung verdunstet werden muß, wieder aufgebraucht und so ein völliger Ausgleich geschaffen. Loewy verlegte die Brennstoffdüsen in diesen zwischen Zylinder und Kühlmantel befindlichen Vergasungsraum, der gleichzeitig als Übergangskanal fungiert. Es sind zwei Düsen vorhanden, eine für Benzin oder Benzol, die zweite für Rohöl, Petroleum oder auch Spiritus. Der Durchmesser der Düsen ist so groß gehalten, daß der Gefahr einer Verstopfung derselben vorgebeugt ist. Auf diese Weise konnte der übliche Vergaser, der ja der empfindlichste Teil des Motors ist, vermieden werden. Durch die einfache Verstellbarkeit dieser Düsen mittels zweier Hebel und Bowdenzüge von der Lenkstange aus ist die Möglichkeit gegeben, sowohl die Geschwindigkeit des Motors zu regeln, als auch mit jedem Öl, das überhaupt als Brennstoff anzusprechen ist, zu fahren. Nur eine Minute lang erfolgt die Speisung mit Benzin oder Benzol. Wie der Brennstoff, wird auch das Schmieröl durch Saugwirkung dem Motor zugeführt, so daß in einfachster Weise eine zuverlässige automatische Schmierung des Zylinders geschaffen ist. Bei jedem Kolbenhub wird eine kleine, vom Fahrer durch eine feingängige Spindel genau einstellbare

Menge Öl um den Kolben herumgesaugt. Eine Mischung von Kraftstoff mit Schmieröl findet also nicht statt. Für etwa 50 km Fahrt wird 1 kg Rohöl verbraucht.

Der Albertus-Kraftradmotor wird in folgenden Typen hergestellt: 1. 0.68/1.1 PS (also steuerfrei) mit 50×60 mm Zylinder. 2. 0.82/1.5 PS 55×60 mm. 3. 0.97½ PS 60×60 mm. 4. 1.21/3 PS 60×75 mm. Größere Motoren von fünf bis zwölf Bremspferden befinden sich in Vorbereitung.

Die „Autoflug“-Motorläufer.

besitzen, wie der bekannte deutsche Fachschriftsteller Ingenieur Richard Hofmann im „Automobil-, Motorrad- und Flugverkehr“ schreibt, ein sehr kräftig gehaltenes Chassis aus bestem, nahtlos gezogenem Stahlrohr und sind in sämtlichen Verbindungsstücken hart gelötet. Durch Vermeidung jeder Schweißstelle und die charakteristische Bauart des Rahmens ist eine unbegrenzte Haltbarkeit der Fahrgestelle auch bei dauernder, stärkster Beanspruchung gewährleistet. Als Rad-dimension ist die Größe 20×2 “ und 24×2 “ gewählt, um dem Motorläufer seine Handlichkeit und Bequemlichkeit zu bewahren und eine völlige Gefährlosigkeit der Benutzung zu garantieren. Die „Autoflug“-Motorläufer werden mit reichlich dimensionierten Sätteln geliefert, außerdem wird der Sitz auf Wunsch noch mit einer besonders angenehm federnden Sattelstütze versehen. In beiden Typen werden zwei mehrjährig erprobte, mit Kupplung versehene Zweitaktmotoren in eigenartiger Weise liegend eingebaut, wodurch eine sehr günstige Gewichtsverteilung und eine damit ausgezeichnete Sicherheit gegen Schleudern, Rutschen und beim Fahren auf schlechten Straßen erzielt wird; sämtliche beweglichen Teile bestehen aus hochwertigem Material, sind geschliffen und laufen in Kugellagern. Die Motoren sind ventillos, so daß eine besonders hohe Betriebssicherheit besteht; die zahlreichen Kühlrippen verbürgen eine vorzügliche Kühlung, außerdem wird bei Type II das Kurbelgehäuse durch einen Ventilator mit frischer Luft umspült, die schließlich durch eine besondere Zuführung über die Kühlrippen des Zylinders hinweggeleitet wird. Als Betriebsstoff wird eine Mischung von Benzin und Öl etwa im Verhältnis von 10:1 bis 15:1 verwendet, und zwar am besten reines, nicht zu leichtes Benzol und erstklassiges, dickflüssiges Motorenöl. Die Schmierung erfolgt durch die Zerstäubung des Öls vollkommen automatisch, der Fahrer hat sich um sie überhaupt nicht zu kümmern. Eine einmalige Füllung des Benzintanks genügt bei sorgsamer Gemischregulierung zum Zurücklegen von zirka 150 km Entfernung.

Die Zündung erfolgt durch einen eingebauten Schwungradmagneten.

Beide Typen besitzen nach polizeilicher Vorschrift zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen.

Während bei Type I die Kraftübertragung durch Ketten und ein zwischengeschaltetes Vorgelege erfolgt, wodurch geringster Kraftverlust, Dämpfung aller plötzlichen Beanspruchungen sowie eine ausgezeichnete Bergsteigefähigkeit erzielt werden, wird bei Type II das Hinterrad durch Keilriemen direkt angetrieben; letztere Type besitzt eine veränderliche Geschwindigkeit durch ein verstellbares Übersetzungsverhältnis, so daß mühelos auch die steilsten Berge befahren werden können. Beide Motoren sind mit Leerlaufkupplung ausgerüstet; sie sind mittels Handkurbel auf dem Stande in Gang zu setzen, doch springen die Maschinen auch nach wenigen Schritten spielend leicht an.

Die seitlich überlappten Schutzbleche halten jeden Straßenschmutz fern, so daß auch Damen ohne Bedenken für ihre Kleidung die „Autoflug“-Motorläufer benutzen können, wobei ihnen der niedrige und seitlich offene Rahmen besonders zustatten kommt. — Die Füße ruhen auf eleganten und bequem angebrachten Aluminiumfußbrettern.

Cyclecars.

Die Turbo-Motoren-Aktiengesellschaft, Stuttgart, zeigt auf ihrem Stand das Turbo-Leichtautomobil, welches in mancher Hinsicht beachtenswerte Neuerungen aufweist. Der Motor hat radial um die Kurbelwelle angeordnete Zylinder, welche dank dieser „Stern“-Anordnung alle in gleichem Maße einem Luftstrom ausgesetzt sind, der durch einen auf die Kurbelwelle aufkeilten Propeller turbinenartig erzeugt wird. Die Kühlung des Motors ist von der Fahrgeschwindigkeit unabhängig. Ob der Wagen im 80-km-Tempo über die Ebene saust oder im dritten und zweiten Gang die längsten Alpenstraßen erklimmt, stets wird die Erwärmung der Zylinder auf der für die Verbrennungsvorgänge günstigen Temperatur bleiben. Turbo-Wagen haben seit 1920 die höchsten Pässe der Schweizer Alpen bis auf 2450 m über dem Meere befahren und keinerlei Ermüdungserscheinungen oder Betriebsstörungen gezeigt. — Die Zylinder bestehen aus zwei Teilen: Zylinderrohr- und -kopf, wodurch die Austauschbarkeit derselben und das Entrüben erleichtert wird. Das Demontieren eines Zylinders erfordert höchstens 15 Minuten und ist mittels der beigegebenen Werkzeuge ohneweiters möglich. — Die Sternform des Motors ergibt ein von Kippmomenten freies, gleichförmiges Drehmoment, so daß im Stadtverkehr ohne Umschaltung die größten Geschwindigkeitsunterschiede möglich sind. Die Baulänge des Motors ist gering, ebenso sein Gewicht. Der Hauptpleuel läuft auf großdimensionierten Rollenlagern. Die bewegten Massen sind mathematisch genau ausgewuchtet. — Die Ventile werden von einer zentralen Nockenscheibe aus mittels nachstellbarer Stoßstangen und Kipphebel betätigt und hängen im glatten, zylindrischen Verbrennungsraum, welcher die beste Ausnützung der Verbrennungsenergien gewährleistet. Ein- und Auslaßventile sind gleich und untereinander austauschbar. — Die Ölung des Motors erfolgt auf Grund einer neuartigen Anordnung durch Bosch-Elementenöler, welcher jeder Schmierstelle die genau abgemessene Menge Frischöl zuführt.

Das Wagengestell weist ebenfalls durchgreifende Neuerungen auf. Es ist als statisch genau bestimmter Hohlkörperträger ausgeführt. Diese Konstruktion ist bedeutend leichter als ein übliches Rahmenchassis und trotzdem stabiler. Der Hohlkörper erlaubt, den Schwerpunkt tief zu legen. Die Sitze ruhen nicht auf dem Chassis, sondern in demselben. Der tiefe Schwerpunkt sichert mit der besonderen kardanischen Anlenkung der Achsen an das Chassis dem Turbo-Wagen eine außerordentliche Fahrstabilität. Das Zeichen einer außerordentlichen Fahrstabilität ist, daß selbst bei 90 km Geschwindigkeit und auf schlechten Straßen der Fahrende das

Gefühl hat, daß der Wagen wie auf Asphalt läuft. Die gelenkige Abstützung der Achsen erlaubt den Rädern, ohne Schlingerbewegung jeder Bodenunebenheit zu folgen und weist den Federn mit ihre eigentliche Aufgabe zu, die Stöße auszugleichen. Dadurch wurde es möglich, den Wagen in jederzeit auswechselbaren Spiralfedern aufzuhängen. Die vier Federn eines Viersitzers wiegen nur 8 kg.

Eine Lamellenkupplung mit in geschlossenem Ölbad arbeitenden Stahllamellen leitet die motorische Energie zum Getriebe über, das in den Zweisitzern drei Vorwärtsgänge und Rücklauf hat und mittels zwischen den Sitzen liegendem Hebel betätigt wird, während die Viersitzer mit dem automatischen, schalthebellosen Sodengetriebe mit vier Übersetzungen und Rücklauf ausgerüstet sind. Dieses Getriebe stellt nach Konstruktion und Ausführung das Vollkommenste im Getriebebau dar und erleichtert das Fahren wesentlich. Es besitzt nach dem Maag-Verfahren geschliffene Zahnräder und ist geräuschlos. Eine Beschädigung der Zähne durch schlechtes Umschalten ist ausgeschlossen, da alle Räder ständig im Eingriff sind. Vom Getriebe führt eine doppelt kardanische Welle mit Längsverschiebung zur Hinterachse, woselbst der Antrieb durch Kegelräder bewirkt wird. Das Hinterachsgehäuse besteht aus hochwertigem Aluminiumguß.

Der Turbo-Wagen wird in zwei Typen hergestellt, und zwar: das Zweiplatzchassis mit 6/25-PS-Motor und Vierplatzchassis mit 6/25-PS-Motor als Gebrauchswagen oder 8/32 PS als Sportwagen. Die Zweisitzer sind mit Innen- und Außenbremsen auf die Hinterräder ausgerüstet, während die Viersitzer mit Getriebepremse und Innenbremse auf die Hinterräder geliefert werden. Die Bremsen sind der großen Fahrgeschwindigkeit entsprechend stark dimensioniert.

Der „Dehn“-Motorradwagen, ein als Cyclecar anzusehendes Fahrzeug, besitzt einen luftgekühlten Einzylindermotor von zirka 8 PS. Die Schmierung erfolgt durch automatische Bosch-Ölung. Als Kupplung dient eine Konuskupplung, das Getriebe besitzt drei Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Die Übertragung der Kraft erfolgt mittels Kardanwelle und Kegelradantrieb auf die Hinterachse. Die Steuerung erfolgt mittels linksseitig angeordneter Handradsteuerung. Die Räder sind durch Viertelfedern abgefedert. An Bremsen sind je zwei Hinterradbremse für Hand- und Fußbetätigung vorgesehen. Das Fahrzeug ist als Zweisitzer in geschmackvoller Sportform mit Windschutzscheibe ausgebildet und wiegt zirka 350 kg.

Der Maja-Wagen ist ebenfalls als Cyclecar anzusehen. Als Motor findet der bekannte B. M. W.-Motor von zirka 6.5 PS Verwendung. Die Kraftübertragung erfolgt mit starrer Getriebewelle, Kardangeln, Konuskupplung, Dreiganggetriebe und gesetzlich geschützter ausgeglichener arbeitender Hinterradachse.

*

Der Stand des Solex-Vergasers bildete eine Spezialabteilung der Exposition der bekannten Firma Arthur Haendler & Co., G. m. b. H., Berlin. Beste deutsche Präzisionsarbeit hat den Ruf des Solex-Vergasers in aller Welt begründet, weshalb es sich der Mühe verlohnt, bei diesem Stand ein wenig zu verweilen. Bei den hohen Brennstoffpreisen ist naturgemäß die Wirtschaftlichkeit beim Vergasungsvorgang von ausschlaggebender Bedeutung. Wenn sich diese Wirtschaftlichkeit noch mit Einfachheit und praktischer Einregulierbarkeit des Vergasers paart, so sollte es ein Gebot der Zeit sein, einen solche Eigenschaften aufweisenden Apparat in jedem Kraftfahrzeug zu verwenden. Der Solex-Vergaser besteht aus nur 33 Einzelteilen und diese geringe Anzahl Teile garantiert eine einwandfreie Funktion; denn es ist ja einleuchtend, daß, je weniger Teile ein Vergaser besitzt, desto

weniger Störungen möglich erscheinen. Die Erfahrung hat ferner gelehrt, daß die mangelhafte Vergasung des Motors eine unaufhörliche Quelle von Ärger und Verdruß ist, weshalb es zu den längst feststehenden Tatsachen zählt, daß ein komplizierter Vergaser auch schwer zu regulieren ist. Der Solex-Vergaser ist tatsächlich der einzige praktisch regulierbare Vergaser, weil er denkbar einfach in seiner Konstruktion und demgemäß einfach in der Handhabung ist. Er läßt sich sozusagen augenblicklich auf den Motor montieren, sei es direkt (durch die horizontale Type), sei es mittels besonderer Rohre (durch die vertikale Type). Der obere Teil des Vergasers bleibt am Motor befestigt, so daß weder die Flansch- noch die Brennstoffzuleitungsverschraubung, noch das Reguliergestänge gelöst zu werden braucht, um den unteren Teil mit dem Schwimmer und den Düsen herauszunehmen. Dabei entsteht

keinerlei Brennstoffverlust, noch muß eine Dichtung gelöst werden. Eine einfache Konstruktion scheint mithin wirklich ausgeschlossen. Wie die Siegerliste vieler in- und ausländischer Marken beweist, sichert der Solex-Vergaser in allen Fällen und für alle Wagen Höchstleistungen bei ganz geringem Brennstoffverbrauch. Wenn eine gleichmäßige Ersparnis von zirka 10% und mehr auf 100 km erzielt wird, so genügt dies, den Apparat schon in ganz kurzer Zeit amortisiert zu machen. In der Folge sind durch die Wirkungsweise des Solex die Unterhaltungskosten des Wagens beträchtlich reduziert. Das weltbekannte Erzeugnis der Firma Arthur Haendler & Co., mit deren Generalvertretung am hiesigen Platze die renommierte Firma Ingenieur Mendel & Kallai betraut ist, hat begreiflicherweise viele Fachleute, Konstrukteure, Fahrer und Wagenbesitzer lebhaft interessiert.

Der Pariser Salon d'Automobile 1923.

(Schluß.)

Wir haben bereits in dem Oktoberhefte der großen Zahl der ausgestellten Kleinautos und Cyclecars gedacht, welche dem Salon von 1923 eine besondere Charakteristik verliehen. Wenn nun auch in dieser Weise die Tat-

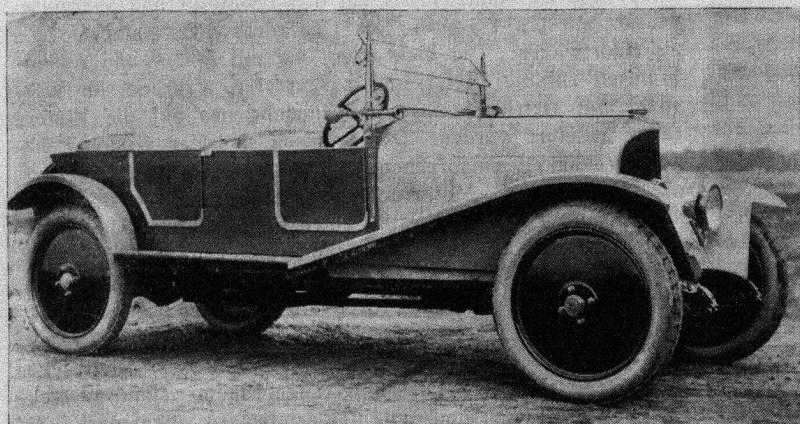
Der 8-PS-Wagen mit Schiebermotor (Hub 110, Bohrung 62) besitzt alle Eigenschaften eines großen Wagens, was Komfort, Schnelligkeit und Stabilität betrifft, vereint mit den Vorteilen des Kleinautos, die da sind: billige Erhaltung und Sparsamkeit im Betrieb. Dieses Chassis wird von den Fabriken von Issy entweder als bloßes Chassis oder luxuriös karossiert als Torpedo, Coupé oder Innenlenker geliefert.

Das 18-PS-Chassis (Bohrung 95, Hub 140), gleichfalls mit dem von der Fabrik bevorzugten Schiebermotor versehen, läßt die Verwendung selbst der geräumigsten Karosserien mit sechs oder sieben, ja selbst acht Plätzen zu.

„Die Type ‚C 5 18 PS Sport‘ ist eine der gediegensten Neuheiten des Salons“, wie „L'Auto“ sagt, „deren Tempo 130 km in der Stunde übersteigt, eine höchst bemerkenswerte Zahl, mit der Voisin sich nicht zufrieden gibt, sie in seinen Katalog zu drucken, sondern welche er mittels Chronometers von den ungläubigen Thomas verifizieren läßt. Dieser Wagen ist so ziemlich, was die Konstruktion anlangt, konform der des Tourenwagens Grand Prix von Straßburg 1922, welche eine mitt-

lere Geschwindigkeit von 107 km pro Stunde entfaltete und die ersten drei Plätze des Rennens belegte.“

Der Exposition von Voisin schließen sich ferner die

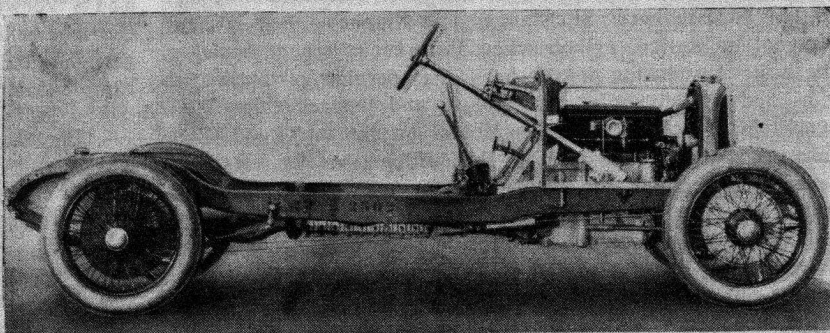


Vom Pariser Salon d'Automobile 1923.
Torpedo Sport „Voisin“ auf Chassis 8 PS Type C. 4, die Torpedo-Schiffkarosserie von echter Pariser Eleganz ist bemerkenswert.

sache klar zutage trat, daß man sich in Kreisen der französischen Industrie wohl bewußt sei, welche große fabrikatorische Bedeutung der immer mehr zutage tretenden Demokratisierung oder Verbilligung des Kraftfahrzeuges zukommt, so waren natürlich auch die Stände der mittleren und großen Wagen nicht minder gut beschickt.

Hispano-Suiza, Rolls-Royce, Delage, Panhard - Levassor, Delaunay - Belleville, Hotchkiss, Renault und viele andere zeigten ihre letzten ultra luxuriösen Typen, die mehr oder minder ohne Rücksicht auf Preis hergestellt werden. — Freilich, viele dieser Marken, wie z. B. Renault haben längst schon auch populäre Kleinfahrzeuge in ihren Fabrikationsplan aufgenommen und fast alle von ihnen erzeugen jetzt weit mehr 1.5- und 2-l-Wagen, als solche der ultra-luxe-Typen.

Von den bodenständigen französischen Marken verdienen ob ihrer gediegenen klassischen Fabrikate ganz besonders die Voisinwerke hervorgehoben zu werden. Voisin stellte heuer drei Chassistypen aus.



Vom Pariser Salon d'Automobile.
Voisin, Chassis 18PS Type C 5, die reichlich überdimensionierten Vorder- und Hinterradbremstrommeln zeigen die neueste Tendenz in Bremskonstruktion.

Karosserien an, welche ganz besonders individuelle Eigenheiten besitzen und eine Spezialität der Marke bilden. Denn weit entfernt, sich sklavisch stets an das Althergebrachte zu halten, ist Voisin in diesem Punkte seine eigenen Wege ge-

gangen und wie die heute stets allgemeiner werdenden Tendenzen der Ausnützung der aerodynamischen Gesetze im Kutschwerkbau lehren, mit vorbildlichem Erfolg. Diese Karosserien sind fast zur Gänze aus Metall hergestellt und trotzdem leicht, denn die Voiskarosserien sind aus Aluminium, das sehr dauerhaft ist. Natürlich sind solche Karosseriemeisterstücke auch frei von den bekannten und lästigen Geräuschen, welche von dem Lockerwerden von Kutschwerkteilen herrühren.

Seit kurzem auch am Wiener Platze erhältlich, werden die berühmten Voisinwagen sich zweifelsohne auch bei uns rasch einbürgern, umso mehr als die Vertretung dieses großen

französischen Hauses in den Händen der renommierten Firma Holdengraber & Schwarz, Wien, welche auch die Vertreter der bekannten Amilcar-Wagen sind, ruht. Was die im Salon ausgestellten Motorräder betrifft — sie waren, dem Zug der Zeit folgend, sehr zahlreich — werden wir demnächst in einem ausführlicheren Bericht vom Olympia-Show eine erschöpfende Übersicht über die 1924er Modelle der Weststaaten bringen. Unser naturgemäß beschränkter Raum macht es uns aus demselben Grunde unmöglich, genauer des weiteren auf die Exhibite vieler großer französischer und italienischer Firmen im Salon einzugehen, und der großen und wichtigen Detailarbeit zu gedenken, welche auch auf diesem Felde geleistet wurde.

Die Stimme der „Anderen“.

Ein Franzose über die Berliner Automobil-Ausstellung.

Es ist immerhin lehrreich, der „Opposition“ das Wort zu lassen. Wenn auch, wie dies ja natürlich, gewisse krasse Übertreibungen, geflissentliche Unwahrheiten, die, von einer malitösen Phantasie diktiert, angetan sind, das Gesamtbild zu verzerren, gleich eliminiert werden müssen, so ist doch im großen und ganzen, das lehrreich, was die „Anderen“ sagen. Denn abgesehen von dem kargen Lob, das sie den ganz einzig dastehenden Überleistungen deutschen Genies spenden, ist die Kritik an manchen Auswüchsen, die nicht allein in Deutschland auftreten, sondern auch auf der ganzen Welt zu finden sind, recht amüsant und oft angetan, in der Beurteilung gewisser Tendenzen unsere Gedanken auf bestimmte Bahnen zu lenken.

In der Nummer vom 4. Oktober 1923 bespricht der Korrespondent des Pariser „L'Auto“ die deutsche Automobil-Ausstellung. Wir knüpfen daran kein spezielles Kommentar, sondern überlassen es dem Leser, sich an den diversen Ausfällen zu ergötzen. Er sagt unter anderm: Obschon in den deutschen Konstruktionsbureaux auch im Jahre 1923 fleißig gearbeitet wurde, muß man sagen, daß das, was im Berliner „Salon“ zu sehen, noch weit von dem ist, was man in Frankreich oder Italien hat. Vieles ist schwerfällig, von einer Furcht erregenden Kompliziertheit, die Lösungen sind veraltet und solcherart, wie sie bei den lateinischen Völkern, den Engländern oder Amerikanern, längst verschwunden sind.

Trotzdem sich die Lebensverhältnisse in Deutschland von Tag zu Tag verschlechtern, und trotzdem mit Ausnahme einer numerisch sehr beschränkten Klasse von Leuten der deutsche Mittelständler sehr genau haushalten und rechnen muß, und man daher glauben müßte, daß die Demokratisierung des Automobilwesens gerade hier bedeutende Fortschritte gemacht hat — bemerkt man absolut nichts davon.

Nichts, was dem, was unser Citroën, Mathis oder Salmon (oder Peugeot, Anmerkung der Redaktion) bietet, beispielsweise gleichkommt. Es gibt wohl einige bescheidene Versuche, aber . . .

Was Viersitzer anlangt, gibt es wohl einen Wagen, den Aga, aber auch dieser wird nur in kleiner Zahl (wahrscheinlich sechs oder sieben per Tag) hergestellt.

Die enorme Mehrheit der ausgestellten Wagen sind große Wagen. Bei der sinkenden Valuta betrachtet man nämlich den Ankauf eines Autos als gute Kapitalanlage, eben wie man Dollars oder Pfunde kaufen würde. Die Fabriken haben stets guten Absatz und denken daher nicht daran, ihre Typen zu ändern. Aber die Krise kann nicht mehr fern sein, und ich stelle mir vor, welch ein Donnerwetter sich über die Fabriken der Sechszylinder mit 100 Bohrung entladen wird.

Die Preise sind sehr hohe, ein Viersitzer z. B., den man mit einem Citroën vergleichen könnte, kostet 1400 Dollar, also

zirka 50% mehr als ein solcher Wagen in Frankreich kosten würde.

Was die Motoren anlangt, so haben die Deutschen daran am meisten gearbeitet. Man sieht einige Modelle mit Königswellen, die recht gelungen sind, aber nur relativ wenige. Was die Leistungen der Motoren anlangt, so ist man noch weit von jenen, die man heute in Frankreich bereits gewohnt ist. Der Deutsche scheint gegen hohe Tourenzahlen eine entschiedene Abneigung zu empfinden. Auch gibt es keine Schiebermotoren unter den seriösen Marken. Über Getriebe und Kupplungen wäre wenig zu sagen, es sei denn, daß der gute alte großdimensionierte Konus sehr verbreitet ist.

Weiters finden sich heuer einige Vorderradbremsten; abgesehen von Kopien der Perrot- und Isotta-Fraschinibremsten, sei hier die Maybachsche Konstruktion ehrend erwähnt. Andere Konstruktionen sind nicht der Erwähnung wert, sie sind kompliziert und ihr Funktionieren ist zweifelhaft. Konstrukteure, die sie gebaut, gaben zu, daß sie dieselben noch nicht ausprobiert hatten. Nicht eine Servo-Bremse.

Als interessante Neuheit bleibt der Gebläsemotor von Mercedes, dessen Wert sich meines Erachtens für Flugmotore erwiesen hat, der jedoch sich für Tourenwagen nicht durchzusetzen scheint. (Hier spricht wohl der Neid der besitzlosen Klasse. D. Red.)

Der Maybachwagen, nun schon zwei Jahre alt, zeigt gegen das frühere Modell mehrfache Verbesserungen. Ich war stets der Meinung, daß eine Maschine, an der jeder Teil am richtigen Platz angebracht, wo alles klaglos funktioniert, eine mit einem Wort homogene Maschine auch eine schöne Maschine sei, der Maybachwagen genügt voll auf diesen Anforderungen.

Rumpler stellt seinen Wagen mit Motor hinten aus. Hier sind einige interessante Lösungen, die man im Gedächtnis behalten muß, besonders die Hinterradbrücke mit den federnden Halbachsrohren.

Was die Zugehörindustrie anlangt, nichts Neues. Unter den Vergasern beherrschen die französischen Systeme mit Zenith und Solex die Situation, was man aber bezüglich der elektrischen Apparate nicht sagen kann. Bosch ist natürlich hier am Platze. Zahlreiche Konkurrenten versuchen, seine Fabrikate nachzuahmen, und, da Bosch der Vollendung sehr nahe kommt, sind auch seine Konkurrenten weit entfernt als „quantité négligeable“ zu gelten, ja man kann sie förmlich als „Muster“ hinstellen.

Was schließlich die Karosserien betrifft, sind einige lustige Ausführungen zu sehen, wo der Mangel an Geschmack nur durch den Mangel an Bequemlichkeit übertroffen wird. Dabei muß aber bemerkt werden, daß die deutschen Karos-

serien mit Sorgfalt ausgeführt sind und wenn auch der Stil kritisierbar, ist die Arbeit keinesfalls schlecht.

Wie bei uns, widmet man der Stromlinie, oder windschneidenden Form, große Aufmerksamkeit, ja man opfert „Alles“ diesen Prinzipien, was öfters zu folgendem Resultat führt: man versieht Chassis, die vielleicht 80 st./km machen können, mit Karosserien, die bei 200 st./km entschieden von Interesse wären, und in die man nur mit Mühe einsteigen kann. Auf 100 m Distanz sieht mit seinen in das Kutschwerk eingelassenen Scheinwerfern so ein Wagen aus wie ein aus dem Wasser steigendes Flußpferd. Soweit Herr Saint Aubert der Berliner Korrespondent des „L'Auto“.

Der Franzose vergißt aber, daß die Schuld nicht die deutsche Automobilindustrie, sondern deren kurzfristige Geldgeber, die die ganze Industrie im Sack haben, und durch Bei-

behaltung der veralteten 3-, 5- und mehr Liter-Typen sparen wollen und das Geld zu den Versuchen für neue kleine Typen vorenthalten, trifft. Genau wie bei uns, wo der rege Import von Kleinautos und solcher von 1.5 bis 2.31 zeigt, was uns fehlt. Eine einzige Fabrik bei uns, Perl, hat die wahre Wichtigkeit der Kleinautofabrikation erfaßt und war imstande, über die Momentkonjunktur hinauszusehen, und — heimst momentan ganz allein die Früchte dieser klugen und fortschrittlichen Politik ein.

Wenn im „Reiche“ auch die Sache nicht ganz wörtlich so arg ist, wie sie der französische Gewährsmann des „L'Auto“ darstellt, so wird um Preise, wie die in Frankreich üblichen, dort fast nichts geboten — der beste Beweis dafür ist, daß die Kleinautoprodukte unserer Nachbarn ganz vom Wiener Markte verschwunden sind.

AUTOMOBIL- UND MOTORTECHNIK.

Gedanken zur Schmierung der Kraftfahrzeugmotoren.

Von Paul A. Graf.

(Fortsetzung.)

Die Motorenwärme.

Die Motorenwärme, die bei den einzelnen Motorentypen grundverschieden und welche einer der Hauptgründe dafür ist, daß man ein und dieselbe Ölsorte nicht zur Schmierung aller Motorentypen verwenden kann, hängt, wie nachstehend gezeigt werden soll, von einer ganzen Reihe von Umständen ab.

Sie wird in hohem Maße von der Belastung des Motors beeinflusst. Der Motor eines Personenautomobiles, der bei normalem Terrain mit einer, durch längere Leerlaufperioden und Stillstände unterbrochenen Durchschnittsbelastung von ungefähr 20% der erreichbaren Höchstleistung arbeitet, wird eine geringere Motorenwärme aufweisen, als der Motor eines Traktors oder eines Pfluges, bei welchem mit einer Durchschnittsbelastung von 70 bis 80% zu rechnen ist. Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse bei Flug- und Bootsmotoren, bei welchen Dauerbelastung bis zu 90% der erreichbaren Höchstleistung nichts ungewöhnliches sind. Bei Personen- und Lastautomobilen, welche ständig in gebirgigen Gegenden laufen, wird dieser Umstand infolge der durchschnittlich stärkeren Beanspruchung auf die Motorenwärme nicht ohne Einfluß bleiben.

Ein weiterer wichtiger Faktor, von welchem die Motorenwärme abhängt, ist die Art des verwendeten Kühlungssystems. Bei Luftkühlung wird die abgeleitete Wärmemenge besonders in den Sommermonaten trotz richtiger Ausbildung der Kühlrippen und Unterstützung der Kühlwirkung durch Ventilatoren nicht so groß sein wie bei Wasserkühlung. Bei einem luftgekühlten Motor wird daher im allgemeinen mit einer höheren Motorenwärme zu rechnen sein. Bei Wasserkühlung spielt die Intensität der Wasserzirkulation naturgemäß eine große Rolle. Der Kühleffekt wird im allgemeinen bei Wasserkühlung durch Pumpe größer sein als bei Thermosyphonkühlung, so daß Motoren mit Thermosyphonkühlung in der Regel heißer sein werden, als solche, bei denen der Umlauf des Kühlwassers unter Pumpendruck erfolgt. Am günstigsten liegen die Verhältnisse bei Bootsmotoren für Binnenschiffahrt. Hier dient das umgebende Wasser gleichsam als großes Reservoir, aus welchem ständig frisches Kühlwasser entnommen wird.

Die Konstruktion des Motors beeinflusst ebenfalls die Motorenwärme. Bei einem Schiebermotor befinden sich zwischen Zylinderwand und Kolben zwei zylindrische, durch eine Ölschicht von einander getrennte Schieberhülsen, welche die Wärmeübertragung auf die Zylinderwand und von hier auf das Wasser, welches in den Kühlmänteln zirkuliert, be-

hindern werden. Ein Schiebermotor wird deshalb mehr Wärme aufweisen als ein Motor mit Ventilen. Das Kompressionsverhältnis wird gleichfalls nicht ohne Einwirkung auf die Motorenwärme bleiben, da die entwickelten Wärmemengen bei größerer Kompression infolge der intensiveren Verbrennung des Gasgemisches größer sein werden als im umgekehrten Falle. Dieser Umstand wird in Zukunft auch bei der Ölauswahl für die Schmierung der sogenannten Gebläsemotoren zu berücksichtigen sein, die zwar heute noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung stehen, aber doch schon vereinzelt serienweise erzeugt werden.

Die Ausbildung des Verbrennungsraumes, welche hauptsächlich von der Art und Weise der Ventilanordnung am Zylinder abhängt, ist ebenfalls nicht ohne Einfluß auf die Motorenwärme. Man unterscheidet bekanntlich bei Automobilmotoren vier Arten der Ventilanordnung, und zwar:

1. Beide Ventile auf verschiedenen Seiten des Zylinders (T-Anordnung).
2. Beide Ventile auf einer Zylinderseite nebeneinander (L-Anordnung).
3. Beide Ventile auf einer Seite übereinander, Saugventil meist selbsttätig (F-Anordnung).
4. Beide Ventile im Zylinderkopf.

Im Falle 1, wo beide Ventile auf verschiedenen Seiten des Zylinders angeordnet sind, wird die wärmeausstrahlende Fläche des Verbrennungsraumes am größten sein; im Falle 4 (beide Ventile im Zylinderkopf), am kleinsten. Daraus folgt ohne weiteres, daß, gleiche Verhältnisse vorausgesetzt, die Motorenwärme bei Ventilanordnung im Zylinderkopf am größten, bei Anordnung der Ventile zu beiden Seiten des Zylinders am kleinsten sein wird. Bei den anderen Ventilanordnungen (Fall 2 und 3) wird sie einen Mittelwert darstellen.

Auch das Verhältnis von Zylinderbohrung und Hub ist nicht ohne Einwirkung auf die Motorenwärme. Gleichen Hub vorausgesetzt, wird bei einem Motor mit größerer Zylinderbohrung das Verhältnis von Zylindervolumen zu wärmeausstrahlender Zylinderoberfläche kleiner sein, als bei einem Motor mit kleinerer Bohrung. Da bei sonst gleichem Verhältnis überdies die Menge des verbrannten Betriebsstoffes mit dem Zylindervolumen wächst, ist ohne weiteres einzusehen, daß, gleichen Hub vorausgesetzt, ein Motor mit größerer Zylinderbohrung, eine höhere Wärme aufweisen wird als ein solcher mit kleinerer Bohrung.

Aber auch die Taktzahl des Motors und seine minutliche Drehzahl werden die Motorenwärme beeinflussen. Bei einem Zweitaktmotor entfallen auf denselben Zeitraum doppelt so viel Explosionen als bei einem Viertaktmotor. Die von einem Zweitaktmotor erzeugte Wärmemenge wird daher annähernd doppelt so groß sein als bei einem Viertaktmotor. In ähnlicher Weise beeinflusst die Tourenzahl die Motorenwärme. Ein hochtouriger Motor wird mehr Wärme entwickeln als ein solcher, der mit niedriger Tourenzahl läuft, weil bei einem hochtourigen Motor mehr Explosionen auf die Minute entfallen als bei einem Motor mit niedriger Tourenzahl.

Schließlich wird noch die Art des verwendeten Betriebsstoffes in gewisser Beziehung auf die Motorenwärme einwirken.

Nachdem nun alle Umstände, welche die Motorenwärme beeinflussen, eingehend besprochen wurden, soll nunmehr gezeigt werden, wie diese die Wahl des Öles beeinflusst, welches zur Schmierung einer bestimmten Motorentype Verwendung finden soll.

Im allgemeinen gilt der Grundsatz, daß für einen Motor mit hoher Motorenwärme ein schwerer flüssiges Öl zu verwenden ist, als für einen solchen, der weniger Wärme aufweist, da der Einfluß höherer Temperaturen die Zähflüssigkeit des Öles herabsetzt. Ein schwerer flüssiges Öl wird, wenn es sich um ein hochwertiges Qualitätsprodukt handelt, auch bei höheren Temperaturen noch genügend zähflüssig sein, um eine ununterbrochene Schmierschicht zwischen den reibenden Flächen bilden und aufrechterhalten zu können und den Kolben in genügendem Maße gegen die Zylinderwand abzudichten.

Natürlich wäre es grundfalsch, wenn man die Wahl des richtigen Öles nur auf die Motorenwärme basieren würde. Es muß daher genau untersucht werden, ob nicht einer oder mehrere der drei anderen Faktoren, Ölverteilung, Kohlenrückstandsbildung und Kolbeneinpassung, die, wie im Verlaufe dieser Ausführung gezeigt werden soll, bei der Ölauswahl mitbestimmend sind, ein Abweichen von dem eben Gesagten verlangen.

Die Ölverteilung.

Der zweite für die Ölauswahl maßgebende Faktor ist die Ölverteilung, das heißt die Art und Weise, wie das Öl allen schmierungsbedürftigen Teilen des Motors zugeführt wird. Diese Teile sind: Zylinderwand, bzw. Kolben (Kolbenringe), Kurbelwellen-, Pleuelstangen-, Kolben-, Bolzen- und Nockenwellenlager, Antriebszahnäder der Nockenwelle, Ventilstößel und Nocken. Die Ölverteilung steht in innigem Zusammenhang mit dem Schmierungssystem.

Da über die verschiedenen Schmierungssysteme vielfach irrige Ansichten herrschen, soll hier eine genaue Einteilung und Beschreibung derselben gegeben werden.

Die bei Fahrzeugmotoren in Verwendung stehenden Schmierungssysteme lassen sich prinzipiell in zwei Gruppen scheiden. Bei der ersten Gruppe wird das Öl dem Motor nur einmal zugeführt, ohne durch eine Vorrichtung nochmals in Umlauf gebracht zu werden. Man findet diese Methode der Ölführung, die sogenannte Frischölschmierung, heute nur mehr in vereinzelt Fällen, z. B. bei älteren Motorradtypen.

Weit verbreiteter und heute fast ausschließlich verwendet ist die zweite Gruppe, bei welcher das bereits verwendete Öl den zu schmierenden Teilen des Motors immer wieder von neuem zugeführt wird, also einen richtigen Kreislauf vollführt. Je nach der Art und Weise, wie dieser Kreislauf bewirkt wird, unterscheiden wir in dieser Gruppe vier verschiedene Schmierungssysteme, und zwar:

1. Die Vollpressschmierung.
2. Die einfache Pressschmierung.
3. Die kombinierte Press- und Spritzschmierung.
4. Die Spritzschmierung.

Nachstehend sollen nun diese Schmierungssysteme im Detail behandelt werden.

1. Die Volldruckschmierung.

Das Öl wird durch eine Pumpe zu den Kurbelwellenlagern gedrückt, fließt durch Bohrungen in der Kurbelwelle und in den Kurbelarmen zu den Pleuelstangenlagern und von hier durch Bohrungen in der Pleuelstange oder durch parallel zu derselben geführte Röhrchen bis zum Kolbenbolzen. Die Zylinderwände, bzw. die Kolbenringe werden durch Öl, welches aus den Pleuelstangenlagern austritt und durch die Umlaufbewegung derselben abgeschleudert wird, geschmiert. Das Öl fließt wieder in den Ölbehälter oder Ölsumpf zurück und wird durch die Pumpe neuerlich in Umlauf gebracht. In vielen Fällen werden auch die Nockenwellenlagern durch separate Rohrleitungen von der Pumpe mit Öl versorgt. Die Volldruckschmierung ist das einzige Schmierungssystem, bei welchem das Öl von der Pumpe bis zum Kolbenbolzen gedrückt wird.

2. Die einfache Druckschmierung.

Das Öl wird durch Pumpendruck zu den Pleuellagerlagern gebracht, und fließt durch Bohrungen in der Pleuellage und den Pleuelarmen zu den Pleuellagerlagern. Alle übrigen Teile, vor allem der Pleuellagerbolzen und die Pleuellagerwand werden durch das aus den Pleuellagerlagern austretende, fortgeschleuderte Öl geschmiert. Das Öl fließt in den Pleuellagerbehälter zurück und wird durch die Pleuellagerpumpe von neuem in Umlauf gebracht. Es sei ausdrücklich bemerkt, daß kein bewegter Teil in das Öl eintaucht.

3. Die kombinierte Druck- und Spritzschmierung.

Das Öl wird durch die Pumpe nur zu den Kurbelwellenlagern gedrückt. Die Pleuelstangenköpfe tauchen in Tröge ein, die durch das aus den Kurbelwellenlagern austretende Öl gefüllt werden und schleudern das Öl in fein verteiltem, nebelartigem Zustand zu allen schmierungsbedürftigen Teilen des Motors. Durch reichlichen Zufluß und Überlaufen wird in den Spritztrögen stets ein konstanter Ölspiegel gehalten. Das ablaufende Öl sammelt sich im Ölbehälter an und wird durch die Pumpe neuerdings in Umlauf gebracht.

4. Die Spritzschmierung.

Bei dieser Schmierungsart ist eine Unterteilung notwendig. Man unterscheidet:

- Spritzschmierung mit Ölumlauß durch Pumpe;
- Spritzschmierung ohne Ölumlauß.

a) Bei der Spritzschmierung mit Ölumlauf wird das Öl durch Pumpendruck aus dem Ölbehälter in sogenannte Spritztröge gebracht. Die Pleuelstangenköpfe tauchen in das Öl ein und spritzen es zu allen schmierungsbedürftigen Teilen des Motors. Auch hier wird durch die rasche Bewegung der in das Öl eintauchenden Pleuelstangenköpfe ein sogenannter Ölnebel erzeugt. Damit das Öl sicher zu den Kurbelwellenlagern gelangt, sind an den Lagerdeckeln öfters Ölsammelrinnen oder Näpfe angebracht, die an ihrer tiefsten Stelle eine Bohrung haben, durch welche das Öl zur Schmierstelle fließt. In den Spritztrögen wird durch reichliche Ölzufuhr und Überlauf stets ein konstanter Ölspiegel gehalten. Das überschüssige Öl sammelt sich im Ölbehälter an und wird durch die Pumpe neuerdings in Umlauf gebracht. b) Bei der Spritzschmierung ohne Ölumlauf, die nur bei ganz einfach konstruierten Motoren Anwendung findet, wird das Öl bis zu einer bestimmten Höhe

in das Kurbelgehäuse eingefüllt und durch die Bewegung der Pleuelstangenköpfe, an denen zur Unterstützung der Schleudwirkung zuweilen löffelartige Ansätze angebracht sind, zu allen Teilen des Motors, die der Schmierung bedürfen, gespritzt.

Nachdem nunmehr alle Schmierungssysteme im Detail besprochen wurden, soll im weiteren Verlaufe dieser Ausführungen gezeigt werden, welchen Einfluß das Schmierungssystem auf die Wahl des Öles hat.

Druckschmierung gestatten die Verwendung schwerflüssigerer Öle. Infolge des Pumpendruckes ist stets die Gewähr vorhanden, daß schwerflüssige Öle mit absoluter Sicherheit zu allen Schmierstellen gebracht werden. Bei Spritzschmierungen muß das Öl genügend leichtflüssig sein, um leicht zerstäubt werden zu können und einen Ölnebel zu bilden; es muß aber auch ein genügendes Anhaftvermögen haben, um nicht zu schnell von den Schmierstellen abzufließen. Diesen Bedingungen kann nur ein hochgradiges Öl von richtig gewähltem Flüssigkeitsgrad entsprechen.

Bei allen Schmierungssystemen mit Ömlauf besteht wegen der langen Verwendungsdauer ein und derselben Ölmenge die Möglichkeit, daß das Öl durch Betriebsstoff verdünnt und durch Staub, Schmutz, und feine, von der Abnutzung herrührende Metalteilchen verunreinigt werden kann. Nur ein hochgradiges, aus speziell ausgewählten Rohölsorten nach einem besonders angepaßten Verfahren hergestelltes Öl wird unter diesen Umständen zufriedenstellende Schmierung gewährleisten, da nur ein solches Öl die Fähigkeit besitzen wird, sich rasch und vollständig von allen Verunreinigungen zu trennen.

Außer dem Schmierungssystem selbst sind noch einige Konstruktionsdetails bei denselben für die Auswahl des richtigen Öles mitbestimmend.

Es sollen hier nur die wichtigsten davon besprochen werden, und zwar die Bauart der Ölpumpe und ihre Lage, die Art des Ölsiebes und die Anordnung der Ölleitungen.

Eine Ölpumpe, die imstande ist, Öl unter einem höheren Druck zu fördern, wird ein dickflüssiges Öl auch in der kalten Jahreszeit jederzeit in Umlauf setzen können, was bei einer Pumpe mit niedrigem Druck meist nicht der Fall ist. Auch die Lage der Pumpe ist nicht gleichgültig. Ist die Pumpe im Ölbehälter selbst angebracht, so wird sie die Fähigkeit haben, auch dickflüssige Ölsorten unabhängig von der Außentemperatur in Umlauf zu setzen. Liegt die Pumpe oberhalb des Ölbehälters, so muß das Öl von derselben angesaugt werden. In diesem Falle muß ein Öl gewählt werden, welches leichtflüssig genug ist, um durch das Ansaugrohr der Pumpe frei fließen zu können.

Die Maschenweite des Ölsiebes am Einfüllstutzen wird gleichfalls bei der Ölauswahl mitbestimmend sein. Es ist klar, daß ein engmaschiges Ölsieb die Verwendung eines leichtflüssigeren Öles verlangen wird, als ein Sieb mit großer Maschenweite.

Endlich ist noch die Lage und Anordnung der Ölleitungen in Betracht zu ziehen. Freiliegende Ölleitungen unterliegen besonders in der kalten Jahreszeit dem Einfluß niedriger Temperaturen. Es wird daher notwendig sein, bei Motoren mit freiliegenden Ölleitungen für die Wintermonate ein Öl zu wählen, das auch bei kalter Witterung noch einen entsprechenden Flüssigkeitsgrad aufweist.

Obzwar das Schmierungssystem, wie eben gezeigt wurde, einen großen Einfluß auf den Flüssigkeitsgrad der zu wählenden Ölsorte hat, sei jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Flüssigkeitsgrad absolut nicht maßgebend für die Qualitätsbeurteilung eines Öles ist. Zwei Öle von gleichem Flüssigkeitsgrad können trotzdem grundverschieden in Qualität und Eigenschaften sein.

Im weiteren Verlaufe dieser Ausführungen soll gezeigt werden, wie die übrigen Faktoren (Rückstandsbildung und Kolbeneinpassung) auf die Wahl des richtigen Öles einwirken, und welche Eigenschaften das Öl haben muß, um eine richtige Schmierung des Motors in jeder Beziehung zu gewährleisten.

Das Automobil — Volksfahrzeug.

Mit der immer fortschreitenden Demokratisierung der Motorfahrzeuge ist es ernst geworden. Immer kleiner wird der Zylinderinhalt der oft in großen Massen erzeugten Typen, immer billiger der Anschaffungspreis — im Ausland. Wir spüren von all dem nichts. Unsere großen Werke sind einmal schon in die Idee großer, starker (oder mindestens teurer) Wagen festgerannt und es gibt eigentlich nur eine einzige Fabrik bei uns, die in dieser Hinsicht die Tendenz der Zeit richtig erfaßt hat (Perlwagen). Ähnlich, wenn auch nicht ganz so übel verhält es sich in Deutschland. Ein bekannter deutscher Fachmann schreibt hierüber:

Als vor langen Jahren die ersten modernen Fahrräder auftauchten, waren es nur wenige, die an die Zukunft dieses Beförderungsmittels glaubten, und ist es dank seiner Vorzüge und der Verbilligung seiner Herstellung ein Volksfahrzeug in weitestem Sinne geworden. Das Hilfsmotorrad, bzw. Leichtkraftrad ist zur Zeit im Begriff, dieselbe Entwicklung durchzumachen. Deshalb ist wohl die Frage berechtigt, ob auch der Kraftwagen sich bei uns zu einem Volksfahrzeug entwickeln kann. In Amerika, im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten, ist er es im gewissen Sinne schon, da Massenherstellung in allergrößtem Umfange seinen Preis derartig reduziert hat, daß ein Kraftwagen selbst für den besser bezahlten Arbeiter erschwinglich ist.

Ob bei uns eine Entwicklung im analogen Sinne möglich ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zunächst einmal

von der Entwicklung der wirtschaftlichen Lage. Wenn wir nicht in absehbarer Zeit stabile Verhältnisse bekommen, ist natürlich nicht daran zu denken. Der zweite Faktor ist die Einstellung der Automobilindustrie. Da wir in Deutschland etwa 70 Automobilfabriken besitzen, deren größter Teil mehrere Wagentypen erzeugt, ist es natürlich ganz ausgeschlossen, daß der Kraftwagen auch nur im entferntesten ein Volksfahrzeug wird, wenn die Automobilindustrie sich nicht entschließt, nach ganz anderen Gesichtspunkten zu arbeiten. Zunächst ist es mindestens einmal erforderlich, daß jede Firma sich auf eine Type beschränkt. Ansätze zu einer Entwicklung in dieser Richtung sind ja auch bei uns vorhanden, indem einzelne Gruppen von Fabriken sich zusammengeschlossen und die Zahl der von jeder Fabrik zu erzeugenden Wagentypen eingeschränkt haben. Wie ich aber bereits seit vielen Jahren in der Fachliteratur betont habe, muß man hierin noch viel weiter gehen, wenn man die Herstellung des Kraftwagens so verbilligen will, daß sein Preis wenigstens einmal für die berufstätigen Kreise erschwinglich ist. Eine Massenfabrikation im amerikanischen Sinne ist bei uns natürlich nicht denkbar, da in Europa ein derartiger Bedarf an Kraftwagen nicht vorhanden ist, weil die europäischen Kulturländer über ein ganz anderes Eisenbahnnetz verfügen als die amerikanischen Staaten. Es würde also an entsprechenden Absatzgebieten fehlen und ein Export nach Amerika dürfte aus dem Grunde nicht in Frage kommen, daß die amerikanische Industrie in der Lage wäre, jeden Preis zu unterbieten, um den amerikanischen

Markt für sich zu behalten. Eine Kleinautoindustrie würde also immer nur auf den kontinentalen Markt angewiesen sein. Diesen sich zu erobern, wäre nach meiner Meinung möglich, aber nur dadurch, daß sämtliche Kleinautos bauenden Firmen sich dahin einigen, nur einen einzigen Wagentyp von beispielsweise 6/20 PS zu bauen und eine Arbeitsteilung in der Weise durchzuführen, daß zum Beispiel eine Fabrik nur die Rahmen herstellt, eine andere nur die Motoren, eine dritte nur die Getriebe, eine vierte die Hinterachsen usw., und daß endlich eine Fabrik die Montage des Wagens übernimmt. Nur so könnten alle interessierten Firmen an der Herstellung eines

6 Steuer PS beteiligt sein und nur so wäre eine Massenherstellung in dem mindest in Frage kommenden Umfange zu erreichen.

Ich bin überzeugt, daß es auch bei uns genügend Fachleute gibt, welche die Notwendigkeit erkennen, eine Entwicklung in dieser Richtung anzustreben, doch werden zunächst alle derartigen Bestrebungen noch zum Scheitern verurteilt sein, so daß es mit dem Automobil als Volksfahrzeug bei uns noch gute Weile haben dürfte. Immerhin dürfte es nicht uninteressant sein, einmal wieder diese Frage aufzuwerfen und zur Diskussion zu stellen.“

Neue Renault-Typen in Wien.

Seit dem Kriege zum ersten Male sieht man wieder in den Straßen Wiens neue Typen dieser französischen Fabrik, welche sich neuestens der heute wohl von fast allen bedeutenden Automobilfabriken der Welt bewirkten Kleinautofabrikation zugewendet hat. Sie bringt unter der Bezeichnung „Type KJ“ einen kleinen Wagen heraus, der folgende Einzelheiten aufweist: Das Gesamtgewicht des Chassis ohne Pneumatiks beträgt 425 kg. Der Wagen hat einen Vierzylindermotor von 58 mm Bohrung und 90 mm Hub. Die Zylinder sind in einem Block gegossen. Der Zylinderkopf ist abnehmbar. Die Ventile befinden sich auf einer Seite und sind schräg angeordnet. Die Ventile werden betätigt durch regulierbare Stößel. Die Stößelwelle wird durch Schraubenräder angetrieben. Die Kühlung erfolgt automatisch durch seitlich hinter dem Motor angeordnete Kühlrippen in ähnlicher Weise, wie dies von jeher von Renault ausgeführt wird. Das Schwungrad des Motors ist als Ventilator ausgebildet. Der Motor steht für sich, während der Getriebekasten mit dem Kardanrohr, den Verstrebungen usw.

einen festen Block bildet. Es sind drei Gänge, Vorwärts- und ein Rückwärtsgang vorgesehen. Das Verhältnis der Geschwindigkeiten ist 1000:526:280. Die Hinterachsenbrücke enthält schräg verzahnte Kegelräder mit der Übersetzung 9:48. Beide, die Hand- und Fußbremse, wirken auf die Hinterräder.

Die Vorderräder haben eine Länge von 800 mm und eine Breite von 40 mm. Hinten ist nur eine Querfeder vorhanden, die 1 mm lang und 40 mm breit ist. Die Räder sind aus Blech gepreßt, abnehmbar und zur Aufnahme von Pneumatiks 700×80 geeignet. Die Gesamtlänge der Chassis beträgt 3.2 m, die Gesamtbreite 1.37 m.

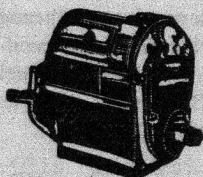
Wir hatten kürzlich Gelegenheit, eines dieser Kleinautos, das, was das rein Äußerliche anlangt, ganz auf der Höhe der teuersten Fabrikate der großen Werke von Billancourt hält, im Wiener Verkehr zu probieren und erwies sich auch der Gang, Elastizität des Motors, leichtes Schalten usw. ebenfalls den entsprechenden Eigenschaften der großen Renaulttypen ebenbürtig, was weitere Kommentare erübrigt. W.

Die elektrischen Apparate „Scintilla“

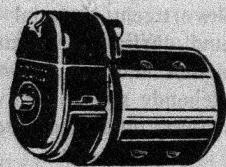
für die Zündung, die Beleuchtung und das Anwerfen des modernen Automobils.

Die Magnetos Scintilla — Hochspannungszündungsapparate von seltener Präzision, welche die Entzündung des Gasgemisches im Motor bewirken — werden in einer ganzen Anzahl von Typen für 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9 und 12 Zylinder hergestellt; die Fabrik ist daher in der Lage, für alle vorkommenden Explosionsmotoren — seien es Automobil-, Motorrad-, Boots-, Luftfahrzeug- oder stationäre Motoren — die entsprechenden Zündapparatypen zu liefern. Sämtliche Typen können mit oder ohne Zündmomentverstellung geliefert werden und eine größere Anzahl sogar mit automatischer Zündmomentverstellung. Die Außenabmessungen der letztgenannten Appa-

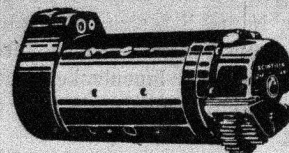
rate sind genau die gleichen wie bei den normalen Magnetos — ein bedeutender Vorteil gegenüber sämtlichen anderen Fabrikaten in bezug auf die Montage. Einige Magnetotypen werden auch für Zweifunkenzündungen gebaut; diese Apparate erzeugen gleichzeitig zwei Funken pro Zylinder und sind für Motoren bestimmt, bei denen jeder Zylinder zwei Zündkerzen besitzt. Die Außenabmessungen aller Scintilla-Magnetos sind übrigens absolut normal, daher können diese ohneweiters auf jeden beliebigen Motor montiert werden.



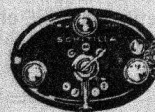
Der Magnetapparat.



Scintilla Dynamo.



Anlasser.



Schaltapparat.



Scheinwerfer.

sehen der Kontaktschrauben, selbst während des Betriebes, ohne die umständliche Anwendung eines Spiegels. Schließlich sichern sie eine einwandfreie Zündung von den niedrigsten bis zu den höchsten Tourenzahlen, sogar bei 6000 Touren und mehr, Geschwindigkeiten, welche von Rennwagen erreicht werden.

Die Magnetos Scintilla gingen aus allen großen europäischen Automobilrennen der vergangenen Saison als Sieger hervor, ein Beweis, für ihre unübertroffene Leistungsfähigkeit.

Die Dynamos Scintilla, für die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen, werden ebenfalls in verschiedenen Größen gebaut, und zwar vorläufig in fünf Typen: 50 W, 75 W, 110 W, 175 W und 250 W. Sie liefern ein sehr kräftiges konstantes Licht und besitzen eine besondere Regelung, die so funktioniert, daß die Batterie unter den allergünstigsten Bedingungen geladen und nur für das Anwerfen des Motors und für die Beleuchtung im Stillstand benötigt wird. Die Lebensdauer der Batterie wird somit bedeutend verlängert.

Die elektrischen Anlasser Scintilla, Typen 0.3 PS, 0.7 PS und 1.2 PS werden vom Schaltapparat aus durch ein in ihrem Innern enthaltenes Relais in Betrieb gesetzt. Sie funktionieren in der Weise, daß ihr Antriebsmechanismus, welcher in einer Kippmuffe gelagert ist, in radialer Richtung mit dem Zahnkranz am Schwungrad des Motors in Eingriff gebracht wird. Sobald letzterer anspringt, wird die Kippmuffe automatisch wieder in die Ruhestellung zurückgeworfen. Die einkippbare Antriebsvorrichtung gestattet die Anbringung einer starken Übersetzung im Anlasser selbst, wodurch die Batterie sehr geschont wird, indem die Entladungsstöße auf ein Minimum reduziert werden und gleichzeitig ein sicheres Anlassen, auch bei kaltem Wetter, gewährleistet ist.

Die Schaltapparate Scintilla werden in zwei Größen gebaut, Typen G und P, und zeichnen sich durch ihre Vollendung in bezug auf die Handhabung und durch ihr elegantes Äußere aus. Sie enthalten alle Organe für die Bedienung der verschiedenen Beleuchtungskörper, das Anwerfen des Motors, das Ab-

stellen der Zündung und für die Verriegelung der betreffenden Betätigungsorgane. Sie enthalten außerdem die Sicherungen für das Verbrauchernetz, sowie eine Kontrollampe, welche nur dann brennt, wenn die Dynamospannung für das Laden der Batterie unzureichend ist; durch ihr Auslöschen zeigt diese Lampe somit an, daß die Dynamo ihre Funktionen in richtiger Weise erfüllt, sobald sie angetrieben wird. Hiedurch wird die Verwendung von Volt- und Ampèremetern, welche früher oder später durch die Vibrationen des Wagens zerstört werden, überflüssig.

Die Scintilla-Aktiengesellschaft in Solothurn ist das einzige schweizerische Unternehmen, welches die oben beschriebenen Apparate in großen Serien herstellt. Außer diesen liefert die Gesellschaft nach eigenem Prinzip konstruierte Scheinwerfer, Solo oder Mixtes, Seitenlampen usw., sowie auch Batterien, Batterieboxen, elastische Kupplungen für den Antrieb der Magnetos und Dynamos, Handlampen, Abzweigdosen, Abblendwiderstände und alle anderen elektrischen Gebrauchsgegenstände des modernen Automobils.

Die zahlreichen Erfolge, die sowohl in der Schweiz als auch im Ausland anlässlich der wichtigsten internationalen sportlichen Wettkämpfe errungen werden, beweisen das Vertrauen, welches die ersten Automobil- und Flugzeugmarken in die Scintilla-Magnetos, sowie in die elektrischen Beleuchtungen und Anlasseranlagen gleichen Namens gesetzt haben. Die schweizerische hochwertige Präzision verbürgt die größte Sicherheit für ein zuverlässiges Funktionieren dieser Apparate.

Neue Overland-Modelle.

Unter den in Wien bekannten und bestbewährten Wagen amerikanischer Herkunft ist der Overland einer der beliebtesten und das will schon etwas bedeuten, denn die Overland sind bereits zwölf Jahre in Österreich bekannt. Die Overland-Wagen werden jetzt in vier verschiedenen Typen herausgebracht, und zwar ein fünfsitzkarossierter offener Wagen, ein Zweisitzer, beide wiegen vollkommen karossiert zirka 850 kg, für ein ausgewachsenes Automobil kein großes Gewicht, ein sogenannter Sedan (der in Amerika übliche Ausdruck für Innenlenker; in der Stadt Sedan waren nämlich seinerzeit die berühmtesten Sänftenbauer zu Hause und wurden in Amerika die geschlossenen Sänften mit großen Glasfenstern Sedan-Chair genannt. Dieser Name hat sich merkwürdigerweise auf unsere modernen Limousinen mit Innenlenkerkarosserie verpflanzt), also ein fünfsitziger Innenlenker mit vier Türen und einem zweisitzigen, zweitürigen Coupé. Die beiden letzteren wiegen zirka 950 kg.

Was die Technik der Overland-Wagen anbetrifft, so besteht die maschinelle Anlage natürlich aus dem großen Block, das heißt Motorkupplung und Getriebe sind zu einem Ganzen vereinigt, eine Praxis, welche heute allgemein ist, aber seiner-

zeit zuerst in Amerika auftauchte. Der Motor ist ein Vierzylinder $85.7 \times 102 = 2345 \text{ cm}^3$ mit Thermosyphonkühlung, Druckschmierung, Bosch-Magnet und Anlasser. Die Getriebe besitzen drei Gänge und einen Retourlauf. Von den Bremsen wäre zu bemerken, daß beide auf die Hinterräder wirken und als Außen- und Innentragbremsen ausgebildet sind. Sehr interessant ist die Federung der Overland-Wagen. Die Federn aus Chrom-Vanadium-Stahl hergestellt, sind nach dem Prinzip der Dreipunktfixierung angebracht, wobei die Federn in der Mitte des Wagens vorne, respektive rückwärts befestigt und schräg mit den Achsen beweglich verbunden sind. Infolge dieser Anordnung erweitert sich die Federbasis auf eine Länge von 3300 mm, welche Entfernung zwischen den Federaufhängungen selbst die längsten anderen Wagen nicht aufzuweisen haben. Ansonsten ist natürlich alles, was zum Wagen gehört, mit dem den amerikanischen Fabrikanten eigenen Aufwand von hochwertigem Material in modernster Ausführung vorhanden und dürften die neuen Overland-Modelle, von deren verschiedenen und bemerkenswerten technischen Neuerungen das Vorstehende nur ein schwaches Bild ergibt, in Wien sehr viele Anhänger und Interessenten finden.

MOTORRADSPORT.

Vom Motorradmarkt.

Das 3-PS-Dihl-Rad.

Eine deutsche Maschine, welche mit besonderem Hinblick auf bequemes Tourenfahren und vorteilhafte Benützung im Großstadtverkehr konstruiert wurde, ist das Dihl-Motorrad, erzeugt von der Dihl-Motoren-Aktiengesellschaft, Berlin.

Das Dihl-Rad ist ausgerüstet mit einem Zweitaktmotor von 70 mm Bohrung und 70 mm Hub, ferner mit einem kräftigen Zweiganggetriebe, an das ein Kickstarter zum Anlassen des Motors eine Metallkonuskupplung und eine Getriebebremse angebaut ist. Der mit allen modernen Werkverfahren ausgeführte Motor ist mit dem Getriebe und

Magnet zusammen in einem besonderen Rahmen aus Stahlblech eingebaut, an dem zugleich die Träger für die Fußbretter, der Auspufftopf und die Hebel für Fußbremse und Kupplung fest anmontiert sind. Dieses komplette Aggregat ist mit drei kräftigen Stahlbolzen in dem Rahmen eingesetzt, wodurch eine einfache und sichere Montage der ganzen

Zuverlässigkeitsfahrt Paris—Kopenhagen, erfolgreich hervorgetreten ist, von Fisker und Nielsen in Kopenhagen gebaut wird, jedoch bisher nur wenig bekannt geworden ist. Der Konstrukteur ist selbständig vorgegangen und hat hauptsächlich im Streben nach größter Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit eine große Tourenmaschine geschaffen. Typisch ist

die Konsequenz, mit der alle Teile gut geschützt angeordnet und mit der Riemen und Ketten vermieden sind. Der Antrieb ist als Kardantrieb ausgebildet. Beim Fahren dieser Maschine fällt besonders die feste Lage auf der Straße auf, die der tiefen Schwerpunktlage vor allem zuzuschreiben ist, sowie die gute Federung vor und hinten und die geringen Aufwendungen zur Bedienung, die besonders durch die völlig automatische Schmierung bedingt sind. Der Motor bildet mit dem Wechselgetriebe der Kupplung und dem Kickstarter, sowie dem Ölbehälter ein einheitliches Ganzes, das leicht nach unten aus dem Rahmen ausgebaut werden kann. Der Motor ist als luftgekühlter einreihiger Vierzylinderviertaktmotor gebaut und hat

60 mm Bohrung und 66 mm Hub. Bei 746 cm³ Zylinderinhalt leistet er 7 PS. Die Zylinder bestehen aus Stahlguß und können vom Motor abgebaut werden, ohne daß dazu der Motor aus dem Rahmen ausgebaut werden muß. Kühlungsschwierigkeiten, wie sie beim einreihigen Vierzylindermotor mit Luftkühlung leicht

maschinellen Anlage des Motorrades erreicht ist und etwaige Erschütterungen des Rades während der Fahrt nicht auf die Maschinenanlagen übertragen werden. Dieses ganze herausnehmbare Aggregat ist nach außen mit Kappen von Aluminium abgedeckt und schützt so die Ketten und alle arbeitenden Teile vor Schmutz. Ein gut arbeitender Vergaser sichert nicht nur ein leichtes Anspringen des Motors, sondern ergibt auch bei richtiger Einstellung einen wirtschaftlichen Betrieb. Bei einem Gewicht des Rades von zirka 78 kg wird für das Dhl-Rad eine Geschwindigkeit von 65 km garantiert und erreicht es bei guter Pflege und Straßenverhältnissen Geschwindigkeiten bis 75 km in der Stunde, eine Geschwindigkeit, die auch für den Sportsmann ausreichend ist. Die Scheidung für das Getriebe ist auf dem reichlich bemessenen Tank angeordnet, so daß seitlich keinerlei Hebel vorstehen, die bei der Fahrt den Fahrer in seiner Bequemlichkeit stören. Die Abbildung zeigt die schöne Formgebung des Rades, die in Verbindung mit erstklassiger Werkstattarbeit alle Freunde des Dhl-Rades mit Recht erfreuen.

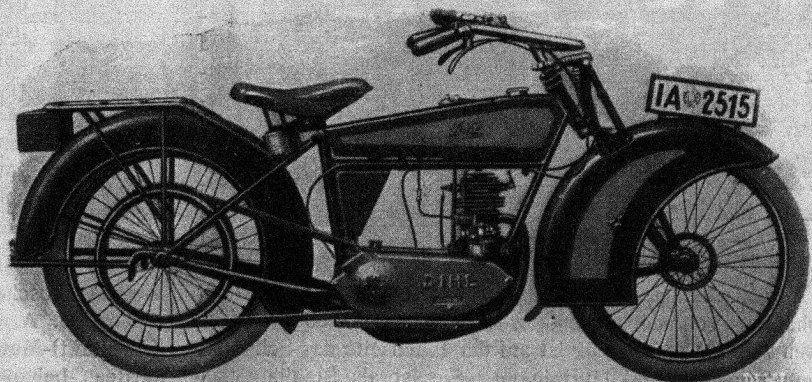
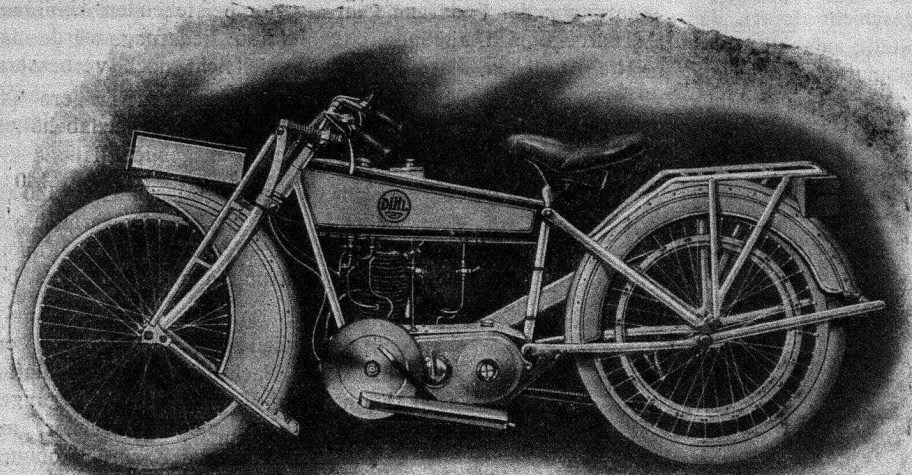
Der vierte Vierzylinder.

(Ein dänisches Klasse-Motorrad.)

Bekanntlich gab es bis vor wenigen Monaten nur drei vierzylindrige Typen von Motorrädern: die belgische F. N. und die amerikanischen Maschinen Henderson und Ace. Nun tauchte heuer bei einer Dauerkonkurrenz (Paris—Kopenhagen) eine dänische Vierzylindermaschine, der „Nimbus“ auf.

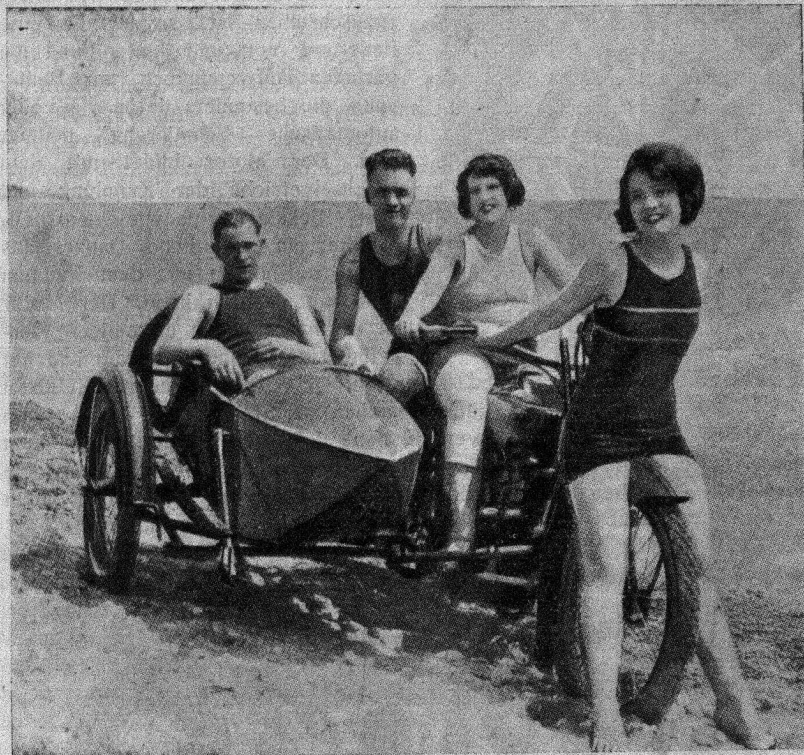
Eine umfangreiche Motorradindustrie gibt es in Dänemark nicht. Der Motorradbau beschränkt sich in Dänemark, soweit interessante Maschinen und technisch selbständige Konstruktionen in Betracht kommen, lediglich auf die Vierzylinder 7 PS „Nimbus“-Maschine, die im letzten Sommer vielfach bei ausländischen Wettbewerben, besonders in der

befürchtet werden, haben sich auch im Dauerbetrieb nicht gezeigt. Die Kolben tragen je zwei Kolbenringe und bestehen ebenfalls aus Stahl. Die Pleuelstangen sind im Gesenk geschmiedet und tragen am oberen Ende eine Büchse aus Phosphorbronze zur Lagerung des Kolbenbolzens. Am unteren Ende tragen die Pleuelstangen ein Weißmetallager. Die Pleuelstange ist aus einem Stück gefertigt und in drei Bronzelagern mit Weißmetallausguß gelagert. Die rechts im Gehäuse angeordnete Nockenwelle ist mit dem Nocken ebenfalls aus einem Stück hergestellt und wird durch ein Paar Stirnräder, also ohne besondere zwischengeschaltete Räder, von der Pleuelstange aus angetrieben. Die Pleuelstange ist in Kugellagern gelagert. Die Zylinderköpfe sind abnehmbar und tragen je ein Einlaß- und ein Auslaßventil, deren Steuerung mittels Schwinghebel und Stoßstange erfolgt. Die Einlaßventile sitzen unmittelbar über den Auslaßventilen, um eine gute Kühlung der Auslaßventile durch das ausgesaugte Gemisch zu erzielen.



Mit Ausnahme der Kurbelwellen- und Pleuelstangenlager weist der Motor nur Kugellager auf.

Die Schmierung erfolgt vollkommen automatisch, und zwar sowohl für den Motor selbst als für das Getriebe. Die Ölmenge ist dabei der Tourenzahl des Motors proportional. Die Ölpumpe ist als Kolbenpumpe ausgebildet und fördert durchschnittlich $\frac{1}{2}$ l Öl pro Minute. Die Pumpe sitzt im Gehäuse und wird unmittelbar vor der Kurbelwelle aus angetrieben. Die Schmierung der Antriebsstirnräder geschieht derart, daß sie in einen kleinen Ölsumpf tauchen, der stetig aufgefüllt wird. Im übrigen erfolgt die Schmierung als Umlaufdruckschmierung. Der unterste Teil des Gehäuses ist als Ölsumpf ausgebildet und faßt 3 l Öl.



Ein nettes Bild von der amerikanischen Sea-Side (aus Motorcycle Illustrated).

Der Kickstarter ist rechtsseitig angeordnet und wirkt, unabhängig von der Kupplung und dem Getriebe, auf die Nockenwelle. Die Kupplung ist auf der Innenseite des Schwungrads angeordnet und läuft in Öl. Sie ist als Stahllamellenkupplung gebaut und kann entweder mittels eines Fußhebels oder von der Lenkstange von Hand aus betätigt werden.

Das Getriebe weist drei Geschwindigkeiten und zwei Leerlaufstellungen auf. Die Übersetzungsverhältnisse sind:

I. 1:10 $\frac{8}{10}$, II. 1:7, III. 1:4 $\frac{2}{3}$.

Der Vergaser weist Vorwärmung mittels warmer Luft auf, ist so angebracht, daß der Abstand von allen Einlaßventilen gleich groß ist, und arbeitet nach dem Scheblerschen

Prinzip. Zur Zündung dient ein Bosch-Hochspannungsmagnet. Sämtliche Kabel sind in einem Rohr übersichtlich zusammengefaßt.

Eine Handbremse und eine Fußbremse sind so gebaut, daß beide auf eine Bremsstrommel des Hinterrades wirken. Die Fußbretter bestehen aus Aluminiumguß. Die Abmessungen der Räder sind 28 x 3".

Die Räder sind beide gefedert. Die Gabelbauart und die Anordnung der Federung geht aus der beistehenden Abbildung hervor. Eine Umhüllung der hinteren Federung würde das glatte Aussehen dieser Maschine vielleicht noch verbessern.

Der Rahmen besteht aus zwei U-förmigen Trägern aus Stahl mit U-förmigem Querschnitt und dem Benzinbehälter, der als Teil des Rahmens ausgebildet ist.

Das Gewicht der ganzen Maschine ist 140 kg. Auf 33 km Fahrt fällt 1 l Brennstoffverbrauch gemäß dem Ergebnis der Fernfahrt Paris—Kopenhagen, wo diese Maschine den ersten Preis belegte."

Während diese Zeilen in Druck gehen, erreicht uns eben die Nachricht, daß ein fünfter Stern am Himmel der Vierzylinder aufgegangen ist — diesmal der amerikanische Excelsior, auf dem wir demnächst eingehender zurückkommen werden.

Neue anglo-österreichische Modelle.

Ein Wiener Haus, welches frühzeitig daran gegangen ist, sich die langjährigen und heute auf der ganzen Welt tonangebenden englischen Konstrukteure zunutze zu machen und mit Benützung der hochwertigsten Materialien und besten englischen Hilfsorgane am hiesigen Platz Motorräder herzustellen, die sich, trotzdem sie alle charakteristischen Neuheiten der up-to-date englischen Maschine zeigen, im Preise weit billiger stellen als diese — ist die Firma Medinger & Zoglmann (Mezo), von deren neuesten Erzeugnissen wir schon zur Zeit der Wiener Herbstmesse lobend zu berichten Gelegenheit genommen haben.

Die Mezo kommen jetzt eben mit hervorragend hübschen neuen Modellen heraus, welche mit 350 und 500 cm³ J. A. P.-Motoren oder mit 350 und 500 cm³ Villiers-(Zweitakt)-Motoren geliefert werden. Hiezu kommt noch das bestens bekannte Sturmey-Archer-Dreiganggetriebe, der moderne „schiefe“ Rahmen usw.

Die Firma Medinger & Zoglmann ist in der Lage, sämtliches Motorradzubehör, sowie Jap-Motoren, Sturmey-Archer-Getriebe, sowie Villiers-Motorradmotoren samt den dazugehörigen Beleuchtungsanlagen in jeder Menge zu liefern.

Die Trionette.

Eine gelungene deutsche Motorrad-Adapter-Konstruktion.

Wir haben seit jeher die Zukunft des Motorrads in der möglichst durchgreifenden Popularisierung des Motorrads erblickt und ist es gewiß, daß, je mehr die Maschine verläßlich und betriebssicher wird, die Notwendigkeit eintritt, sie auch bequem und gefahrlos für den Durchschnittsfahrer zu gestalten, so zwar, daß derselbe unabhängig von den Unbilden

der Witterung bequem und sicher auf seinem lieben „Kracherl“ dem Sport oder Beruf obliegen kann.

Von den vielen Versuchen, welche im Laufe der Jahre unternommen wurden, um etwas in diesem Sinne zu schaffen, repräsentiert die Trionette eine sehr bemerkenswerte Konstruktion. Vorausgesetzt halbwegs gute Straßenverhältnisse,

bedeutet dieses Fahrzeug einen entschiedenen Schritt nach vorwärts gegenüber dem bestenfalls für den Fahrer stets un-bequemen Beiwagen.

Auch ist die Dreispurigkeit bei weitem nicht als besonderer Nachteil zu werten, denn selbst bei sehr stark geschotterten Straßen, wie sie z. B. unsere so ziemlich „türkischen“ Wegverhältnisse zeitigen, ist die Sache nicht so arg, als man sich sie vorstellen würde, wie uns eine längere Fahrt auf einem der ausgezeichnet bequemen neuen Phaenobile jüngstens bewies. Denn erstens sind zur Gänze aufgeschotterte Straßen selten, zweitens findet sich bald Platz für das dritte (treibende Rad), das ja hier das wichtigste ist und drittens sind unsere heutigen Pneus so beschaffen, daß sie ganz bedeutend mehr aushalten, als dies seinerzeit der Fall war.

Über die Details der Trionette und ihren Einbau, respektive Adaptierung des Motorrads für die Trionette, lassen wir ihren Erzeugern, der Firma Trionette G. m. b. H. in Bremen, im folgenden das Wort.

Wir lasen kürzlich in einer führenden Fachzeitschrift folgende Zeilen, die wir unverändert wiedergeben möchten und die allen Motorradfahrern aus dem Herzen gesprochen sein dürften:

„Der Motorradfahrer blinzelt noch schläfrig, früh am Tage, vom Bett hinaus in einen erwachenden Sommertag. Mit beiden Füßen zugleich springt er aus der Klappe, und eine Stunde später fährt er hinaus in den schönsten Frühling-morgen. Er atmet würzige Erdluft und fühlt sich frei und glücklich, und wie die Maschine läuft in der kühlen, zion-reichen Morgenluft, wie die losgeht! Es ist eine Wonne, Tempo und Natur auszukosten. Er gibt Gas und braust ab. Da vorne kreuzt ein Streifen Wald die Straße, die ist noch feucht vom gestrigen Regen. Er sieht's, nimmt Gas weg, zu spät, schon liegt er im Lehm der Straße. Außer einer ordentlichen Schramme am Knie ist zwar nichts passiert, aber ein klein bißchen ist er doch verstimmt, als er nun weiterfährt. Er hätte ja vorsichtiger sein können. Von nun an geht alles glatt. Irgendwo, in Dingsda, nimmt er einen kleinen Mittags-imbiß, und als er weiterfahren will, fangen Tropfen an zu fallen, dicke, schwere, und er will warten, bis der Guß vor-über sei. Aber es regnet und regnet, nicht mehr dicke, schwere Tropfen, nein, feine, dünne Bindfäden schickt pausenlos der Himmel. Nach einer Stunde schwingt er sich ärgerlich auf seinen Stinkrappen und fährt mit hängenden Beinen, die vom Vorderrad neckisch mit Kot bespritzt werden, durch die Bindfäden nach Hause. Solche Fahrt im Regen, vier Stunden lang fortgesetzt, soll selbst dem besten Regenmantel und der besten Stimmung zu viel werden. Schmutzig, mit hängenden Ohren, triefenden Kleidern, durchnäßt bis auf die Haut, kommt unser Held zu Hause an, der morgens so unternehmungslustig und froh ausgezogen war.

Nun aber sinnt er Rache! Will er ein Kleinauto kaufen? Aber nein, das ist ja viel zu teuer, und dann, wenn er trotzdem eines hätte, er würde sich nach seinem Motorrad sehnen, das ihm viel mehr das Gefühl der Maschinenkraft gibt, als der Wagen. Berge, ein paar Zähne Gas mehr und dann festhalten, damit man nicht aus dem Sattel rutscht, ohne umzuschalten, raufbrausen, die steilste Steigung, daß die Steine nach der Seite spritzen, und daß man meint, der Berg müßte erbeben vor dem Ansturm solcher Kraft. Das ist der geheimnisvolle Zauber, der jeden an das Motorrad fesselt, ohne ihn je wieder loszulassen. Doch sagten wir nicht, er sinnt Rache? Er wird die Kraft in Banden schlagen, nur wenn er sie frei haben will, soll sie sich austoben können.

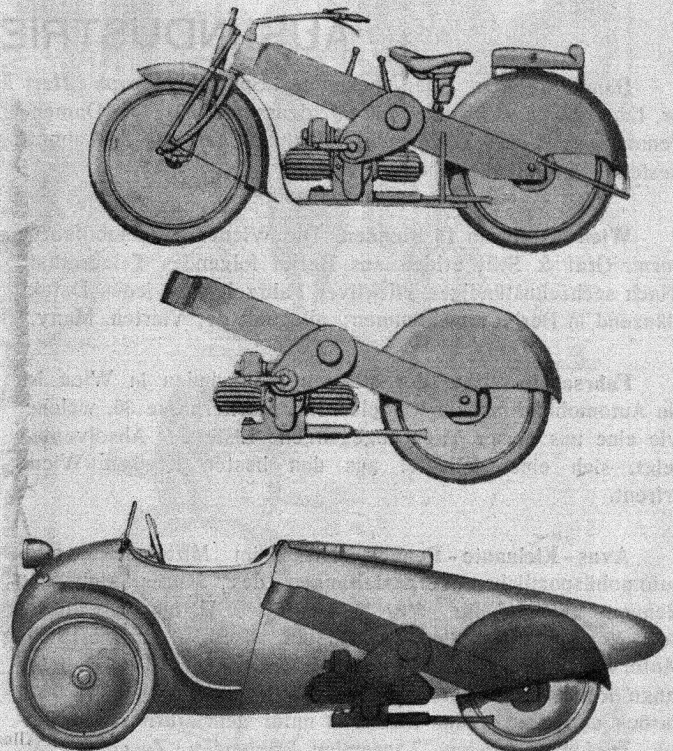
So entstand der Gedanke, die Maschine des Motorrads zum Antrieb eines autoähnlichen Fahrzeuges zu verwenden,

das wir „Motorrad-Auto“ nennen wollen, wobei indessen die Möglichkeit der Rückverwandlung zum Motorrad jederzeit bestehen bleibt.“

Die von der Motorradindustrie auf den Markt gebrachten Typen von Krafträdern weisen recht individuelle Unterschiede auf, besonders bei stärkeren Maschinen.

Infolgedessen findet der Kunde für seinen persönlichen Geschmack bald bei dieser, bald bei jener Marke seine Befriedigung. Er wird im Laufe der Zeit mit dem von ihm gewählten Fabrikat immer vertrauter, so daß er eine andere Maschine dagegen nicht eintauschen möchte.

Nun haften aber allen Motorrädern gewisse, in der Natur des zweirädrigen Fahrzeuges begründete Übelstände an. Da ist im besonderen der geringe Schutz des Fahrenden gegen



Die Trionette.

Adaptionsphasen von einem normalen Motorrad zur Trionette.

schlechtes Wetter, die Unsicherheit auf schlüpfrigen Wegen und infolgedessen die Notwendigkeit, auf das liebgewordene Gefährt während des Herbstes, Winters und eines großen Teiles des Frühjahres überhaupt zu verzichten. Ferner ist auch die Mitnahme eines Reisebegleiters oder einer Reisebegleiterin auf dem Soziussitz nur ein Notbehelf. Wird ein Seitenwagen mitgeführt, so ergeben sich fahrtechnisch die bekannten Schwierigkeiten, und der Rahmen des sonst so sorgfältig gepflegten Motorrads unterliegt dauernden Verzerrungen. Alle diese Übelstände sind zwar dem Motorfahrer wohl bewußt, aber er mußte sie in Kauf nehmen, weil es bisher noch keinen Ausweg gab.

Sie alle aber werden mit einem Schlage beseitigt durch die Trionette. Die Trionette macht nun aus jedem schweren Motorrad in wenigen Stunden einen zweisitzigen, rassigen und schnellen Dreiradwagen.

Wie geschieht das? Von dem vorhandenen Motorrad werden entfernt: Vorderrad, Lenkgabel, Lenkstange, Sattel und Soziussitz sowie die Fußrasten. — Der übrigbleibende, komplette Rahmen mit Motor, Getriebe, Benzintank, Hinter-

rad usw. usw. wird, wie aus der nebenstehenden Abbildung hervorgeht, in die Trionette eingesetzt und mit wenigen Schrauben befestigt. Schließlich werden die Bremsen, die Kupplung, die Gangschaltung, Vergaser und Zündverstellung mittels mitgelieferter Bowdenzüge mit den am Führersitz vorhandenen Betätigungsorganen verbunden.

Der Umbau ist in kurzer Zeit vollendet, da Traggestell und Maschinenanlage des ursprünglichen Motorrads völlig unverändert bleiben. Gewiß ist zwar das Gesamtgewicht des neuen Gefährtes etwas größer als bisher, dafür hat aber die Maschinenanlage eine stromliniige, kraftsparende Umhüllung bekommen und ist gegen Verschmutzung geschützt gelagert, während die Zugänglichkeit zu allen für die Wartung wichtigen Teilen gewahrt bleibt, indem der hinter den Sitzen liegende Teil hochgeklappt werden kann.

Naht die schlechte Jahreszeit, und will man das Motorrad aus Zweckdienlichkeits- oder sportlichen Gründen nicht entbehren, dann kann man es in eine Trionette umwandeln.

Sie gewährt die Möglichkeit, das Motorrad weiter zu benutzen, in bequemer Form einen Mitfahrer mitzunehmen und läßt es doch zu, in wenigen Stunden das Motorrad wieder in den alten Zustand zurückzubringen, wenn dies wegen der Teilnahme an einer Motorradkonkurrenz oder aus sonstigen Überlegungen wünschenswert erscheint.

Die Trionette ist derart konstruiert, daß jedes Motorrad hineinpaßt. Unterschiedlich ist nur die Art der Befestigung des Motorradrahmens an der Trionette, weshalb bei Bestellung genaue Angabe der vorhandenen Motorradtype erforderlich ist. Es kann jederzeit das zuerst eingebaute Motorrad durch ein neues (anderen Systems) ausgewechselt werden.

AUS INDUSTRIE UND HANDEL.

Damen-Rennen. Der bekannte Sportphotograph Herr Dr. Eduard Langer, VII., Schottenfeldgasse 22, hat vom Damen-Rennen eine Anzahl gelungener Aufnahmen gemacht und nimmt Bestellungen für dieselben entgegen.

Wien—Berlin in 16 Stunden. Die Wiener Automobilfabrik vorm. Gräf & Stift erhielt aus Berlin folgendes Telegramm: „Nach sechzehnständiger, effektiver Fahrzeit ohne jeden Defekt glänzend in Berlin angekommen; alles mit der Vierten. Many.“

Fahrschule. Eine der ältesten Fahrschulen in Wien ist die Automobilfahrschule Rumpler, III., Marxergasse 30, welche, wie eine uns dieser Tage zugegangene Liste der Absolventen zeigt, sich einer Klientel aus den besten Kreisen Wiens erfreut.

Avus - Kleinauto - Rennen. Diese im Mittelpunkt aller automobilsportlichen Veranstaltungen des Jahres stehenden Rennen nahmen für die Marke N. S. U. einen glänzenden Verlauf. Von den gestarteten drei N. S. U.-5/15 PS-Motorwagen legte die Mannschaft Klöble-Haller die 140 km lange Rennstrecke mit einem Durchschnittstempo von 120 km zurück und geht in der Klasse B unter dem stürmischen Beifall der nach vielen Tausenden zählenden Zuschauer als Sieger durchs Ziel. Dieser N. S. U.-Siegermannschaft folgten mit nur 3, bzw. 39 Sekunden Zeitdifferenz die zwei weiteren N. S. U.-Fahrer Scholl-Amon, Seifert-Maier und gewannen einen zweiten und dritten Preis. Der Erfolg ist um so beachtenswerter als sämtliche drei N. S. U.-Motorwagen unter 38 Konkurrenten die drei besten Tageszeiten erzielten und dürfte hieraus die Zuverlässigkeit der N. S. U.-Wagen am besten ersichtlich sein. So lieferten auch diese Erfolge einen untrüglichen Beweis von der technischen Vollkommenheit und Güte

der N. S. U.-Serienwagen, die nicht nur sehr schnell, sondern, was in gegenwärtiger Zeit besonders wichtig ist, auch langlebig und betriebsbillig sind.

Mit der Generalvertretung dieser hochwertigen Qualitätsmarke für Österreich ist seit einiger Zeit die als überaus rühmlich bekannte Wiener Firma Wittige, Roth & Co. „Amahag“, Wien IV., Technikerstraße 9, betraut.

Dänemark als Automobileinkäufer. Die Kaufkraft der dänischen Bevölkerung wurde nicht bloß durch die Weltwirtschaftslage der letzten Jahre nicht beeinträchtigt, sondern sie hat in bestimmten Klassen der Bevölkerung, insbesondere bei den Landwirten, die etwa 50% der gesamten Bevölkerung ausmachen, auch beträchtlich zugenommen. Dies äußert sich auch in der starken Nachfrage nach Automobilen, die nun nicht mehr wie in der Vorkriegszeit als Luxusgegenstand, sondern als Notwendigkeit, als Bedarfsgegenstand betrachtet werden. Während im Jahre 1913 bloß 858 Automobile eingeführt wurden, belief sich die Kraftwageneinfuhr im Jahre 1919 bereits auf 6194, 1920 auf 3757, 1921 auf 1685, 1922 auf 1520. Der größte Teil der Automobile wurde aus den Vereinigten Staaten und aus Deutschland eingeführt. Im Jahre 1919 erreichte die deutsche Automobilagentur die Rekordziffer von 3346, während 2565 Kraftfahrzeuge aus den Vereinigten Staaten importiert wurden. („The European Commercial.“)

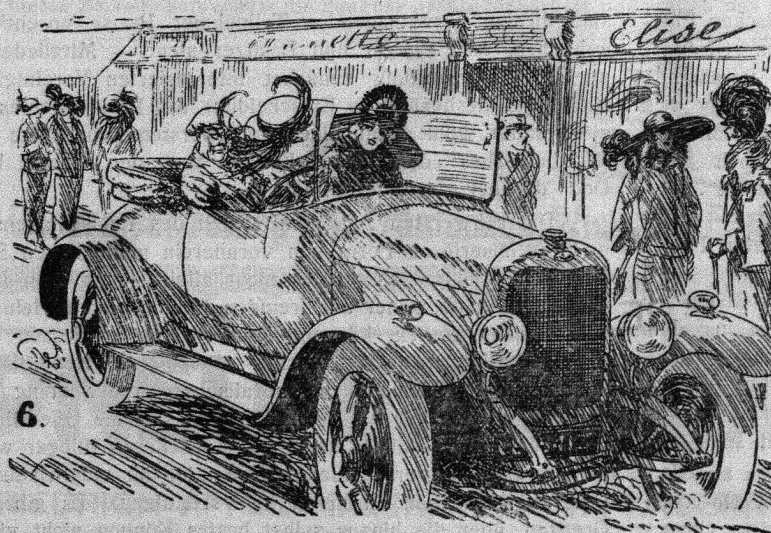
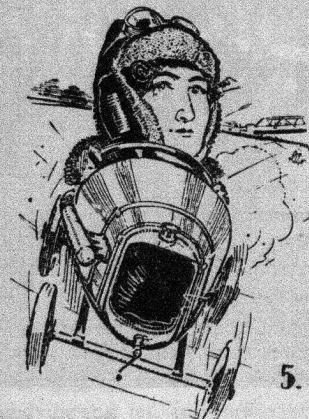
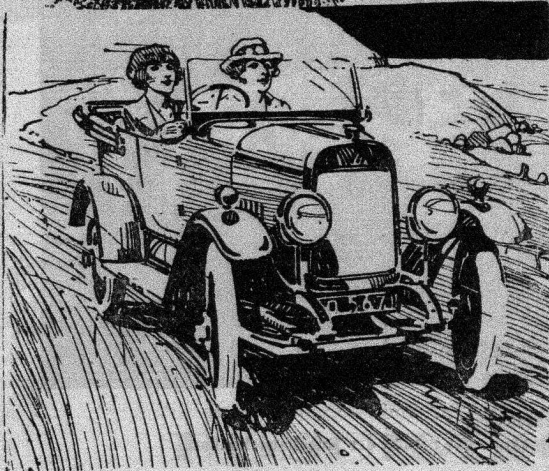
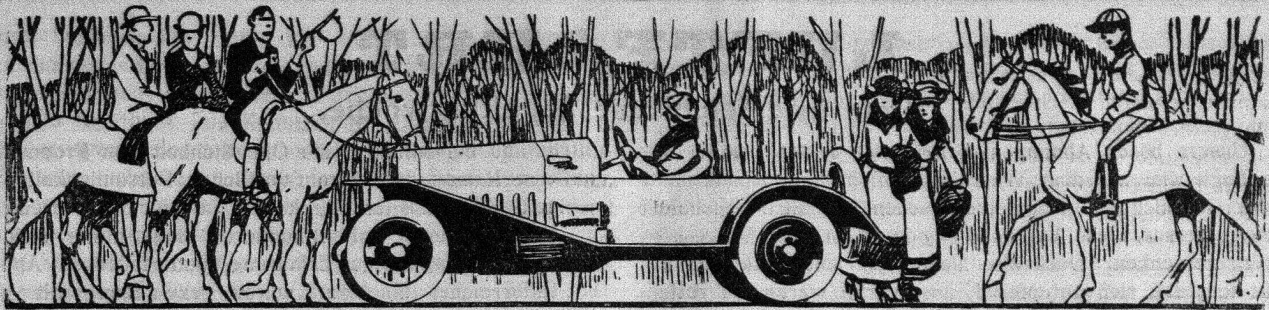
Mustermesse in Bandoeng (Java) 1924. Das Sekretariat der Niederländisch-Indischen Messegesellschaft gibt bekannt, daß die V. Niederländisch-Indische Messe in Bandoeng (Java) voraussichtlich vom 21. Juni bis 6. Juli 1924 abgehalten werden wird. Die Messe wird internationalen Charakter tragen, alle österreichischen Exportartikel werden für diese Ausstellung willkommen sein.

HEITERE ECKE.

Zum Rennen der Damen.

1. Pferdesport — das imponiert mir gar nicht — solange man keine 120 km in der Stunde herausbringt.
2. Glaubst du, daß mir der neue Windschutz beim Rennen gut stehen wird?
3. Autosuggestion, hervorgerufen durch die Lektüre der Rennpropositionen.

4. Warum hast du unter Pseudonym genannt, Fritz?
5. Damit meine Freundinnen nicht am Ende kommen und mir Nägel auf die Hauptallee streuen.
6. Fräulein „Amilka“, das Blitzmädel.
7. Die beste „Federung“ — der Hüte.
8. Der Kürzschluß oder das schnellste Mittel, trotz passiver Resistenz der Männer unter die Haube zu kommen.



(Text nebenstehend.)

(Aus „Automobilia“ und „The Light Car & Cyclecar“).

LUFTFAHRT.

Erste österreichische Segelflugwoche.

Unsere bösen Ahnungen haben sich leider erfüllt: die Segelflugwoche auf dem Waschberg bildet kein Ruhmesblatt in der Geschichte der österreichischen Luftfahrt. Vielleicht wäre es besser, diese Veranstaltung im Meere der Vergessenheit zu versenken. Doch dies hieße allen jenen Faktoren unrecht tun, die, sich aufopfernd, am Werke waren, zu retten, was zu retten war. Wir empfinden es überdies als publizistische Sünde, einzelnen, über allem Lob erhabenen fliegerischen Leistungen unsere Bewunderung versagen zu sollen.

Jedoch, man würde unserer Luftfahrt einen herzlich schlechten Dienst erweisen, jetzt, da die Tatsachen unsre Warnungen vor übereilten Entschlüssen als nur zu begründet erscheinen lassen, stillschweigend zur Tagesordnung überzugehen. Im Gegenteil, wir halten es für unsere Pflicht, den Urheber des Waschberger Fiaskos zu erklären, daß es nicht

auftritt und bei welchem die Öffentlichkeit von Propositionen, von den Namen der verantwortlichen Persönlichkeiten usw. rechtzeitig Kenntnis erhält, konnte ja hier keine Rede sein.

Die Deutschen haben hunderte Flüge hinter sich, verfügen über langjährige Erfahrung und tadellose Apparate. Die Österreicher hingegen waren gezwungen, mit gerade fertig gewordenen Flugzeugen zu erscheinen und sollten nun ohne vorheriges Training auf unausprobiertem Fluggerät unsre Bestrebungen würdig repräsentieren!

Eine rühmliche Ausnahme machte lediglich der Eindecker „Wien“ vom Wiener Automobilklub. In formvollendetster Weise vom Chefpiloten Ingenieur Ehrlich gesteuert, vermochte er seine Flüge zu sensationellen Bestleistungen aller Österreicher zu gestalten. In der Liste der heimischen Preisträger figuriert er mit Recht an der Spitze. Seltsamerweise



Von der „Eröffnung“ auf dem Waschberg.
Die Zelte, vor ihnen drei österreichische Apparate. Im Hintergrund: die Straße der Buschenschenken.

angeht, das altbegründete Ansehen des österreichischen Flugwesens in solch leichtfertiger Weise zu gefährden. Schuster bleib' bei deinem Leisten! Eine Konzertdirektion veranstalte Böse-Buben-Bälle und andere Belustigungen. Und für den Ehrgeiz einer Lehrkanzel für Luftfahrt an der Technischen Hochschule müßten sich schließlich wohl auch noch nützlichere und würdigere Betätigungsgebiete finden lassen . . .

Im engen Rahmen dieses Berichtes erscheint es naturgemäß völlig ausgeschlossen, auch nur die schwersten Fehler der Organisation aufzuzählen.

Es ist für Österreich tief beschämend, feststellen zu müssen, wie man viele Millionen für Flugzwecke aus dem Boden stampfte, nur um unsere leider unleugbare Rückständigkeit vor aller Welt darzutun. Daß der größte Teil der Gelder eine sichere Beute unserer Gäste war, denen sie von Herzen gegönnt seien, mag nur nebenbei erwähnt sein.

Der Waschberg diente eigentlich nur als Bühne zur Vorführung der Rhönflieger. Von einem regelrechten Wettbewerb, bei welchem auch das veranstaltende Land mit einiger Chance

sind diesem hervorragenden Teilnehmer Preise vorenthalten geblieben, weil Flieger und Besitzer nicht — Mitglieder der an der Veranstaltung zunächst interessierten Vereinigungen sind. Die diesbezügliche Entscheidung des Preisgerichtes verstößt damit wohl gegen einen der obersten Grundsätze jedes Wettbewerbes: dem besten Können auch der höchste Lohn! Doch darüber ein anderes Mal!

Die schwersten Anklagen wegen des Feilschlagens der in ihrer unseriösen Form von vornherein unmöglichen Segelflugwoche richten sich indes nicht allein gegen den Entrepreneur, den ob seiner sachfremden Persönlichkeit viele Vorwürfe nicht treffen können, sondern gegen dessen fachkundige Hintermänner, welche, obwohl in Kenntnis der hoffnungslosen Sachlage, die moralische Verantwortung willig auf sich geladen haben. Zum Glück hat sich die Öffentlichkeit selbst überzeugt, daß es nicht unsre wackeren Flieger waren, die das Debakel verschuldet. Diese taten ihr möglichstes, um Österreichs Farben ehrenvoll zu verteidigen. Es gibt aber Grenzen, über die hinaus selbst bestes Können nicht viel zu

erreichen imstande ist. Viel, viel Unheil hätte vermieden werden können, wenn die Leitung der Veranstaltung den Händen erfahrener, wirklicher Sports männer, bei welchen etwas mehr Weitblick und Kenntnis der Lehren aus anderen Ländern erwartet werden darf, anvertraut gewesen wäre.

Es wäre sehr bedauerlich, wenn nun die vielen üblen Eindrücke auf die ernstesten und ehrlichen Bestrebungen unserer Fliegergemeinde schädlich zurückwirken würden. Verhängnisvoller könnten sich organisatorisches Unvermögen, Mangel an Voraussicht und hohle Wichtigtuerei nicht rächen.

Orelli.

Am 13. Oktober fand die „Eröffnung“ statt. Man hatte eine Reihe von offiziellen Persönlichkeiten hinausgebeten, um — drei Apparate, die übrigen Teilnehmer waren noch nicht eingelangt, zu zeigen.

In Wellmannsberg, am Fuße des Waschberges, wurde der Bundespräsident von den Bürgermeister der umliegenden Ortschaften feierlich begrüßt und auf das Fluggelände geführt. Dort begrüßte ihn Landeshauptmann Buresch im Namen des Landes Niederösterreich, worauf der Rektor der Technischen Hochschule in einer längeren Rede die Bedeutung des Flugwesens würdigte. Er teilte mit, daß die erste österreichische

Segelflugwoche ein Vorläufer der im nächsten Jahre geplanten Internationalen Segelflugwoche sei. (Es steht uns also noch Schlimmeres bevor? Anmerkung der Redaktion.)

13. und 14. Oktober (Sonntag) verstrichen, ohne einen Aufstieg ermöglicht zu haben.

15. Oktober: Der Vormittag brachte endlich das sehnlichst erwartete Flugwetter. Als erster stieg der heimische Pilot Höfer mit dem Eindecker „Kreß“ des Österreichischen Aeroklubs auf. Er mußte aber gleich wieder niedergehen, und der Apparat zeigte eine Beschädigung der Steuerung und der einen Tragfläche. Als nächster folgte der junge Grazer Techniker Fernthaler mit dem Doppeldecker der Segelflugvereinigung der Technischen Hochschule in Graz. Er brachte es zu einem Luftsprung.

Dann rüstete Martens zum Aufstige. Spielend leicht löste sich sein Apparat vom Erdboden und erhob sich in die Luft, allmählich bis auf etwa 144 m Höhe über dem Terrain aufsteigend. In dieser Lage segelte Martens in weiten Schleifen und Kurven über der Landschaft dahin und vollzog nach 16 Minuten und nach Zurücklegung einer Strecke von 5130 m eine glatte Landung bei Leitzelbrunn. Mittlerweile hatte auch der erste österreichische Apparat die Probe bestanden. Ingenieur Ehrlich ist um 11 Uhr 38 Minuten mit

Zeiss — Bosch — Licht

ZEISS

abblendbare

SCHEINWERFER

spenden ein auf sehr große Entfernung wirksames Licht, da die Lichtquelle durch einen Glasparabolspiegel von höchster optischer Vollkommenheit, der im Gegensatz zu Metallspiegeln gegen Hitze und Feuchtigkeit unempfindlich ist, voll ausgenützt wird. Die eine besondere Riffelung tragenden Abschlußgläser sorgen für ausgiebigste seitliche Lichtausstrahlung, weshalb Kurvenlampen entbehrlich sind. Vom Führersitz aus während der Fahrt nach den gesetzlichen Vorschriften abblendbar, erzeugen Zeiss-Scheinwerfer ein gelbes

NEBELLICHT

das bei Regen- und Nebelwetter überaus durchdringend ist. In Verbindung mit

BOSCH-LICHT-ANLAGEN

bieten Zeiss-Scheinwerfer die denkbar größte Sicherheit und stellen das Vollkommenste der modernen Beleuchtungstechnik dar. Illustrierte Druckschrift 123 kostenlos.



Generalvertretung Ed. Trautenegg, Wien IX., Freiheitsplatz 2. Fernruf 22-4-65.

PNEU ENGLEBERT CORDÉ

General-Vertretung:

FRIEDRICH APFELTHALER, WIEN VI., KASERNENGASSE 22.

TEL. 962.

dem Eindecker des Wiener Automobilklubs aufgestiegen und sieben Minuten später bei der Ortschaft Wollmannsberg am Fuße des Waschberges glatt gelandet. Die Strecke beträgt 1030 m in der Luftlinie.

Die Flüge fanden am Nachmittag ihre Fortsetzung. Fluglehrer Stamer aus Baden-Baden stieg mit dem Weltensegelflugzeug „Hol's der Teufel“ auf und flog fünf Minuten lang, wobei er eine Strecke von etwa 1500 m durchmaß und eine Höhe von 10 m über dem Startplatz erreichte. Mit diesem Apparat ist damit überhaupt zum erstenmal geflogen worden.

Sehr interessant war die anschließende Leistung von Spies von der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt auf dem Apparat „Edith“. Spies konnte mit Hilfe des aufsteigenden Windes den Startplatz gleich ganz bedeutend überhöhen und landete nach acht Minuten Segelns in der Nähe seines Aufstiegsunktes nächst der Waschbergkuppe.

16. Oktober: keine Flüge.

17. Oktober: Der Tag brachte die bedeutendsten Leistungen der Veranstaltung mit nicht weniger als 14 Starts.

Als Erster startete Spies (Darmstadt) auf seiner Maschine „Edith“ (erbaut von der akademischen Fliegergruppe Darmstadt), der eine Flugdauer von acht Minuten erreichte und durch seine ruhige Führung auffiel. Noch ehe er zur Landung schritt, wurde Stamer auf seiner Maschine „Hol's der Teufel“ (erbaut von der Weltenseglergesellschaft Baden-Baden) gestartet, der in einem eleganten Flug eine Strecke von 1268 m zurücklegte.

Als Dritter startete die Maschine des Wiener Automobilklubs „Wien“ mit Ingenieur Ehrlich, der als einziger mit einer österreichischen Maschine während der Österreichischen Segelflugwoche großen Erfolg verzeichnen konnte und eine Flugzeit von etwa zehn Minuten erreichte. Diese Leistung muß um so höher gewertet werden, als sie überhaupt erst den zweiten Flug Ingenieur Ehrlichs mit einem Segelflugzeug darstellt. Hierauf startete Martens auf seiner Maschine „Strolch“, der einen halbstündigen Flug vollführte und immer wieder in eleganten Kreisen und Kurven über dem Publikum schwebte. Als Fünfter flog neuerdings Spies auf der Maschine „Edith“ und blieb zirka zehn Minuten in der Luft. Dann startete Stamer auf der Maschine „Espanlaub“, Flugdauer vier Minuten.

Als Siebenter stieg Botsch auf seiner Maschine „Konsul“ (erbaut von der Bahnbedarfs-Aktiengesellschaft, Darmstadt) auf und erreichte eine Flugzeit von zehn Minuten. Besondere Begeisterung erregte seine bravouröse Landung, die er, wie er schon vorhergesagt hatte, auf dem Startplatze vornahm. Neuerlicher Aufstieg Spies' auf „Edith“. Er fliegt nach der auf dem nächstgelegenen Hügel befindlichen Kirche umkreist sie und landet nach einer Flugdauer von 17 Minuten im Tale. Hierauf erzielte Pilot Winter auf der Maschine „Charlotte“ (erbaut von der Luftfahrzeuggesellschaft Stralsund, unter Mitwirkung von Sablatnig, Flugzeugbau in Berlin) einen Flug von zwei Minuten. Ingenieur Buchholzer, der als nächster auf einem Eindecker der Technischen Hochschule in Wien aufstieg, landete nach drei Minuten, wobei seine Maschine jedoch eine Flügelhavarie erlitt.

Als Elfter startete Ingenieur Strommer, Wien, auf einem von ihm konstruierten Eindecker. Gleich nach dem Aufstiege wurde die Maschine durch den Wind zurückgeworfen und überschlug sich vollständig. Der Pilot kam glücklicherweise mit nur geringfügigen Verletzungen davon, während die Maschine erheblichen Schaden erlitt. Bei einem neuerlichen Aufstieg erzielte Winter auf „Charlotte“ eine Flugdauer von sieben Minuten.

Zum Schlusse spielte sich das interessanteste Ereignis des Tages ab. Botsch stieg neuerdings auf seinem „Konsul“ auf und segelte gegen Wollmannsberg. Während er Kurven und Kreise zog, startete Martens auf „Strolch“ und flog seinem Fliegerkameraden nach. Martens stand manchmal minutenlang in der Luft still, während Botsch sich bald senkte, bald wieder Höhe zu gewinnen trachtete. Nach 48 Minuten kehrte Botsch an seinen Startplatz zurück, wo er glatt landete. Martens zog nun auf seiner Maschine weiter nach Norden und konnte von den Fernmeßapparaten nur bis zu 10 km beobachtet werden, da die Maschine dann in den Wolken verschwand. Automobile machten sich auf die Suche nach dem Landungsplatz des Fliegers. In später Abendstunde wurde Martens bei seinem „Strolch“ noch ein gutes Stück über 10 km vom Startplatz entfernt aufgefunden. Er hätte wegen der einbrechenden Dunkelheit niedergehen müssen.

18. Oktober: Es startete bei Windstille Ingenieur Gazda (Wien) auf „Espanlaub“ und erreichte bei einer Flugdauer von 2 Minuten 56 Sekunden eine Flugstrecke von 2025 m. Als Zweiter startete Ingenieur Stamer auf „Hol's der Teufel“, in die er diesmal einen Hilfsmotor von effektiv nur 5 PS eingebaut hatte. Es war dies der erste Versuch mit Hilfsmotor in Österreich.

Inzwischen war die Maschine „Espanlaub“ wieder heraufgebracht und von neuem montiert worden, und Ingenieur Gazda ging zum zweitenmal an den Start. Gazda wollte die B-Prüfung machen, kam in der zweiten S-Kurve auf den Berg los und mußte in einem Hohlweg landen, wobei ein Flügel der Maschine havariert wurde. In den Nachmittagsstunden starteten bei fast gänzlicher Windstille die beiden Schwestermaschinen „Frohe Welt“ vom Aeroklub und „Technisch: Hochschule Wien“ unter Führung der Piloten Ingenieur Fiala, Ingenieur Griensteidl, Major Herwei und Ingenieur Losert.

19., 20. und 21. Oktober: keine Flüge.

Sang- und klanglos — welch schroffer Gegensatz zum geräuschvollen Eröffnungstamam! — endete die erste österreichische Segelflugwoche. Sogar die in ihrer Kritik stets sehr zurückhaltende „Neue Freie Presse“ stellt hiebei resigniert fest: „Die wiederholt geäußerte Befürchtung, daß der Segelflug in seiner Entwicklung noch nicht weit genug vorgeschritten ist, um ihn in den Rahmen einer großangelegten öffentlichen Veranstaltung, deren Besuch mit viel Zeitaufwand, Mühen und Kosten verbunden ist, zu stellen, hat sich leider bewahrheitet. . .“

Die Preise:

Gruppe A. Deutsche Flugzeuge und Flieger: Von den Preisen der Veranstalter erhielten: 1. Für die während der Flugwoche erzielte höchste Erhebung über den Abflugsort K 4.000.000.— die Prometheuswerke (Pilot Martens). Für den längstdauernden Flug während der ganzen Veranstaltung erster Preis K 3.000.000.— die akademische Fliegersektion der Technischen Hochschule Darmstadt (Pilot Botsch), zweiter Preis K 1.000.000.— die Prometheuswerke (Pilot Martens), Hannover. 3. Für den längsten Streckenflug: erster Preis K 4.000.000.— die Prometheuswerke (Pilot Martens), zweiter Preis K 2.000.000.— Herr Espanlaub (Pilot Espanlaub). 4. Für die erzielte Gesamtflugdauer: erster Preis K 3.000.000.— die Prometheuswerke (Pilot Martens), zweiter Preis K 1.000.000.— die Akademische Fliegersektion der Hochschule Darmstadt (Pilot Botsch).

Von dem Staatspreis der österreichischen Bundesregierung erhielten: Für die größte Flugstrecke in einem Fluge die Prometheuswerke (Martens) K 10.000.000.—, für die größte Flugdauer eines Einzelfluges die Akademische Flieger-

:: Von Automobilisten und Sportsleuten bevorzugte Etablissements. ::

LURION

Wien VII., Siebensterngasse, Ecke Kirchengasse

Täglich 9 Uhr abends:
Ural-Kosaken-Chor
Heinrich Kohlbrandt
Sigi Hofer
Geschwister Prince

ferner
Josef Zetenius

vom Deutschen Volkstheater

Im Sketch „Verbrechen in der Hypnose“
 etc. etc.

Kapelle Korkus Jazz Fred Light

FEINSTER HEURIGER

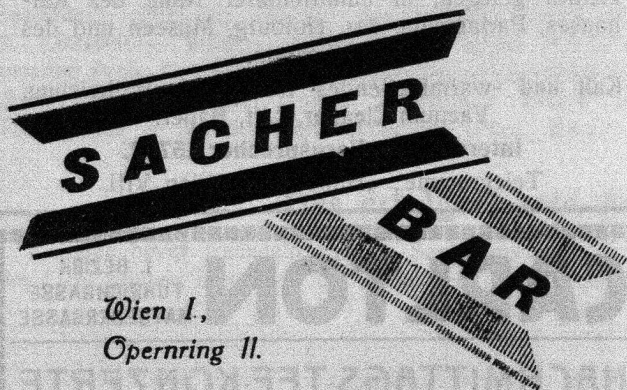
Franz Strohmayr

Wien XVII., Dornbacherstr. 35

Ueber Herbst und Winter geöffnet.

Jeden Freitag:

Hauswurstessen und Milchrahmstrudel.



Rendezvous der Sportwelt:

PAYR-BAR

Wien, I. Bezirk, Getreidemarkt Nr. 7.

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

**HOPFNER
 GRILL**

WIEN I.
 Goldschmidgasse 7
 Feinste franz. Küche
 Direktor: F. Reinert

HOPFNER AM GRABEN

WIEN I.

DAS RESTAURANT DER ELEGANTEN WELT

5 UHR TEE

FEINSTE WIENER KÜCHE

DINERS UND SOUPERS

TANZ

DIREKTOR: F. REINERT

**GRINZING
 AM GRABEN**

WIEN I.

Graben Nr. 29

Der Heurige Wiens
 Direktor: F. Reinert

MAXIM

Familien-Konzert-Restaurant

in den neuadaptierten Pracht-Sälen

Wien, I. Bezirk, Raubensteingasse Nr. 8.

Souper à K 25.000.—
 Braten mit zwei Beilagen, Mehlspeise.

Souper à K 35.000.—
 Vorspeise, Bouillon, Braten mit zwei
 Beilagen, Mehlspeise.

Täglich ab 9 Uhr

Das phänomenale Tanz-Programm

Kapelle Toni Neubauer

Duo Fiebinger-Ehrlich

:: Von Automobilisten und Sportsleuten bevorzugte Etablissements. ::

MOULIN ROUGE

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

PALAIS DE DANSE

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

**Treffpunkt aller Automobilisten
und des internationalen Reisepublikums**

Besuchen Sie das altrenommierte

Restaurant „zum weißen Hahn“

Wien VIII., Josefstädterstraße Nr. 22
Telephon 15.702

Exquisite Küche, vorzügliche Weine, zivile Preise,
SPEZIALITÄT: MENÜ K 8000.—, 20.000.—, 25.000.—

Chambres particuliers.

Säle für geschlossene Gesellschaften.

Vor und nach dem Theater stets frische Küche.

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. **SOUPER**

Täglich Einlagen von frischen Adriafrischen aus Triest.
Offene Tischweine aus den berühmtesten Kellereien Italiens.

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.

CARLTON

I. BEZIRK
FÜHRICHGASSE
MAYSEDERGASSE

NACHMITTAGS-TEE-KONZERTE

5—7 Uhr

Kapellmeister

RUDOLF LEDERER

9—1 Uhr

Konzertpianist

GEORG GRÜNWALD

Spezialität: Carlton-Platte

Super complet

Kaltes Büffet

Sämtliche Bargetränke

Jeden Dienstag bis 3 Uhr früh

KABARETT NACHTLICHT

I., BALLGASSE NR. 6

TELEPHON 77355.

VORNEHMSTE KUNSTSTÄTTE WIENS

NOVEMBER-
PROGRAMM

GASTSPIEL TRUDE VOIGT

mit vollständig neuem Repertoire.

NOVEMBER-
PROGRAMM

Paul Steinitz, der Improvisator, Leo Valberg, Chansonnier, Magda Szemere, Violinvirtuosin, Emmi Emmering, Vortragskünstlerin, Willy Rosen, Klavierhumorist, Irene Hildebrandt, Sängerin, Heddy Sylvano, Vortragskünstlerin, Conference: Rolf Ronay, Leopold Olejak, Chansonnier. Musikalische Leitung: Dr. Egon Neumann.

Am Flügel: Elneg.

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

sektion Darmstadt (Botsch) K 5.000.000.—, für die größte Flughöhe die Prometheuswerke (Martens) K 5.000.000.—. Überdies erhielten Pilot Stammer K 1.000.000.— für die Beteiligung mit einem Segelflugzeug mit Hilfsmotor und Trostpreise von je K 500.000.— die Piloten Spies (Technische Hochschule Darmstadt) und Winter (Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg).

Gruppe B. Den in österreichischem Besitz befindlichen Flugzeugen, bzw. österreichischen Piloten wurden zuerkannt: Von den Preisen der Veranstalter:

a) Für die Höchstleistung österreichischer Flieger: Höhenflug erster Preis K 3.000.000.— dem Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich), zweiter und dritter Preis wurde nicht gewonnen.

b) Längste Flugdauer, erster Preis K 3.000.000.— Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich), zweiter Preis K 2.000.000.— Technische Hochschule Wien (Pilot Buchholzer), dritter Preis K 1.000.000.— Österreichischer Aeroklub (Pilot Fiala).

c) Längste Flugstrecke, erster Preis K 3.000.000.— Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich), zweiter Preis K 2.000.000.— Österreichischer Aeroklub (Pilot Hübner), dritter Preis K 1.000.000.— Österreichischer Aeroklub (Pilot Fiala).

Von dem Staatspreise der österreichischen Bundesregierung: Für die längste Flugstrecke: Erster Preis K 2.000.000.— Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich), zweiter Preis K 1.000.000.— Österreichischer Aeroklub (Pilot Hübner). Für die längste Flugdauer: Erster Preis K 2.000.000.— Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich),

zweiter Preis K 1.000.000.— Technische Hochschule Wien (Pilot Buchholzer). Für die größte Flughöhe über der Abflugstelle: Erster Preis K 2.000.000.— Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich), zweiter Preis wurde nicht gewonnen.

Gruppe C. 1. Den Ehrenpreis des Wiener Automobilklubs für den Konstrukteur des österreichischen Segelflugzeuges von bestem Gesamterfolge erhielt Ingenieur Kermer K 5.000.000.—, 2. Ehrenpreis Konstantin Freiherr v. Economo, Präsident des Aeronautischen Verbandes und des Aeroklubs, für den längsten Flug des ersten Flugtages mit einem österreichischen Apparat und österreichischen Piloten: Erster Preis K 2.000.000.— Wiener Automobilklub (Pilot Ehrlich), zweiter Preis K 1.000.000.— Österreichischer Aeroklub (Wehofer). 3. Ehrenpreis (silberner Pokal) des Ehrenpräsidenten Leopold Kupelwieser für das bestkonstruierte österreichische Segelflugzeug: Ingenieur Kermer.

Das Preisgericht hat als „Anerkennung der Bemühungen und als Ermutigung zu künftigen Leistungen auf dem Gebiete des Segelfluges“ zuerkannt: 1. Von den Preisen des Landes Niederösterreich: a) der Segelflugvereinigung des Aeroklubs K 20.000.000.—, b) dem Piloten Strommer K 5.000.000.—.

2. Vom Preise der Gemeinde Wien K 20.000.000.— und der Veranstalter K 8.000.000.—, der Segelflugvereinigung der Technischen Hochschule Wien K 15.000.000.—, Segelflugvereinigung der Technischen Hochschule Graz K 5.000.000.—, Segelflugsektion des Österreichischen flugtechnischen Vereines K 5.000.000.—, dem reichsdeutschen Segelflugzeugbauer und Piloten Espenlaub (Pilot Gazda) K 3.000.000.—.

Die Preise der Lombard- und Escomptebank und der Ehrenpreis des Generaldirektors Warchalowski wurden nicht gewonnen.

Das erfolgreichste österreichische Segelflugzeug.

Lange bevor irgendein anderes Segelflugzeug im Lande das Licht erblickt hatte, war der Eindecker „Wien“ schon ge-

Ingénieur Kermer zur Mitarbeit ein. Berufliche Inanspruchnahme machte jedoch bald einen Strich durch die schöne



Der Eindecker „Wien“.

Chefpilot Ingenieur Ehrlich (in der Lederjacke), der beste heimische Segelflieger; neben ihm Vizepräsident Curjel vom Wr. Automobil-Club.

boren. Allerdings vorerst nur auf dem Papier. Es hat dann lange genug gebraucht, bis er die Werkstätte verlassen konnte. Und das kam so

Vor etwa fünf Vierteljahren gelang es mir, zwei erfahrene Flugpraktiker, die Herren Werkmeister Wagner und Knechtel, für den idealen Plan, ein Segelflugzeug zu erbauen, zu gewinnen. Als Vierten im Bunde lud ich Herrn



Chefpilot Ingenieur Ehrlich am Steuer des Eindeckers „Wien.“

Rechnung, schon zu Beginn dieses Jahres Österreich mit seinem ersten Segelflugzeug überraschen zu können.

So schien bereits das Schicksal der Pläne, als deren geistige Urheber Schiffbau-Ingenieur Kermer und meine Wenigkeit gebrandmarkt sind, besiegelt, als ich zu meiner Freude bei sportbegeisterten Mitgliedern des Wiener Automobilklubs größtes Verständnis und Interesse für unsere Sache antraf. Rasch war ein kleines Komitee, bestehend

aus den Herren Vizepräsident Curjel, Adolf v. Kallinger, Kammerrat Melzer und — wiederum ich, gebildet, dem es in kürzester Frist gelang, die erforderlichen Mittel sicherzustellen.

Die Moeve-Eos-Werke Aktiengesellschaft, Fischamend—Wien, erklärte sich in liebenswürdiger Weise bereit, den Apparat ohne irgendwelchen Nutzen herzustellen. Die Mitglieder des Klubs, vor allem der bekannte Sportsmann Taussig, förderten tatkräftigst das Unternehmen, so daß mit der Vollendung im Februar 1923 gerechnet werden konnte.

Nun kam aber der zweite Schlag. Fast fertig, mußten die Arbeiten ruhen. Betriebseinschränkungen, Abbau usw. ließen den Apparat beinahe in Vergessenheit geraten.

Nach den Sommerurlauben wurde die Sache wieder energisch angepackt. Man brachte das Flugzeug in die Donauwerft und hier erhielt es dank dem Entgegenkommen der Werftdirektion seinen letzten „Schliff“.

Triumphe der Geschwindigkeit.

Der Amerikaner Williams fliegt 425 km in der Stunde!

Eine New Yorker Kabeldepesche meldet in lakonischer Kürze die Überbietung des letzten Geschwindigkeits-Weltrekords. Im Augenblick, da uns diese Kunde erreicht, steht ihre Bestätigung noch aus, doch ist an ihrer Richtigkeit kaum zu zweifeln. Wenn auch vielleicht der Flug nicht allen Rekordbestimmungen nach dem Wortlaut entsprochen hat, so lassen ihn die Leistungen beim diesjährigen Geschwindigkeitwettbewerb um die Pulitzer Trophy jedenfalls als durchaus möglich erscheinen.

In dem großen Meeting zu St. Louis, bei welchem nicht weniger als 300.000 Meilen ohne Unfall durchflogen wurden, haben sich die Amerikaner als absolute Herren der Lage erwiesen, — natürlich sehr zum Ärger der um ihr Prestige ängstlich besorgten Franzosen. Die Grundlage für die „Züch-

In dem alterproben Friedens- und Kriegsflieger Chef-piloten Ingenieur Ehrlich empfing es sodann seinen Meister, der es mit sicherer Hand zu Siegen steuerte, wie sie in ihrer Größe, Zahl und Bedeutung wohl einzig dastehen.

So fiel denn unserem Werke die ruhmreiche Rolle zu, im Wettstreit mit den Deutschen seine Heimat ehrenvollst zu vertreten. Daß ihm dies so glänzend glückte, erfüllt uns alle, die wir zu seinem Entstehen beigetragen, mit stolzer Genugtuung.

Orelli.

Der Eindecker „Wien“ besitzt eine Spannweite von 13 m und eine Flügeltiefe von 1¼ m. Die dick profilierte, 15 m² messende Fläche weist Verwindungskappen auf und ist durch vier Träger am fournierten Rumpf befestigt, welcher fisch-ähnlich ausgebildet ist. Der Milderung des Landungsstoßes dienen elastische Kufen. Das Gesamtgewicht des aus Spezialholz hergestellten Apparates beträgt 72 kg.

tung“ dieser Höchstleistungen stellen die geradezu gigantischen Luftrüstungen der angeblich so friedliebenden Freinational dar. So sehen wir denn auch alle bemerkenswerten Rekorde im Besitze von Amerikanern und, was sehr bezeichnend ist, von Marinefliegern.

Auch die eben gemeldete Geschwindigkeitsbestleistung dürfte demselben Leutnant A. J. Williams zuzuschreiben sein, der, auf einem Marine-Curtiss 243 Meilen (392 km) in der Stunde durchmessend, für die U. S. A.-Marine die berühmte Pulitzer Trophy gewann, indem er gleichzeitig den Geschwindigkeitsrekord über 100 km Distanz schlug. Damals benützte Williams einen Curtiss-Doppeldecker von verhältnismäßig sehr kleinen Abmessungen mit einem 500 PS (kein Druckfehler, bitte!) Spezialmotor.

Rundschau.

Mehr als 100 Zivillflugzeuge mit zwei und mehreren Passagieren hatten sich als „Zuschauer“ zum Meeting in St. Louis eingefunden. Sie waren aus allen Teilen der Vereinigten Staaten geflogen gekommen und boten so ein überwältigendes Bild von der ungeheuren Popularität des Flugverkehrs in Amerika.

Thalerhof von der „Austria“ gepachtet. Wie wir erfahren, hat die steierische Landesregierung beschlossen, den Flughafen Thalerhof bei Graz der „Austria“-Flugverkehrs-Aktiengesellschaft in Pacht zu übergeben. Was dies bedeutet, geht daraus hervor, daß diese Anlagen mit den Objekten und den dazu gehörigen Grundstücken einen Wert von rund 50 Milliarden repräsentieren. Die „Austria“, welche über komplett eingerichtete Fabrikobjekte für Metallwarenerzeugung und Holzbearbeitung und im Thalerhof außerdem noch über Werkstätten, Magazine, zwei große moderne Flugzeughallen usw. verfügt, plant Flugzeuge und deren Bestandteile zu erzeugen, speziell kleine einsitzige Sporttypen, deren Fabrikation geringste Kosten verursacht und deren Ankauf durch konkurrenzlose Billigkeit gewährleistet erscheint. Ferner sollen alle in Metall- und Holzbearbeitung einschlägigen Artikel in eigener Regie oder in Lohnarbeit ausgeführt werden, um die bestehenden Werke voll auszunützen. So ist der Bau von Motorfahrzeugen, Karosserien, Motorrädern, Beiwagen, Motorbootkörpern geplant.

Dem Vernehmen nach entsendet das Land Steiermark zwei Vertreter in den Verwaltungsrat der Gesellschaft. Einer davon soll ein sozialdemokratischer Mandatar sein. Landes-

hauptmann Dr. Rintelen dürfte voraussichtlich als Präsident — diese Stelle war bisher unbesetzt — an die Spitze des Unternehmens treten.

„Aero-Express“ nennt sich ein kürzlich in Italien gegründetes Luftverkehrsunternehmen. Das Aktienkapital beträgt 10 Millionen Lire; Vorsitzender ist der frühere Marineminister Admiral del Buono. Die Gesellschaft unterhandelt mit der Regierung über die Einrichtung eines Luftdienstes zwischen Italien und Konstantinopel über Griechenland.

Regelmäßiger Luftverkehr Prag—Bratislava. Die seit langem geplante Eröffnung des regelmäßigen Flugverkehrs auf der ersten tschechoslowakischen Fluglinie Prag—Bratislava hat stattgefunden. Nach der Ausarbeitung der Statuten, die längere Zeit in Anspruch nahm, wurden die durch die Manöver unterbrochenen Verhandlungen wieder aufgenommen und in diesen Tagen wurde unter dem Titel Čsl. státní Aerolinie (Tschechoslowakische staatliche Aerolinie) ein staatliches Unternehmen gegründet, das den Verkehr auf der genannten Fluglinie erhalten wird. Der Flugverkehr wurde am 10. Oktober eröffnet und soll, sobald es die Witterungsverhältnisse erlauben, über den ganzen Winter aufrechterhalten werden. Zur Beförderung der Passagiere werden im ganzen zirka 21 Flugzeuge zur Verfügung stehen, und zwar teils Aerolimousinen zur Beförderung der Passagiere, teils Postflugzeuge der Type A—15 zur Beförderung der Postsendungen und Waren. Für die Beförderung von Personen wird ein Betrag entrichtet, der dem Preis einer Schnellzugskarte Prag—Bratislava erster

Klasse mit einem minimalen Zuschlag gleichen wird. Jeder Passagier wird 15 kg Mitgepäck mitnehmen können. Die Fahrpreise, dann die Tarife für Warenbeförderung sowie ein genauer Fahrplan werden in den nächsten Tagen herausgegeben werden. Als technischer Direktor der Fluglinie wurde der bisherige Kommandant des Militärflugplatzes in Kbely, Major Hupner, bestimmt. Die Flugzeuge werden zunächst nur auf der Strecke Prag—Bratislava ohne Zwischenstation verkehren. Nach der Errichtung des Flugplatzes in Brünn, die erst im kommenden Jahre zu erwarten ist, werden die Flugzeuge auch in der mährischen Hauptstadt halten. Falls noch in diesem



Sport- und Schuldoppeldecker
der Austria-Flugverkehrs-A.-G., dessen Probeflüge vor Monatsfrist zufriedenstellend verliefen.

Jahre zu einer Verlängerung der Flugstrecke bis Užhorod über Košice geschritten werden sollte, wird es sich lediglich um Warenbeförderung handeln, während die Personenbeförderung erst im Jahre 1924 aufgenommen werden wird. Parallel mit der Eröffnung des Flugverkehrs wird man mit dem Ausbau von Notlandungsplätzen in Ném, Brod und bei Břeclava beginnen. An die erste tschechoslowakische staatliche Fluglinie sollen im kommenden Jahre auch die böhmischen und slowakischen Bäder angeschlossen werden. Der Anschluß der böhmischen Bäder nach Prag wird voraussichtlich von Marienbad über Eger auf der Fluglinie Prag—Eger—London erfolgen. Die Verbindung der slowakischen Bäder mit Bratislava und hiemit auch mit Prag wird über Piešťany hergestellt, zu welchem Zwecke im letztgenannten Badeorte ein Flugplatz gebaut werden soll. Nach dem Ausbau des Flugplatzes in Brünn ist als nächste Fluglinie die Luftverbindung der Städte Brünn—Mährisch-Ostau geplant.

Franz Nuschei

Wien VII. Bez.,
Neubaugasse 31

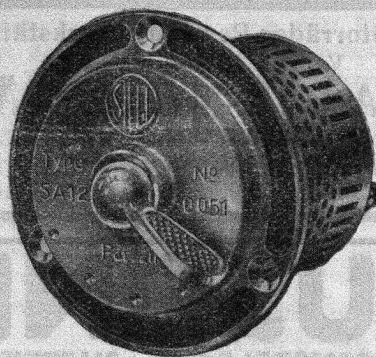
AUTO-KAROSSERIE-MATERIAL

Telephon Nr. 35-1-68
Telegr: Karossbedarf



Dunkelschalter

fünftufig — 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 aufotechnische 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.

Autofahrschule Malik

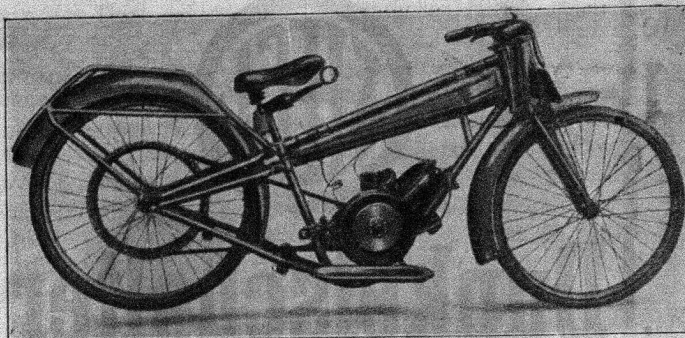
vom Arbeitsminist. z. k. g. Errichtet 1912.

Wien III., Löwengasse 3.

Telephon 43-6-12.

Haltestelle Radetzkyplatz der Linien M, L, 2, H₂, J₂.

Vornehmste Fahrschule Wiens für Herren-, Sport- u. Berufsfahrer.



MEZO

Leichtmotorräder mit D.K.W.-Motoren
Motorrad- u. Leichtmotorrad-Rahmenbau

Kleinautos, Motorräder,
Einbaumotoren, Zubehör.

Verblüffend billige Preise.
Weitgehendste Zahlungsvereinfachungen.

MEDINGER & ZOGLMANN,
WIEN IV., Karlsplatz (Verkaufshallen)

Telephone: 51280, 51390, 51381, 54391 Klappe 16.

Motorräder-Reparaturwerkstätte

Vertrieb der amerikanischen

NER-A-CAR-MOTORRÄDER

R. WEISER & Co.

Wien IV., Favoritenstraße 58. Tel. 59688.
Reparaturen sämtlicher Marken. Erstklassige Ausführung.

Zweiteilige patent. Holz-Riemenscheiben
liefert prompt

Spezial-Fabrik für Holz-Riemenscheiben
HANS WOTTLES NACHFOLGER

MÜNZER & Co.

Wien V., Embelgasse 66.

Export nach allen Staaten.

Telephone 55264, 55052.

RUSTINES

RIDET, BREMSBELAG

ALLEINVERTRIEB:

„FAUDI“

AUTOREX Ges. m. b. H.

FABRIKATE usw.

VIII., AUERSPERGSTR. 5.

Telephon 3366/Vl.

OHNE PARA — OHNE BENZIN
OHNE ALLES SCHLAUCH IN 2 MI-
NUTEN REPARIERT

!! HALTEN UNLÖSBAR !!

Subvertreter: Für Oberösterreich u. Salzburg: **FRANZ KUTSCHERA**
Linz a. D., Marienstraße 2, für Steiermark und Kärnten: **HANS SCHIRM-**
BACHER, Graz, Griesgasse 46.

AUTOBESTANDTEILE-LAGER
EMIL POLLAK, WIEN III.,
MARXERGASSE 25, IM HOFE LINKS

Lager sämtlicher Ersatzteile für Personen- und Lastkraftwagen

MOTORRÄDER
EIN- u. VERKAUF
NACH ABER SYSTEM
HAINISCH v. SIEDLER PL.



Fixe Käufe und kommissionsweise Übernahme
gegen Vorschuß

Eigene Werkstätte Umtauschsystem

Nordwestbahn-Garage
und
Reparatur-Werkstätten
für sämtliche Systeme

Offizielle Benzin- und Oel-Station der Fa. Gerson
Böhm & Rosenthal / Ladestation / Tag- und
Nachtdienst / Telephon Nr. 49068

OSTERMEIER & Co., WIEN II.,
Lessinggasse 3 / Einfahrt zwischen Taborstr. 75 u. 77

Die feuer- und
explosionssichere

Benzinlagerung System „Artesia“

mit Wasserdruck, bruchstarken Rohrleitungen und Armaturen bewährt bei schweren Brandkatastrophen sollte in keiner Garage fehlen! Ein sicheres Verfahren Millionen Werte vor Vernichtung zu schützen. Die Anlage kann schon von 1000 Liter bis 60.000 Liter Benzininhalt oder noch größer eingebaut werden. Ausschließliches Erzeugungsrecht.

Gebrüder Nowotny, Auto- und Maschinen-Bauanstalt Wien XVIII., Eduardgasse 4.

Interessenten werden gebeten Kostenvoranschläge, Literatur usw. kostenlos zu verlangen.

Fahrradhaus „All Frei“ Ges. m. b. H., Wien VII., Seidengasse 14

Erzeugung von Fahrrädern und deren Bestandteilen.

Generalvertretung für Deutschösterreich der

Original engl. The Challenge-Coventry-Motorräder und der Coventry Bicycles Ltd.

Telephon 35-5-52. Telegr.-Adr.: „All Frei“, Wien VII. Filialen: St. Pölten, Einquartierungshaus, Neunkirchen, Wienerstraße 17
Linz a. D., Figulystraße 1, Leoben, Vordernbergstraße 47, Bregenz, Maurachgasse 14.