

Europa Motor



BESICHTIGEN SIE UNSERE NEUEN KARDAN-HOCHLEISTUNGS- SCHNELLASTWAGEN

FÜR 3, 4, 5 UND 6 TONNEN

PROSPEKTE, ANBOTE, VORFÜHRUNG KOSTENLOS UND UNVERBINDLICH!

A. FROSS-BÜSSING, K. G. WIEN XX/1,

TELEGRAMM-ADRESSE:
„NUTZAUTO-WIEN-TELEPHON“

NORDWESTBAHNSTRASSE 53

TELEPHONE:
A-46-1-72 BIS A-46-1-75

U. S. ROYAL



Generalvertr. für Österreich

J. NEUMANN

Wien IV., Gußhausstraße 18

Telephon U-45-3-83

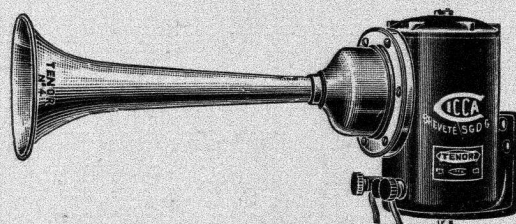
DER TENOR ÉLECTRIQUE

das einzige klangstarke Auto-
signal, das den Anforderungen
des modernen Verkehrs wirk-
lich entspricht

Kein rasches, kein sicheres Vorwärtskommen ohne den

TENOR CICCÀ

dessen Posaunenton Ihrer Fahrt auf mehrere Kilometer
hinaus vorausfliegt.



Standard-Modell Nr. 4
2-töniges Modell Nr. 14
(gleichzeit. Handhupe)

Lassen Sie sich bei Ihrem Zubehörlieferanten den TENOR ÉLECTRIQUE
vorführen. Wo nicht erhältlich, weist Bezugsquellen nach:

ZENTRALVERKAUFSBÜRO DER CICCÀ:
WIEN IV., FAVORITENSTRASSE 7. TEL U-43-2-87

WEGEN ZENTRALISIERUNG DES BETRIEBES
VERLEGT DIE GENERALVERTRETUNG DER

BERLIET • HENSCHEL • MAFFEI

J. BOCK & M. BERGER

DIE BÜROS IN DAS BISHERIGE, JEDOCH VER-
GRÖßERTE U. MODERNST EINGERICHTETE
REPARATURWERK

ÜBERNAHME SÄMTLICHER AUTO-
REPARATUREN VON JEDER TYPE

WIEN X. RAABERBAHNGASSE

TELEPHON R-11-1-10

24

Einzelnummer Mk. 1.— S 1.50
Erscheint einmal im Monat

Europa Motor

NUMMER 8 / AUGUST 1931
XVII J A H R G A N G

DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt



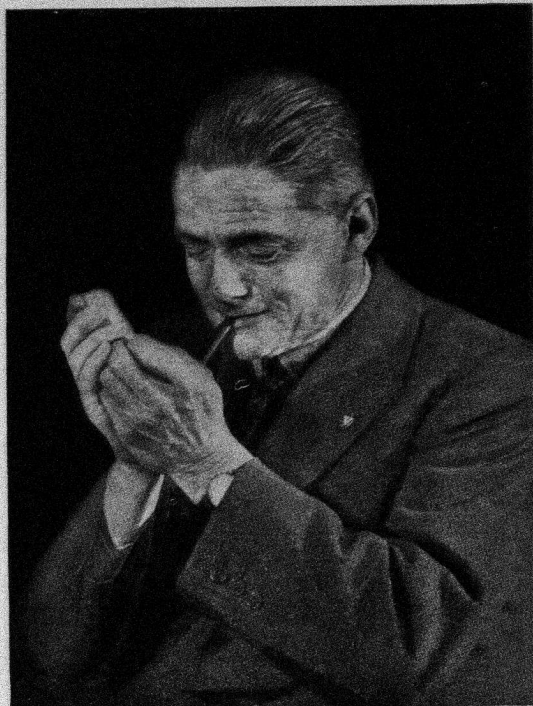
Zwei sichtlich strahlende »Mercedes-Sterne«:

RUDOLF CARACCIOLA
HANS von STUCK

dem ein Reifenprotektor mit Selbständigkeitsbestrebungen beim Avus-Training den Arm verletzten.

Autorennen? —

Nicht der Mühe wert!



W. R. Morris

sagt
Sir W. R. Morris,
Englands größter
Autofabrikant

In »The Motor«, London, der größten, bedeutendsten und international verbreitetsten Automobil-Fachzeitung der Welt, schreibt Sir W. R. Morris, der erfolgreichste Automobilindustrielle Englands, zugleich Großunternehmer und Wohltäter ein großer, selbstgemachter und kürzlich geschaffener Baronet über das so oft behandelte Kapitel: Lohnt es der Mühe, Autorennen zu bestreiten, wie folgt:

»Zu allererst möchte ich eines ganz klar legen: Ich bin kein Feind der Autorennen. Ich habe ebenso wenig Animosität gegen diese, wie gegen Pferde- oder Hunderennen¹ oder überhaupt irgendeine Form des sportlichen Wettkampfes. Aber als Automobilfabrikant bin ich Geschäftsmann und betrachte alle mit Autorennen zusammenhängenden Fragen von diesem Standpunkt aus. Rennen in irgendeiner Form sind stets aufregend. Vielleicht ist dies der Grund, warum man über sie oft unrichtig urteilt. Sehen wir uns einmal diese Angelegenheit ohne Aufregung an. Man kann die Autorennen von dreierlei Gesichtspunkten betrachten, und zwar kommen hier erstens technische Erwägungen, zweitens ihr Wert als Werbemittel und drittens, ob es im allgemeinen erwünscht sei, daß Rennen überhaupt abgehalten werden, als Kernpunkte der ganzen Sache in Frage. Bevor ich aber meine Meinung darüber zum Ausdruck bringe, möchte ich nicht ermangeln, nochmals darauf hinzuweisen,

daß ich meinen Lebenszweck hauptsächlich darin erblicke, für das Publikum (— die allgemeine Öffentlichkeit) gute Gebrauchswagen zu erschwinglichen Preisen zu erzeugen, um meinen Angestellten Arbeit und Unterhalt bieten zu können.

Betrachten wir also zunächst die ganze Angelegenheit von dem stets als wichtigsten dargestellten Beweggrund,

vom Standpunkt der Automobiltechnik.

Es ist da sehr oft gesagt worden, daß

¹ Ein in England populärer Sport, der bei uns ganz unbekannt ist. Meist sind es Windhunde (so genannte whippets) die dazu verwendet werden.

durch die Rennen die »Zucht« (Rasse und Klasse) der Wagen verbessert wird. Das war gewiß einmal der Fall, und zwar bevor die handelsüblichen Wagen jene Fahrsicherheit erreicht hatten, die sie auf öffentlichen Straßen ohne Gefahr allgemein benutzbar werden ließ. Rennen fördern sicherlich heute noch die Hochzucht von Rennwagen. Ich glaube nicht, daß die Alltagswagen, die Katalogstypen daran mitprofitieren. Jeder Schluß, jede erfahrungsgemäße Lehre, den die Techniker aus den auf der Rennbahn erzielten Leistungen zu ziehen vermögen, kann auch, sofern die Anwendung auf Tourenwagen in Erwägung kommt, viel einfacher, billiger und ohne Risiko für das Leben, am Prüfstand oder in der Versuchsabteilung der Fabrik gezogen werden, als dies auf der Rennbahn der Fall ist. Ich behaupte, daß alle die nützlichen Lehren und Erfahrungen, die man bei einem Rennen zu sammeln vermag, längst vor dem Start bekannt sind. Das muß aber auch so sein, denn sonst könnte man keine Rennwagen bauen. Die Rennen sind für manche Ingenieure ein Ansporn, ein Stimulus. Ich habe aber gefunden, daß der in Aussicht stehende Geschäftserfolg als Ansporn vollkommen genügt hat, meinen Fleiß und Aufmerksamkeit ständig rege zu erhalten.

Zur Illustration dieser Behauptung möchte ich zwei konkrete Beispiele anführen. Der Geschwindigkeits-Weltrekord zu Land (alles Lob jenen, die ihn erzielten) wurde in den letzten Jahren von Wagen geschlagen, bei welchen nicht Auto-, sondern Flugmotoren als Kraftquellen zur Anwendung kamen. Wo liegt also hier der Nutzen für den Bau von Gebrauchswagen?

Bei einigen französischen Straßenrennen der letzten Zeit wieder waren Pneus, die in England speziell erzeugt, in englischen Laboratorien nach besonderen Erzeugungsprozessen hergestellt worden waren, die einzigen, welche das Rennen durchzustehen vermochten. Diese Pneus waren nicht das Resultat von in Rennen erzielten Erfahrungen. Die Arbeit in der Versuchsanstalt des Werkes, die in völliger Sicherheit und ohne Risiko, mit Ruhe und größter Methodik vor

sich ging, sie allein ermöglichte die Erzielung solcher Leistungen.

Ich möchte jene Leute aufklären, die von der Vorstellung befangen sind, daß das gesamte Personal einer Fabrik sich zuerst dem Bau von Rennwagen widmen muß, bevor sie mit Erfolg Gebrauchswagen, gewöhnliche, serienmäßige Touren erzeugen können. Diese beiden Erzeugungsgebiete liegen weltenweit auseinander. Wenn ich Rennwagen verkaufen wollte, würde ich mich auf diesem Gebiete spezialisieren und nichts anderes bauen. Ich tue dies aber nicht, weil die Nachfrage nach solchen viel zu gering ist, weil ich keinen genügenden Absatz dafür sehe.

In der Tat ist der heutige Rennwagen eine im höchsten Grade spezialisierte Maschine. Er zeigt keinerlei Ähnlichkeit mit dem Gebrauchswagen von heute und konkurriert zumeist, nicht als eine der Öffentlichkeit zum Ankauf als Fahrzeug zur Personenbeförderung angebotene Maschine, sondern jagt bloß den »Handicapper« der Rennbahn.

Reklamewert.

Ich glaube, daß der Wert der Autorennen als kommerzielles Werbemittel überschätzt wird. Der Automobilist von heute ist ein sehr kluger Mann. Man beachte nur seine fachkundige Schätzung der Preiswertigkeit gebrauchter Wagen als Beweis dieser Behauptung. Er weiß es so gut wie ich, daß der in Sondererzeugung hergestellte Rennwagen, an dem ein immenser Aufwand von Arbeit und Mühe verschwendet wird, keine, oder bestenfalls sehr geringe Ähnlichkeit mit der Maschine besitzt, die er kaufen kann. Er weiß aber auch, daß, wenn er eine Katalogtype dieser Marke kauft, er für die Kosten der Rennwagen und ihrer Fahrten mitberappen muß.

Ich gebe eventuell zu, daß, falls ich als neuer Automobilfabrikant mit der Erzeugung von Kraftwagen, eben beginnen würde, ich die Beteiligung an Rennen allenfalls deswegen in Betracht ziehen würde, weil auf diese Art, wenn erfolgreich, mein Name rasch in der Öffentlichkeit bekannt werden

müßte. Es ist dies gewiß ein Mittel, um rascher in den Vordergrund der Beachtung zu gelangen, aber ich sehe nicht ein, warum eine eingeführte Marke ihr Geld und das ihrer Kunden darauf verwenden sollte, einen »Rennstall« zu unterhalten.

Es sei hier besonders betont, daß ich hiebei stets von Spezialrennwagen spreche, von Typen, die für den Sieg in den Rennen, an denen sie teilnehmen, unter den derzeit vorherrschenden Konditionen, in Frage kommen. Wenn man dagegen Automobilrennen vom rein sportlichen Standpunkt aus betrachtet, müssen einerseits die Veranstalter dieser Rennen vorsorgen, daß sie beim Publikum (vom Standpunkt der Zuseher) genügendes Interesse wachrufen, um in der Lage zu sein, die Konkurrenzen entsprechend mit Preisen zu dotieren, die es der Mühe wert erscheinen lassen, besondere Rennwagen zu bauen oder, wie dies bei verschiedenen Wagen meiner Marke der Fall war, private Sportsleute veranlassen, die sich an Rennen aus purer Liebe zur Sache zu beteiligen, also rasche Wagen zu kaufen, sich diese besonders herzurichten und damit die Rennen zu bestreiten.

Als Erzeuger darf man nicht vergessen, daß Rennen sehr kostspielig sind. Ein Spezialwagen kostet eventuell bis zu 2000 Pfund Sterling (zirka S 66.500 ö. W.), welche Summe in der Folge von dem Erlös des Verkaufes der Katalogstypen eingebracht werden muß!

Allgemeiner Wert.

Ich versuche stets alles gründlich zu erwägen. Ein Kraftwagen wird erzeugt, um auf der Straße benützt zu werden. In dieser Hinsicht bewegt er sich nur in einer Dimension, respektive Richtung, und zwar vor- und rückwärts. Ein Boot dagegen im Wasser bewegt sich nach zwei Dimensionen, vor-, respektive rückwärts und seitwärts. Ein Flugzeug bewegt sich nach drei Dimensionen. Es kann sich nach vor- und rückwärts bewegen, sich nach rechts und links wenden und schließlich steigen oder nach abwärts steuern. Ein Äroplan als Beförderungsmittel hängt von seiner Fähigkeit rasch zu fliegen ab. Die Geschwindigkeit zu Wasser ist ebenfalls zeitsparend, soferne zwischenstaatliche Verbindungen betroffen sind, aber die Geschwindigkeit des Autos zu Land hängt nicht so sehr von der Fähigkeit der Maschine schnell zu fahren ab, als von ihrem Lenker. Die Katalogstypen von Automobilen, die wir, ebenso wie die anderen Fabrikanten heute erzeugen, können Geschwindigkeiten entfalten, die jene, welche ein Fahrer mit normalen körperlichen Fähigkeiten aufrecht zu halten vermag, ganz beträchtlich übersteigen. Die heute auf der Straße üblichen und erzielbaren Geschwindigkeiten hängen nicht so sehr von den Wagen und Motoren, als vielmehr von der Nervenreaktion der Fahrer, die sie steuern ab. Vom geschäftlichen, wie vom Standpunkt des allgemeinen Fortschrittes betrachtet, sehe ich daher nicht ein, warum die Wagen noch schneller gemacht werden sollten. Dazu kommen noch andere Beweggründe, die wir berücksichtigen müssen, wie z. B. die Unterhaltungskosten, Steuer, Betriebsmittelverbrauch, und manches andere. Als Geschäftsmann ziehe ich es unbedingt vor, diese letzteren Probleme zu studieren, und Fahrzeuge herzustellen, die, der Preislage entsprechend, die praktischsten, passendsten, bequemsten und allgemein zu-

friedenstellendsten Transportmittel darstellen, als mich mit der Evolvierung von Wagen zu befassen, die auf einer speziell präparierten Bahn oder an besonderen Orten, bislang unerhörte Geschwindigkeiten erreichen, Geschwindigkeiten, die in einem absoluten oder bloß relativen Verhältnis zu den technischen Einzelheiten dieser Wagen stehen.

Unsere Öffentlichkeit muß sich darüber klar sein, daß die englischen Ingenieure, soferne bloße Schnelligkeit in Frage kommt, gewiß die übrige Welt zu schlagen vermögen².

Aber wir müssen alle diese Fragen auch von kaufmännischen Gesichtspunkten aus betrachten. Der Motorsport, wie schon der Name sagt, ist und wird allezeit ein wenig Sport bleiben, aber es ist ein Sport, wobei alle mittun können, der nicht bloß auf die wenigen Reichen beschränkt ist. Wer Automobile baut, muß Wagen nicht für diese wenigen, sondern für die Masse der Leute erzeugen.

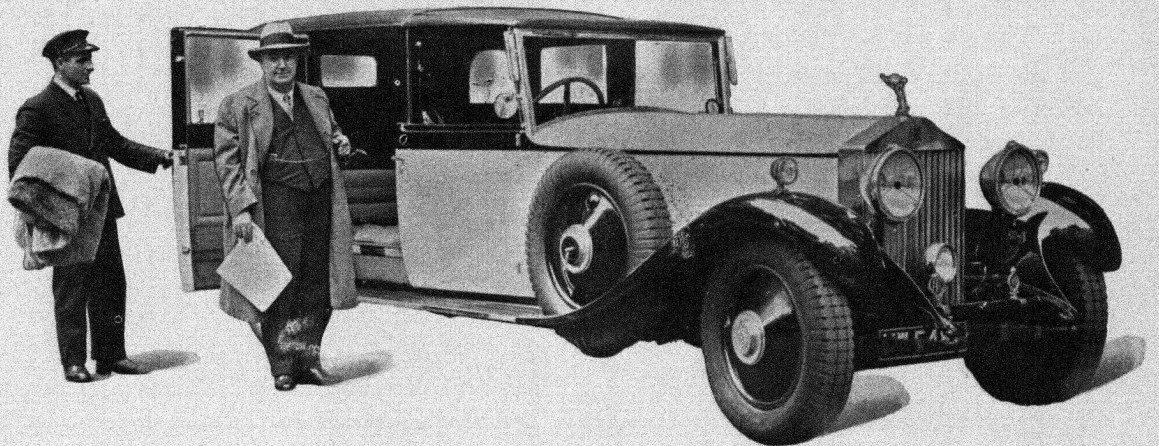
Schnelligkeit ist teuer. Wer so schrecklich schnell fahren will, muß eben dafür zahlen. Aber ich sehe nicht ein, warum man vom Publikum verlangen sollte, die Rennen

unter irgend einem Handicap in Rennen zu gehen. Als Fabrikant habe ich dabei — so oder so — nichts dreinzureden. Ein Wagen der einmal meine Hände verläßt, ist nicht mehr mein Eigentum.

Wie dem auch sei, sehe ich nichts Ungehöriges darin, daß ein Fabrikant eines seiner Standard Modelle in eine Konkurrenz, die nicht einen absoluten Geschwindigkeitswettbewerb aller Beteiligten darstellt, schickt, um die Güte seines Erzeugnisses in ihrer Originalform oder speziell präpariert vor der Öffentlichkeit zur eigenen Befriedigung oder der des Publikums zu erproben.

Solche Wettbewerbe, ob über kurze oder längere Distanzen, die nicht reine Rennen sind (also Formula-Handicaps usw.), die um technische Daten zu liefern beschickt werden, sind die einzigen »Rennen«, denen man vielleicht das Wort sprechen kann.

Schließlich möchte ich noch jene Automobilisten, die sich für die Frage ob Rennen oder nicht, interessieren, ersuchen, die Marken, die sie auf den Kühlern der Wagen, welche sie auf den Straßen sehen, zu zählen und mit jenen auf den Spezialrennwagen vergleichen. Das kann in irgend einem Lande der Welt geschehen. Die Antwort



Edgar Wallace fährt natürlich einen Rolls.

und dergleichen damit zu subventionieren, daß sie höhere Preise für ihre Wagen zahlen. Wenn das Publikum willens ist, dafür in der Form von Entrees aufzukommen — sehr gut. Wenn aber die Regierung glaubt, daß von dem Standpunkt nationalem Prestiges aus, es erwünscht erscheint, einen ungemein schnellen Rennwagen zu bauen, kann ich nur vorschlagen, daß sie auch die Kosten trägt. Als Geschäft, vom Standpunkt eines Fabrikanten gesehen, der stets getrachtet hat, den Käufern für ihr Geld den besten Gegenwert zu liefern, muß ich gestehen, daß ich gefunden habe, daß die Beteiligung an Automobilrennen nicht der Mühe wert ist.

Sonstige Schnelligkeitsprüfungen.

Was Wagen, die bei mir gebaut und konstruiert wurden und die Erlaubnis, sie an Rennen teilnehmen zu lassen, betrifft, darüber vermag ich leider keine erschöpfende Antwort zu formulieren. Es wird ja stets begeisterte Sportsleute geben, deren innewohnender Hang zur absoluten oder relativen »Leistung« sie dazu bewegt, schnelle Wagen zu kaufen und mit ihnen

dafür, ob die Rennen der Mühe wert sind, ist dann von selbst gegeben und wird überall dieselbe sein.

Großer Preis der Schweiz 1931.

Am 15. und 16. August wird auf einer idealen 7.5 km langen Rennstrecke in der Nähe der Bundesstadt Bern der Große Preis der Schweiz für Motorräder und Seitenwagenmaschinen ausgefahren. Das Rennen wird im Rahmen der ersten Schweizerischen Ausstellung für Gesundheitspflege und Sport (Hyspa) vom Motorfahrer-Club Bern durchgeführt. Das Reglement ist erschienen und kann von Interessenten durch den Sportpräsidenten des Motorfahrer-Clubs, Peter Müller, Bern, Speichergasse 33, bezogen werden. Es stehen für Preise gegen 20.000 Schweizer Franken zur Verfügung. Der Fahrer, welcher die beste Tageszeit macht, erhält 2200 Schweizer Franken. Dieser Große Preis der Schweiz begegnet überall, namentlich auch seitens der englischen, deutschen, italienischen und französischen Industrie, größtem Interesse.

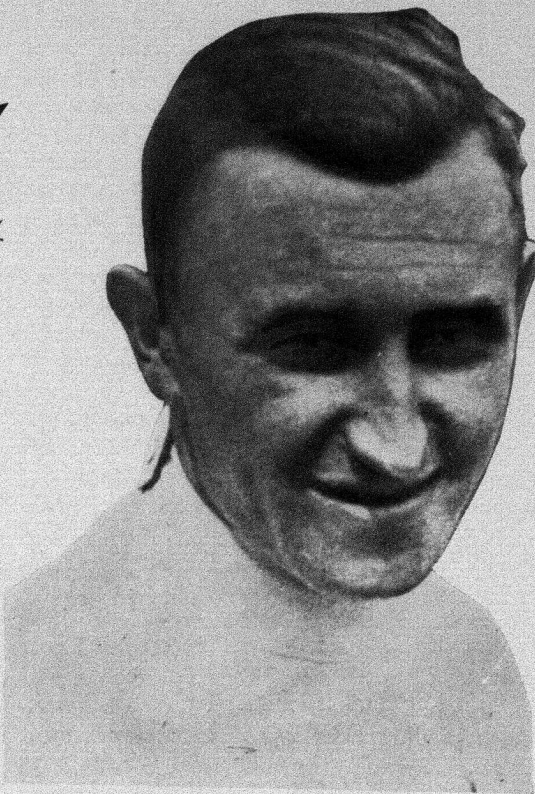
Verbesserungen erwünscht!

Was muß am Kraftwagen noch verbessert werden? Der Verband amerikanischer Automobil-Ingenieure hielt kürzlich in New York seine jährliche Tagung ab. Als die in der nächsten Zukunft noch zu lösenden Probleme wurden bezeichnet: 1. Völlige Geräuschlosmachung des Motors, des Vergasers und Ventilators. 2. Vollkommen selbsttätige Schmierung aller Fahrgestell-Lager. 3. Der Vorderradantrieb und die unabhängige Radaufhängung. Interessant ist die Feststellung, daß ein Viertel aller in den Vereinigten Staaten erteilten Patente Erfindungen auf dem Gebiet der Motor-Verkehrs-Technik schützt.

² Alle Schnelligkeitsweltrekorde zu Lande, zu Wasser und in der Luft werden von Engländern auf englischen Maschinen gehalten, ebenso die meisten sonstigen Auto- und Motorrad-Weltrekorde. Anmerkung des Übersetzers.

Interview mit Ernst Henne

Von Magda
AMANN-BINDER



dem Weltrekordler des Motorrades

Motorenrekord ist schöpferisches Wirken.

Er dient dazu, Geschwindigkeit und Sicherheit der Maschine zu steigern. Gesteigerte Geschwindigkeit aber vervielfältigt die Beziehungen zwischen den Menschen, reißt die einzelnen aus ihrer Isolierung und verknüpft sie mit Nahem und Fernem: Zuerst mit ihrem Volk, dann mit den Nachbarländern und schließlich mit der ganzen Menschheit.

Der Rekord vervollkommnet die Maschine. Er ermöglicht mit einem immer geringer werdenden Aufwand an Kraft eine immer größer werdende Leistung. Er erobert somit der Menschheit die Zeit für geistige Beschäftigungen und schafft Mittel hiezu.

Den Weltrekord für 750-cm³-Maschinen hält Ernst Henne, München, mit 238.3 km Stundengeschwindigkeit. Der Weltrekord für 1000-cm³-Maschinen ruht noch in England mit 242.5 km; indessen hat Henne auch diese Leistung schon um 2 km überboten. Da er jedoch die 244.5 km nur in einer Richtung der Rennstrecke fuhr und sie auf der gleichfalls vorgeschriebenen Rückfahrt infolge starken Gegenwindes nicht durchhalten konnte, wurden ihm vorerst 238.3 km gebucht.

Bei solcher Geschwindigkeitsleistung muß das ganze Sein eines Menschen mit aller Hingabe und mit stärkstem Gefühl auf ein Ziel gerichtet sein.

Daher hat Henne Recht, wenn er mir auf meine Frage, was er sich bei solchen Geschwindigkeiten eigentlich denkt, zuerst lachend antwortet: »Gar nichts.«

Da Henne aber nicht nur der beste Fahrer Deutschlands, sondern auch ein gebildeter Mensch ist, vermag er mir das seelische Erleben solcher Fahrt dennoch zu rekonstruieren. Bei 66.5 Sekundenmeter Geschwindigkeit, die Henne bei solchem Rekord leistet, ist im Gehirn kein Platz mehr für Zurückliegendes. Das Höchstmaß menschlicher Willenskonzentrierung, die notwendige Geistesgegenwart und alles Er-

leben vereinigen sich auf die Maschine, mit der der Mensch bei solcher Leistung innig verschmolzen ist.

Es ist kein schrankenloses Unterwerfen unter die Maschine, sondern das Kraftgefühl, das aus der Überwindung von Widerständen entspringt, meistert die Maschine und führt sie zu gesteigerter Leistung.

Das unablässige Ringen um den Höhepunkt dieser Leistung, das fortwährende Beobachten des Geschwindigkeitsmessers, der angestrenzte Blick auf die Fahrbahn, das innere Hören auf den gewaltigen Rhythmus des Motors, die Muskelanspannung, mit der die Lenkstange gehalten werden muß, um der Schwankungen und des Schleuderns Herr zu werden, der notwendige Zwang zu Ruhe und Sicherheit, zu Geistesgegenwart und ständig wechselndem Handeln, das alles läßt keinen einzigen Gedanken empor-schießen, der außerhalb dieser Augenblicksleistung liegt. Das Unterscheiden von Formen und Farben hört auf. Häuser und Bäume sind nur noch graue, am Wege ver-wehende Schatten.

Es ist bemerkenswert, daß von 200 km aufwärts das Verschwimmen der Umrisse und Farben in gesteigertem Verhältnis zunimmt.

Bei Hennes Rekordfahrten hatte man zuerst am Anfang und am Ende der Rennstrecke die Straße mit etwa 1 Meter breiten weißen Streifen versehen.

Da diese Streifen indessen nicht mehr wahrnehmbar waren, wurden die Malpunkte durch Fahnen bezeichnet, die zwei zu drei Meter Größe haben.

Aber selbst diese großen Zeichen sind nur mit größter Aufmerksamkeit zu erkennen.

Beim Einfahren in die Rennstrecke verdichtet sich die gesamte Energie und Spannung auf die Beobachtung der Maschine.

Der Takt des Motors nimmt Fühlen, Sehen, Berechnung und Willen in Bann.

Ein brutales, herrisches Aufdrehen des Gashebels, z. B. könnte jeden Erfolg gefährden. Jede Bewegung des Körpers und der Glieder darf nicht unwillkürlich diesem rasenden Takt nachgeben, sondern muß überlegt und erwogen sein. Unebenheiten der Straße, die sich blitzschnell auf die Lage der Maschine übertragen, müssen ausgeglichen werden, wenn der Fahrer schon Hunderte von Metern über die Stelle fort ist.

Die Lage des Körpers muß dem Luftwiderstand wechselnd angepaßt werden.

Daß Gewohnheit und besondere Eignung all diese das Gehirn erregenden Reize in Reflexhandlungen umwandeln, so daß die notwendigen Bewegungen fast unwillkürlich erfolgen, trägt zu dem Gefühl der Sicherheit wesentlich bei und schenkt dem Fahrer eine gewisse Vielseitigkeit der Handlungsmöglichkeit.

Das vielen Fahrern eigene Gefühl für die Schätzung der Geschwindigkeit ist bei Henne besonders stark entwickelt. Er vermag, auch ohne Geschwindigkeitsmesser, fast die genaue Kilometerzahl anzugeben, die er fährt. Bei einem der letzten Versuche war eine Nachprüfung dieses stark ausgeprägten Gefühles möglich:

Henne gab nach Abschluß der Fahrt an, eine Geschwindigkeit von 220 km gefahren zu haben. Die Fahrtbeobachter waren erstaunt über diese Angabe, denn tatsächlich hatte Henne 219 km gefahren.

Es ist verständlich, daß ein Mensch nach solchen anstrengenden Leistungen ermüdet und erschöpft ist.

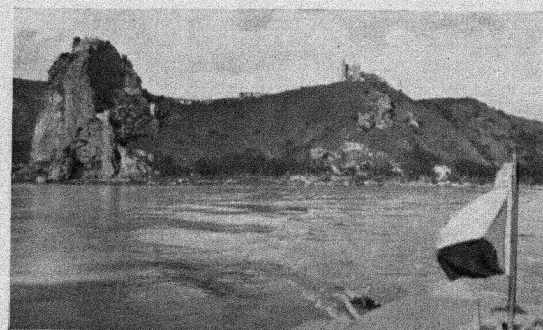
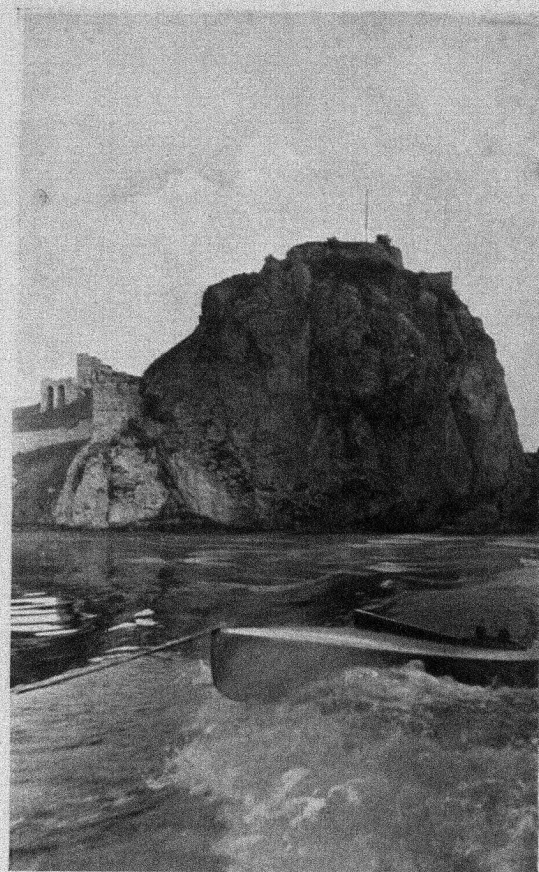
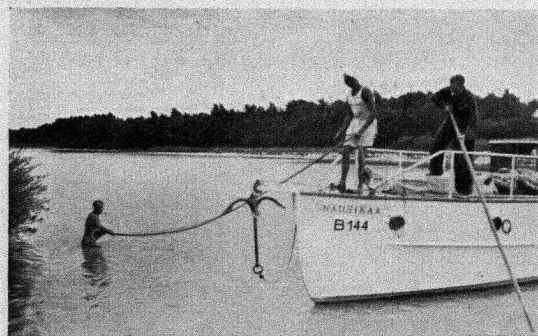
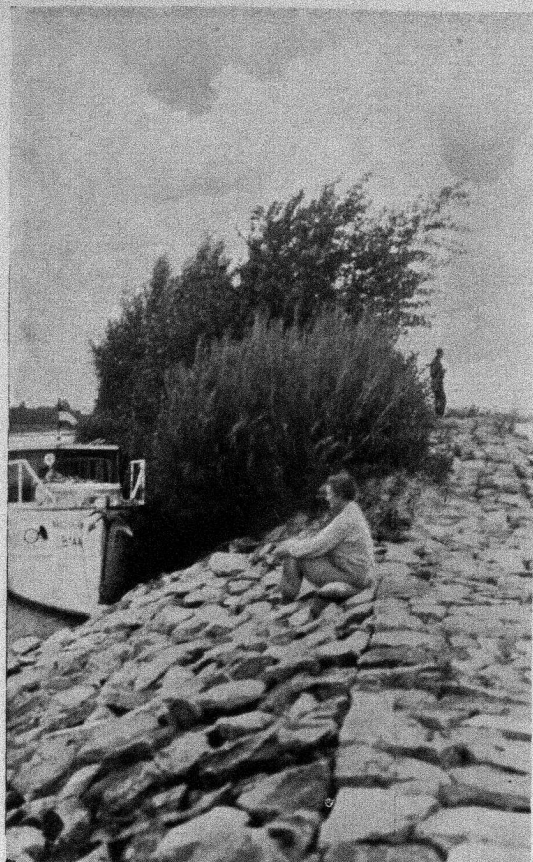
Henne spürt diese Abspannung nach einer Rekordfahrt stärker als nach einer Drei-Tage-Fahrt, wie er sie vor kurzer Zeit wieder einmal zurücklegte.

Doch der schlanke Körper dieses gesunden, in kluger Mäßigung lebenden Menschen überwindet diese Erscheinungen immer wieder in kurzer Zeit, und man kann mit Recht von ihm noch weitere Höchstleistungen im Dienste der deutschen Motorenindustrie erwarten.

(BMW-Blätter.)

Motorsport auf der Donau

(Zu dem Artikel von Dr. Albert LORENZ
in der Juli-Ausgabe des »Europa Motor«.)



Amerikanisches Panoptikum

Wenn berühmte Männer zusammenkommen.

Henry Ford, Thomas Alva Edison und Harvey Firestone (der amerikanische Gummkönig) sind bekanntlich gute Freunde und kommen oft zu einem Plauderstündchen zusammen, bei dem nicht immer wirtschaftliche oder technische Probleme erörtert werden. Ford und Firestone haben es mit Edison nicht leicht, denn der vierundachtzigjährige berühmte Erfinder ist sehr schwerhörig und es kommt mitunter zu Mißverständnissen, wie kürzlich, als Henry seinen beiden Freunden einen Witz erzählen wollte.

Edison zu Firestone: Gibt's etwas Neues, Harvey?

Firestone: Nichts von Bedeutung!

Edison zu Ford: Wie geht's Geschäft, Henry?

Ford: Unter der Kanone!

Edison: Unter was?

Ford: Ich meine, es könnte besser sein!

Edison: »Besser?! — Freue mich aufrichtig, Henry!

Firestone zu Edison: Henry meint, es geht nicht besser!

Edison zu Firestone: Tut mir wirklich leid, Harvey! Nicht den Mut verlieren, alter Freund! (Klopft ihm auf die Schulter.) Du hast gehört, was Henry sagte. — Wird bei dir auch bald wieder besser gehen!

Ford: Ich werde euch einen Witz erzählen!

Edison zu Firestone: Was will er, Harvey?

Firestone (laut): Einen Witz erzählen!

Edison zu Ford: Einen guten Witz?

Ford nickt mit dem Kopf.

Edison zu Firestone: Was meinst du, Harvey, soll Henry den Witz erzählen?

Firestone: Warum nicht?

Edison: Wenn es aber ein schlechter Witz ist?

Firestone hebt die Schultern.

Ford: Ich kann ihn auch für mich behalten!

Edison zu Firestone: Was für ein Licht kann er halten?

Firestone (sehr laut): Er sagt, er kann den Witz auch für sich behalten!

Edison zu Ford: Sei doch nicht gleich beleidigt, Henry. — Also, erzähle!

Ford beginnt: »Der Lehrer fragt in der Schule einen kleinen Jungen, wieviel drei und vier ist . . .

Edison: Ich habe nicht ein Wort verstanden! (Rückt dichter an Ford heran und hält ihm das Hörrohr hin.)

Ford (brüllt): Der Lehrer fragt in der Schule einen kleinen Jungen, wieviel drei und vier ist!

Edison: Es ist gut, Hen, du brauchst nicht so zu schreien!

Firestone: Und der Junge wußte es nicht?

Ford: Nein, der Junge wußte es nicht!

Edison: Das ist ein Witz?

Ford: Aber nein! — Er ist noch nicht zu Ende!

Edison: Ich hab' es mir gleich gedacht!

Ford: Der Lehrer will nun dem kleinen Jungen die Rechnung erklären.

Edison: Ich verstehe!

Ford: Denke dir, sagt er, du hättest zwei Teller . . .

Edison: Wer ist im Keller?

Firestone zu Edison: Zwei Teller!

Edison: Ach so! — Teller?

Firestone nickt eifrig und hebt zwei Finger.

Ford: . . . und ich lege auf einen Teller drei Eier . . .

Edison: Wieviel Dreier?

Firestone schreit: Drrrei Ei-errr!

Edison schüttelt befremdet den Kopf.

Firestone hält ihm drei Finger ins Gesicht und versucht zu gackern.

Ford lacht hierüber.

Edison blickt erstaunt von Firestone zu Ford und von Ford zu Firestone.

Firestone (brüllt): E-i-eer! — Von der Henne!

Edison: Ach, Hühnereier?

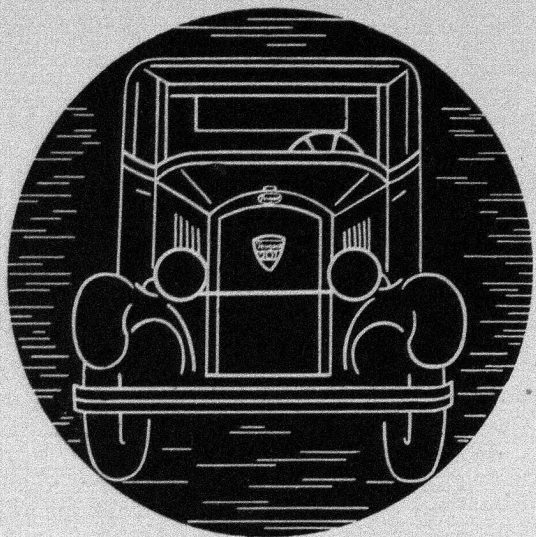
Firestone: Jaaa!

Ford (laut): . . . und auf den zweiten Teller vier Eier . . .

Edison zu Firestone: Ich glaube nicht, Harvey, daß es ein guter Witz ist!

Firestone: Lass' ihn doch zu Ende erzählen!

Edison: Jawohl, das soll er einer Henne erzählen!



Frankreichs populärster Schlager in englischem Urteil:

Der „201“er

Ein Kleinwagen mit den Allüren der Großen,
mit Tempo über 90, ein glänzender Bergsteiger

Der Öffentlichkeit vorgestellt am Salon 1929, ist der kleine Peugeot in verhältnismäßig kurzer Zeit geradezu immens populär geworden. Es ist dies kurz gesagt gerade der Wagen für den Mann mit bescheidenen Mitteln, der ein bequemes, ziemlich geräumiges, verlässliches Auto braucht, das auch äußerlich elegant und modern auf der Landstraße eine gute Leistung zeigt. Diesen Anforderungen entspricht der Peugeot 201 vollkommen in jeder Hinsicht — das ist der Eindruck, den wir kürzlich bei persönlicher Erprobung gewonnen.

»The Light Car«, London.

Rein äußerlich ist der 201er Peugeot für eine Reihe von Geschmacksrichtungen berechnet, vermag also allen Erfordernissen und Zwecken zu entsprechen. Das ist sehr wichtig und man muß folgerichtig gerade damit die folgende kurze Abhandlung über diesen bemerkenswerten großen Kleinwagen einleiten, denn heute, im Zeitalter des guten, verlässlichen Automobils¹ konzentriert sich das Interesse des Käuferpublikums vernünftigerweise mehr denn je auf Komfort und Ausstattung, Exterieur und alle die hundert

Mätzchen, welche uns das Fahren bequemer und den Aufenthalt im Wagen erträglicher gestalten.

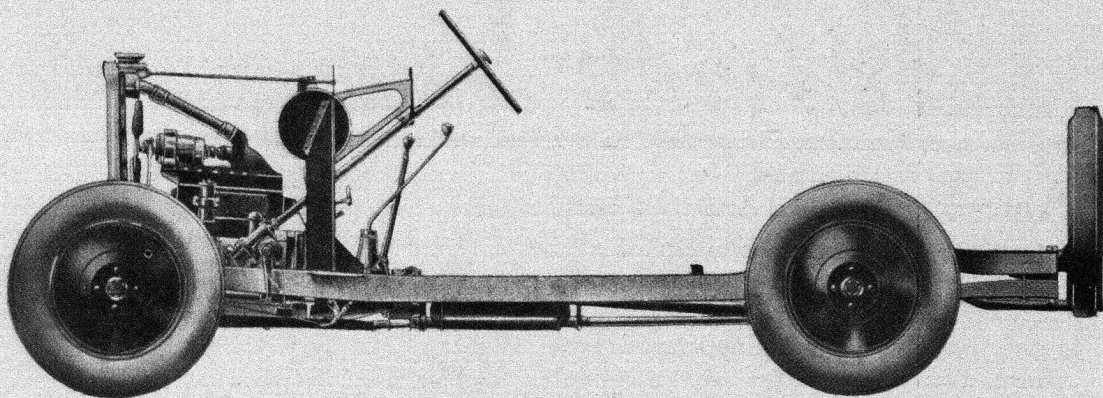
Der 201er kommt also mit diversen Karosserien auf den Markt, mit einfacher sowohl, wie mit Luxusausstattung (letztere umfaßt Pufferstangen vorne und hinten, verchromte Scheinwerfer, Zwillingsscheibenwischer, bessere Polsterung usw.). Man kann den kleinen Peugeot als viersitzigen Innenlenker, Zweisitzercoupé (Faux-Cabriolet), und als Kabriolett mit zweiplätzigem Notsitz im roadsterartigen Heck haben.

Der Innenlenker in Standardausführung ist ein viertüriger Salon mit Ganzstahlkarosserie in geschmackvoll nuancierter Spritzlackierung (Farben dunkelblau, schwarz, drap, grau, hellblau, hellgrün usw.). Die vier großen Türen sind jederseits praktisch zu zweien an je einem Türpfosten verangelt. Ein- und Aussteigen ist daher eine ebenso einfache wie bequeme Sache. Die Seitenfenster sind zum Kurbeln, auch die Windschutzscheibe kann etwa 10 cm weit geöffnet werden. Die Scheibe in der Rückwand ist sehr breit und ermöglicht guten Ausblick beim Reversieren. Auf allen

Steuerrades angeordneten geriffelten Knopf eingeschaltet, respektive abgeblendet. Mit diesem Knopf betätigt man auch durch Niederdrücken die elektrische Hupe. Die Abblendung ist hier ungemein praktisch durchgeführt und ergibt einen oben ganz flachen Lichtkegel. Die Ausrüstung umfaßt ferner einen Rückblickspiegel, Vorhang am Rückfenster, Deckenbeleuchtung, versperbare Türen, Gummibleche bei den vorderen Sitzen und einen Teppich rückwärts; die Werkzeuge sind unter den vorderen Sitzen verstaut.

Ein robustes Chassis.

In mechanischer Hinsicht fällt die auf Widerstandsfähigkeit und Dauerhaftigkeit berechnete Anlage des ganzen Fahrgestelles vor allem auf. Der Vierzylindermotor mit seitengesteuerten Ventilen hat 63 mm Bohrung und 90 mm Hub, was einem Kolben-deplacement von 1122 cm³ entspricht. Die Kurbelwelle ist zweifach gelagert, die Kolben sind aus Aluminiumlegierung hergestellt. Die Kühlung ist Thermo-



Chassis des 201er.

Firestone (sehr laut): Ich meine, du sollst die Pointe abwarten!

Edison: Karten? — Du meinst wir sollen lieber Poker spielen? — Ist mir auch recht!

Firestone (brüllt): En-de von Witz abwar-ten! (Wischt sich den Schweiß von der Stirn.)

Edison: Meinetwegen!

Ford (laut): ... wieviel Eier hast du dann auf beiden Tellern zusammen? fragt der Lehrer.

Edison: Immer wieder Eier und Teller. — Ich finde das nicht komisch, Hen!

Firestone zu Ford: Und was gab der kleine Junge zur Antwort?

Ford: Können Sie denn Eier legen, Herr Lehrer? fragte der Junge zurück.

Firestone lacht laut auf.

Edison zu Ford: Was sagtest du zuletzt?

Ford wiederholt schreiend die Pointe und sinkt sodann erschöpft in seinen Sessel zurück.

Edison zu Firestone: Nicht schlecht, aber ich kann nicht verstehen, daß du darüber so sehr lachen kannst!

Ford: Lass' ihn lachen, — das ist gesund!

Edison blickt suchend um sich: Wo ist der Hund?

Firestone: Was für ein Hund?

Edison: Henry sagte etwas von einem Hund. (Zu Ford gewendet:) Wo ist er?

Ford: Weggelaufen! Walter Miller.

Karosserietypen ist für die Mitnahme von Gepäck ausreichend Vorsorge getroffen. Der Stahlblechkoffer am Heck des Wagens hat abnehmbaren Deckel, ist versperbar und kann zwei Coupékoffer von beträchtlicher Größe beherbergen. Die Tapezierungen in jeder Tür enthält eine jener Taschen, ohne welcher heute kein Automobilist sich sein Dasein vorstellen kann. Dazu kommt noch ein Gepäcknetz am Plafond. Auch die Inneneinrichtung ist durchaus sehr bequem, ja luxuriös, aber ohne irgendwelche Geschmacklosigkeiten, wie sie bei manchen weit teureren Wagen oft gang und gäbe sind. Höchst komfortabel sind die mit Tuch tapezierten Sitze mit tiefen Federpolstern. Die vorderen Sitze sind innerhalb eines Spielraumes von etwa 20 cm verschiebbar.

Die Instrumente des Apparatenbrettes an der Spritzwand sind in der modernen Weise in ovaler Form gruppiert und umfassen Tachometer, Ampèremeter, Öldruckanzeiger und Benzinuhr nebst Spritzwandlampe und Schalter für die Zündung.

Die Scheinwerfer (die elektrische Anlage ist zwölfvoltig) werden durch einem, im Mittelpunkt des

syphon, unterstützt von einer Pumpe und Ventilator, welcher letzterer durch einen Transmissionsriemen angetrieben wird, der seinen Antrieb durch eine, am Ende der Kurbelwelle sitzende Riemenscheibe empfängt, während die am Ventilator selbst sitzende Riemenscheibe an der Hauptwelle der Dynamomaschine sitzt, so zwar, daß derselbe Riemen Ventilator und Dynamo treibt und — da die Welle der Dynamo durch ihr rückwärtiges Ende die über dem Block angeordnete Pumpe treibt — auch für diesen Antrieb liefert.

Die Schmierung erfolgt durch Öl nach dem Druckumlaufprinzip. Die im Carter arbeitende Zahnradpumpe erhält ihren Antrieb von der Kurbelwelle durch Räder mit Schraubenverzahnung, welche gleichzeitig den Verteiler der Ducelier-Batteriezündung antreiben. Das Öl wird auf die übliche Weise durch Kanäle in der Kurbelwelle den Schmierstellen zugeführt. Der Verteiler des Zündapparates ist ebenfalls oben am Block angeordnet und in ungemein zugänglicher Lage. Das Gemisch liefert ein Solex-Vergaser. Das Betriebsstoffreservoir fast 30 Liter und ist vor der Spritzwand angeordnet.

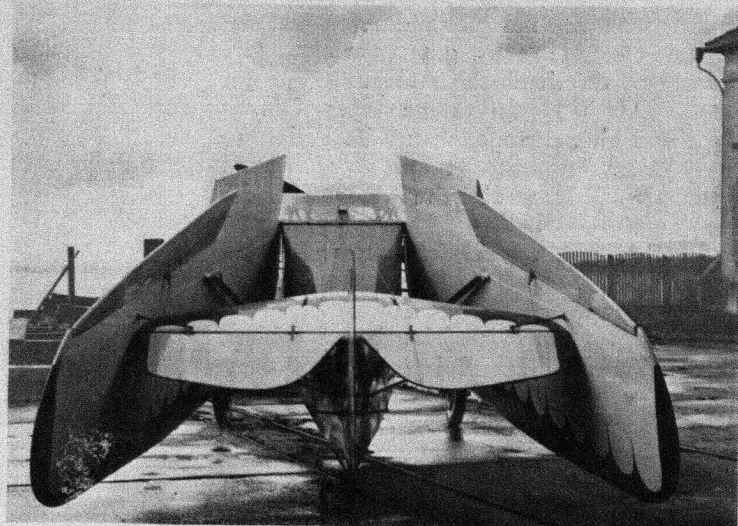
Vom Motor wird die Kraft über eine Einplattenkupplung auf das drei Gänge und Retourgang aufweisende Getriebe übertragen. Die Übersetzungsverhältnisse sind: Dritte: 6.25:1, Zweite: 11.76:1,

¹ Dies mit einer Einschränkung: solange keine der Murkerwerkstätten (deren Zahl heute leider Legion ist) einen guten Wagen in ein besseres Wrack verwandelt hat.

Sportlimousine der Lüfte

Das Arado Kleinflugzeug »L IIa«

Arado »L IIa« von hinten. Veranschaulichung
der seitlich nach hinten geklappten Flügel.



Der Forderung nach einem geschlossenen Sport- und Reiseflugzeug haben die Arado-Werke, Warnemünde, mit ihrem Baumuster L IIa Rechnung getragen. Das Flugzeug weist gegenüber den bisherigen Sportflugzeugen nennenswerte Neuerungen auf. Besonders bemerkenswert ist der durch Cellonscheiben geschützte Insassenraum, der dem Flugzeug auch den Namen »Kabriolett der Luft« eingebracht hat. Die beiden Sitze sind nicht mehr hintereinander, sondern nebeneinander, der Knüppel ist hängend in

der Mitte des Führerraums angebracht, wodurch die Bequemlichkeit noch erhöht wird. Die beiden seitlichen Türen reichen nur bis Ellenbogenhöhe und gewährleisten daher selbst bei Regenwetter und beschlagenen Scheiben freie Sicht. Das Flugzeug kann also jederzeit ohne Sonderbekleidung, sogar ohne Brille benützt werden. Durch die Verwendung eines Motors mit hängenden Zylindern ist eine gute Sicht nach vorn garantiert. Hinter den Sitzen befindet sich der Gepäckraum, oberhalb sind wie bei den

Autos, zwei kleine Netze zum Ablegen von Karten, Handtaschen usw., angebracht.

Zum Einbau gelangt in dieses Flugzeug der bewährte luftgekühlte Argus As 8 Motor mit 80/100 PS. Die vier Zylinder sind hängend angeordnet. Die beiden Brennstoffbehälter befinden sich im Flügel rechts und links und fassen zusammen 130 Liter. Der Brennstoff fließt durch natürliches Gefälle dem Motor zu.

Der Rumpf des Flugzeuges ist aus Stahlrohren geschweißt und mit Leinwand



Arado »L IIa«. Sport- und Reiseflugzeug.

Auf der Straße.

Der »kleine« Peugeot startet sehr leicht, ein Druck auf den Anlasserknopf genügt, auch wenn der Wagen lange in der Kälte gestanden. Beim Fahren fällt einem sofort die ganz ausgezeichnete Federung auf, welche auch auf holperigen Straßen an die von weit weniger wohlfeilen Wagen gemahnt und bei Kleinautos in dieser Weise zu den Seltenheiten zählt. Die Gänge sind leicht zu schalten, die Kupplung wirkt weich und elastisch.

Alles Lob verdient der brave Motor, welcher, ob man nun im Tempo von zehn Stundenkilometern mit der »Dritten« durch den Verkehr kriecht und »ihn« plötzlich wegziehen läßt, oder mit 80 Stundenkilometer auf der Reichsstraße dahinschnurrt. Er hat keine kritische Tourenzahlen, keine Erschütterungen und Vibrationsperioden und es ist einfach ausgeschlossen, ihn zum Klopfen zu bringen.

Mit der »Zweiten« geht der 201er-Peugeot bis zu zirka 56 Stundenkilometer — Bergfahren ist also keineswegs langweilig, mit der »Dritten« erreicht er ein Maximaltempo von etwa 90 Stundenkilometern (auf guter, ebener Straße!), sein angenehmstes Reisetempo liegt in der Gegend von 70 bis 75 Stundenkilometern.

Erste: 21.95 : 1 (das heißt, daß z. B. bei eingerückter »Ersten« die Kurbelwelle 21.95, also fast 22 Umdrehungen macht, um eine Umdrehung der Hinterräder zu bewirken, wobei also fast 44 Kraftakte nötig sind, eine Übersetzung, die gewiß auch sehr schwierigen Steigungen gewachsen ist).

Der Antrieb auf die Differentialachsen erfolgt auf die gewohnte Weise durch eine, in einem Rohr geführte Kardan-Welle und Wurmradtrieb.

Etwas außergewöhnlich ist die Federung dieses bemerkenswerten Fahrzeuges, vorne eine Quersfeder, hinten zwei von rückwärts nach vorne geführte Viertel-elliptische Federn. Beide Achsen sind mit je zwei Friktions-Stoßdämpfern versehen. Die Steuerung ist normal (Schnecke), der Volant mit federnden Speichen versehen. Die Räder — Vollscheiben- oder Drahtspeichenräder sind mit Michelin-Pneus ausgerüstet.

Natürlich ist der kleine Peugeot mit Vierradbremsen ausgerüstet. Die Trommeln der gekuppelten (und mit Bremsausgleich ausgerüsteten) Innenbackenbremsen sind sehr groß, ihr Durchmesser beträgt etwas über 22 cm. Die Abmessungen des Wagens sind ungefähr folgende: Radstand 2.40 m, Spur 1.13 m, ganze Länge 3.60 m, ganze Breite 1.30 m, Gewicht des Innenlenkers etwas unter 900 kg.

Die Elastizität seiner Kraftquelle vereint mit der leichten Lenkbarkeit und dem ungemein großen Einschlag (Radius des Drehkreises = zirka 6 m) bewirken die eminente Eignung dieses gewiß sehr geeigneten Kleinautos für den Großstadtverkehr. Da der Wagen, dessen Erprobung diesen Zeilen zugrunde liegt, noch neu und kaum eingefahren, war sein Benzinverbrauch — zirka 8.5 Liter für 100 km noch kein normaler, der zwischen sieben und acht Liter sein sollte.

Wenig Wartung, das ist, was der Selbstfahrer von heute verlangt. Der Peugeot hat nur wenige Schmiernippel — die Federn sind mit Silentbloc-Lagerungen versehen. Öl und Benzin für den Motor, hier und da etwas Fett — in fünf Minuten ist es getan —, etwas aqua destillata, für die Batterie — voilà tout! Ein Muster von Anspruchslosigkeit, fast ebenso unpretentiös wie sein Preis daheim in der R. F., wo es noch billige Autos gibt.

Resümierend ist der »201er« gewiß ein ganz bemerkenswertes Musterbeispiel modernster Kleinwagenteknik. Er ist sozusagen der kleine Wagen mit den Allüren und der Leistung des Großen, ein ideales Fahrzeug für den, dem das eigentliche Kleinauto zu wenig bietet, der große Wagen aber unerschwinglich bleibt.

bespannt. Das Fahrgestell ist achslos konstruiert, was sich bei Notlandungen auf unebenem Gelände sehr gut auswirkt. Die Räder sind durch einzelne Gummiringe gefedert. Durch Herausnahme oder Hinzufügen von Gummiringen kann die Federung geregelt werden. Auf Wunsch werden auch bremsbare Räder eingebaut. Durch die Hochlegung des Höhensteuers wurde eine große Bodenfreiheit erzielt, was sich bei Notlandungen auf Wiesen usw. sehr vorteilhaft auswirkt.

Die trapezförmigen Flügel sind faltbar. Durch Lösen einiger Bolzen können diese um die vertikale Achse nach hinten geschwenkt werden. Dieses Anlegen der Flügel kann leicht und von jedem ohne fremde Hilfe bewerkstelligt werden. Das Flugzeug benötigt dann einen Raum von nur $2,75 \times 3,26 \times 7,52$. Die Haltungskosten werden dadurch stark reduziert.

Allgemeine Daten der »L IIa«.

Rüstgewicht 460 kg, Führer 75 kg, Fluggast 75 kg, Brennstoff 95 kg, Schmierstoff 10 kg, Gepäck 65 kg, Zuladung 320 kg, Fluggewicht 780 kg.

Abmessungen: Spannweite 11 m, Länge 6,72 m, Höhe 2,28 m.

Leistungen bei zirka 85 PS und 780 kg Fluggewicht: Geschwindigkeit 165 km/Std., Steigzeit, 0 bis 1000 m 7,8 Minuten, 0 bis 2000 m 18,1 Minuten, Aktionsradius zirka 700 km, Landegeschwindigkeit 78 km/Std., Anlauf 330 m.

Preis des Flugzeuges zirka 10.000 Mark.

Betriebsstoffverbrauch: 18 Liter auf 100 km.

Fliegen ist nicht teuer

41 Mark die Stunde.

Trotz des schweren Schlages, den die deutsche Flugzeugindustrie durch das Versailler Diktat erhielt und trotz der schlechten wirtschaftlichen Lage ist die Entwicklung des deutschen Flugsportes doch in aufsteigender Linie begriffen. Wenn wir heute von der starken Volkstümlichkeit des Autos sprechen, so gilt das Gleiche für morgen für das Flugzeug. Auto und Flugzeug sind keine Konkurrenten mehr. Sie ergänzen sich gegenseitig. Der englische Sportsmann und der geschäftstüchtige Amerikaner haben dies frühzeitig erkannt.

Es ist nur bedauerlich, daß weite Kreise, denen es auf Grund ihrer sportlichen Einstellung und ihrer wirtschaftlichen Lage möglich wäre, Träger der Sportflugbewegung zu sein, noch abseits stehen.

Teilweise mag diese Tatsache auf die irrierte Meinung zurückzuführen sein, fliegen sei gefährlich und schwer. Diese Ansicht ist ganz und gar verkehrt; denn es werden heute täglich soundsoviele Flüge ausgeführt, ohne daß ein Unfall vorkommt. Daß fliegen nicht schwer, zum mindesten nicht anstrengend ist, beweist die Tatsache, daß es auf der Welt schon viele Sportfliegerinnen gibt, die tadellose Leistungen vollbracht haben. Ich erwähne hier nur die bekannte englische Fliegerin Miß Spooner.

Die zweite irrierte Ansicht ist, fliegen sei teuer. Allerdings, der Preis eines 80-PS-Flugzeuges ist zirka 10.000 Mark. — Das schwachmotorige Flugzeug aber, das eigentliche »Volksflugzeug« ist bedeutend billiger. Die Klemm »L 25b« mit 20-PS-Motor, das Flugzeug, mit dem der Freiherr v. König-Wartha seinen Flug um die Erde ausführte, kostet nur mehr 3500 Mark, das

heißt ungefähr dasselbe wie ein $1\frac{1}{2}$ -Liter-Auto.

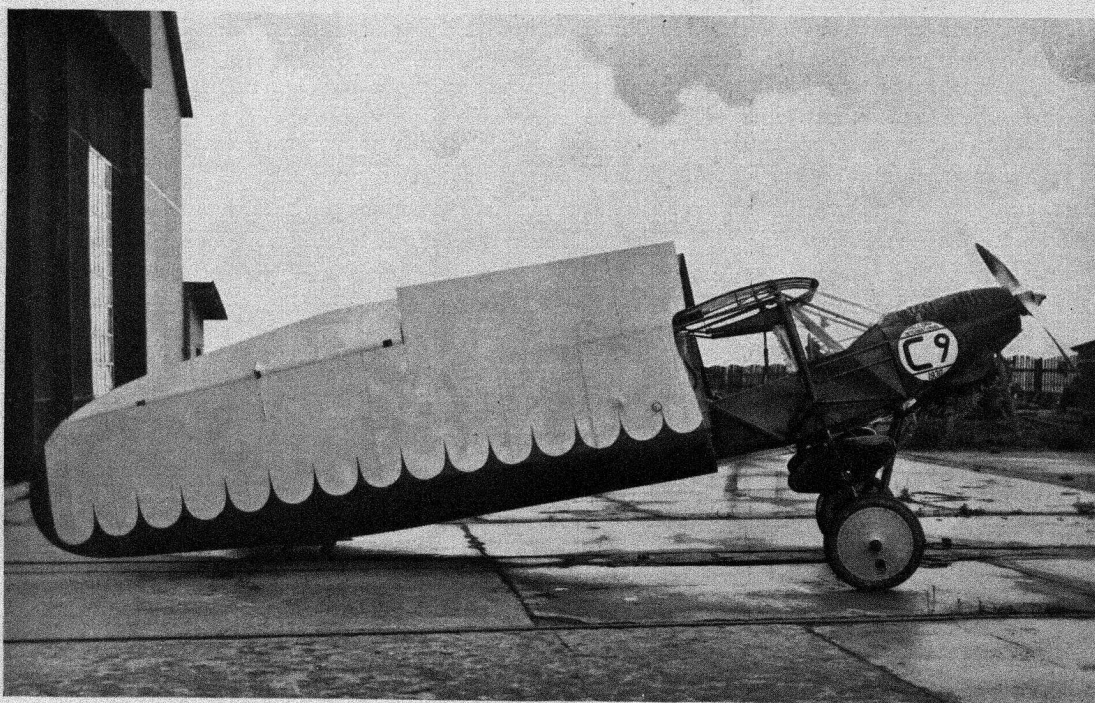
Den folgenden Berechnungen sei jedoch ein 80-PS-Sportflugzeug zugrundegelegt, da fast alle deutschen Sportflugzeuge sich in dieser PS-Klasse befinden.

Bei einem Anschaffungspreis von 10.000 Mark entstehen an festen Kosten im Jahr:

	Mark
8% Versicherung	800.—
20% Abschreibung	2000.—
Kaskoversicherung	1600.—
Haftpflichtversicherung	120.—
Garagekosten	600.—
Nachprüfung durch die DVL	120.—
	5240.—

An beweglichen Kosten sind für die Flugstunde zu rechnen:

	Mark
Betriebsstoff: 20 kg Benzin	7.40
0,5 kg Öl	—,70
Dreimal Start- und Landegeühren	3.—
Verschleiß und Reparaturen	4.—
	15.10



Arado »L IIa«. Die Maschine mit den seitlich angeklappten Flügeln.

Bei einer jährlichen Benützung von 200 Flugstunden, die vorausgesetzt wurde, ergibt sich als Preis für die Flugstunde:

	Mark
Feste Kosten	26.20
Bewegliche Kosten	15.10
	41.30

Bei einer Geschwindigkeit von 150 Kilometerstunden ergibt sich ein Kilometerpreis von $41,30 : 150 =$ zirka 28 dl pro Kilometer, ein Preis, der unter dem Kilometerpreis eines mittleren Kraftwagens liegt.

Bei der vorhin erwähnten Klemm-Daimler »L 25b« mit 20-PS-Mercedes-Motor ermäßigen sich die Kosten natürlich ganz gewaltig. Die festen Kosten im Jahr betragen ungefähr 1700 Mark, die beweglichen Kosten pro Flugstunde 8 Mark, woraus sich ein Kilometerpreis von 16 dl errechnet.

Auch die Ausbildungskosten sind so niedrig wie möglich gehalten. Die Ausbildung zum A 1-Schein (Flugzeuge bis 40 PS) kostet 700 bis 1200 RM, und dauert sechs bis acht Wochen, zum A 2-Schein (über 40 PS) 900 bis 1500 RM und dauert zweieinhalb bis drei Monate. Außerdem

sind noch kleinere Beträge für Untersuchungen, Prüfungen usw. zu berücksichtigen. Wohnung und Verpflegung während der Ausbildung sind innerhalb der Schule und kosten monatlich 120 RM.

Der niedrige Preis, sowohl des Flugzeuges, der Haltung und Ausbildung sollte viele bestimmen, der Sportfliegerei beizutreten. Die Zahl der deutschen Sportflieger wächst von Jahr zu Jahr und es wird nicht mehr lange dauern, so ist das »Volksflugzeug« ebenso verbreitet, wie jetzt das Auto.

In 8 Tagen 16 Stunden um die Welt.

Die amerikanischen Flieger Willy Post und Harold Gatty haben einen neuen Rekord in der Umfliegung der Erde aufgestellt. Sie umflogen den Erdball in weniger als neun Tagen. Der bisherige Rekord wurde vom Luftschiff »Graf Zeppelin« gehalten und betrug 16 Tage.

Die beiden Piloten starteten am 23. Juni in New York und überflogen nach kurzem Aufenthalt in Newfoundland den Atlantischen Ozean in der Rekordzeit von 16 Stunden, was einer Stundengeschwindigkeit

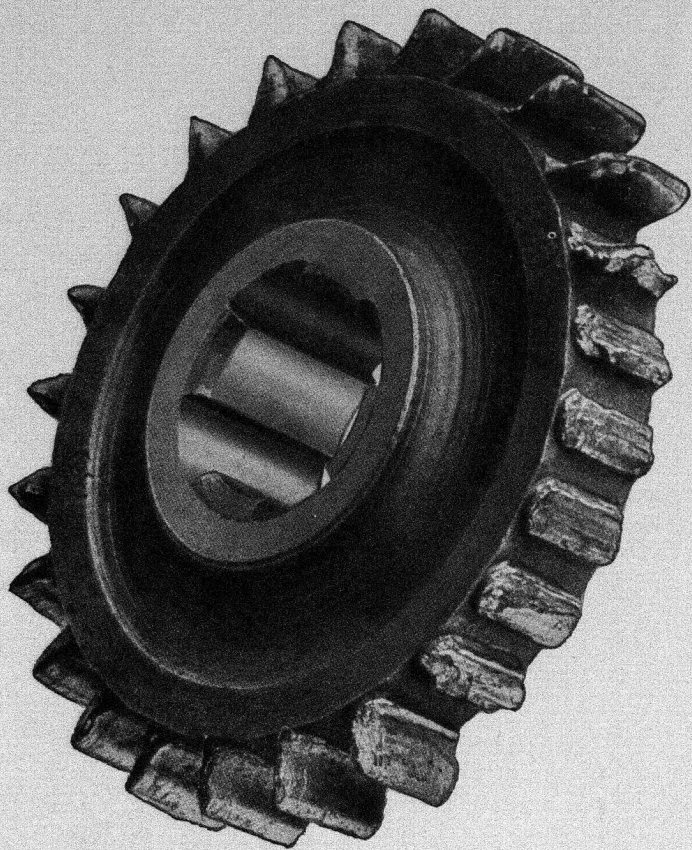
von 220 km entspricht. Von Chester (England) setzten sie ihren Flug fort über Berlin, Moskau, Sibirien und erreichten nach Überquerung des Stillen Ozeans und des amerikanischen Kontinents in der sensationellen Rekordzeit von 8 Tagen, 15 Stunden und 51 Minuten New York.

Für ihren Flug benützten Post und Gatty ein Lockheedvega Flugzeug mit einem »Wasp« Pratt & Whitney 425-PS-Neunzylinder-Motor, ausgerüstet mit Scintilla-Magnetos, die als einziges europäisches Fabrikat ihren Teil zum Gelingen des Welttrundfluges beigetragen haben.

Beim Ozeanflug der dänischen Flieger Hobris und Hillig vom 26. Juni wurden ebenfalls Scintilla-Zündapparate verwendet.

»Bediene dich selbst!«

Die neue Verkehrsampel »Bediene dich selbst«. In Feuerbach und auch in anderen Städten des Deutschen Reiches sind versuchsweise neue Verkehrsampeln aufgehängt worden, die von den sich nähernden Fahrzeugen automatisch bedient werden. Dreißig Meter vor der in Frage kommenden Straßenkreuzung sind im Pflaster über den ganzen Fahrdamm reichende Kontakte angebracht, ebenso auch am Fahrdrat der Straßenbahn. Werden diese Kontakte vom durchfahrenden Fahrzeug in Tätigkeit gesetzt, so leuchtet die Ampel in der Gegenrichtung auf die Dauer von sieben Sekunden und sperrt während dieser Zeit den Verkehr. In Fachkreisen verfolgt man diese Versuche mit großem Interesse.



Warum?

Warum abgenützte Getriebezahnräder?

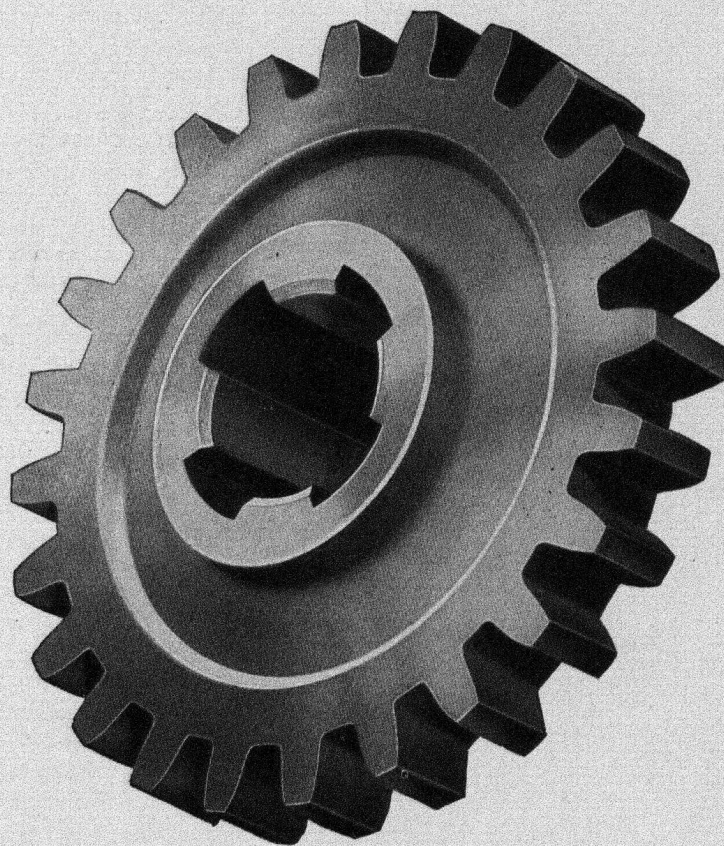
Warum schweres Schalten und geräuschvoller Gang des Getriebes?

Warum Abnahme der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit des Kraftfahrzeuges?

Warum kostspielige Getriebereparaturen und Verluste an Zeit und Geld?

Warum?

Weil Zahnräder, welche auf Tausendstel Millimeter genau bearbeitet werden, um eine einwandfreie Kraftübertragung zu gewährleisten, durch unrichtige Schmierung in kurzer Zeit Abnützungen von einigen Zehntel Millimetern und mehr erleiden können. Wissen Sie, daß es nur eine ganz dünne Ölschicht ist, welche die Getriebezahnräder überzieht? Diese Schicht muß den zwischen den einzelnen Zahnflanken auftretenden hohen Drücken Widerstand leisten und dadurch die material- und kraftfressende metallische Reibung in geringstmögliche Flüssigkeitsreibung umwandeln. Dies vollbringt eine dünne Ölschicht! — Es muß allerdings Mobiloil, das "Qualitätsöl der Welt" sein!



Mobiloil



VACUUM OIL COMPANY A. G. WIEN



Zipper-Rad im Film

Wir haben bereits in unserer Nummer vom März 1931 über das Zipper-Autorad berichtet, welches auf der internationalen Automobilausstellung in Berlin größtes Interesse erweckte.

Nun hat vor kurzem der bekannte Fachmann Herr Oberbaurat Ing. Franz

Schneider in einer, vom Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein, dem Allgemeinen Automobilklub und dem Verband der Nutzkraftwagenbesitzer veranstalteten Abend über diese österreichische Erfindung einen ausführlichen Vortrag gehalten.

Die Vorführung von Rädern, angefangen von kleinen Typen für Personenauto bis zu den größten Lastwagenrädern zeigte die verblüffende Einfachheit der Konstruktion und der Montage. In einigen Minuten wurden vor unseren Augen, von einem Mann spielend leicht Riesenluftreifen ab- und aufmontiert. Es ist den Erfindern tatsächlich gelungen bei Vermeidung von Schrauben, Muttern, Klammern usw. eine absolut betriebssichere, feste Verbindung zwischen der mit aufgepumpten Pneu versehenen Felge und dem Radkörper herzustellen. Wir haben das System und die Wirkungsweise des Rades bereits in Heft 3 genau beschrieben und wollen hier nur nochmals bemerken, daß ein kleiner Kniehebel zweckmäßig auf Kegelflächen der beiden Felgenteile wirkend, alle anderen Verbindungsmittel entbehrlich macht. Dazu ist noch zu erwähnen daß dem Kniehebel nur eine vorbereitende Aufgabe zufällt und derselbe bei Beendigung der Montage wieder entfernt wird.

Der Vortragende teilt mit, daß die Österreichische Postverwaltung sowie der Omnibusbetrieb der Gemeinde Wien die Erfinder durch praktische Versuche dauernd unterstützt, und sowohl Räder aus Stahlguß sowie auch aus Leichtmetall durch fast drei Jahre unter schwerster Beanspruchung und mit vollem Erfolg erprobt haben. Das Radsystem, welches in seiner Konstruktion auf die besonderen Eigenschaften des Leichtmetalles Rücksicht nimmt, hat die Verwendung dieses Materials für Automobilräder ermöglicht, wobei sogar höhere Festigkeitswerte als bei Stahlgußrädern festgestellt werden konnten.

Die technischen Erläuterungen des Vortragenden waren von Lichtbildern und insbesondere von einem sehr instruktivem Film unterstützt. Besonders im Film konnte die Zweckmäßigkeit der Erfindung auf allen in Frage kommenden Gebieten gut dargestellt werden. Wir bringen aus diesem Film eine Anzahl Bilder in zwei Streifen zusammengestellt:

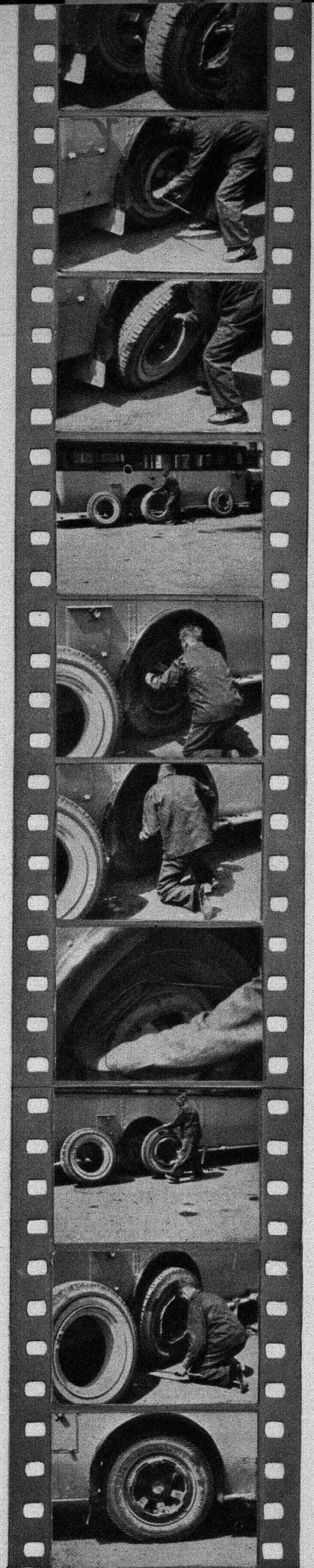
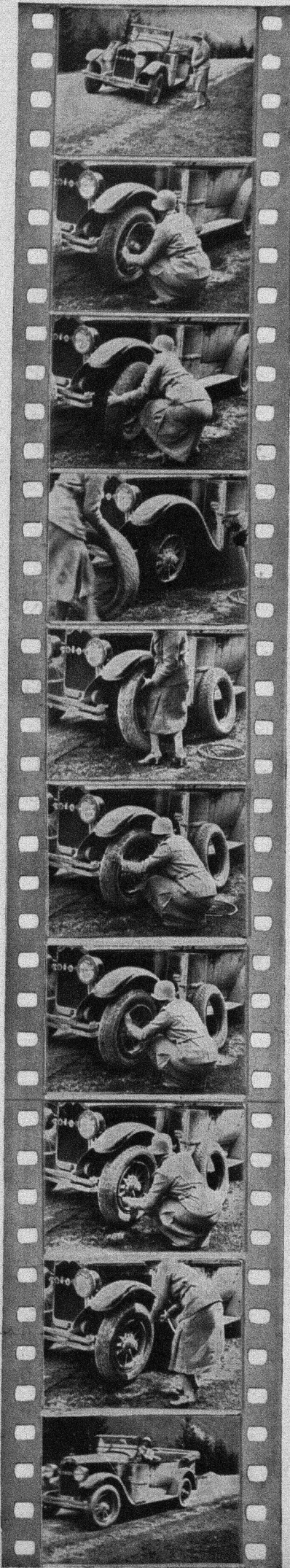
Links sehen wir, daß auch für eine Dame der Pneudefekt seinen Schrecken verloren hat und sozusagen mit Glacéhandschuhen flink behoben werden kann.

Rechts bewältigt ein Mann mühelos die Auswechslung eines defekten Riesenluftreifen am inneren Hinterrad der Zwillingssräder eines großen Postomnibusses. Staub und Schmutz können die leichte Ab- und Aufmontage nicht beeinträchtigen.

Dem stark besuchten Vortrag wohnten unter anderem bei: Herr General Baldermann in Vertretung des Heeresministers Vaugoin, Ministerialrat Huber in Vertretung des Handelsministers Heinl, Oberbaurat Klee von der Postdirektion, Ing. Sturmayer, Omnibusbetrieb Gemeinde Wien, Direktor Grund, Fiat-Werke, Dr. Mandelik, Fross-Büssing, Prof. Gröger, Vizepräsident Curiel, die Direktoren Petit-Pierre, Priester, Straß, Kranner, Generalsekretär Henriquez, Ing. Denes und viele andere.

Dem Vortragenden und den Erfindern wurde lebhafter Beifall gespendet.

Nachdem für Deutschland die Lizenz für Stahlgußräder von der Firma G. & J. Jäger A.-G. in Elberfeld, für Leichtmetall von Rudolf Rautenbach, Gesellschaft in Solingen erworben wurden, erfahren wir, daß die großen Gießereien Acieries de Haine Saint Pierre & Lesquin die Lizenzrechte für Frankreich und Belgien erworben haben.



Peugeot Vauxhall Reo

4 Zylinder

6 Zylinder

8 Zylinder

Generalvertretung für Österreich: MAX STEPSKI, Wien I, Maysedergasse 4. Telefon R-28-4-84

Gefahren der Landstraße

»Die erhöhte Fahrgeschwindigkeit und Rücksichtslosigkeit der Kraftfahrer hat die Gefahren der Landstraße geschaffen!« so schimpft der, der weder ein Automobil noch ein Motorrad besitzt und auf der Landstraße zu Fuß gehen muß. — »Diese Fußgänger und gar erst die Wanderer, wenn sie in ganzen Trupps gehen, sie sind die Gefahrenquellen der Landstraße, von den Fuhrwerken gar nicht zu reden!« so schimpft der Kraftfahrer... Beide haben zum Teil recht, aber nur zum Teil; beide schimpfen überflüssigerweise, denn vom Schimpfen allein kann sich noch nichts ändern; hier heißt es handeln, handeln im Sinne der Verkehrsvorschriften, durch strenge Einhaltung folgender Hauptregeln:

Kraftfahrer!

1. Beachte die Verkehrszeichen, fahre richtig und nur so schnell, daß du dein Fahrzeug jederzeit in der Gewalt hast!

2. Fahre durch Ortschaften mit ermäßigter Geschwindigkeit und gib rechtzeitig Signale, aber belästige niemand!

3. Fahre nachts ordentlich beleuchtet und blende beim Herannahen von Fahrzeugen rechtzeitig ab!

Fuhrwerker!

1. Beachte die Verkehrszeichen, fahre auf der richtigen Seite und schlafe nicht auf dem Wagen!

2. Verlade richtig, überlaste den Wagen nicht und schone deine Tiere!

3. Beleuchte dein Fahrzeug nachts so, daß das Licht von allen Straßenbenützern auch tatsächlich gesehen wird!

Radfahrer!

1. Fahre auf der richtigen Seite und wenn ein eigener Radfahrweg vorhanden ist, nur auf diesem!

2. Fahre sicher, nie freihändig und mache auch sonst keine Kunststücke, denn die Straße ist kein Zirkus!

3. Beachte die Verkehrszeichen, gib rechtzeitig Signale und fahre nachts ordentlich beleuchtet!

Fußgänger!

1. Die Straße gehört den Fahrzeugen, darum benütze stets den Fußgängerweg, wenn ein solcher vorhanden ist!

2. Mache die Straße nicht zum Tummelplatz und dulde weder Lärmen noch Spielen der Kinder, sondern beaufsichtige diese!



BMW-Idyll.

3. Wanderer, geht nicht in geschlossenen Trupps, wenn ihr die Landstraße benützen müßt und beachtet die Verkehrszeichen!

In der Nichtbeachtung dieser Regeln liegen vor allem die Gefahren der Landstraße! Da diese Regeln aber leicht beachtet werden können, sind die Gefahren keineswegs unabwendbar, sondern vielmehr leicht vermeidbar; beachte darum ein jeder Straßenbenützer die oben angegebenen Mahnungen im Interesse der Erhaltung von Gesundheit und Schaffenskraft!

Drei Worte sind es, welche die Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen in Österreich (AKÖ) an alle richtet, denen es

um die klaglose Abwicklung des Verkehrs und um die Erhöhung der Verkehrssicherheit ehrlich zu tun ist, drei Worte, die leicht zu merken sind:

Vorsicht! Einsicht! Rücksicht!

Austro-Fiat, »Type O/25«, entsprechen den weitgehendsten Anforderungen!

»Wir können Ihnen mit besonderer Befriedigung mitteilen, daß die im Vorjahre gelieferten Wagen, Type O/25 sowohl im ebenen wie im bergigen Gelände bisher vorzüglich entsprochen haben und trotz einer Fahrleistung von je 50.000 km sich nach wie vor den

weitgehendsten Anforderungen, wie sie unser Betrieb mit sich bringt, in jeder Hinsicht vollkommen gewachsen zeigen.

Wir beabsichtigen daher, auch künftighin im Bedarfsfalle Wagen dieser Type wieder zu bestellen.

Das oben veröffentlichte Anerkennungsschreiben der Oberösterreichischen Kraftwagenverkehrs-A.-G. legt wieder beredtes Zeugnis für die hervorragenden Qualitäten der Erzeugnisse der Österreichischen Automobil-Fabriks-A.-G.

Landeshauptmann Dr. Rehrl und sein ADR 8.

In einem Briefe vom 28. Juni schreibt der Landeshauptmann von Salzburg Dr. Rehrl über seinen Austro Daimler ADR 8 folgendermaßen:

»... Es freut mich bei dieser Gelegenheit meine besondere Befriedigung über den Wagen, sowohl was seine äußere Ausstattung als auch was seine Leistungsfähigkeit betrifft, zum Ausdruck bringen zu können.«

Leistungsfähigste Reparaturwerkstätte

für Automobile sämtlicher Marken

Wien XI., Hauffgasse 22. Tel. U-19-3-98

WAW

„WIENER AUTOREPARATURWERK“

Nach fünf Jahren
wieder ein

AVUS- RENNEN

1926 : 135.1 Stundenkilometer

1931 : 185.7 Stundenkilometer

Mercedes siegt vor Bugatti † 100.000 Zuschauer

Schon einmal vor Jahren winkten und jubelten viele Tausende von Berlinern auf der Avus dem Sieger Caracciola zu. Es war am Spätnachmittag des 11. Juli 1926 und »Rudi« hatte den »Großen Preis von Deutschland« gewonnen. Aber man konnte sich damals über seinen Erfolg nicht so herzlich und rückhaltlos freuen wie er es verdient hatte; zu sehr standen wir unter dem Druck des fürchterlichen Unglücks, das Caracciolas Stallgefährten Rosenberger widerfuhr und das mit Opfern an Menschenleben den Autorennen auf der Avus dann für ein halbes Dezennium ein Ende machte.

Als nun kürzlich »Caratsch« auf dem erneuerten und von der Polizei für Geschwindigkeitswettbewerbe wieder freigegebene Kurs zwischen Witzleben und Nikolassee wieder als Sieger durchs Ziel ging, da konnte sich die Begeisterung der Reichshauptstädter laut und enthusiastisch ausgeben, denn es war ohne jeden Unfall, ohne jede Verletzung abgegangen bei diesem Rennen, in dem der Mercedes-Crack seiner

Vor dem Start.

geradezu phantastischen Erfolgsserie dieses Sommers einen prächtigen neuen Sieg hinzufügte.

Avus-Rennen jetzt interessant.

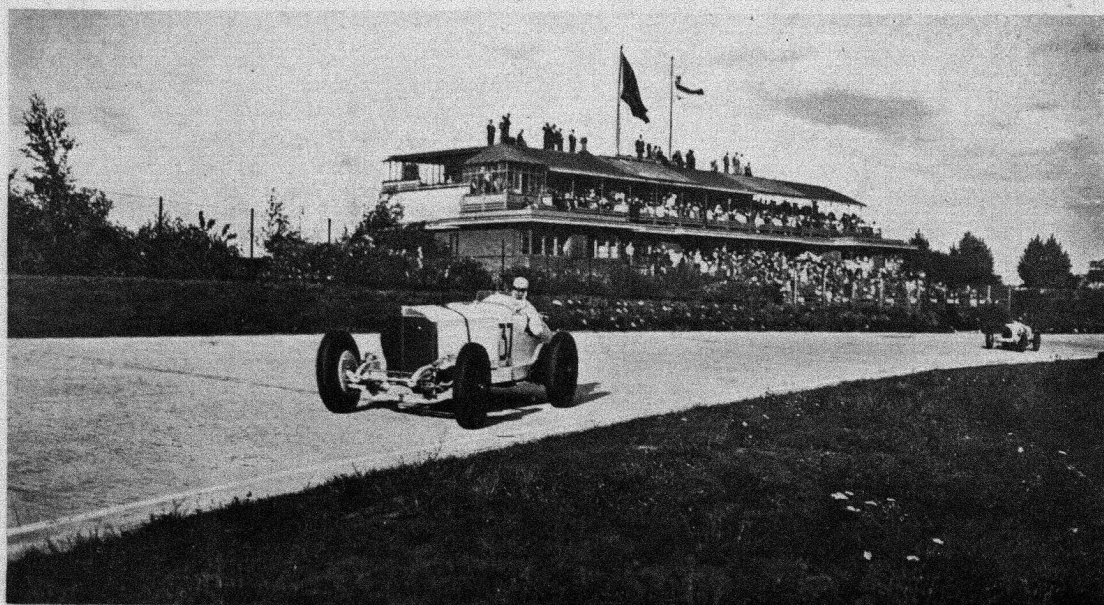
In diesen fünf Jahren Zwangspause haben die Avus-Rennen ein anderes Gesicht bekommen: Alles ist gigantischer geworden. Die Tempi sind enorm gestiegen; damals erzielte der Gesamtsieger über die gleiche Distanz 135.1 St./km, jetzt 185.7 St./km im Durchschnitt! Und nun, da in sehr viel schnellerer Folge die Fahrer immer wieder vorbeipassieren und auch nicht frühzeitige, starke Ausfälle das Feld so sehr dezimieren, kann man auch nicht mehr davon sprechen, daß die Rennen auf der Avus langweilig sind. Statt der früher

häufig einzeln mit großen Abständen zum Schluß vorübertrudelnden (so will es uns heute scheinen!) Fahrer gab es nun Spitzengruppen, die sich in kaum faßlich schneller Fahrt oft bis ins Ziel hinein fesselnde Kämpfe lieferten. Und auch der äußere Zuschauer eines solchen Tages ist ein viel größerer geworden: Wo man früher nach Tausenden zählte, mußte man gestern nach Zehntausenden zählen.

Und doch: Wer solch ein Rennen nicht nur als Stimulans für die Nerven, als sensationelles Erlebnis betrachtet, sondern unter dem Gesichtspunkt des sportlichen Kampfes wertet, der mußte gestern irgendwie unbefriedigt bleiben.

Rudis Reifen.

Daß »Rudi« der Liebling nicht nur der Götter und der Zuschauer ist, sondern auch des Rennmanagers der Untertürkheimer Fabrik, kann man durchaus verstehen. Es ist auch selbstverständlich, daß man dem besten Fahrer das Beste, was man hat, zur Verfügung stellt. Wenn also von den sechs Spezialreifen, die Continental nach dem Versagen der vorher probierten normalen Landstraßen-Rennreifen für die Avus schnell hergestellt und zur Verfügung gestellt hatte, vier bei dem nachträglichen Training verbraucht wurden, und man die beiden restlichen der bewährten auf die Hinterräder von Caracciolas S. S. K. L. steckte, mit denen er dann das Rennen pannenlos durchfahren konnte, ist dagegen gewiß nichts einzuwenden. Wenn dann aber die anderen Fahrer dieser Marke und anderer Fabrikate nicht so widerstandsfähige Pneus haben und einmal oder gar zweimal (wie Stuck) auf völlig protektoralosen Reifen mit verminderter Geschwindig-

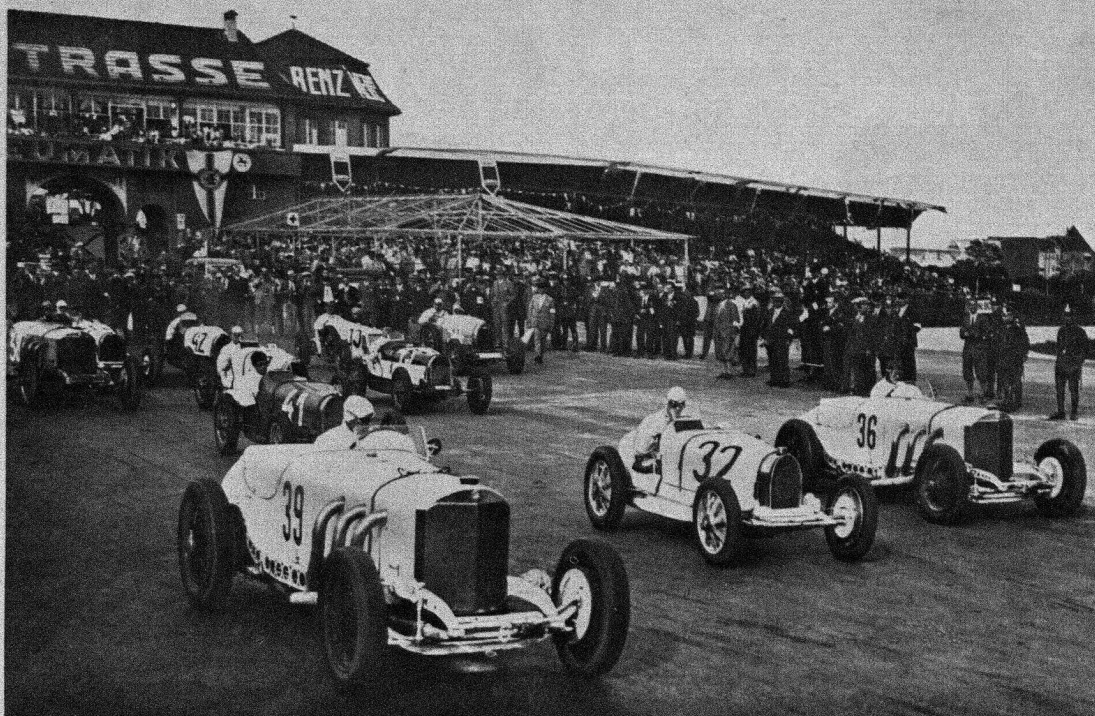


Caracciola (Mercedes) »führt« v. Morgen (Bugatti).

keit zum Ersatzteillager müssen und noch beim Wechseln viele wichtige Sekunden und damit ihre Chancen verlieren, so bedauert man, daß solche äußeren Akzidentien einen maßgeblichen Einfluß auf den Ausgang des Rennens haben.

Das Rennen der Großen.

Denn wie war es denn? Zwei Runden führt v. Morgen (Bugatti), in den Kurven schiebt sich Caracciola heran und vor, führt bis zum Schluß, meisterlich fahrend. Er kann v. Morgen in der 8. Runde — bis auf fast 190 St./km Rundendurchschnitt aufdrehend — etwas abschütteln, aber in der 10. Runde liegt der Bugatti schon wieder dicht hinter ihm und bleibt es — bis ihn nach der 12. Runde Reifenwechsel 1 Minute 50 Sekunden (etwas viel!) und jede Siegesaussicht raubt. Vorher hatten Stuck (einmal in der zweiten Runde schon und dann nochmals in der sechsten), Brauchitsch (5. Runde) und Dr. Winter (5. und 7. Runde) ihre Mercedes aus dem gleichen Grunde vor der Boxe anhalten müssen. Bei Brauchitsch (der zwei Hinterreifen in 56 Sekunden wechselte) langte es noch zum dritten Platz hinter v. Morgen; Stuck gab, als ihm in der 9. Runde dann noch der Wasserschlauch zwischen Kühler und Motorblock platzte, bis dahin an dritter Stelle liegend, auf. Sehr eindrucksvoll die Fahrt Broscheks (Bugatti), der Zeitverlust schneidig aufholte. Er sowie die nach ihm an fünfter und sechster Stelle placierten Ungarn Hartmann und Graf Zichy wurden durch das nach Caracciolas Sieg die Bahn überflutende Publikum behindert, ihre letzte Runde ordnungsmäßig zu beenden.



Die großen Kanonen gehen los.

Zweikampf DKW—BMW.

Bei den Kleinsten spitzte sich der Kampf sehr bald in einem Duell zwischen Macher (DKW) und Kohlrausch (BMW) zu. Machers Frontantrieb-Wagen konnte jedoch immer wieder in den Kurven vor Kohlrausch, der auf der Geraden oft an ihn herankam, Boden gewinnen und behauptete die Führung über die fünf Runden. An dritter Stelle der zweite Frontantrieb-Wagen aus Zschopau, unter Toni Bauhofer;

das dritte dieser Wägelchen (Österreicher) fiel (schon beim Training einmal angeknackst) sofort nach dem Start wegen Kolbendefekt aus. In dieser Klasse schieden von zehn Gestarteten nur zwei aus; der Sieger fuhr einen Durchschnitt von über 120 St./km (mit nur einem guten halben Liter Zylinderinhalt) — ein Bravo für beides! Schade, daß May nicht gut vom Start wegkam; er hatte Anwartschaft auf die Spitzengruppe.

(Günther Fabian in der »B. Z. a. M.«.)

3000 Meilen Prüfung für den Studebaker-Freilauf.

Die Behauptung von Studebaker, wonach der neugeschaffene Freilauf (Free Wheeling) 20% an Benzin und Öl erspare, wurde kürzlich im Wege einer 3000-Meilen-Prüfung bewiesen, wobei 21% Benzin und 49% Öl gegenüber einem normalen Nichtfreilauf-Modell erspart wurden. Zwei genau gleiche Studebaker-Achtzylinder-Sedan traten hierbei in Aktion. Die Wagen stimmten in jeder Einzelheit miteinander über-

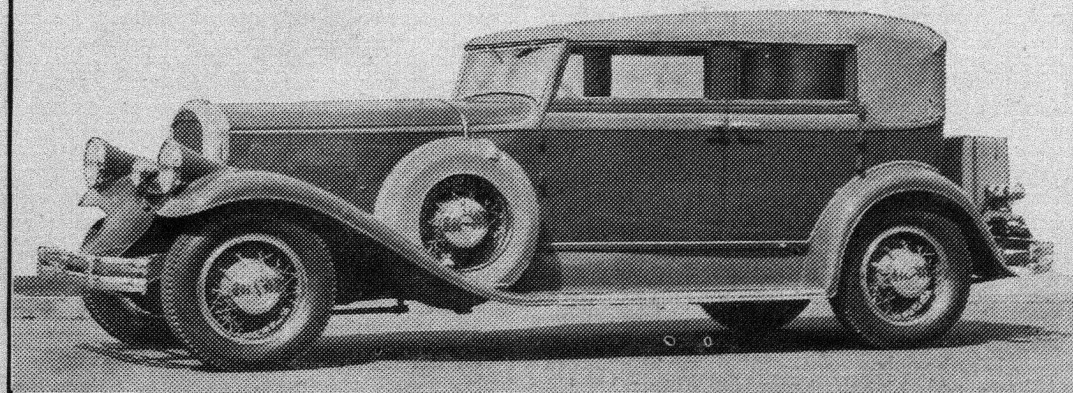
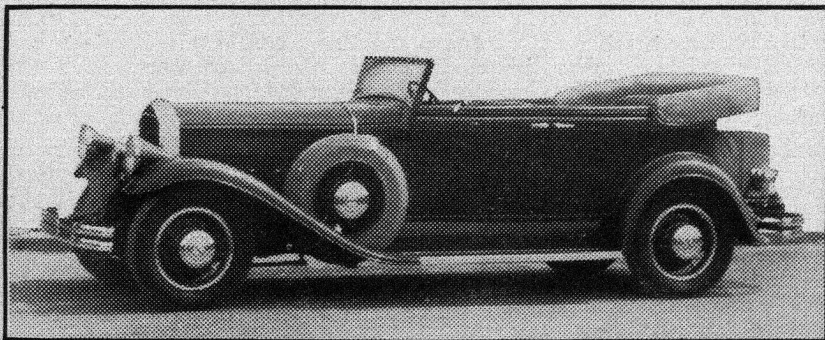
ein. Jeder von beiden hatte Freilaufübertragung, wie sie übrigens alle neuen Studebaker-Modelle serienmäßig aufweisen. Der Kurs führte über Berg und Tal, schwierige Gebirgswege reihten sich an lange Geradestrecken, so daß die Prüfung eine sehr ernsthafte genannt und den Verhältnissen des normalen Betriebes angepaßt genannt werden kann.

Die beiden Wagen wurden von zwei anderen »verfolgt«, einer mit Freilauf, der andere mit Normalgetriebe. Zwölf Tage währte die Fahrt, der vorgeschriebene Durchschnitt betrug 30 Meilen. Als die

zwölf Tage vorüber waren, hatte jeder der Wagen 3060 Meilen mit 30,2 Stundenmeilen durchgeilt. Der Freilaufwagen konsumierte 16,3 Meilen Benzin per Gallone und 1785 Meilen per Gallone Öl. Der zweite Wagen, mit Normalgetriebe ausgerüstet, leistete 13,5 Meilen pro Benzinalgallone und 1200 Meilen für jede Gallone Öl. Während der ganzen Strecke wurde bei dem einen Wagen mit Freilauf operiert, indes der zweite Wagen völlig »normal« lief. So hat denn der Freilauf in eklatanter Manier seine sparsamen Eigenschaften neuerlich bewiesen und es bedarf keines besonderen Optimismus, dieser neuen autotechnischen Errungenschaft eine glänzende Zukunft zu prophezeien. Schließlich hatte jede Erfindung in ihren Geburtstagen gegen den Konservatismus der Welt anzukämpfen. So war es bei Stephensons erster Lokomotive, »The Rocket«, die bei der ländlichen Bevölkerung einen wahren Entrüstungssturm hervorrief, so war es als Fultons erster Dampfer »The Clermont« die Wellen des Hudson teilte, so war es als die Gebrüder Wright, die »Fantastic Americans«, ihre Probeflüge unternahmen. Auch dem Freilauf wurde ursprünglich viel Skeptizismus entgegengebracht, der allerdings in letzter Zeit durch die glänzenden praktischen Erfahrungen ad absurdum geführt wurde. »Free Wheeling« erhöht die Freude am Chauffieren, vermehrt die Sicherheit des Lenkens, spart Muskelkraft und drückt den Verbrauch an Betriebsstoff um volle 20% herab. Wie bereits gesagt, die Prophezeiung fällt nicht schwer — in absehbarer Zeit werden alle Wagen, die die Welt berollen, mit Freilauf ausgerüstet sein.

Pierce Arrow Convertible Sedan.

Eine der entzückendsten Schöpfungen der Pierce Arrow-Motorcar Company in Buffalo: Das neue, schließbare Modell 43 »Convertible Sedan«, ein Allwettertyp, der sich durch Formenschönheit und angenehme Linie hervortut. Das Dach ist leicht zu öffnen und ebenso zu schließen, die seitlichen Fenster, desgleichen der Zwischenpfeiler, lassen sich vollkommen versenken, in welchem Zustand der Wagen alle Vorteile eines Torpedo bietet. Ein solcher Allwetter, Sommer und Winter gleich vorteilhaft, ist in der Hauptsache für jene gedacht, die auf Reisen die Sonne lieben und die landschaftlichen Schönheiten gleichsam aus erster Hand beziehen wollen.



Pierce Arrow Convertible Sedan.

EIN JAHR BOSCH

Der Vorstand der Robert Bosch A.-G., Stuttgart, berichtet über das 14. Geschäftsjahr:

In unserem Verhältnis zur American Bosch Magneto Corporation, Springfield, mit der wir uns im Oktober 1929 über die Benützung des Namens »Bosch« auf der ganzen Welt geeinigt hatten, ist, wie an anderer Stelle schon zum Ausdruck kam, Ende 1930 eine wesentliche Änderung dadurch eingetreten, daß sich unsere bisherige Generalvertreterin, die Robert Bosch Magneto Company, New York, mit der Springfielder Firma zu der »United American Bosch Corporation« zusammenschloß, der wir auf eine Reihe von Jahren das ausschließliche Vertriebsrecht für unsere Erzeugnisse in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Kanada übertragen haben. Auch über den gegenseitigen Austausch von Patenten, Herstellungs- und Forschungserfahrungen sind Vereinbarungen getroffen worden. Über den handelsrechtlichen Gebrauch des Namens »Bosch« konnte unter Abänderung des früheren Vertrages ein endgültiges Abkommen dahin erzielt werden, daß der Name »Bosch« ohne Zusatz künftig in der ganzen Welt, einschließlich der Vereinigten Staaten von Nordamerika, für die von unserer Gesellschaft hergestellten Waren vorbehalten ist, während sich die United American Bosch Corporation in Springfield für ihre Erzeugnisse auf der ganzen Erde der Bezeichnung »American Bosch« bedient. Durch diese Verständigung ist unter Beseitigung aller früheren Streitigkeiten der Weg zu einem hoffentlich für alle Beteiligten fruchtbringenden Zusammenwirken eröffnet.

die alles beherrschende Rücksicht auf fortgesetzte Preisermäßigung wird die Kraftfahrzeug- und Zubehörindustrie häufig zu Neuentwicklungen gezwungen, bei denen bisher übliche Normen, Standardtypen und -teile nicht verwendet werden können. Welche unwirtschaftlichen Zustände sich hieraus ergeben können, zeigt sich besonders kraß z. B. bei Lichtmagnetzündern für Krafträder, wo wir 14 Typen entwickelt haben, die in 120 Sonderausführungen geliefert werden müssen, oder bei Scheinwerfern und Kleinlaternen, wo wir 83 Typen führen, die wir in 238 Sonderausführungen herstellen. Wir geben die Hoffnung nicht auf, daß der wirtschaftlich gesunde, zur Verbilligung in besonderem Maße beitragende Gedanke der Normung und Standardisierung auch auf unserem Gebiete stärker Wurzel fassen wird. — Das stürmische Tempo der Entwicklung, das durch die sich allgemein ständig steigenden technischen Ansprüche bedingt ist, erfordert naturgemäß einen erheblichen Aufwand an Mitteln und macht es immer schwieriger, den zur Erzielung technischer Fortschritte erforderlichen Kapitalaufwand in Einklang zu bringen mit der Forderung auf Verbilligung der Erzeugnisse.

Als Neuerungen auf unserem Erzeugnisgebiet wollen wir nur einige wesentliche Entwicklungen anführen:

Bei Nutzwagen (Schwerlastwagen, Omnibussen) und landwirtschaftlichen Maschinen werden an Magnetzündern besonders hohe Anforderungen ge-

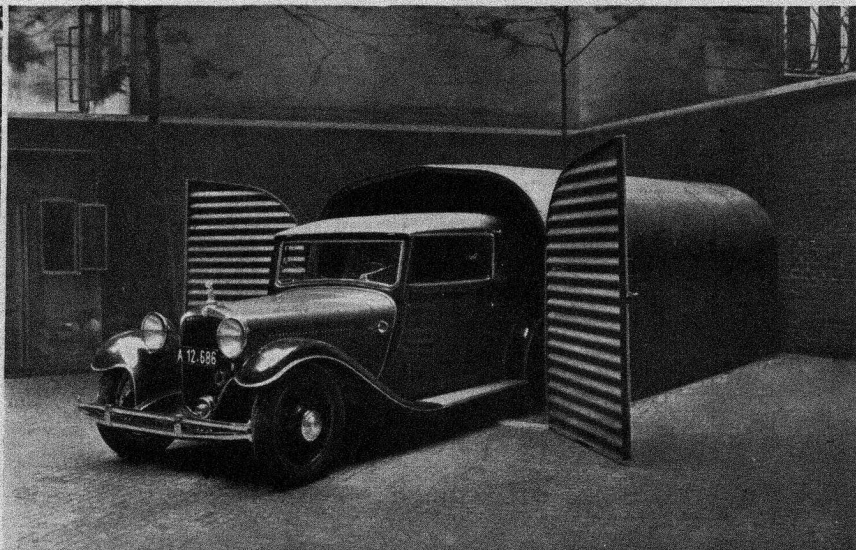
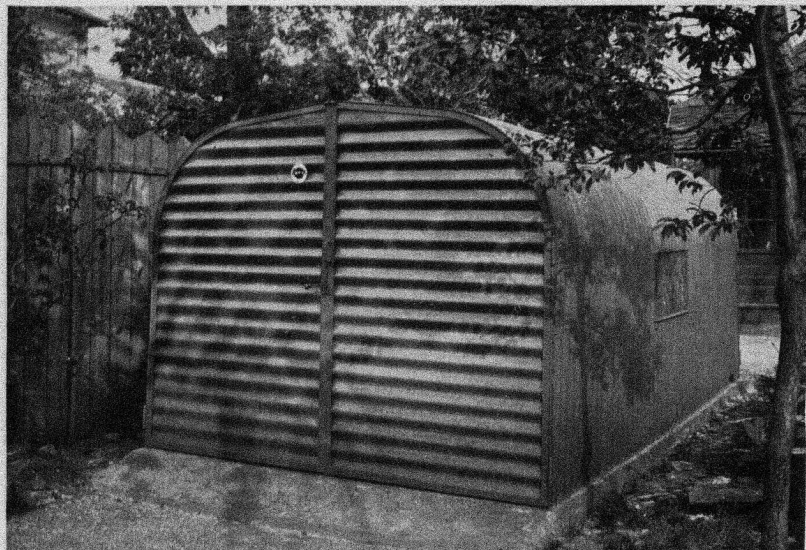
Reihen der Arbeiterschaft, 14 aus dem Kreise der Angestellten. Das Vermögen der Stiftung betrug am Ende des Geschäftsjahres 3.461.311,20 RM. Der Zugang gegenüber dem Vorjahre erklärt sich aus dem Umstand, daß in der letzten Generalversammlung eine Zuwendung von 1 Million Reichsmark beschlossen wurde und in der Zwischenzeit weitere Zinsen angewachsen sind.

Aus der »Robert-Hilfe« erhielten Ende 1930 noch 140 Kinder im Weltkrieg gefallener Firmenangehöriger Erziehungsbeihilfen.

Um die Eigenheimbewegung zu unterstützen, gewähren wir schon seit einigen Jahren Angestellten und Arbeitern mit mindestens zehnjähriger Dienstzeit niederverzinsliche Spitzendarlehen. Ende 1930 hatten wir für diesen Zweck insgesamt rund 300.000 RM ausgeliehen.

Zu den Zahlen unserer Bilanz bemerken wir: Die »Anlagen« haben sich trotz Zugängen von über 1.000.000 RM um rund 2.700.000 RM verringert, weil außer den ordentlichen Abschreibungen auf Grund eines Beschlusses der letzten Generalversammlung eine Sonderabschreibung von 1.500.000 RM vorgenommen wurde.

Die »Warenlager« konnten infolge sorgfältiger Produktionsplanung um 2.600.000 RM verringert werden; sie sind unter Berücksichtigung der unübersichtlichen Marktlage auch in diesem Jahre vorsichtig bewertet.



Eine billige und praktische Privatgarage (Erzeugnis M. Ulrich, Wellblechbauten, Wien IV.).

Unsere französische Lizenznehmerin, die Firma Société des Ateliers de Construction Lavalette, Paris, hat im August 1930 in ihrem in St. Quen neu errichteten Fabrikgebäude nach unseren Konstruktionen die Herstellung einzelner Erzeugnisse aufgenommen. Der weitere Ausbau geht planmäßig vor sich.

Verhandlungen, die gegen Ende des Geschäftsjahres mit der bedeutendsten englischen Automobilzubehörfabrik, der Firma Joseph Lucas Ltd., Birmingham, geführt wurden, fanden im Frühjahr 1931 ihren Abschluß in einem Abkommen, wonach der englische Markt für Nutzkraftwagen durch eine gemeinsam betriebene Firma CAV-Bosch Ltd. bearbeitet und beliefert werden soll. Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft setzt sich zur Hälfte aus Personen der Lucas-Gruppe, zur anderen Hälfte aus Herren zusammen, die unserem Kreise angehören. Wir versprechen uns von dieser freundschaftlichen Regelung eine Hebung unseres England-Geschäftes.

Die Zahl unserer Bosch-Dienststellen einschließlich der Verkaufshäuser und Zweigstellen hat sich im Berichtsjahr in Deutschland auf 113, in Europa auf 231, in der ganzen Welt auf über 2750 erhöht.

Die Entwicklung unserer Erzeugnisse wird seit Jahren von drei Grundgedanken beherrscht: Fortschritt, Verbilligung, und Erweiterung der Anwendungsgebiete. Der innerhalb der Kraftfahrzeug- und Zubehörindustrie während der letzten Jahre mit zunehmender Schärfe geführte Wettbewerbskampf hat bei allen Firmen immer gebieterischer das Streben nach unablässiger Senkung der Preise bei gleichbleibender, vielfach sogar gesteigerter Güte und Leistung zur entscheidenden Forderung erhoben, und es ist noch gar nicht abzusehen, auf welchem Niveau der niedrigste Preis in Zukunft liegen wird. Durch

stellt; die augenblicklich wieder aufkommenden Fahrrad-Einbaumotoren sind mit Magnetzündung in der Form von Schwungrad-Magnetzündern ausgerüstet. Für diese besonderen Zwecke haben wir geeignete Typen entwickelt.

Auf dem wirtschaftlich engen, technisch aber sehr lehrreichen Flugzeuggebiet machten wir besonders hinsichtlich Abschirmung für Radioempfang gute Fortschritte.

Durch Schaffung neuer Typenreihen von Scheinwerfern und Kleinlaternen verbesserten wir die Lichtwirkung bei Fern- und Nahbeleuchtung, wobei wir auch in der äußeren Formgebung der herrschenden Geschmacksrichtung Rechnung trugen.

Für den Dieselmotorenbau haben wir die Typenreihen unserer Einspritzpumpen und Düsen stark erweitert. Wir können jetzt Dieselmotoren mit der geringsten Leistung von 2 PS bis zur höchsten Leistung von 1000 PS pro Zylinder mit unseren Zubehörteilen ausrüsten. Entsprechend den gesteigerten Forderungen, die gegenwärtig an Öler und Fettpumpen gestellt werden, haben wir neue Typen geschaffen. Wir können jetzt Öler für geringste Fördermengen und Höchstdrucköler mit 2000 Atmosphären Förderdruck liefern.

Ganz neu aufgenommen wurde im Berichtsjahr die Herstellung von Radioteilen; dadurch konnten wir in den Herbstmonaten mehrere hundert Arbeitskräfte beschäftigen, die wir sonst hätten entlassen müssen.

Die im Jahre 1929 geschaffene »Bosch-Hilfe« (Alters- und Hinterbliebenen-Unterstützung) zählte Ende 1930 insgesamt 101 Rentenempfänger (Altersrentner, Invaliden, Witwen), und zwar 87 aus den

Die in dem Posten »Kassenbestände, Bank- und Postscheckguthaben, Wechsel und Wertpapiere« enthaltenen Wertpapiere sind durchweg börsengängig, zum Teil innerhalb kurzer Frist fällig.

Der Reingewinn des abgelaufenen

Jahres beträgt	RM 1.018.112,58
der sich um den Gewinnvortrag aus	
dem Jahre 1929 von	RM 1.088.055,34
auf	RM 2.106.167,92

erhöht. Über die Verwendung dieser Summe wird von der Generalversammlung zu beschließen sein.

Wir bitten, auch in diesem Jahre von der Ausschüttung einer Dividende abzusehen. Dagegen sollte die »Bosch-Hilfe«, mit der schon viel Gutes gestiftet werden konnte, so rasch als möglich mit einem fürs erste ausreichenden Vermögensgrundstock ausgestattet werden. Um dieses uns am Herzen liegenden Zieles willen empfehlen wir, die »Bosch-Hilfe« wieder mit 1.000.000 RM zu bedenken, obwohl die Höhe dieser Zuwendung mit dem bescheidenen Geschäftsergebnis nicht ganz in Einklang steht. Den restlichen Reingewinn im Betrag von 18.112,58 RM schlagen wir vor, mit dem letztjährigen Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen. Schließlich beantragen wir, in diesem Jahre die zweite Hälfte der fürs Jahr 1925 erklärten, bisher noch nicht ausgeschütteten Dividende mit 1.200.000 RM auszubezahlen.



MODERNE ZYLINDERBEARBEITUNG

Fast bei allen Kraftmaschinen findet man die menschlichen Funktionen in irgendeiner Form wiedergegeben. Insbesondere trifft dies bei den modernen Explosionsmaschinen zu, zu welchen auch die Motoren unserer Motorräder zählen. Das Ansaugen des Kraftgemisches kann man ganz gut mit der Funktion der Atmungsorgane vergleichen, und die Tätigkeit des Kolbens mit der des Herzens. Diese zwei Funktionen sind die wesentlichen Träger der Kraft-erzeugung, daher bedeuten Störungen in ihnen die Störung des gesamten Betriebes. Insbesondere der Erhaltung der Herz-tätigkeit, welche, auf den Automobilmotor angewendet, die Tätigkeit des Kolbens bedeutet, ist besonderes Augenmerk zuzuwenden.

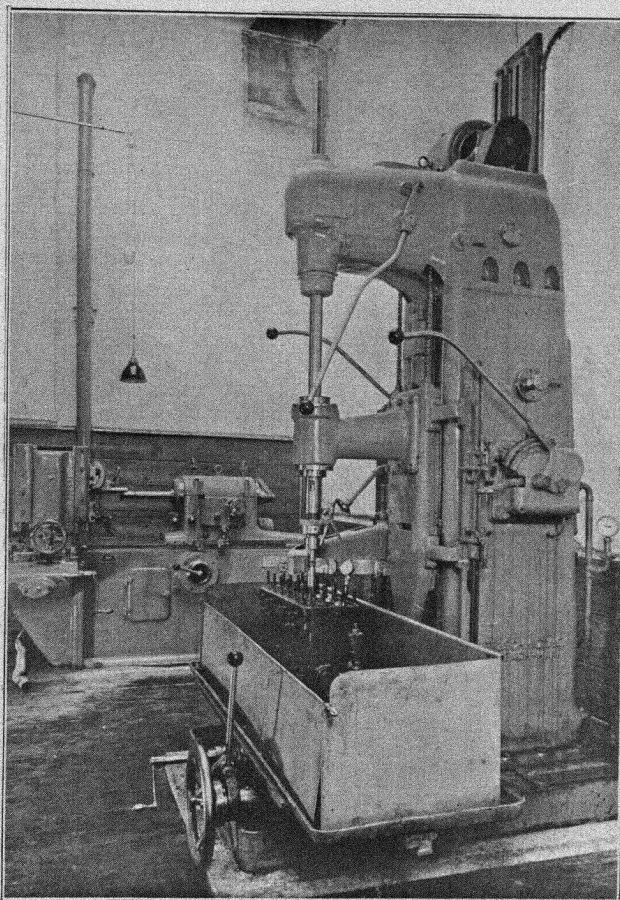
Wenn man bedenkt, daß ein moderner Automobilmotor für je 100 Kilometer Fahrt etwa eine Million Saug- und Explosionsperioden ausführt, so erscheint es begreiflich, daß die damit verbundenen Organe mit ganz besonderer Sorgfalt behandelt werden müssen. Sowohl die Wände des Zylinders als auch die Oberfläche des Kolbens, bzw. der Kolbenringe erfordern eine ganz genaue und individuelle Behandlung. Trotz der besten Behandlung ist es unvermeidlich, daß diese Teile einer gewissen Abnutzung unterworfen sind. Es ist deshalb von größter Wichtigkeit, den Grad der Abnutzung nicht zu übertreiben. Je nach der Qualität und nach der Behandlung des Motors läuft sich der Zylinder nach 10.000 bis 80.000 km unrund und verursacht durch Undichtigkeit Kraftverlust und schlechtes Anspringen. Es ist daher nach dieser Zeit notwendig, den Zylinder durch präzise Bearbeitung genau rund und zylindrisch zu machen. Dadurch wird er natürlich etwas größer, und es ist notwendig, auch einen neuen Kolben und neue Kolbenringe einzubauen, um den ursprünglichen Betriebszustand des Motors wieder zu erreichen. Manche Fahrer glauben, durch den Einbau neuer Kolbenringe allein eine Verbesserung der Kompressionsfestigkeit zu erreichen. Das ist gänzlich falsch, weil der ausgelaufene Zylinder oval ist, während neue Kolbenringe genau rund sind. Es ist daher eine ungleichmäßige Beanspruchung der Zylinderwände durch die Kolbenringe unvermeidlich.

Zur Wiederherstellung der genauen Bohrung der Zylinder sind in letzter Zeit ganz besondere Spezialmaschinen konstruiert worden, deren modernste wir im Bilde bringen. Diese sogenannte Bohr- und Honmaschine vollführt die

Wiederherstellungsarbeit der Zylinderwände in zwei Operationen. Die erste Operation wird mittels eines Vidia-Metallbohrkopfes vorgenommen. Sie besteht im Wegbohren der hart und unrund gelaufenen Stellen der Zylinderoberfläche. Die zweite Operation besteht im sogenannten Ziehschleifen oder Honen, was mit einem besonderen Schleifkopf, in welchem Carbosilite oder ähnliche Schleifsteine eingebaut sind, ausgeführt wird. Nach dieser Operation, welche unter dem Namen Honen bekannt ist, erreicht man mit den modernsten Maschinen eine Genauigkeit von zwei- bis fünftausendstel Millimeter.

Nach Wiederherstellung der Zylinderoberfläche werden Kolben und Kolbenringe entsprechend dem neuen Durchmesser hergestellt, womit der ursprüngliche Betriebszustand des Motors wieder erreicht ist. Es ist von größter Wichtigkeit, das Ausschleifen der Zylinder und Herstellen von neuen Kolben nicht zu lange hinauszuschieben, denn durch den Betrieb des Motors mit bereits ausgelaufenen Kolben wird die Zylinderwand wesentlich mehr angegriffen, häufig auch rissig. Ein solcher Zylinder wäre dann nur durch sehr starkes Ausschleifen wieder in die richtige Form zu bringen, was allerdings zu einer unzulässigen Schwächung der Zylinderwand führen würde.

Es ist versucht worden, die abgebildete schwere Honmaschine durch behelfsmäßige Adaptierung von Bohrmaschinen zu ersetzen. Diese Versuche müssen jedoch als unvollkommen bezeichnet werden; weil damit nur der Ziehschleifvorgang nachgeahmt, aber die Genauigkeit niemals erreicht werden kann. Es ist erfreulich, daß in Österreich nun auch eine der modernsten Bohr- und Honmaschinen in Verwendung steht, was gewiß zur Gesunderhaltung der heimischen Fahrzeuge beitragen wird.



Die modernsten und genauesten Zylinderbearbeitungsmaschinen von Österreich. Im Betrieb in den Präzisionswerkstätten Karl Krötlinger, Wien III., Halbgasse 3. Beide hydraulisch mittels Öldruck gesteuert, ohne Zahnräder, ohne Zahnstangen, daher dauernd genauester Schliff.

DEUTSCHE FORD-WAGEN?

Die Eröffnung der Ford-Werke in Köln-Niehl haben zwei Stellungnahmen über die wirtschaftliche Eingliederung der Ford-Werke in die deutsche Industrie gebracht, deren Bedeutung weit über den Tag hinaus bestehen bleibt. Denn die Streitfrage ob die in Köln produzierten Ford-Wagen als deutsche oder nichtdeutsche Automobile anzusprechen sind, ist aus berufenem Munde in geradezu unerwartet klarer Form bearbeitet worden.

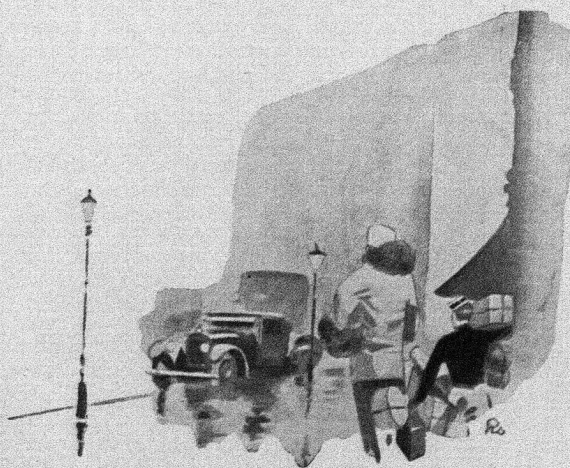
Wie man weiß, hat der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie sich gegen die Bezeichnung »deutsche Ford-Wagen« gewandt und behauptet, daß der Wagen soviel amerikanisches Material enthalte, daß er nicht als deutscher Wagen angesprochen werden könnte. Der Generaldirektor der Ford-Werke, Heine, hat dann in einem viel beachteten Pressegespräch sehr deutliche Zahlen genannt. Daraus ging hervor, daß die gebräuchlichsten Typen der Ford-Wagen durchschnittlich 70% deutsches, 30% amerikanisches Material enthalten, daß fast 100% der Belegschaft aus Deutschland stammt und daß die deutsche

Industrie die Einzelteile für Ford verarbeitet, nicht nur das Kölner Werk, sondern alle europäischen Werke, ja sogar Detroit selbst beliefert. In seiner Eröffnungsrede hat Heine das Bekenntnis abgelegt: »Unsere Wagen sind deutsch und das ist keine Behauptung, sondern eine Tatsache«.

Der Oberbürgermeister der Stadt Köln,

Dr. Adenauer, hat in seiner Antwortrede dieses Bekenntnis aufgegriffen und es in noch präziserer Form bestätigt: »Jawohl, er wisse aus eigenem Augenschein, daß die Wagen deutsch seien«.

Das wohl bedeutsamste Ergebnis dieses Tages und die bedeutsamste Stellungnahme in dieser Streitfrage war dann unzweifelhaft die Rede des Vorsitzenden des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Herr Geheimrat Dr. Duisberg, auf dem Festbankett der zur Eröffnungsfeier geladenen Gäste. Der Besuch im neuen Ford-Werk sei ein Erlebnis, das allen Deutschen zum Vorbild gereichen müsse. Man habe gesehen, wie aus deutschen Werkstoffen, aus deutschem Material der deutsche Ford-Wagen entstehe, und er freue sich über diese Bereicherung der deutschen Industrie. Die Ausführungen Duisbergs haben bereits überall großen Eindruck gemacht und Aufsehen erregt. Sie werden unzweifelhaft den Streit wieder aufleben lassen, aber man kann wohl jetzt schon sagen, daß der Streit durch die unzweideutige Stellungnahme Duisbergs endgültig entschieden ist.



DER WIDERSINN DER NEUEN MINERALÖLZOLLE IN DEUTSCHLAND

Von Geheimrat Dr. R. ALLMERS

Notverordnung belastet Brennstoff-einfuhr neu mit 6.75 Pfennig pro Liter. Regierung erwartet Mehraufkommen von jährlich 75 Millionen Mark.

Kraftfahrzeugsteuer, alter Mineral-ölzoll, dessen Erhöhung vom April 1930 und Spritbeimischungszwang ergeben zur Zeit RM 387 Millionen, die auf RM 462 Millionen erhöht werden sollen.

Zum drittenmal innerhalb von 14 Monaten greift die Finanzgesetzgebung nach dem Kraftverkehr.

Der Zoll auf Treibstoff betrug

Pfennig pro Liter	
bis Anfang 1930	5.81
wurde erhöht am 18. April 1930 um	3.87
dazu ¼ Jahr später der Spritbeimischungszwang 2.1	
also Gesamtbelastung bisher	11.2
Nach der Notverordnung soll die Gesamtbe-	
lastung künftig betragen	18.8

Das bedeutet gegen Anfang 1930 mehr als eine Verdreifachung der Abgaben.

Bestes Benzin kostet cif Hamburg 6.37 Pfennig pro Liter, die steuerliche Belastung in Deutschland wird also das Dreifache seines Wertes erreichen und

diese Steigerung im April 1930 mit der Einführung der neuen Brennstoffzölle auf und das Gesamtergebnis der Kraftfahrzeugsteuer zeigt für 1930/31 statt der erwarteten Mehreinnahme von 31 Millionen nicht einmal die Einnahmen des Vorjahres, im Gegenteil noch RM 300.000 weniger.

Gewiß ist der Rückgang in der Automobilfabrikation und die Mindereinnahme an Steuern auch mit auf die allgemeine wirtschaftliche Verschlechterung zurückzuführen; aber die Tatsache ist nicht zu verkennen, daß beides sofort im Mai 1930 einsetzte, also nach der Zollerhöhung. Ohne Zweifel hat die Tendenz der Regierung, immer wieder die Kraftverkehrswirtschaft auszuquetschen, stark verstimmend und abschreckend auf die Käufer gewirkt.

Längst ist das Kraftfahrzeug kein Luxusgegenstand mehr. Von den Motorrädern befinden sich 80% im Besitz von Angestellten, Landwirten, Kleingewerbetreibenden und Arbeitern. 77% aller Personenwagen sind Kleinwagen mit einem Hubraum bis zu 2.1 Liter, sie werden benutzt von Angehörigen der mittleren Einkommensschichten, die scharf rechnen und zum großen Teil den Betrieb einstellen müssen, weil sie

satz 4.5 Milliarden beträgt und damit die Höhe der Umsätze der Reichsbahn erreicht hat.

In der Fabrikation von Automobilen und Zubehör, im Handel, in den Garagen- und Reparaturbetrieben, in den Kraftverkehrsunternehmen, in der Treibstoffverteilung usw. waren 1930 rund 550.000 Personen beschäftigt.

Ein Rückgang um 1 bis 15% als Folge der Notverordnung entspricht einem Rückgang im Umsatz von rund 600 Millionen Mark und bedeutet steuerlich, daß die auf dem Papier errechnete Mehreinnahme von 75 Millionen Mark keinesfalls erzielt werden kann; denn

1. entstehen 10 bis 15% oder rund 65 Millionen Ausfall an Kraftfahrzeugsteuer, Spritbeimischung, Mineralölzöllen;

2. wird ein Rückgang der aus der Kraftverkehrswirtschaft aufkommenden allgemeinen Steuern eintreten, und

3. wird die Zahl der Erwerbslosen um 60.000 bis 70.000 steigen, deren Unterstützung allein schon die erwähnten 75 Millionen absorbieren wird.

Die Mehreinnahme wird nicht nur nicht erreicht, die Maßnahme wird in das Gegenteil umschlagen, sie



Wien-Budapest-Expres, Gräf & Stift.

damit einen Rekord in allen Ländern der Welt aufstellen.

Treibstoff kostet an den Tankstellen in Holland zirka 13 Pfennig pro Liter, in Deutschland erhöht sich der Preis fast auf das Dreifache.

Die Erregung und Empörung über diese ungeheuerliche Belastung ist in allen Kreisen der Kraftverkehrswirtschaft außerordentlich. Wir haben gesehen, wie verderblich die Erhöhung vom April vorigen Jahres auf die Wirtschaft gewirkt hat. Sie hat in der Automobilindustrie Verheerungen angerichtet, die gar nicht wieder gutzumachen sind.

Unmittelbar nach Inkrafttreten der Zollerhöhung im April vorigen Jahres setzte der Rückschlag ein. Während die Erzeugung von Personenwagen in Deutschland in den ersten vier Monaten 1930 mit 26.972 sich ungefähr auf der Höhe des Vorjahres hielt (27.048), fiel sie im Zeitraum Mai bis Dezember von 48.138 in 1929 auf 34.184 in 1930, das ist ein Rückgang um rund 29%.

Die deutsche Lastwagenerzeugung wurde noch weit stärker betroffen, sie fiel im gleichen Zeitraum (Mai bis Dezember) von 10.386 in 1929 auf 5587 in 1930, also um 48%.

Während das Steueraufkommen früher regelmäßig von Jahr zu Jahr um 20%, in den Finanzjahren 1928/29 und 1929/30 um 15% stieg (Ertrag 1928/29 RM 181 Millionen, 1929/30 RM 209 Millionen), hört

eine steuerliche Mehrbelastung von einigen hundert Mark nicht mehr tragen können.

Noch bedenklicher aber ist die Wirkung der Notverordnung auf den gewerblichen Kraftverkehr.

Hier kommt die Zollerhöhung einer 5%igen Verkehrssteuer gleich, bei einer ohnehin bisher schon unerträglich hohen steuerlichen Gesamtbelastung. Bei einem stark benutzten Omnibus im städtischen Verkehr macht die neue Erhöhung mehrere tausend Mark im Jahr aus. Sie muß notwendigerweise zu neuen Tarifierhöhungen führen aber auch zu geringerer Benutzung durch die breiten Schichten.

Die Folge ist abermals eine starke Drosselung des Kraftverkehrs, die weitere Folge ein Rückgang des Aufkommens aus der Kraftfahrzeugsteuer, die im Gegensatz zum Mineralölzoll bekanntlich den Ländern und Gemeinden für Wegeunterhaltungszwecke zugeführt werden muß. In diesem Zusammenhang erscheint es völlig widersinnig, zur Arbeitsbeschaffung im Interesse von Ländern und Gemeinden Anleihen für Zwecke des Straßenbaues aufnehmen zu wollen, wenn man gleichzeitig die zur Amortisation und Verzinsung dieser Anleihen erforderliche Kraftfahrzeugsteuer durch eine grotesk hohe Überbelastung der Treibstoffe künstlich abdrosselt und den Wegeunterhaltungspflichtigen damit neue Schwierigkeiten schafft.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kraftverkehrswirtschaft erhellt die Tatsache, daß ihr Um-

wird zu noch stärkerem Einnahmerückgang als im Jahre 1930 führen.

Das obige Beispiel zeigt, wie steuerpolitisch völlig verfahren die Situation ist. Ein junger, aber noch ungemein entwicklungsfähiger Zweig der Wirtschaft wird erstickt. Mit der Vernichtung Hunderter von Betrieben sucht man Steuerbeträge zu erzielen und will sie dazu verwenden, um an anderen Stellen durch Subventionen die »Wirtschaft anzukurbeln«.

Wenn das Reich für die Beschaffung von 200 Millionen Mark Aufträgen, welche die Reichsbahn geben soll, einen Zuschuß von 60 Millionen und außerdem die Zinsen aus Steuermitteln gibt, so wird der konjunkturelle Erfolg dieser Arbeitsbeschaffung verschwindend gering sein gegenüber den Verheerungen, die sie mit der steuerlichen Überlastung zur Bereitstellung dieser Mittel in der Wirtschaft anrichtet.

Die Wirtschaft verträgt derartige Experimente nicht mehr. Das erschütternde Bild, das die Bilanzen der Automobilindustrie aufweisen, zeigte, wohin es mit uns infolge der unseligen Tendenz gekommen ist, stets nur Gesetze gegen das Kraftfahrzeug zu machen.

Wir sind am Ende, verfehlte Zollpolitik und verheerende Finanzpolitik vernichten eine Industrie, die — in Deutschland geboren — einst auf dem Wege war, einer der blühendsten und erfolgreichsten Träger der deutschen Wirtschaft zu werden.

AUTOAUSRÜSTUNG
SCHNEEBERGER & Co.
 WIEN IV., ARGENTINERSTR. 4-6
 Telefon: U-40-6-24
 Lager sämtlicher Automaterialien

Benzinersparnis 3 Liter per 100 Kilometer.

Die Arwe-Seifenfabrik, Wien, urteilt über den Gazda-Ozonator wie folgt:

„... kann ich Ihnen bestätigen, daß ich mit dem in meinem Steyr-Innenlenker eingebauten Ozonator äußerst zufrieden bin. Besonders überraschte mich die unmittelbar nach dem Einbau sofort bemerkbare erhöhte Elastizität des Wagens, was das Schalten in Momenten, wo ich sonst gezwungen war, auf einen niederen Gang zu gehen, überflüssig macht. Der Wagen hat nunmehr ein bedeutend besseres Anzugs- und Bergsteigvermögen, nach mehrwöchiger rigoröser Kontrolle konnte ich eine durchschnittliche Benzinersparnis von 3 Liter per 100 Kilometer feststellen.“

Fahre mit Luft

durch Antipanne, die neue Pneuschutzeinlage!

Die Pnedefekte der Kraftfahrzeuge gehören zu den unangenehmsten Begleiterscheinungen des Kraftfahrspportes. So ein »Knalleffekt der Landstraßen«, auch wenn er ohne gefährliche Komplikationen verläuft, nicht mit einer Landung im Straßengraben, einer Kollision mit einem Kilometerstein, einem Alleebaum, oder einer zufällig im Wege stehenden Mauer-ecke verbunden ist, bedeutet für Lenker und Insassen des Fahrzeuges unfreiwilligen Aufenthalt, lästige Montagen im Staub oder Kot und letzten Endes Pneumatikreparaturen, deren Höhe sich naturgemäß nach dem Umfang des Schadens richtet.

»Antipanne«, die neue und doch schon tausendfach bewährte Pneuschutzeinlage, Erzeugnis der Antipanne A.-G. Schaffhausen, scheint dazu berufen, mit den geschilderten Übelständen endgültig aufzuräumen. Sie verhindert Defekte, repariert automatisch entstandene Lücken und gibt dem Fahrer die Gewähr vor unangenehmen Zwischenfällen oben geschilderter Art bewahrt zu bleiben.

»Antipanne«, bestehend aus einer plastischen Masse in einer elastischen Umhüllung, stellt ihrem Wesen nach einen Ring mit mondsichelartigem Querschnitt dar, der zwischen Mantel und Schlauch montiert wird. Beim Eindringen eines Fremdkörpers schließt sich die Einlage luftdicht ab, der Automobilist kann ungestört und ohne den geringsten Luftverlust seine Fahrt fortsetzen. Bemerkt der Wagenführer gelegentlich den eingedrungenen Nagel, genügt ein Herausziehen desselben mit der Zange und der Pneu ist repariert.

Die Vorteile für jeden Besitzer eines Kraftfahrzeuges sind klar. Es entfällt jede Montage, wodurch die Lebensdauer der Bereifung nicht unerheblich verlängert wird, es entfällt die Notwendigkeit des Pickens und Vulkanisierens. Überdies wird letzten Endes durch »Antipanne« die Möglichkeit gegeben, selbst mit bereits stark abgefahrenen Mänteln ohne Bedenken auch größere Touren zu unternehmen.

Wenn Mantel und Schlauch infolge hochgradiger Altersschwäche ausgewechselt werden müssen, Antipanne bleibt jung und unverbraucht und kann ohne weiteres in die nächste Garnitur einmontiert werden.

Dank ihrer wohltätigen Auswirkung auf Fahr-sicherheit, Fahrkomfort und nicht zuletzt auf das Pneumatikbudget erscheint es nicht verwunderlich, daß die Pneuschutzeinlage Antipanne schon heute, trotzdem erst einige Monate seit ihrer Einführung auf dem österreichischen Markt vergangen sind, bereits zahlreiche begeisterte Anhänger in allen Kreisen der Motorfahrerschaft gefunden hat.

Anerkennung für Renault.

Kommerzialrat Karl Strakosch erhielt folgendes Schreiben:

»Ich sehe mich veranlaßt, Ihnen ohne jede Auf-forderung Nachstehendes mitzuteilen:

Am 9. Juli d. J. habe ich bei Ihnen einen Renault 8/50 PS Innenlenker gekauft und noch am selben Tage eine Auslandsfahrt angetreten, die 3600 km be-trug. Meine Urlaubsreise führte mich mit dem Wagen über Villach nach Udine, über die französische Riviera nach Lugano, zum Gardasee, zurück nach Lugano, wo es dann weiter ging über Bozen, Meran nach Mill-stadt und über Leoben wieder nach Wien. Ich kam am 31. Juli ohne jede Panne oder Defekt an, obwohl die Straßen stellenweise sehr schlecht waren.

Ich sehe mich daher veranlaßt, Ihnen, sehr ge-ehrter Herr Kommerzialrat, für die Anempfehlung mir einen Renault-Wagen zu kaufen, vielmals zu danken, da das Fahrzeug mir viel Freude macht.

Was die Verbrauchsziffern des Wagens be-trifft, so bin ich auch diesbezüglich restlos zufrieden. Ich habe zirka 12 Liter Betriebsstoff und für 100 km zirka 1 kg Öl verbraucht.

Ich bewältigte mit dem Wagen folgende Berge: Col di Tende (bei Turin, 1800 m), Col di Brous (bei Nizza, 1400 m), sowie die ganzen Dolomiten, alles mit der zweiten Geschwindigkeit und konnte ich mich bei den Bergfahrten überzeugen, daß ein Renault-Wagen den Fahrer niemals im Stiche läßt.

Ich stehe Ihnen gerne mit weiteren Aufklärungen über meine Urlaubsreise zur Verfügung und empfehle mich Ihnen bestens. Hochachtungsvoll

Richard Grünberger m. p.«

Anerkennung für Fullspeed.

Der Sieger der Motorradkategorie bis 500 cm³, in der Zuverlässigkeitsfahrt auf der Altvater-Rund-strecke, A. Werner, richtete an die Generalvertretung der Motor Oil Company, Kopenhagen, in Brünn, nach-stehendes Anerkennungsschreiben:

»Anlässlich der vom Mährisch-schlesischen Auto-mobil-Club in Brünn, auf der Altvater-Rundstrecke, veranstalteten Zuverlässigkeitsfahrt über 224 km habe ich Ihr Obenschmierungsöl »Fullspeed« verwendet.

In Anbetracht dessen, daß an diesem Tage große Hitze herrschte und überdies es sich in diesem Falle um eine schwierige Bergstrecke handelt, war ich be-sorgt, ob mein Motor nicht heißläuft und kann Ihnen zu meiner größten Befriedigung mitteilen, daß dies nicht nur nicht der Fall war, sondern im Gegenteil, die Fahrt ohne geringsten Anstand vor sich ging, so daß es mir möglich wurde, den ersten Preis zu er-zielen.

Ich will Ihnen an dieser Stelle für die ausge-zeichnete Qualität Ihres Obenschmierungsöles »Full-speed« meine vollste Anerkennung aussprechen und werde nicht ermangeln, dasselbe im Kollegenkreise wärmstens zu empfehlen.«

Im übrigen fuhren auch der Hauptsieger dieses Wettbewerbes, Pokorny, sowie das siegreiche Team Neu-Titschein ebenfalls mit »Fullspeed«. Gleich gute Resultate erzielten in der 10.000-km-Fahrt Graf Spiegel-Diesenberg und Ing. Krickl-Rheinthal mit dem Obenschmierungsöl Fullspeed.

Austro-Fiat - Autobus.

Autounternehmer Fritz Lang, Villach, schreibt:

»Ich teile Ihnen unauf-gefordert mit, daß ich mit dem von Ihnen am 4. Mai 1929 bezogenen Austro-Fiat-Omnibus, Type

»O/25«, mit dem ich zur-zeit über 70.000 km ge-fahren, außerordentlich zu-frieden bin. Der Wagen faßt 31 Personen und habe ich mit demselben wieder-holt Auslandstouren ge-macht. Ich war im ver-gangenen Jahre sehr oft in Veldes und habe bei dieser Gelegenheit den Wurzen-paß (die bekannte Berg-rennstrecke des Kärntner Automobil-Club mit über 28% Steigung) vollbesetzt bewältigt. Auch die Tur-racher Höhe, die steilste Alpenstraße Europas, habe ich wiederholt befahren. Fahrten über den gefürch-teten Katschberg, über die Tauern, Seeberg-Sattel, Plöcken-Paß, mache ich sehr oft.

Voriges Jahr war ich achtmal am Loibl, eine der schwersten Touren, da in den schmalen Kurven die Steigung 25% beträgt und mußte einmal an meinem vollbesetzten Wagen einen steckengebliebenen Per-sonenwagen bis zur Höhe mitschleppen. Es ist mir eine Freude, Ihnen zu sagen, daß der Wagen diese Steigungen spielend genommen hat. Der Ver-brauch, den ich kürzlich nach einer Fahrt nach

Verlangt
Prospekte

Verlangt
Prospekte

das beste Obenschmierungsöl
 verhindert Rußbildung, spart Betriebsstoff
 Generalrepräsentanz f. Österr. u. Č. S. R.
 Ing. L. Neuwirth, Wien VIII., Floriani-
 gasse 36. Telefon B-48-0-19

Bozen genau feststellen konnte, beträgt 28 Liter Benzin und 40 dkg Öl per 100 km. Der Wagen ist brillant gefedert und arbeitet die Maschine trotz der großen Leistungen, die sie bereits vollbracht hat, einwandfrei. Ich kann meinen Herren Berufskollegen diese Austro-Fiat-Type nur bestens empfehlen und stelle Ihnen frei, von diesem meinem Schreiben jeden gutdünken-den Gebrauch zu machen.«

Swing, die schwedische Edelklinge

wird von allen jenen bevorzugt, die gewohnt sind, erst nach nüchterner Beurteilung ihre Wahl zu treffen.

Es ist also kein Zufall, daß gerade der elegante Herr —, der erfolgreiche Mann —, der anspruchsvolle Kenner dieses wunderbare Instrument zu schätzen wissen. Beim Rasieren ärgern? Ausgeschlossen!

Berliet, Henschel, Maffei im neuen Heim.

Die renommierte Firma J. Böck & M. Berger verlegt die Generalvertretung der von ihr am österreichischen Markt seit langem bestens eingeführten Marken: Berliet, Henschel, Maffei im Zuge der Zentralisierung ihres Betriebes in den 10. Bezirk, Raaberbahngasse 24, wo sich bekanntlich auch ihr großes, modernst eingerichtetes Reparaturwerk befindet.

Mit »Wing-Oil«, Oberöl,

die Alpenpaßfahrt über 18 Pässe (830 km) in 16½ Stunden als Sieger beendet, berichtet der be-kannte Rennfahrer Rudi Hunger an die Wing-Oil-Generalvertretung in Wien II., Novaragasse 21.



DIE BEWÄHRTE MARKE

**KLEINE RATEN · MÄSSIGE ZINSEN
 OHNE KREDITINSTITUT**

HYDRAULISCHES ZYLINDERSCHLEIFEN HONEN / KOLBENEINBAUEN

Spezialmotorenwerk Karl Krötlinger
Wien VII., Halbgasse 3. Tel. B-37-0-25

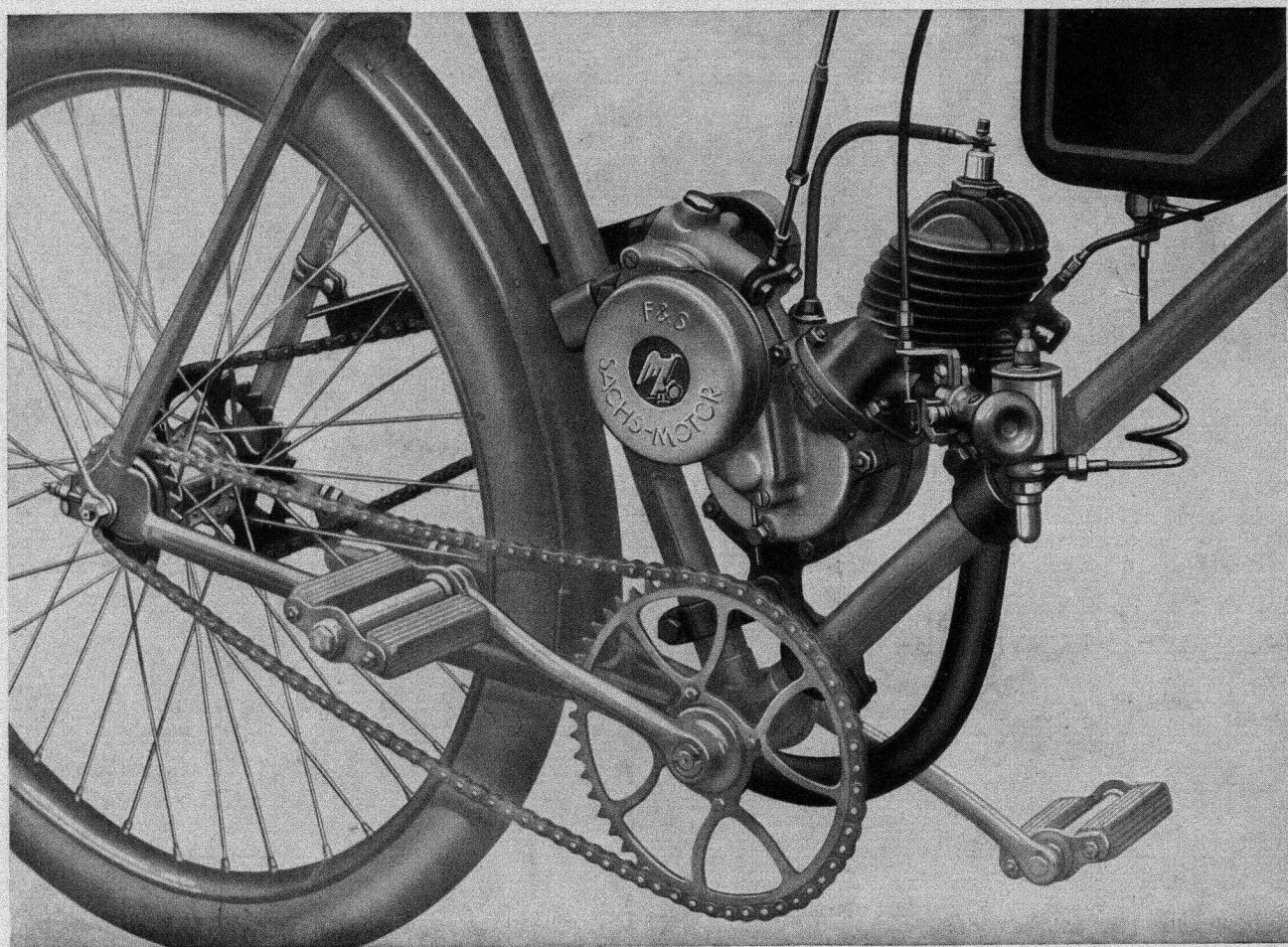
FAHRMASCHINE FÜR ALLE

Sachs-Motor: $1\frac{1}{4}$ PS - 74 ccm - 8 kg

Der Gedanke, das Fahrrad durch den Einbau eines kleinen Motors schneller und bequemer zu gestalten, ist eigentlich so alt, wie das Kraftfahrzeug selbst. Besonders in den Jahren nach dem Kriege sind zahllose Systeme von Fahrradmotoren auf den Markt

Kraftreserve erforderten. Dieser Kraftreserve bedurften sie, weil sie kein Getriebe hatten. Ein Getriebe fehlte wiederum, weil es damals noch kein Getriebe von der erforderlichen Präzisionsmechanik gab. Um bei diesen Übergewichten Rahmenbrüche zu

deutet der Fahrradmotor die Lösung aller Schwierigkeiten. Der Sachs-Motor hat als die wichtigste und durchschlagende Neuerung ein angeblocktes Zweigang-Getriebe mit Leerlauf, sowie Korklamellenkupplung. Dieses Getriebe ermöglicht die Ausmaße



So wird der Sachs-Motor eingebaut.

gekommen. Bekanntlich haben aber alle diese Versuche mit Fiasko geendet.

Die früheren Einbaumotoren waren im Gewicht zu schwer und für den Fahrradrahmen auf die Dauer untragbar. Sie waren zu schwer, weil sie zu stark bemessen waren. Sie waren zu stark bemessen, weil sie für die Überwindung von Steigungen eine hohe

vermeiden, mußte zwangsläufig der Rahmen verstärkt werden. Die Verstärkung des Rahmens erforderte stärkere Reifen, stärkere Felgen, stärkere Schutzbleche usw., bis schließlich von einem Fahrrad nichts mehr übrig blieb und ein ziemlich teures Motorrad das Endergebnis wurde.

Gegenüber diesen Konstruktionen be-

und das Gewicht des Motors so gering zu halten, daß sie der Natur des Rahmens entsprechen.

Der Sachs-Motor wiegt nicht mehr als 8 kg. Bei einem Zylinderinhalt von 74 cm³ und 3000 Umdrehungen leistet er zirka $1\frac{1}{4}$ PS. Diese Leistung erlaubt, im großen Gang auf der Ebene eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km zu erreichen und Steigungen bis 8% ohne Mitstreten zu bewältigen. Mit dem kleinen Gang werden Steigungen bis 18% ohne Mitstreten bequem genommen.

Eine zweite wichtige Lösung des Fahrradmotor-Problems bedeutet die zweckentsprechende Konstruktion des Fahrradrahmens und in diesem Rahmen die richtige Wahl der Einbaustelle. Im Verein mit den bedeutendsten Fahrradfabriken hat die Fichtel & Sachs A.-G. besondere Rahmenkonstruktion mit Ballonbereifung entwickelt, die für die erforderliche Festigkeit und Abfederung vollkommene Gewähr bieten.

Sie fahren gut mit Oberöl

Wing-Oil

IM BRENNSTOFF

Zu haben in allen Fachgeschäften und Tankstellen

schont Motor,
erhöht Leistung,
beseitigt Karbon,
spart Reparaturen und
Brennstoff

Die Gefahren der Pneudefekte, Montagen und Gummireparaturen bleiben Ihnen erspart
 durch **ANTIPANNE** die ideale Pneuschutzeinlage für Automobile und Motorräder
 Unverbindliche Vorführung oder Prospekt durch die Antipanne A. G.
 Generalvertretung für Oesterreich: ING. COM. HUGO MANNER, WIEN I., BIBERSTRASSE 14. Fernsprecher R-21-3-11 und R-21-4-89

Was die Einbaustelle anbelangt, so haben eingehende Untersuchungen erwiesen, daß besonders die Montage des Motors über dem Vorderrad — so bestechend diese Anordnung auf den ersten Blick zu sein scheint — völlig unzuweckmäßig ist. Die Vordergabel wird übermäßig beansprucht; infolge des vorgelagerten Gewichtes ist die Steuereigenschaft schlecht und der Reifenverschleiß erheblich, die starken Vibrationen des Lenkers ermüden die Arme, vor allem bildet die ungünstige Schwerpunktage des Motors das gefürchtete Schleudermoment und damit stete Sturzgefahr für den Fahrer. Die gleichen Nachteile besitzt die Montage über den Hinterrad; dazu ist das Auf- und Absteigen sehr beschwerlich, die Kühlung des Motors unzureichend und es fehlt die Möglichkeit, einen vollwertigen Gepäckträger anzubringen.

Der Sachs-Motor wird daher, wie es bei allen guten Motorradkonstruktionen natürlich und üblich ist, in den unteren Rahmenwinkel über dem Tretlager durch einfache Vorrichtung eingebaut. Hiedurch erhält das Rad einen außerordentlich tiefen Schwerpunkt und damit jene ideale Straßen-

lage, die selbst dem ängstlichen Fahrer das Gefühl unbedingter Sicherheit gibt.

Die Übertragung der Motorkraft vom Getriebelock auf das Hinterrad geschieht durch Kette. Als Nabe ist eine verstärkte Konstruktion unseres Torpedo-Freilaufs mit Rücktrittbremse vorgesehen, die eine außerordentlich starke Bremswirkung besitzt.

Bedienung und Lenkung des Rades mit Sachs-Motor ist verblüffend einfach und Laien ohne weiteres möglich. Mit dem kleinen Gang wird bei starkem Verkehr oder auf nassen und schlüpfrigen Straßen lang-

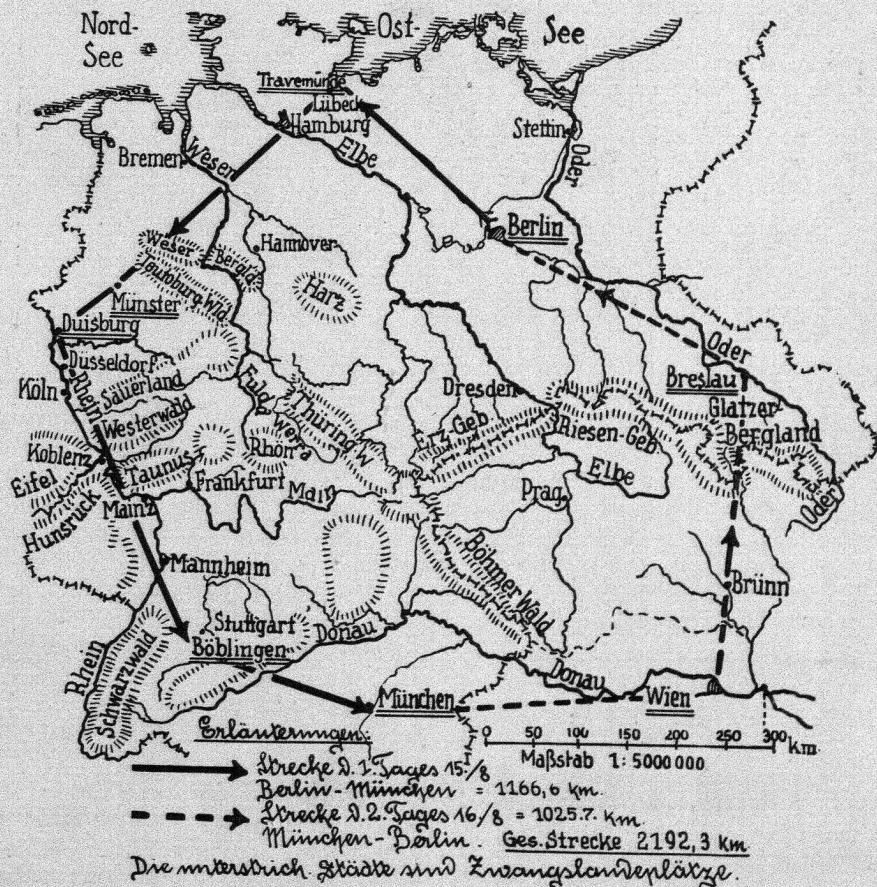
Swing Nur diese Schwedenklinge macht Rasieren zum Vergnügen

samste Fahrt, und in erforderlichen Augenblicken schnellster Anzug erreicht. Bei ausgekuppeltem Motor kann das Rad wie ein gewöhnliches Tretrad benutzt werden. (Die österreichische Generalvertretung der Fichtel & Sachs-Motorräder liegt in den Händen des bestbekannten Radio-Hauses Horn y, Wien I.)

Programm des Deutschland-Fluges.

Die technische Prüfung findet vom 11. bis 14. August mittags in Staaken statt, wobei eine Auswertung dieser Prüfung in »Plus-Minuten« für die Startfolge zum Streckenflug vorgenommen wird.

Das Ergebnis der technischen Prüfung ist also zugleich die Startreihenfolge für den Streckenflug. — Der Beste aus der Technischen Prüfung hat den ersten Start für den Streckenflug.



Die Startreihenfolge wird am 14. August nachmittags auf dem Flughafen Staaken bekanntgegeben.

Der Start zum Streckenflug erfolgt am 15. August früh (ab 4 Uhr 30 Minuten) vom Flughafen Staaken aus.

Die Flugstrecke des ersten Tages (15. August) führt von Staaken über Lübeck (Flughafen Travemünde) — Münster — Böblingen — nach München, dort ist Zwangsübernachtung — Wertungsschluß 20 Uhr. Auf allen Häfen (mit Ausnahme von Münster, dort 15 Minuten) ist ein Zwangsaufenthalt von einer Stunde vorgesehen.

Die Flugstrecke des zweiten Tages (16. August) führt von München über Wien — Breslau nach Berlin Tempelhof.

Die Länge der Strecke ist am ersten Tage 1140 km, am zweiten Tage 1835 km, im Gesamten 2130 km.

Das Ziel, Berlin-Tempelhof wird am Sonntag, den 16. August, nachmittags, erreicht werden.

Sieger ist der Führer, welcher am ersten die Flugstrecke ordnungsgemäß durchflogen hat.

Rückwiegen der Flugzeuge findet nach dem Eintreffen in Tempelhof statt und ist nur noch eine Kontrolle, ob an den Flugzeugen Gewichtsveränderungen vorgenommen sind.

Die Preise sind Geldpreise und setzen sich wie folgt zusammen: 45.000 RM Ausschreibungspreis, 17.500 RM Städtepreis, 2000 RM Schwabenpreis, 9000 RM Betriebsstoffpreis.

Der Erste erhält 15.000 RM, der Zweite 10.000 RM, der Dritte 5000 RM. Der Rest verteilt sich nach einem besonderen Schlüssel.

Quick-Oil, das neue Obenschmiermittel.

Seitdem die Technik die Wichtigkeit und die Unentbehrlichkeit der Obenschmierung bei Verbrennungsmotoren immer mehr anerkennt, sind eine Reihe von Präparaten auf den Markt gebracht worden, die mehr oder weniger nur den Zwecken einer gewissen Obenschmierung genügen wollen. Eingehende wissenschaftliche Versuche auf diesem Gebiete haben dazu geführt, nunmehr ein Präparat hervorzubringen, das weit über die Aufgabe der eigentlichen Obenschmierung hinausgeht.

Die wesentlichen Vorzüge:

1. Intensive Vernebelung. Quick-Oil wird dem Brennstoff zugesetzt. Es gelangt also durch den Vergaser in den oberen Zylinderkopf. Auf diesem Wege vollzieht Quick-Oil seine erste Aufgabe, die ätherischen Bestandteile bewirken nämlich eine viel stärkere Vernebelung des Betriebsstoffes, wodurch die bedeutende Brennstoffersparnis erzielt wird.

2. Obenschmierung. Nun enthält dieses Gasgemisch aber Ölbestandteile, die eine Schmierung der Kolben, Kolbenringe, Zylinderwandung bewirken, also der oberen Motorteile, die von der Unterschmierung ungenügend erfaßt werden. Hier liegt die Hauptersparnis an Reparatur. Durch die erhöhte Verdichtung wird das Klopfen auch bei älteren Wagen vermieden oder sehr herabgemindert.

3. Schutz vor Anbrennung und Rußbildung. Quick-Oil verhindert ferner das Anbrennen und Verrußen der Ventile und Zündkerzen, da es chemische Präparate enthält, die alle Rückstände auflösen.

Sie schalten weniger und sparen 15-20% Benzin und Öl mit Gazda-Ozonator (Wasserdampfapparat)
 Alleinerzeugung: Wico-Windberger & Comp., Wien VII., Richter gasse 3 — Telefon B-30-2-20

GANZ EUROPA BEWUNDERT

GRÜCONIN

die selbständig schnell ladende Batteriesäure

CARL KURT GRÜNING, HAMBURG 33
FABRIK CHEM. TECHN. PRODUKTE



Tüchtige
Generalvertr.
oder Patent-
Lizenzkäufer
gesucht!

Welche Eigenschaften
besitzt „GRÜCONIN“?

1. Ladung der Batterie in
Zukunft unnötig. — 2. Er-
höhte Lebensdauer und Kapazität. —
3. Unbrauchbare Batterien werden
wieder gebrauchsfähig usw.

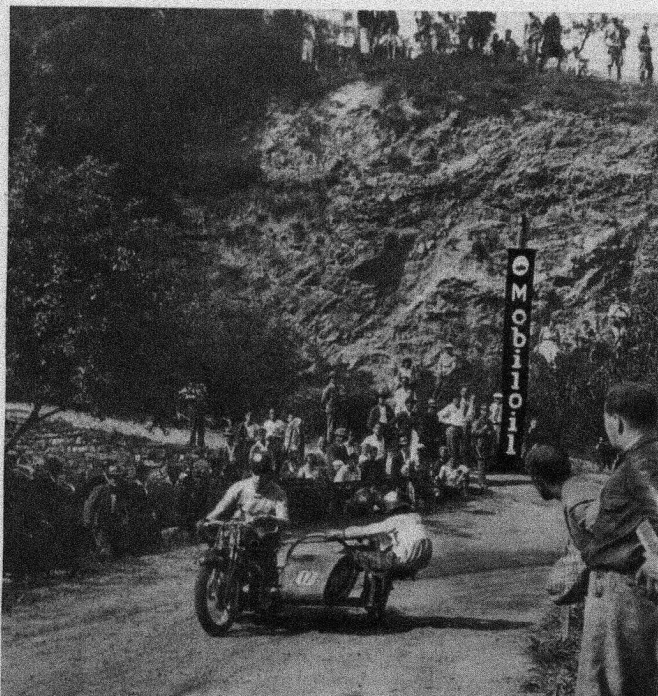
„GRÜCONIN“ ist die größte Erfindung
der Gegenwart. Alle Fachpressen von
Deutschland bestätigen die Qualität

welche bei einer Verbrennungsmaschine unvermeidlich
entstehen. Wer Quick-Oil fährt, hat daher saubere
Zündkerzen und damit einen Motor, bei dem alle die
vielen Mißstände wegfallen, die ihre Ursache in einem
mangelhaften Funktionieren der Zündkerzen haben.

Die Quick-Oil G. m. b. H., Hamburg, ist eben
im Begriffe, auch in Österreich eine Verkaufsorgani-
sation zu schaffen, so daß sich unsere Automobilisten
bald von den Vorzügen dieses neuen Ölschmier-
mittels überzeugen werden.



Anmarsch zum Startplatz.



In diesem Zeichen siegte man im Seiberer-Rennen.



Der erste Schritt zum Pilotendiplom. Fräulein Lola
Schwarzfeld und Fräulein Helli Uscatu lassen sich
in ihrem »Luft Isotta« photographieren.



RESTAURANT
Strassers
RUDOLF GLÜCK
Wien, Pötzleinsdorf

BUDAPEST

HOTEL „LONDON“

BUDAPEST, BERLINI-TÉR 1. TEL. AUT. 246-98

GÜNSTIGE LAGE
MÄSSIGE PREISE
75 ZIMMER / ERST-
KLASSIG. RESTAU-
RANT UND CAFÉ
ABSTEIGEORT DER
AUTOMOBILISTEN

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Maximilian Schreier-Zeitungsverlag; Verantwortlicher Schriftleiter: Chefredakteur Franz Rosenthal, beide Wien IX., Canisiusgasse 8—10, Telephon A-15-0-62 (int.). — Geschäftsstelle für Deutschland: Carl G. von Broecker & Co., G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf, Kaiser-
allee 53, Tel.: Uhland 6564. — Druck: Carl Schneid, Wien VIII., Lerchenfelderstraße 146.



DER
BERÜHMTE
MARCHAL
SCH EINWERFER

GENERALVERTRETER
RICHARD HÜPEDEN & Cie.
WIEN I., SEILERSTÄTTE 11
TEL. R-20-1-24, R-20-2-24

Alle Automobilisten
rauchen

SAMUM

Zigarettenpapier — Zigarettenhüllen.

Generalvertretung:

ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN, WIEN
X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60



Überall zu haben!

Auto- und Motorrad-
Material u. Zubehör

Okolicsányi & Co., Wien I., Weihburg-
gasse Nr. 29 Telephon R-24-2-78

KUGELLAGER

Kolbenringe, Dichtungen für alle Zwecke
und Autozubehör liefert billigst
E. EISENWAGEN, Wien VII., Neubau. 53. Tel. B-34-4-26

AUTOAUSRÜSTEREI

CARL OPLATEK & CO.

ältestes Spezialhaus, gegr. 1888
Wien IX., Währingerstr. 6-8. Tel. A-16-1-38.
Sämtliche Auto- und Motorrad-Artikel.

EUROPA
MOTOR

Das Jahresabonnement kostet für:

Deutschland M 10.—, Österreich S 15.—,
Italien Lire 55.—, Tschechoslowakei
K 75.—, Jugoslawien Dinar 160.—, Ungarn
Pengo 12.—, Polen Zloty 20.—. Alle übr-
gen Staaten M 12.—



Hinter
Nebelwänden
lauert die Gefahr!

Wie ist ihr beizukommen? Starke Scheinwerfer,
Vorsatzgläser oder ähnliche Vorrichtungen be-
friedigen nicht, denn — geradeaus gerichtet —
wird jeder kräftige, auch der gefärbte Lichtstrahl
von der dichten Nebelwand zurückgeworfen, blen-
det den Fahrer und schadet mehr als er nützt.
Hier sichert nur eine Speziallampe, deren kräftige
Strahlen unter dem Nebel durchdringen und
weitreichende Bodenausleuchtung ermöglichen,
vollen Erfolg, die

NEBELLAMPE VON
BOSCH

ROBERT BOSCH GES. M. B. H.
Wien IX., Spittelauerlände 5

Personenwagen

6/30, 8/40, 9/54 PS

Lastwagen

von 600 bis 5500 kg

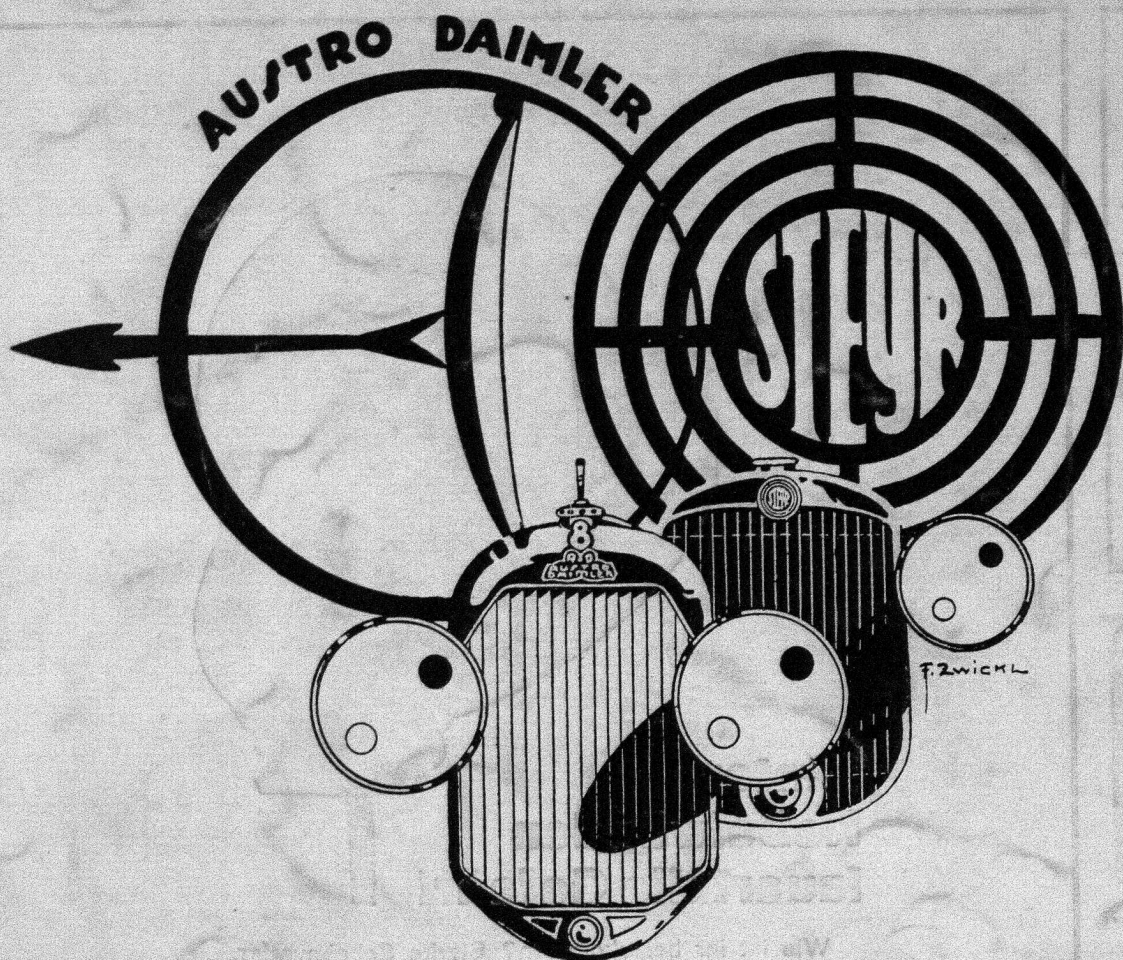
Omnibusse

Generalrepräsentanz:

ING. ALFRED
ROBITSCHKE

WIEN IV., KARLSPLATZ Nr. 7
(Verkaufshallen) Tel. U-45-0-93





INTERNATIONALE 10.000 KILOMETER FAHRT

des Automobil-Clubs von Deutschland, 21. Mai
bis 7. Juni 1931

In der schwersten bisher zur Durchführung gebrachten
Zerreißprobe für Tourenautomobile hat der österrei-
chische Wagen sich neuerdings siegreich behauptet

Desiderius von Blitzy auf

AUSTRO DAIMLER ADR 8
I. PREIS

Ein Austro Daimler am Start — Ein
Austro Daimler siegreich am Ziel
PNEU SEMPERIT BALLON

Paul von Guillaume und Frau Lotte
Bahr auf

STEYR 30

I. PREIS

Ing. Georg Hof auf

STEYR 30

II. PREIS

PNEU SEMPERIT BALLON