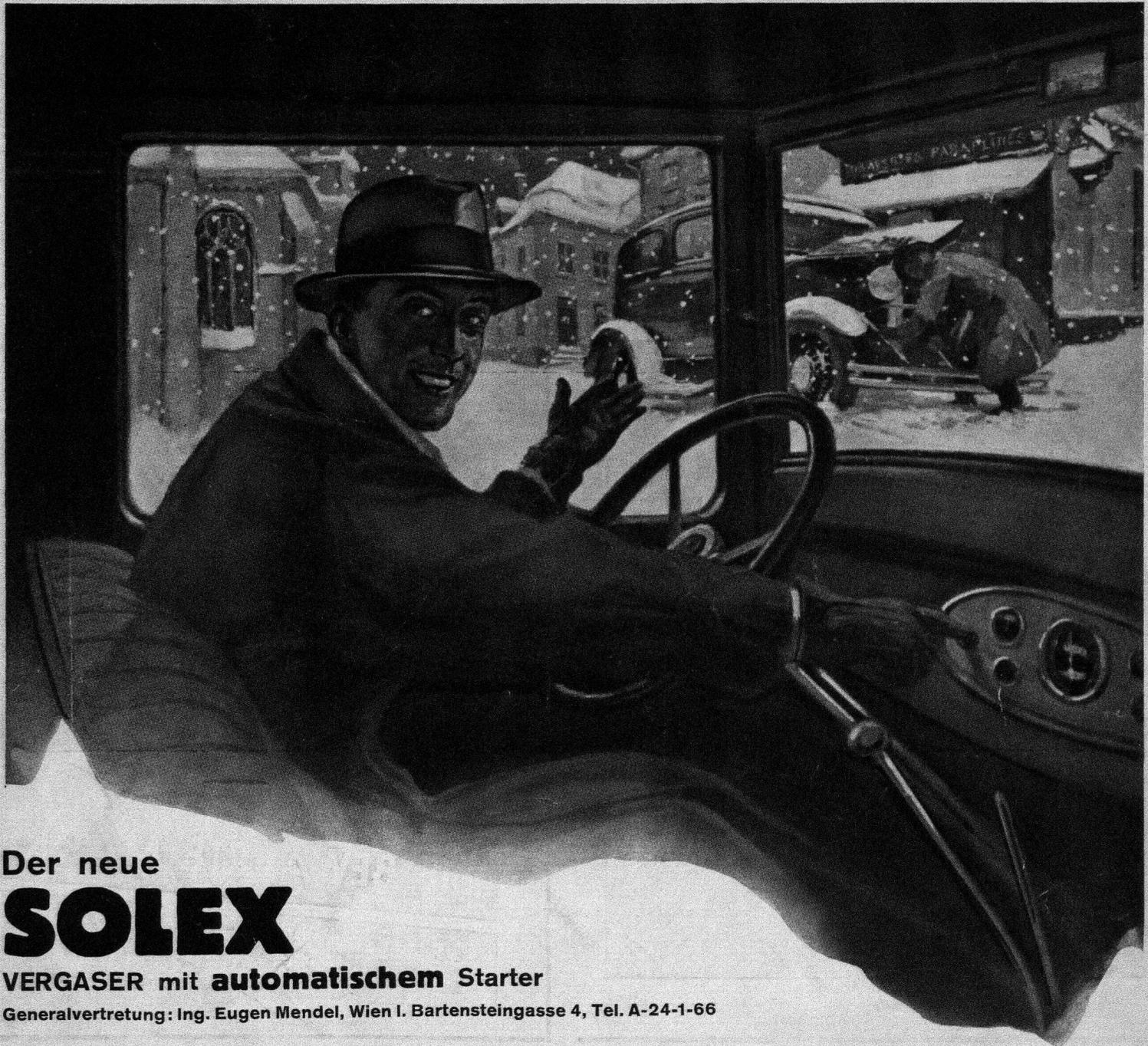


Europa Motor

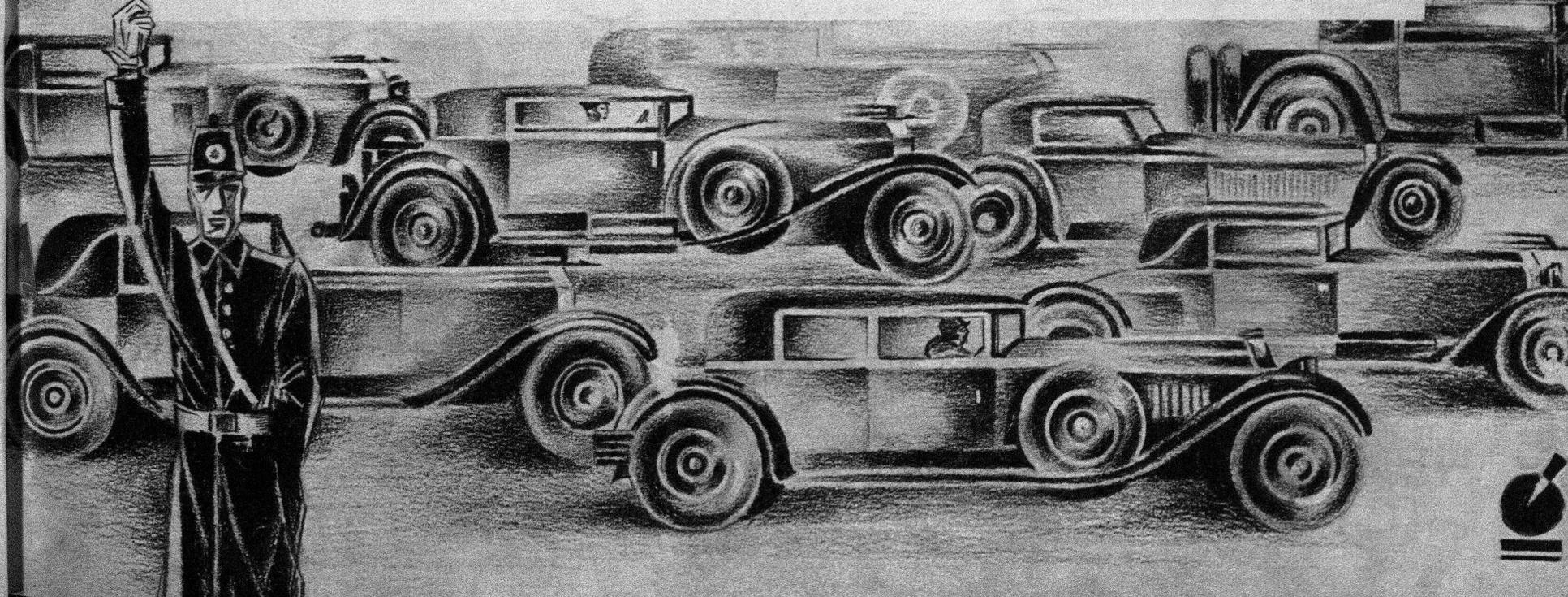


Der neue

SOLEX

VERGASER mit **automatischem** Starter

Generalvertretung: Ing. Eugen Mendel, Wien I. Bartensteingasse 4, Tel. A-24-1-66



BESICHTIGEN SIE UNSERE NEUEN KARDAN-HOCHLEISTUNGS- SCHNELLASTWAGEN

FÜR 3, 4, 5 UND 6 TONNEN

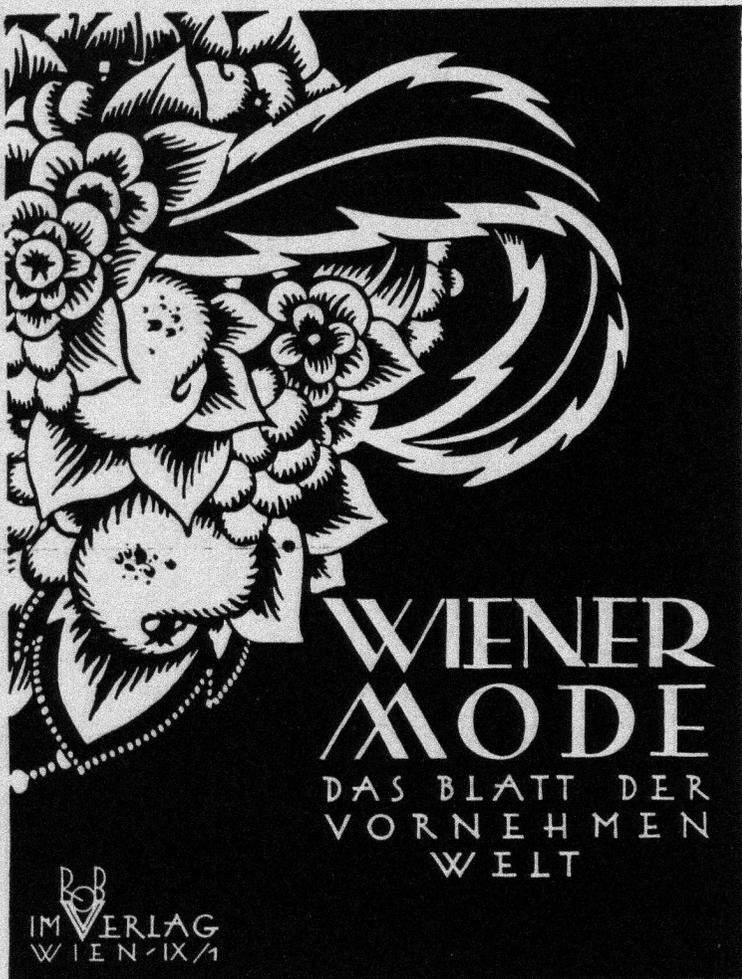
PROSPEKTE, ANBOTE, VORFÜHRUNG KOSTENLOS UND UNVERBINDLICH!

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



**WIENER
MODE**
DAS BLATT DER
VORNEHMEN
WELT

ROB
IM VERLAG
WIEN-IX/1



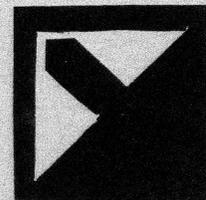
DIE BEWAHRTE MARKE

**KLEINE RATEN · MASSIGE ZINSEN
OHNE KREDITINSTITUT**

EINE STÄNDIGE VERKAUFS-AUSSTELLUNG GUTER BILDER

ZU
STAUNEND
BILLIGEN PREISEN!

von F. de Bayros, Josef Danilowatz, Amadeus Dier,
P. Grabwinkler, S. Hruby, Ludwig Koch, Ferdinand
Kruis, Fritz Lach, Hans Massmann, Ferdinand Pam-
berger, Max Poosch, Erich Schütz, Eduard Veit, K. A.
Wilke usw.



ROB-VERLAG
IX. GRUNDLSTRASSE 5

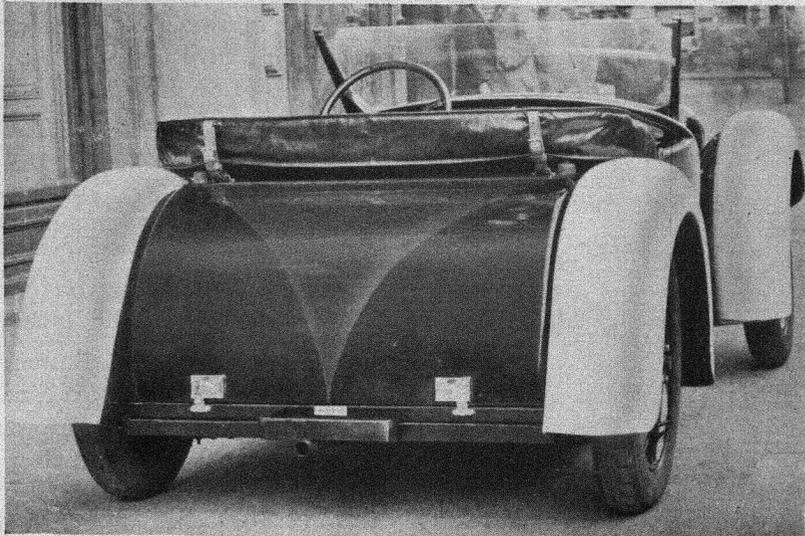
(Alserbadstraße Nr. 39) bei der Franz-Josefs-Bahn,
Straßenbahnlinien 3, 5, 15, D, 36, Stadtbahnstation
Friedensbrücke

TÄGLICH VON 8 BIS 1/2 5 UHR
SAMSTAG VON 8 BIS 1 UHR

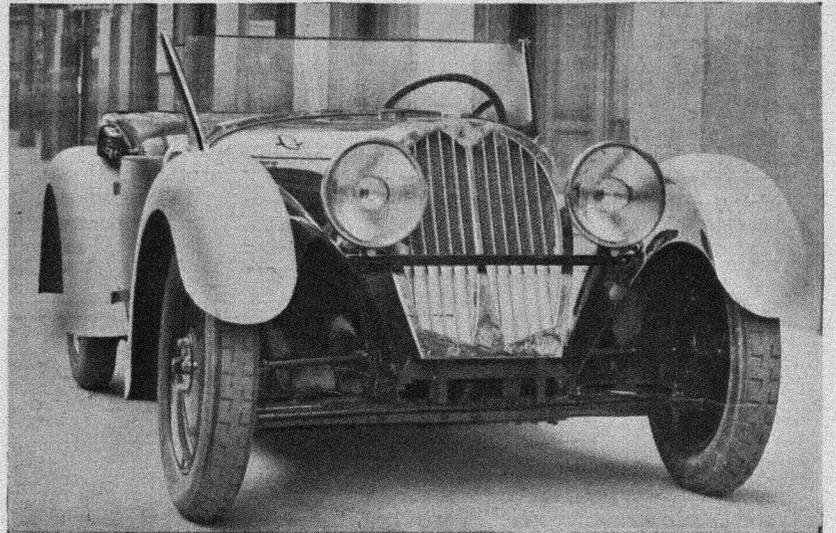
DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT

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

W I E N — L O N D O N

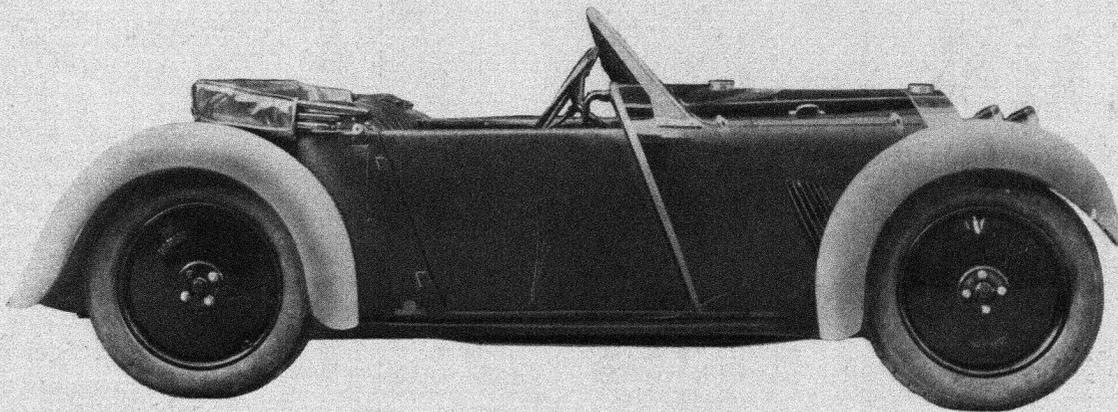


(Sportphot. Zapletal.)

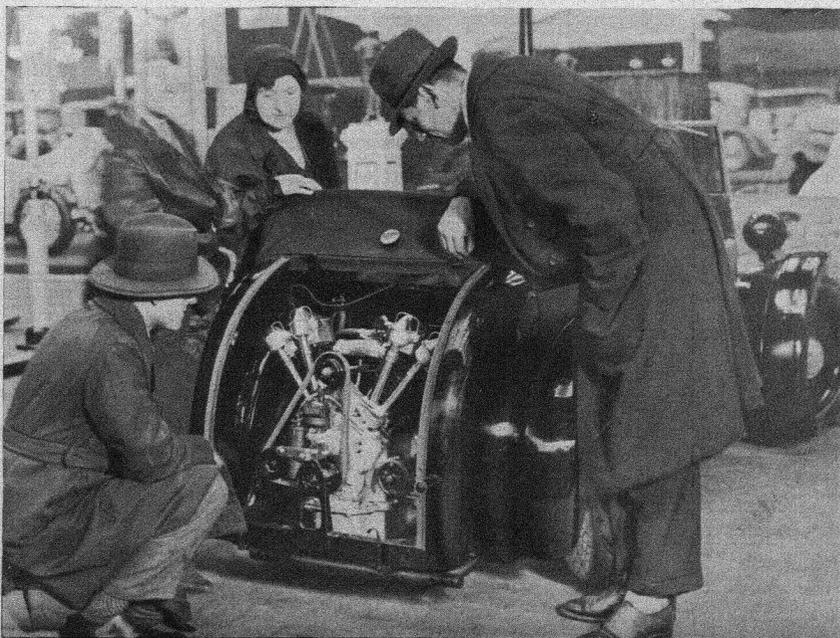


(Sportphot. Zapletal.)

Ein neuer WIENER KLEINWAGEN (oben und Mitte). Entwurf Ing. Hauler, Karosserie Armbruster, Federsystem K. Warchalowski. Antriebsquelle ein englischer Zweitaktmotor, 350 cm³, Vorderradantrieb. Das Fahrzeug soll demnächst in Fabrikation genommen werden. Preis 3500 Schilling.



Zwei interessante ENGLISCHE VOLKS-AUTOS (unten). Links: Die Billigkeitssensation der Londoner Olympia, der kleinste Rover-Car für 89 Pfund, Motor im Heck des Wagens. Rechts: Die kleine Singer-Limousine, Modell Kaye Don. Der Namensgeber und Motorbootweltrekordler betrachtet soeben andachtsvoll sein Patenkind.



Wie sie über das Auto geschrieben hätten

Von JOSEF ROBERT HARRER

Muß es eigentlich noch betont werden? Wir leben im Zeitalter der Selbstverständlichkeit; bald wird uns die Reise nach dem Mond so alltäglich vorkommen wie zum Beispiel eine Autofahrt von Dresden nach Leipzig oder von Berlin O nach Berlin W. Wir wollen gleich beim Auto halten, von dem wir ein wenig plaudern werden.

Ja, das Auto spielt auch in der Literatur eine Rolle, allerdings meist nur in Kriminalromanen oder in den Gehirnprodukten der Filmautoren. Wo bleibt das Buch der Lieder, das dem Auto gewidmet ist? Es muß erst geschrieben werden; denn die wirklichen Lyriker sind so arme Teufel, daß ihre Gedanken eher auf einen neuen Winterrock gerichtet sind als auf ein elegantes Auto. Und die großen Dichter, die berühmten Herren, benützen ihr Auto so undankbar wie ein blasierter, literaturfremder Bankdirektor. So kommt das Auto zu kurz und das ist schade . . .

Ich liebe das Auto — ich besitze noch keines! — und spüre den Hauch der Poesie, der um Motor und Volant weht. Und aus solcher Stimmung heraus kam mir plötzlich ein Einfall: Wie würden die großen Dichter der Weltliteratur über das Auto geschrieben haben? Wie wäre es zum Beispiel in ihre Dichtungen

DER 95-PFUND-WAGEN ist so leicht gebaut, daß man, wenn der Motor nicht ausreicht, mit dem rechten Bein nachhelfen kann, indes das linke seine Pedalfunktionen beibehält.



eingedrungen, die wir kennen? Das Problem ist bestimmt interessant; ich versuche eine kleine Lösung, die im folgenden gezeigt werden soll. Mögen mir die großen Dichter, in deren Werke ich das Auto eingeschmuggelt habe, nicht zürnen. Sie tun es nicht, ich weiß es bereits; denn sie alle hätten selbst vielleicht nicht viel anders, wenn auch poetischer über das Auto geschrieben. Und nun sollen vierzehn Dichter in Vers und Prosa, wie in einer Revue, einer nach dem andern erscheinen. Es kann beginnen.

Am Anfange war der große Homer, der klassische Dichter der Griechen. Nehmen wir an, daß Vater Zeus seine Tochter Athene dem listigen Odysseus zu Hilfe schicken wollte. Vielleicht hätte Homer das in folgenden Hexametern geschildert:

Zeus' blauäugige Tochter bestieg den surrenden
Daimler
Und durchraste die Ebene, während im hohen
Olympus
Lächelnd Kronion bei sich im göttlichen Zwerch-
fell bedachte:
»Traun, nun freut es mich erst, daß ich Athene
den Wagen
Schenkte, den sie sich schon seit zehn Jahren ge-
wünscht hat.«
Unterdessen stand der listenreiche Odysseus
Neben dem Motorrad, auf dem er um Troja ge-
fahren,
Um zu sehen, ob Hektor sich vor den Toren ver-
berge.
Plötzlich doch stockte der Motor des doppelrädigen
Fahrzeugs,
»Höre mich, Tochter Zeus', du Schützerin aller
Chauffeure.
Hilf mir, mein Motor streikt, und ich weiß nicht
den Fehler zu finden.«

Doch da nahte sie schon, in Gestalt eines Danaer-
jünglings.

Eilends zog sie die Bremse und sprach die ge-
flügelten Worte:

»Auf, Laertes' Sohn, und steige zu mir in den
Wagen!

Lass' nur das Motorrad liegen, vielleicht wird
Hektor im Sturme

Über die Lenkstange stolpern, dann können wir
leicht ihn besiegen.«

Also sprach Athene. Odysseus erkannte die Göttin
Und mit leuchtenden Augen bestieg er den pferd-
losen Wagen . . .

So oder ähnlich hätte der alte Vater Homer ge-
schrieben. Aber auch bei den Römern wäre das Auto
literaturfähig gewesen. Der frohe Sänger Horaz, der
uns im Gymnasium so manchen Seufzer entlockt hat,
würde so manche Ode dem Auto gewidmet haben.
Etwa diese:

Glücklich der Mann, der ferne von dem Geschäft
Mit einer schönen Frau eine Reise macht;
Er weiß von all den Sorgen des Lebens nichts,
Glücklich im Auto.

Es würde zu weit führen, auch noch die anderen
Strophen dieser Horazischen Auto-Ode in deutscher
Übersetzung zu bringen. Wir wollen vielmehr einen
gewaltigen Sprung machen; schon sind wir in Japan
gelandet, wo man eben, nach unserer Zeitrechnung im
achten Jahrhundert nach Christi, den großen Dichter
feiert, der in vielen kleinen Liedern von der Seele und
Natur Japans singt. Und wir kommen zufällig zurecht,
um ein neues Liedchen zu hören, das Hitomaro eben
gedichtet hat:

Ich bin so traurig wie der Mond im späten Herbst;
Denn, weh, ich überfuhr mit meinem Achtzylinder
Den Lieblingsgoldfasan der Tänzerin des Kaisers.
Nun weint sie Tränen, hell und leuchtend wie
Benzin . . .

Aber wir kehren wieder in unsere Heimat zurück;
500 Jahre später bemerken wir auf einem Spaziergang
den berühmten Herrn Walter von der Vogelweide.
Ach, er schreibt soeben ein trauriges Lied:

Ich sitz' auf einem Steine
Und decke Bein mit Beine.
Darauf setz' ich den Ellenbogen
Und in die Hand stütz' ich das Kinn.
Das Glück war mir heut' nicht gewogen:
Aus dem Auto flog ich im Bogen;
Nur gut, daß ich heil sonst bin.
Aber unter der Linden
An der Heide,
Da könnt' ihr finden
Mein Auto — dem Alteisenhändler zur Freude
Und mir zum Leide.
Tandaradei, tandaradei:
Es ist die Folge der Autoraserei . . .

Sie werden mit Mitgefühl die Verse gelesen
haben; lesen Sie aber jetzt, damit Sie auf Ihr

deutsches Vaterland stolz sein können, die in mittel-
hochdeutscher Ursprache angeführten drei Verszeilen
Walters:

Ich hân Autos vil gesehen,
Unde nam der besten gerne war:
Tiuschiu (deutsche) Auto gât vor in allen.

Wir dürfen auch des Dichterfürsten Dante nicht
vergessen, der seine Comedia, wenn er das Auto ge-
kannt hätte, vielleicht begonnen hätte, wie folgt:

In meines Lebensweges Mitte fand
Ich mich mit meinem schönen Fiat-Wagen
Plötzlich in einem großen, dunklen Wald.
Die Lampen meines Autos loschen aus
Und aus der Finsternis erscholl es laut:
»Laßt, die ihr durchfahrt, alle Hoffnung sinken,
Daß ohne Maut der Weg euch offen steht!«
»Wer spricht?« so rief ich. Plötzlich ward es licht.
Und Herr Vergil trat würdig auf mich zu
Und sprach: »Der Weg führt in die große Hölle.
Wollt Ihr die Straße fahren, dann bezahlt
Dreihundert Soudi — und die Bahn ist frei.
Wenn Ihr Benzin noch braucht, knapp vor der
Hölle

Könn' Ihr es tanken . . . Euer Wagen ist
Sehr hübsch und scheint auch schnell zu sein.
Wohlan,

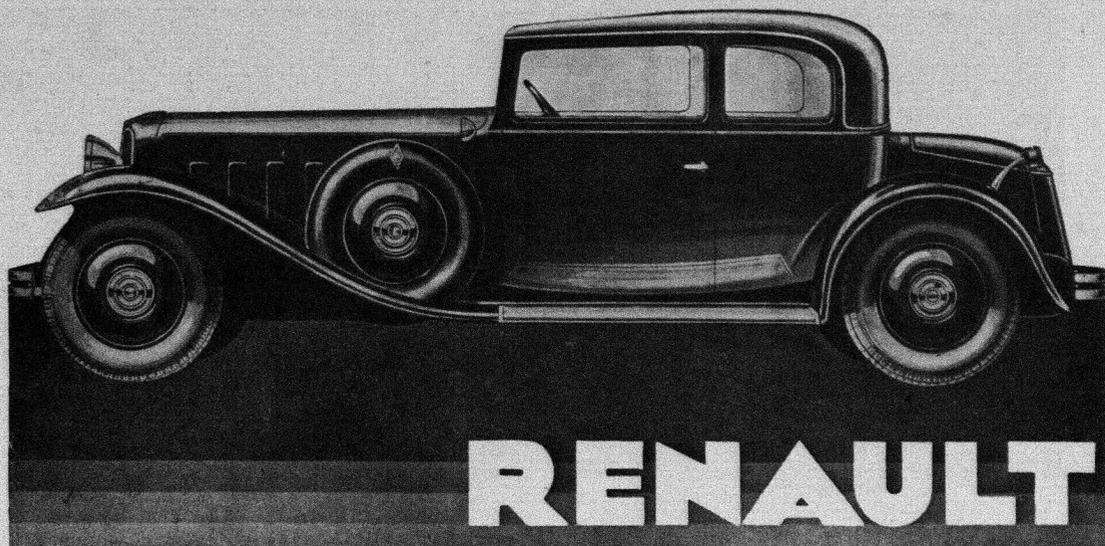
Wenn Ihr erlaubt, begleit' ich Euch als Führer.
Wollt Ihr?« Ich nickte, zahlte und wir fuhren
Mit off'nem Auspuff in die Hölle ein . . .

Jeder wird zugeben, daß die Hölle, vom Auto
aus gesehen, viel amüsanter ausgesehen hätte, als wir
jetzt in Dantes Dichtung lesen können. Bei einer ge-
wissen Geschwindigkeit wäre eben dem Dichter keine
Zeit zum Philosophieren geblieben, weil die Eindrücke
in schnellem Wechsel auf ihn eingestürzt wären.
Genug davon, lesen wir eine kurze Geschichte Boc-
caccios, die nur deshalb im Decamerone nicht zu
finden ist, weil es damals keine Autos gab:

Es lebte, wie man erzählt, in Perugia Messer
Andrea di Pietro, ein tüchtiger Taxichauffeur,
den selbst die stolzen Gemahlinnen der Senatoren
hübsch und begehrenswert fanden. Die junge
Donna Anna, die schon lange von der Begierde
nach der Liebe des schönen Andrea gepeinigt
worden war, ließ ihn eines Tages, da ihr Gatte
Geschäfte halber nach Florenz gereist war, holen,
um ihm anzuzeigen, daß sie eine Spazierfahrt ins
Freie in seinem Wanderer-Wagen zu machen be-
absichtige. Andrea ward bald einig und versprach,
den Taxameter abzustellen, falls die Dame ihn mit
drei oder vier Küssen belohnen wolle . . . Es ge-
schah, wie vereinbart, und Donna Anna gab ihm
für sein tüchtiges Chauffieren noch zwanzig
weitere Küsse als Draufgabe . . . Die Geschichte
sprach sich unter den Damen bald herum und es
war kein Wunder, daß nun alle Damen so billig
im Auto fahren wollten. Eine Zeitlang ging es
ganz gut, bis Andrea sah, daß er wohl oder übel
nichts mehr besaß, wovon er leben sollte; denn
Benzin und Öl sind teuer und können nicht gegen
Küsse gekauft werden. Nach langer Überlegung
kam endlich Andrea zu einem Rat. Er verlangte
von den Damen weniger Küsse, dafür aber für
jede Meile zwei Liter Benzin. So kam es, daß er
in Bälde solchen Überfluß an Benzin hatte, daß
er selbst eine Tankstelle errichten konnte. Außer-
dem schrieb er ein Buch über das Küssen und
andere indiskretere Liebkosungen, an denen es
ihm nie fehlte, da manche Damen — absichtlich
oder unabsichtlich? — bisweilen vergasen, das
Benzin bereitzuhalten . . .

Die Geschichte Boccaccios mußte des Raumes
wegen nur in gekürzter Form gebracht werden. Phan-
tasiebegabte Leserinnen werden sich die näheren De-
tails, die aber oft mit dem Auto nichts zu tun haben,
leicht vorstellen können. Und nun treten wir in den
hehren Bezirk der Kunst Shakespeares. Lesen Sie:

Sein oder Nichtsein, das ist nicht die Frage;
Es handelt sich: Mercedes oder Chrysler!
Was in den Schlaf für Träume kommen mögen,
In allen sehe ich die beiden Autos
Und kann mich nicht für eines nur entscheiden.
Was tun? Ach, wer erträgt der Wahl Beschwerden?
Von des Gedankens Blässe angekränkelt
Fall' ich, dem Perpendikel einer Uhr



RENAULT-BERLINE. Ein typisches Beispiel für die Art, 1932er Modelle zu karossieren. Der Innenraum ist derart kurz bemessen, daß sich die Motorhaube »nach Wunsch« ausleben kann, dagegen ist der angebaute Koffer ein stattlicher, keine bloß optische Angelegenheit.

Vergleichbar, von dem Chrysler zum Mercedes...
Ich hab's! Ich werde Geld in meinen Beutel
Einfüllen und — potz Romeo und Macbeth! —
Mir beide Autos kaufen. Beide, beide...

Verstehen Sie nun, wie gut das Auto auf die Psyche des Menschen wirken kann? Selbst der große Hypochonder Hamlet wurde durch die Autos abgelenkt.

Auch einen Prediger wollen wir zu Wort kommen lassen. Hören Sie, wie Abraham a Sancta Clara von der Kanzel zu den mehr oder wenig Gläubigen spricht:

Ein Mann / und vermutlich ein Bürger von Jerusalem / reiste in einem alten Ford-Wagen nach Jericho / und hatte das Unglück / dass er in eynem Wald / und finstern Gehölz / auff eynen Baumstamm anfuhr / sodass sich der besagete Wagen in seyne Bestandteile auflösete / O wehe / schrie der Mann / der Teuffel soll noch mehr Hitze in der Hölle haben / sintemalen er sich nit Rücksicht vornimt und sich in eynen Baum verwandelt hat / als welcher er sich vor meynen Wagen stellte / Hierauff nahm der Mann Benzin / so er um den Baum herumbe ausgoss / und ehender der Teuffel entweichen kont / war er verbrannt / So verdanken wir eynem alten Ford-Wagen und eynem Chauffeur aus Jerusalem / dass eyn Teuffel weniger auff der Erde herumelauffet / Ihr sollt also / ihr faulen und mundfrenchen Leute / ueber die Automobile nit schimpffen /

Eine solche Predigt würde sich mancher auch heute noch anhören. Aber auch die hohe deutsche Lyrik würde heute noch Leser finden, wenn die Dichter so spannend schrieben, wie der alte Klopstock über sein Auto gedichtet hätte:

Willkommen, o leuchtende Freundin,
Schöne, stille Gefährtin der Nacht!
Du entfliehst? Eile nicht, warte auf mich, Geliebte!
Sehet, sie bleibt; denn sie weiß,
Daß ich mit meinem alten Auto
Kaum fünf Meilen die Stunde bezwinge.

Die leichtere, sangbare Lyrik aber hätte man bestimmt bei Goethe gefunden, wenn das Auto das Glück gehabt hätte, zur Zeit des größten Dichters schon erfunden gewesen zu sein. Vielleicht würde der verliebte Goethe gedichtet haben:

Es schlägt mein Herz, geschwind ins Auto!
Ich muß zu Friederike hin.
Beim Götz! Die Pferde sind zu langsam;
Da lobe ich mir das Benzin.

O Herz, mein Herz, was wird das geben?
Flieh! Auf! Hinaus ins weite Land!
O, welches Glück, dahin zu sausen,
Am Steuerrad die starke Hand!

Weit über allen Gipfeln ruht es,
Doch frisch und munter ist mein Mut!
In meinen Adern welches Feuer!
In meinem Motor welche Glut!

Und glauben Sie nicht, daß auch Lehars Operette »Friederike« gewonnen hätte, wenn Kammer-sänger Tauber oder ein anderer C-Ritter im Auto vor dem Pfarrhaus in Sesenheim vorgefahren wäre?

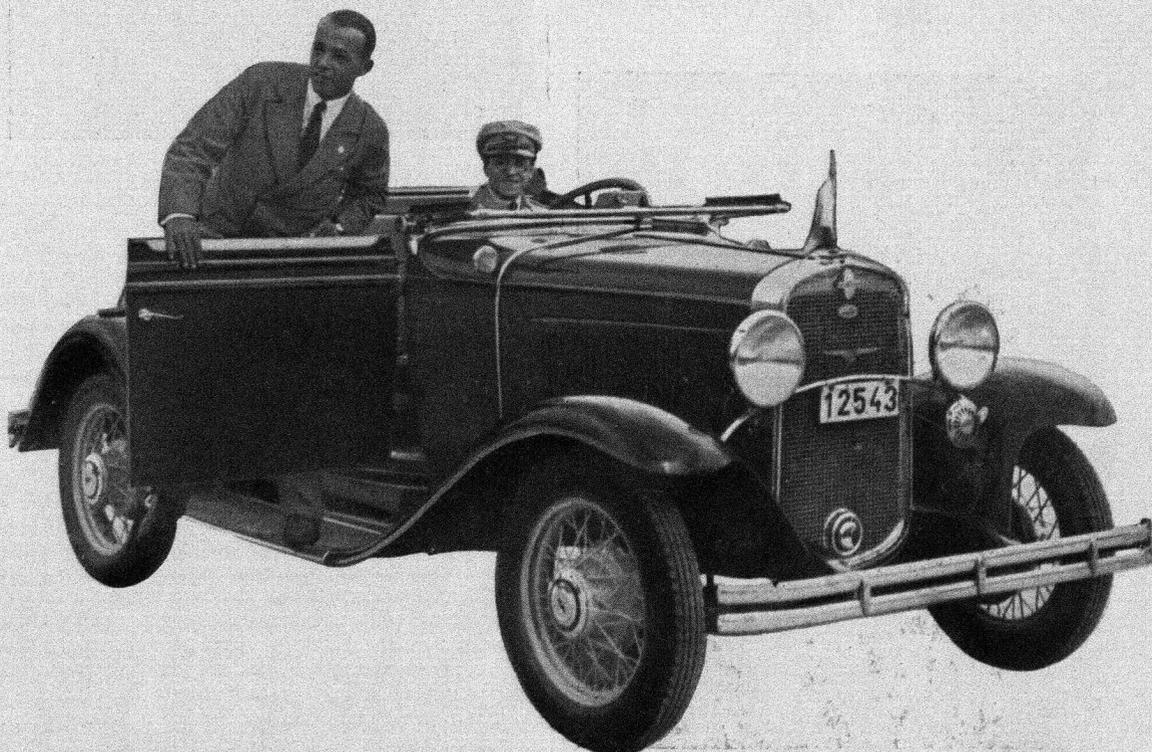
Und jetzt erinnern Sie sich Ihrer Jugendbegeisterung für Schiller und lassen Sie ihn dichten, wie folgt:
Auto, schöner Götterwagen,
Stammend aus Elysium,
Wir besteigen ohne Zagen
Dich, o Auto, und darum

Führ' uns sicher in die Ferne
Durch der Erde weiten Plan,
Führe uns durch Nacht und Sterne
Pannenlos die glatte Bahn!
Wem der große Wurf gelingt,
Des Chauffeurs Freund zu sein,
Stimme in den Jubel ein,
Der die Meilen stolz bezwinget:
Seid umschlungen, Zwölfzylinder,
Diesen Kuß dem Motor jetzt...
Wer sein Auto hat — versetzt,
Ist — wie Karl Moor — ein Sünder!

Das Wort hat nun der phantastische, verschrobene Jean Paul, der vielleicht auch manchmal deutlicher über das Auto geschrieben hätte, als er es hier tut:

Dunkel, dunkel lag vor dem Jüngling die Straße; im langen weißmarmornen Säulengang der Meilensteine schritten die Verkehrspolizisten hin und her und wurden hellgefleckt von den tausenden Blitzen der Scheinwerfer vorüberasender Autos. Nur der traurige Jüngling sank dem Kühler seines Hanomag-Wagens um den nicht vorhandenen Hals und umklammerte ihn heftig; er wurde immer ähnlicher einem Gletscher, der durch Wärme weiterrückt und schmelzend verheert. Und der Grund all dieser braunroten Vorgänge war, daß Wust, der Jüngling, vergessen hatte, eine Ersatzpneumatik aufzupacken. Nun jammerte er und wußte sich nicht zu helfen; denn der Reifen des südlichen Hinterrades war einem zerfallenden Kometen gleich zerplatzt...

Das war die Schilderung einer Autopanne bei Jean Paul. Lassen Sie sich jetzt in das Land der Romantik von Eichendorff führen, welcher singt:



KRONFELD, der Mann, der ohne Motor reist. Aber nur in der Luft. Zu Lande fährt er »mit«, wie dieser fiesche Chevrolet bezeugt.

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
Den schickt er in die weite Welt;
Doch läßt er ihn zu Fuß nicht reisen;
Er schenkt vorerst ihm recht viel Geld.

Mit dem kann er ein Auto kaufen,
Das führt ihn über Berg und Tal;
Er braucht nicht mehr zu Fuß zu laufen,
Er lobt das Auto tausendmal.

Drum willst du in die Fremde eilen,
Recht schnell aus vollem Herzensgrund,
Friß mit dem Auto tausend Meilen,
Das Autofahren ist gesund!

Ja, Eichendorff, der stand sich auf die Romantik des Autos, von ihm können wir alle lernen, Fachleute und Schwärmer, Pessimisten und Dichter.

Es würde natürlich viel zu weit führen, wenn man sich in den Geist anderer Dichter noch einlebte, die das Auto nicht kannten. Es wurde Li-Tai-Pe, der große, chinesische Dichter, übersprungen, desgleichen Voltaire, Plautus, Sophokles, Heine, Vergil, Ovid, Wolfram von Eschenbach, Lessing, Mark Twain, Salomon der Weise, Poe, Heibel und so viele andere. Sie alle hätten irgendwie zum Auto Stellung genommen und sie hätten es meistens lobend getan. Und sie hätten auch ihren Witz über das Auto und seine Besitzer gegossen, wie es der geniale Volksdichter Ferdinand Raimund versucht hätte, mit dessen berühmten Aschenlied ein Ende gemacht werde:

Oft sieht man eine Maid
Auf einen Stutzer schau'n.
Derweil sich dieser freut,
Denkt sie sich: »Dummer Clown,
Du fühlst dich Herzensdieb
Und glaubst, daß ich dich lieb'.
Dein Auto lieb' ich nur —
Dich aber? Keine Spur!
Ein' Aschen!«

Defag-Benzineinspritzpumpe.

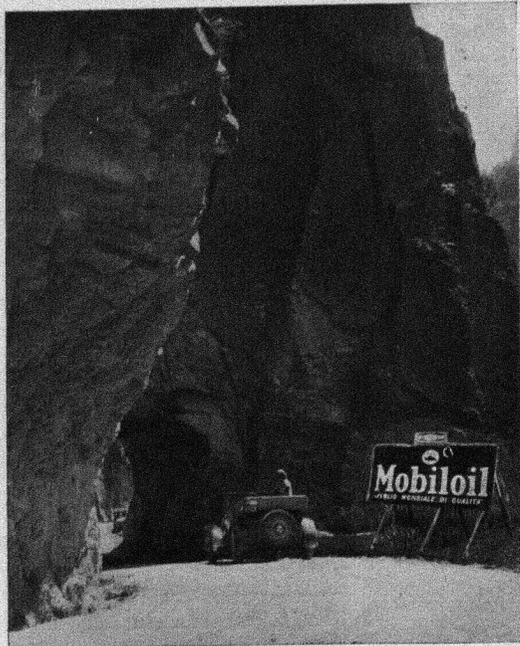
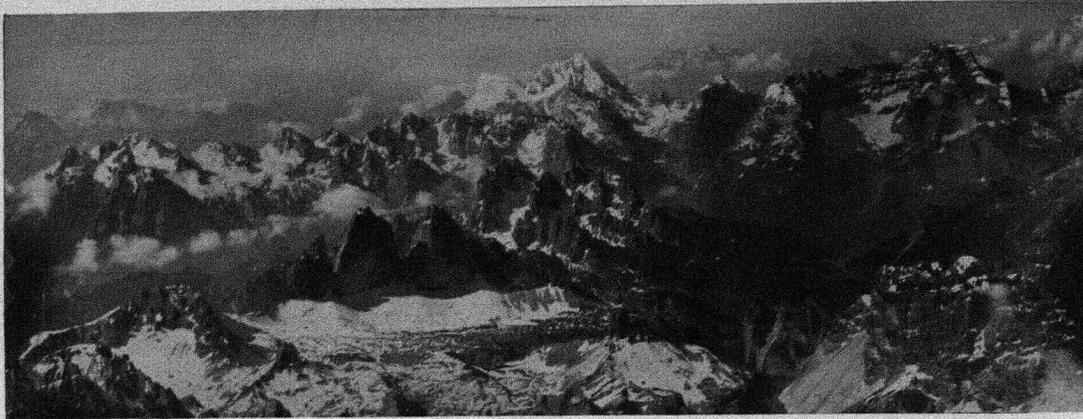
Wir freuen uns, unseren Lesern mitteilen zu können, daß in der heurigen Wintersaison ein Apparat auf dem Markte erschienen ist, welcher geeignet ist, in den weitesten Kreisen der Automobilbesitzer berechtigtes Aufsehen zu erregen.

Es handelt sich um die Defag-Benzineinspritzpumpe, mittels welcher zerstäubtes Benzin in die Ansaugleitung eingespritzt werden kann, um ein sofortiges Anspringen der Motore auch bei kältester Witterung zu erreichen.

Die Defag-Benzineinspritzpumpe wird zu einem sehr billigen Preis auf den Markt gebracht und sind auch die Einbaukosten, zufolge der Einfachheit der Anbringung, so niedrig, daß die Gesamtkosten gegenüber den großen Vorteilen der Pumpe gar keine Rolle spielen.

Die Defag-Benzineinspritzpumpe wird von der bekannten Firma Dénes & Friedmann A.-G., Wien XVIII., Mitterberggasse 11, erzeugt. Die Firma nimmt auch Einbauten vor, jedoch kann der Einbau auch in jeder Autoreparaturwerkstätte durchgeführt werden.

Merken
Sie vor:



Auf der Straße zum Karer See.

Nun, da diese Zeilen geschrieben werden, liegt tiefer Schnee auf unseren Wünschen und auf den Wegen, die zu ihrer Erfüllung führen. Wenn Sie an langen Winterabenden Ihren Kanadier an den Kamin rücken und den Grundriß Ihrer nächsten Urlaubsfahrt konstruieren, dann merken Sie vor: Monte Piano.

Dieser Berg — in den Kriegsjahren ein heißumstrittener Stützpunkt — wird von den Dolomitenfahrern ein wenig stiefmütterlich behandelt. Und dies ganz zu Unrecht — denn der kleine Abstecher von der Strecke Schluderbach—Misurina See macht sich reichlich bezahlt durch eine herrliche Fernsicht und das selbstbewußte Gefühl, eine Geschicklichkeitsprüfung im Bergfahren bestanden zu haben: Denn die Auffahrt und noch mehr die Abfahrt ist stellenweise ein kleines Gymkhana.



Im Trafoi-Tal.



*Ausblick von einem Schützengraben am Monte Piano.
Im Hintergrund der Monte Christallo.*

Wenn Sie noch nicht die höchste Bergstraße Europas gefahren sind, dann werden Sie sich im nächsten Sommer beeilen müssen, dieses Ziel am Stilfser Joch zu erreichen! Späterhin müssen Sie schon in die französischen Pyrenäen fahren, wo gegenwärtig eine noch höher gelegene Autostraße im Entstehen begriffen ist.

Das Stilfser Joch hat sein Prädikat, die höchste Fahrstraße Europas zu sein, durch mehr als ein Jahrhundert brav behauptet. Als Ingenieur Donegani in den Jahren 1820 bis 1824 die sechsundvierzig Windungen baute, die aus dem lieblichen Trafoi-Tal auf die Höhe des Joches führen, schlängelten sich gelbe Postkutschen im Sechsgespann mühsam aufwärts und die Felswände hallten wider von fröhlichen Posthörnern, die sich schon längst in Bosch-Hörner gewandelt haben. Und statt des Sechsgespannes saust jetzt mein Sechszylinder, befeuert von Sphinx Benzin und Mobiloil, hinauf über Ofenpaß und Wormser Joch bis zu der Höhe, die jenseits des ewigen Schnees und Eises liegt!

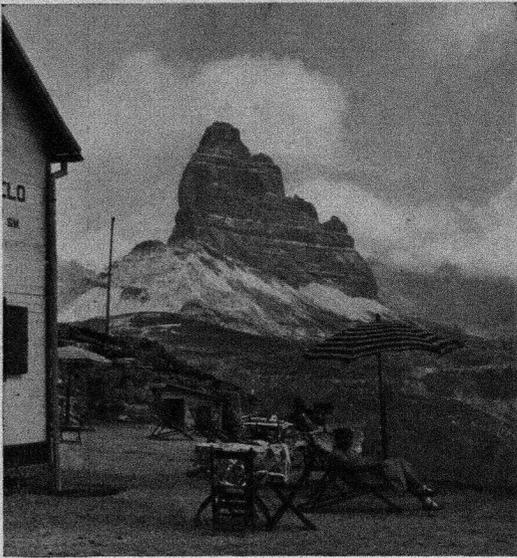
Monte Piano!

In Santa Maria werden wir gewarnt: Schwere Wolken liegen über den Bergen, in den höheren Lagen schneit es und es besteht Gefahr, daß wir ohne Schneeketten (Mitte Juli!) nicht über den Paß kommen. Der Entschluß, jedenfalls den Versuch zu machen, wird reichlich belohnt: Nach langer Bergfahrt durch Nebelwände und Wolkenbänke erwartet uns bei 2700 m Höhe ein stahlblauer Himmel, herrlicher Sonnenschein, unter uns ein chaotisches Wolkenmeer, vor uns die Offenbarung einer neuen Welt, das Wunder der schneebedeckten Ortlergruppe. Ich schaue gegen das Italienische hinunter, lüfte meinen Hut und rufe begeistert: Grüß' Gott, Signore Dane-gani und vielen, schönen Dank!

Hier am Stilfser Joch — Giogo di Stelvio — ist die Wasserscheide, die drei Täler trennt: Etsch-Tal, Adda-Tal, Trafoi-Tal. Und die Sprachenscheide, die drei Länder trennt — nein verbindet! Denn es ist wohl so, daß der Mensch im Anblick dieser Herrlichkeiten auf das Babel der Nationalitäten- und Sprachenunterschiede vergessen kann. Hier verstummt ein »garstig' Lied, ein politisch' Lied« und wir verspüren nur Dankbarkeit, daß wir uns in dem schönen



»Mobiloil« in 3000 m Seehöhe.



Vor dem Schutzhaus am Monte Piano.
Im Hintergrund die Drei Zinnen.

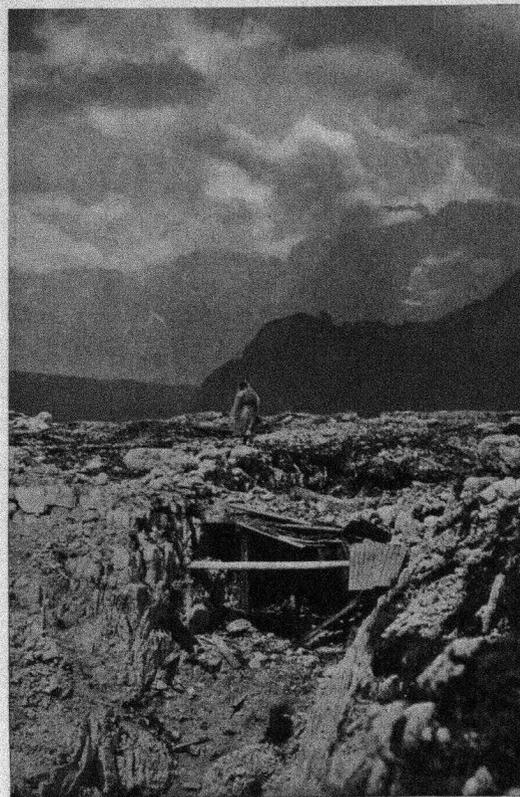
Garten tummeln dürfen, der sich Erde nennt. Von einer Anhöhe mahnen die schwarzen Mauern des zerschossenen Drei-Sprachen-Hotels an eine ganz große Entgleisung der menschlichen Kultur.

*

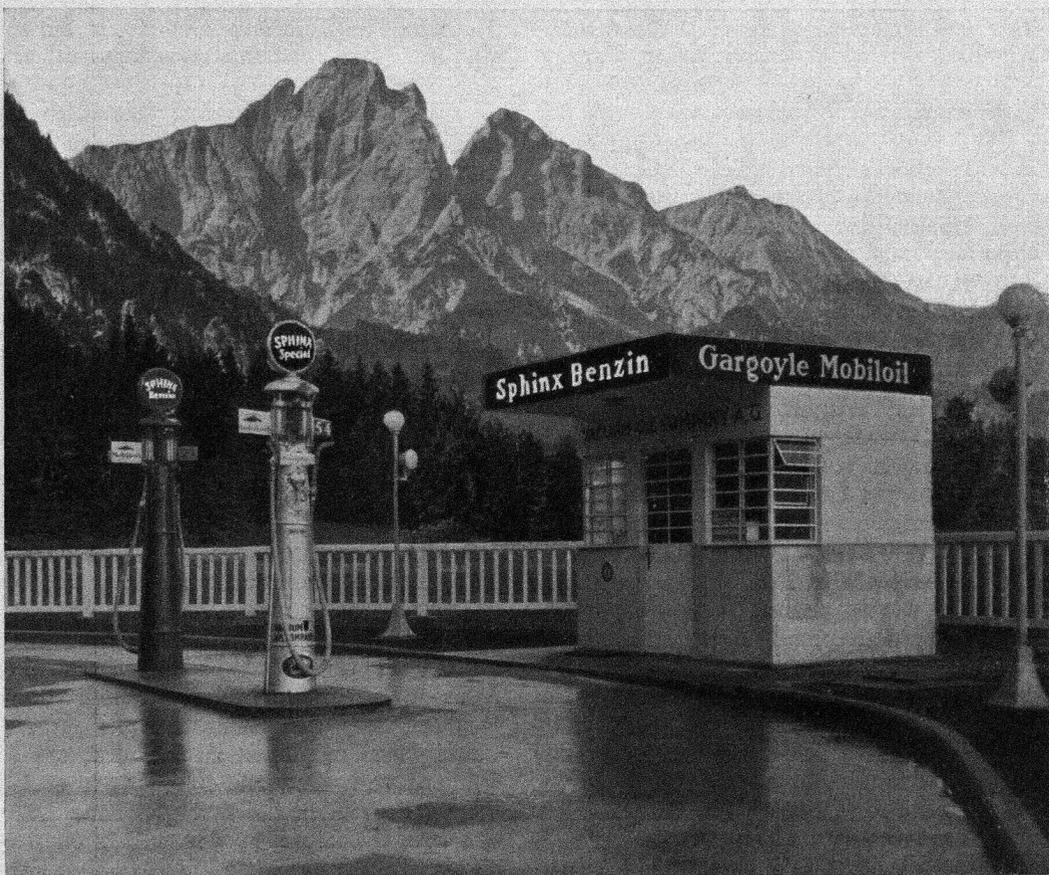
In unendlichen Windungen geht es hinunter ins Trafoi. Der Ortler dreht und wendet sich, und zeigt immer andere Aspekte — wie ein beweglicher Mannequin — Meran, Bozen werden passiert. Da steht ein Verkehrsposten, der sicher die gewünschte Auskunft geben kann. Man sammelt seine dürftigen italienischen Brocken wie ein Feldherr die verstreuten Soldaten vor der Schlacht und fragt in einem etwas ramponierten Italienisch. Die ziemlich überraschende Antwort lautet: »Dös ischt glei' bei der Poscht«, denn es sind brave Südtiroler Bauernbuben, die in den italienischen Uniformen stecken.

*

Von Bozen führt die heute schon so populäre Route über den stillen, grünen Karer See mit dem Fernblick zum Rosengarten über Pordoi Joch, Falzarego-Paß nach Cortina d'Ampezzo. Dann geht es



Zerschossene Stellungen auf dem Monte Piano.



Diese Straße führt aus dem Trafoi-Tal zum Stilfser Joch.



Kriegserinnerungen auf dem Plateau des Monte Piano.

zum Misurina See und von hier zu dem eingangs erwähnten Monte Piano. Eine steile, schmale Straße führt in zahlreichen Serpentina bergan, von denen die meisten wohl nur mit Reversieren zu nehmen sind. Der Monte Cristallo und die Drei Zinnen sind zum Greifen nahe. Eine gut geführte Wirtschaft liegt am Ende der Bergstraße, von wo man in halbstündigem Spaziergange das Gipfelplateau des Monte Piano erreicht. Unterstände und Schützengräben sind noch im ursprünglichen Zustand erhalten, Granatsplitter, verrostete Konservendosen, zerfetzte Kommisschuhe liegen haufenweise herum, als stumme Reliquien der großen menschlichen Tragödie, die sich Krieg nennt. Schernkengespickte Goiserer stampfen über Erdschollen, die mit Blut getränkt sind. Frauenhände lesen kugeldurchlochte Stahlhelme, Fragmente von Spaten und Bajonetten auf. Lorgnons werden gezückt und Ausrufe der Begeisterung schwirren auf: Entzückend! How lovely! C'est très joli! Ja, der Mensch ist gut —!

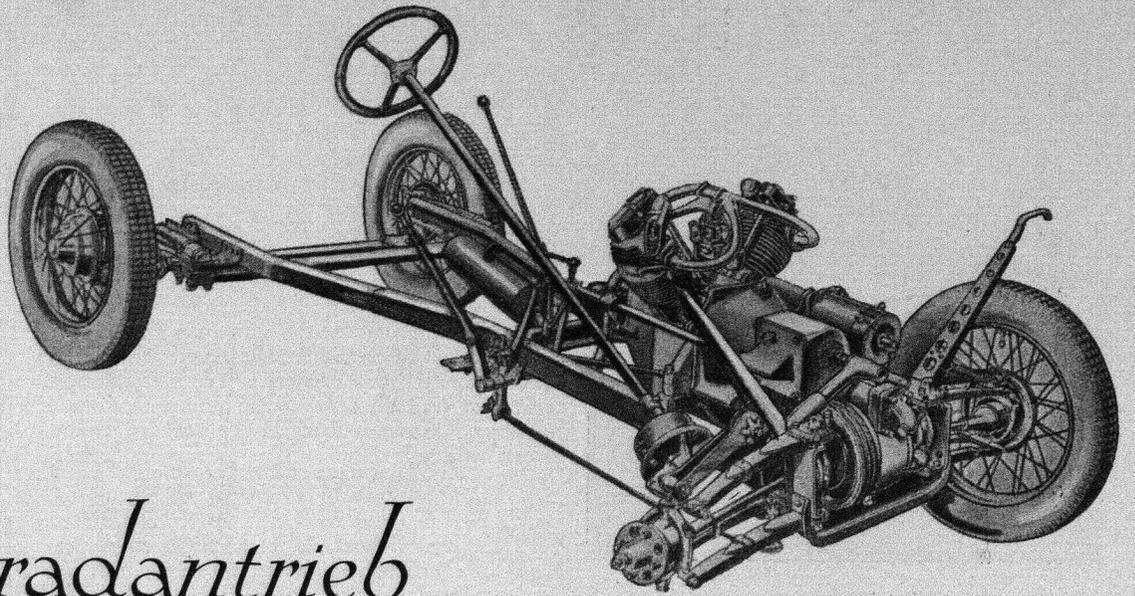
Wenn Sie also Ihre nächstjährigen Reisepläne in diese Gegend führen, merken Sie vor: Monte Piano! Und merken Sie vor, an der Grenze Ihren Tank mit Sphinx Benzin noch knackevoll zu füllen und sich eine ganz große Reservekanne Mobiloil mitzunehmen! Sie ist eine brave Begleiterin!

F. F.



Die braven Begleiter auf schwierigen Bergtouren.

Für und wider den Vorderradantrieb



Ein neues Kleinauto mit Vorderradantrieb. Chassis des englischen vier-rädrigen BSA-Wagens

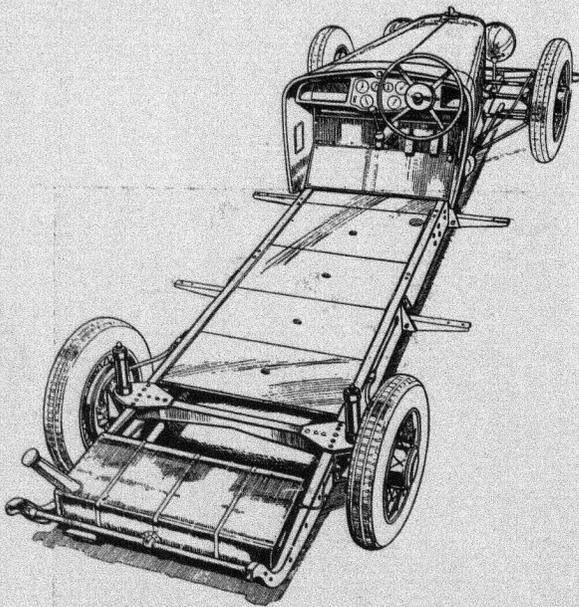
Warum experimentiert wird.

Unsere Automobilfabrikanten weichen heute nur allzu ungern auch nur einen Schritt von dem breitgetretenen Pfade des konventionellen ab, denn hier vor allem ist der immer schwieriger zu erzielende geschäftliche Erfolg noch relativ am wahrscheinlichsten.

Aber trotzdem ist es eine ganz radikale Abweichung von dem Hergebrachten, die viele von ihnen dermalen beschäftigt, nämlich der Vorderradantrieb.

Seit das Automobil zum Verkehrsmittel geworden, haben die aus seiner Benützung gezogenen Erfahrungen zu vielfachen, ja schier unzähligen Änderungen der Konstruktion geführt. Die sofort am meisten auffallendste von diesen ist die Höhe. Der Schwerpunkt des Wagens liegt heute mehr als 50% tiefer als vor zwanzig Jahren und dürfte in der nahen Zukunft noch tiefer verlegt werden. Diese Tendenz ist gewiß zu begrüßen, aber sie macht auch ein viel intensiveres Zusammenarbeiten von Konstrukteuren und Karosseuren, als dies früher der Fall war, unerlässlich.

Denn früher galt es ja nur für ein bestimmtes Chassis irgend eine Karosserie zu



ALLES KAROSSABEL! Beim Vorderradantrieb hat der Karosseur ein, wie man zugeben muß, sehr weites Feld für seine, unser Fahrer-dasein immer bequemer gestaltende Tätigkeit.

bauen. Heute muß der Konstrukteur, meist mit gebundener Marschroute arbeitend, sein Chassis für eine bestimmte Karosserie adaptieren. Auch der Karosseur muß natürlich oft ein Kompromiß finden, um sein Werk dem des Konstrukteurs eines Chassis anzupassen. Betrachtet man eine der für die Karosserieabteilung einer Fabrik bestimmten Blaupausen des Konstruktionsbureaus mit ihren genau kotierten Achsbewegungen, Radabständen u. dgl., dann versteht man sofort die Schwierigkeiten der Aufgabe des Anpassens des Kutschwerkes.

Sehr viele Wagen zeigen heute bereits ziemlich tief verlegte Schwerpunkte, aber nur in wenigen von diesen sitzen alle Insassen — soferne ihre Zahl genau denen der vorgesehenen Sitzgelegenheiten entspricht — wirklich bequem. Der Grund dafür ist leicht ersichtlich. Nehmen wir da beispielsweise einen normalen, mittelstarken, vier- oder fünfsitzigen Wagen. Die Tiefenverlegung des Schwerpunktes, die Anordnung aller Chassisteile nach dem modernen Niederrahmenprinzip, hat dazu geführt, daß jetzt auch die Karosserie tiefer und näher dem Boden herabgeführt wurde. Aber während die Grenzen für dieses Tieferverlegen nur durch die Nötigung einen normalen Bodenabstand einzuhalten gegeben erscheinen und ansonsten keine Beschränkung vorliegt, ist der Karosseur gezwungen, auf die Lage und Dimensionen der Hinterachsbrücke, der Kardanwelle usw. Rücksicht zu nehmen. Er kann da beispielsweise die Sitze nicht so tief anordnen wie er möchte, weil die Höhe, in der sie placiert werden müssen, ganz und gar von der Auf- und Abbewegung des Differentialgehäuses abhängt. Dazu muß man noch für die Füße der Passagiere Raum schaffen, was jetzt meistens dadurch geschieht, daß zu beiden Seiten der Kardanwelle entsprechend große (oder kleine!) Versenkungen im Fußboden des Wagens angebracht werden. Falls Schwingachsen angewandt sind, ist die Anordnung der Hintersitze leichter, da hier das Differentialgehäuse fix am Chassis sitzt und die Halbachsen mit Universalgelenken versehen sind, wie dies z. B. beim Austro Daimler-Rohrchassis oder beim Harris-Léon-Laisme der Fall ist. Bei diesen Wagen erspart man ein paar Zoll in der Sitzhöhe, aber die Kardanwelle ist noch immer ein

Hindernis und die Ausnehmungen, die Platz für die Füße schaffen müssen, sind unerlässlich.

Der vom Standpunkte des Karosseurs ideale Wagen ist also jener, dessen Chassis den Motor und die Organe der Kraftübertragung allesamt vorne oder rückwärts angeordnet hat und dessen Chassis dort, wo die Sitze der Passagiere sich befinden sollen, eine Art nackter Plattform darstellt. Naturgemäß müßte jedes Rad für sich gefedert sein und die »Plattform« von keinerlei den Karosseur behindernden Organen unterbrochen werden.

Die beste und sicherste Methode, um diesen Idealzustand herzustellen, ist die Anwendung des Vorderradantriebes. Seine wachsende Bedeutung, das enorme Interesse, das man ihm entgegenbringt, sind nur zu begreiflich, wenn man bedenkt, daß heute im Zeitalter des absolut betriebssicheren Gebrauchswagens — wie ihn jedes moderne Automobil darstellt — der Konstrukteur mehr denn je, ja ausschließlich danach trachten muß, den Komfort von Fahrer und Passagieren möglichst zu steigern, ein Maximum von Bequemlichkeit zu erzielen. Hierin liegt auch die fast gänzliche Lösung des Fragenkomplexes, den wir ja eben eingangs, freilich nur ganz kurz erwähnt haben.

Wendet man den Vorderradantrieb an, dann sind Motor, Kupplung, Getriebe, Antriebsorgane usw. als ein einziger Block unter der Haube vereint. Der dahinter befindliche Teil des Chassisrahmens ist zur Gänze frei und der Karosseur kann nach Belieben arbeiten, ohne auf mehr Hindernisse als die einer »toten Achse« oder eines Bremskabels zu stoßen.

Auf diese, das ist klar, kann man Rahmen und Karosserie so nieder als nur irgend tunlich, bauen. Ein solcher Wagen wird ein Maximum an Stabilität mit bislang unerreichtem Komfort verbinden. Auch das Stromlinienprinzip könnte hier, vermöge des niederen Baues, viel extremer durchgeführt werden, was dann in erhöhter Sparsamkeit im Benzinverbrauch in höchst begrüßenswerter Weise zum Ausdruck kommen würde.

Neben diesen angeführten Vorteilen bietet der Vorderradantrieb noch manche andere.

Wie beim Cord, Alvis, Tracta usw.



+ 35° C im Sommer und — 20° C im Winter — das ist ein gewaltiger Temperaturunterschied! Sie werden einsehen, daß man im allgemeinen im Winter nicht dieselbe Sorte Mobiloil verwenden kann wie im Sommer. Die Betriebsbedingungen für die meisten Wagen weisen zu große Unterschiede auf. Nehmen Sie den Ölwechsel für die kalte Jahreszeit rechtzeitig vor. Unsere Mobiloil-Empfehlungstafel nennt Ihnen die für Ihren Wagen im Winter am besten geeignete Sorte

Mobiloil

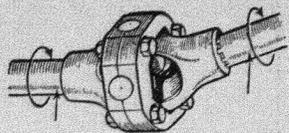
EINGETRAGENE SCHUTZMARKE



VACUUM OIL COMPANY A. G.
WIEN



Linkes Kardangeln eines Vorderrad-antriebes, abgebogen arbeitend. Rechts die treibende, links die angetriebene Welle.



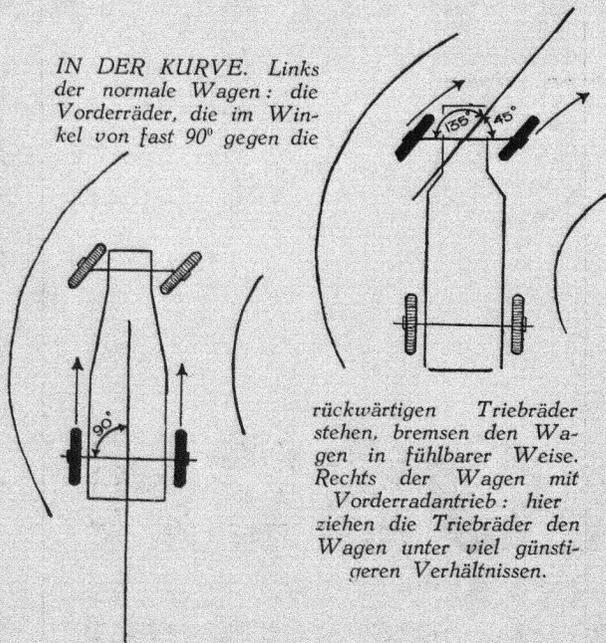
sind Motor, Kupplung, Getriebe, Antriebs-elemente usw. unter der Motorhaube vereint untergebracht. Jedes dieser Organe ist dort — ein vernünftiger, selbst seine Wagen fahrender Konstrukteur vorausgesetzt — viel, viel zugänglicher als beim normalen Wagen. Schmieren, Montage oder Demontage, Auswechslung irgend eines Teiles und alle die vielerlei Arbeiten dieser Art würden leichter und bequemer durchführbar sein. Kein Unter-den-Wagen-kriechen, kein mühseliges Heben der Fußbretter und damit verbundenes Lösen mehrerer Muttern oder Schrauben mehr, kein — und dies ist sehr wichtig — Verschmutzen der Karoseriepolster und Lehnen mehr, keine Fingerabdrücke des Mechanikers auf den Samtkissen. Getriebe und Differential könnten bequem, ohne Schlangenmensch zu sein, geschmiert werden. Und so weiter. Unter diesem Kapitel gebe es noch so manche lobenswerte Eigenschaften dieser mit vollem Recht heute so viele Konstrukteure beschäftigenden Konstruktion aufzuzählen.

Fahreigenschaften. — Der Wagen mit Vorderrantrieb läuft in der Kurve wie auf Schienen.

Die Kardangeln, an kurzen Wellen sitzend, rotieren beim Vorderrantrieb mit derselben Geschwindigkeit wie die Vorderräder, statt etwa fünfmal so rasch, wie die Kardanwelle eines normalen Wagens. Ein anderer großer Vorteil ist der, daß in der Kurve die ganze für den Antrieb verfügbare Kraft die Vorderräder in der von diesen jeweilig angegebenen Richtung antreibt, somit der Wagen durch die Kurve »gezogen« wird. Beim normalen Wagen, das heißt bei den bislang üblichen Typen, bei welchen die Hinterräder angetrieben werden, wirkt die treibende Kraft an diesen Rädern in der Kurve eigentlich in einem Winkel zu der von den gelenkten Vorderrädern bestimmten Richtung, so zwar, daß die Tendenz entsteht, den Wagen aus dieser Richtung abzulenken, daher das gefürchtete Rutschen.

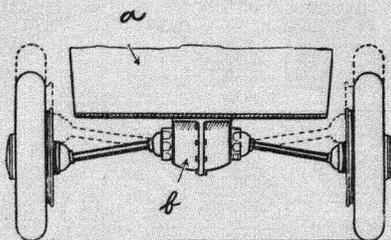
Ein anderer Vorteil wird uns dann recht eindrucklich zur Vorstellung gebracht,

IN DER KURVE. Links der normale Wagen: die Vorderräder, die im Winkel von fast 90° gegen die



rückwärtigen Triebäder stehen, bremsen den Wagen in fühlbarer Weise. Rechts der Wagen mit Vorderradtrieb: hier ziehen die Triebäder den Wagen unter viel günstigeren Verhältnissen.

wenn wir an einen Arbeiter denken, der einen Schiebkarren über einen Weg voller tiefer Löcher schiebt, wenn er den Karren vor sich hat. Dieser wird an ebenen Stellen wohl leicht fortzubewegen sein und auch leicht in die Löcher hinabrollen, aber heraus, also die steile Seite des Loches empor wird der Mann seine liebe Mühe damit haben. Ganz anders aber, wenn er den Schiebkarren zieht, das heißt hinter sich hat. Dann wirkt sein »Zug« viel besser als früher der »Schub« und er wird leicht alle Unebenheiten zu überwinden imstande sein. Ganz ähnlich »zieht« der Wagen mit Vorderradtrieb durch Löcher, Unebenheiten, Eselsrücken u. dgl. glatt und leicht vorwärts, während das normal gebaute Auto von hinten »anschieben« muß, bis die Vorderräder meist mit beträchtlicher (und daher gewiß schädlicher) Gewalt darüber weggestoßen werden. Bei Wagen mit Vorder-



Warum man in einem Wagen mit Vorderradtrieb die Sitze tiefer anordnen kann.

a) Sitz. b) Fixes Gehäuse des Ausgleichsgetriebes.

radtrieb gibt es daher auch kein Flattern der Räder, wohl deswegen, weil die Vorderräder stets den Wagen ziehen, wodurch die gyroskopische Wirkung, die das Flattern herbeiführt, entfällt.

Festere Chassis.

Das relativ viel einfachere Chassis des Wagens mit Vorderradtrieb kann weit steifer, fester gebaut werden, was wieder längere Lebensdauer und geringere Neigung zum Scheppern und Klappern mit sich bringt. Auch wird so ein Chassis viel weniger dem Verziehen auf schlechten oder unebenen Wegen ausgesetzt sein. Dergleichen erscheint auch hier das sogenannte ungefederte Gewicht auf ein Minimum reduziert.

Schattenseiten.

Die stichhältigste Einwendung gegen das System des Vorderradtriebes ist das Rutschen der Antriebsräder auf steilen Steigungen mit losem Geröllboden. Wenn man auf einer Steigung bergan fährt, wird ein Großteil des normal auf den Vorderrädern lastenden Gewichtes auf den rückwärtigen Teil des Wagens übertragen, was die treibenden Hinterräder in ihrer Arbeit unterstützt. Beim Wagen mit Vorderradtrieb wirkt also die Entlastung der treibenden Vorderräder auf Steigungen mit Geröllboden oder Sand ungünstig, da den Rädern zum richtigen Greifen der nötige Druck, veranlaßt durch die Verlegung des Gewichtes nach rückwärts, fehlt.

Man glaubte früher auch annehmen zu müssen, daß Wagen mit Vorderradtrieb, deswegen, weil ihre ganze motorisch-mechanische Anlage vor den Insassen angeordnet ist, viel mehr maschinelle Geräusche ins Wageninnere gelangen ließen. Dies ist aber insofern unrichtig, als neben dem Lärm des Motors beim normalen Wagen vermöge der akustischen Eigenschaften der Karosserie,

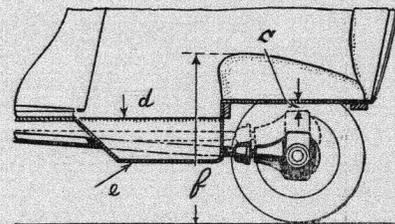
der Organe der Kraftübertragung und des Chassis als Resonanzverstärker auch die Geräusche, welche von der Hinterradbrücke kommen (z. B. eines schadhaften Triebblings oder Tellerader) derart nach vorne übertragen werden, daß der Laie sie vom Vorderteil des Wagens zu kommen glaubt.

Ebenso übertönt das Geräusch der Getrieberäder die indirekten Gänge, die sich unter den Füßen des Fahrers befinden, beim Bergfahren trotz hoher Drehzahl des Motors auch beim normalen Wagen alle anderen Geräusche.

Ein Nachteil des Vorderradtriebes ist die Länge der Motorhaube. Die lange Haube sieht wohl ungemein sportlich aus, kostet aber Raum und gerade dieser ist beim Wagen ja nie im Überfluß vorhanden.

Ein anderer Nachteil dieses Systems liegt darin, daß bei den Universalgelenken, wenn sie, wie dies hier beim »Einschlagen« der Räder geschieht, mit großer Geschwindigkeit unter einem gewissen Winkel rotieren, die Drehgeschwindigkeit des angetriebenen Teiles der Kardanwelle nicht konstant ist, sondern bei jeder Umdrehung in bezug auf den treibenden Teil zweimal steigt und sinkt.

Bei den existierenden Wagen mit Vorderradtrieb macht sich dies weder für den Fahrer bemerkbar, noch wirkt es sich in Erschütterungen aus, vielleicht deswegen, weil die Vorderräder quasi als Schwungmassen wirken. Würde der Wagen ständig in Kurven (das ist mit »eingeschlagenen« Rädern) gefahren, dann müßte sich diese Eigenheit des Vorderradtriebes durch erhöhte Abnutzung der Bereifung bemerkbar machen. Beim Cord und Tracta



Beim normalen Wagen muß der Karosser wegen des Ausschlagens der Antriebswelle und der Hinterradbrücke allerlei Kunststücke anwenden.

c) Geringster Abstand vom Differentialgehäuse (für unsere Bezirksstraßen immer zu klein). d) Ebene des Fußbodens der Karosserie. e) Seitliche Ausnehmung für die Füße der Passagiere. f) Geringste Sitzhöhe.

sind, um dieser Schattenseite abzuwehren, je ein doppeltes Gelenk vorgesehen, das durch Gegenwirkung diese Schwingungen aufhebt.

(Nach dem Englischen von A. T. Wilkins, Deutsch von Prof. J. E. Wolfbauer.)

Die große Olympia-Schau in London 1931 und die Bendix-Bremsen.

Bei der heurigen Olympia-Schau in London ist eine Übersichtstafel gezeigt worden, die alle jene Wagen ausweist, welche Bendix-Bremsen, und zwar die »Duo Servo type« und »3 — Shoe type« verwenden. Die Namen aller dieser Wagen anzuführen, verbietet der zur Verfügung stehende Raum.

Was aber besonders auffällt, ist, daß alle Servo-Bendix-Bremsen mit Original englischem Ferodo-Bremsmaterial montiert sind, und zwar ist dies ein Spezialmaterial, das die Ferodo Limited eigens für die Bendix-Werke erzeugt. Generalvertretung für das Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial: Erfa-Werke, S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60.

Das Flattern der Vorderräder und des Lenkhandrades

Von Obering. Georg Hoffmann
Darmstadt
Mitglied des Reichsverbandes der Sach-
verständigen für das Kraftfahrwesen

Das Flattern der Vorderräder und des Lenkhandrades sowie die damit verbundenen Gefahrenmomente — unsichere Straßenlage — sind in Automobilkreisen bekannt.

Fachleute empfehlen nachstehende Mittel als Abhilfe:

Veränderung des Vorlaufes der Vorderräder.

Kontrolle der Vorspur sowie des Radsturzes und der Reifendrucke.

Auswechslung verschlissener Lenkungsteile.

Nachsprengen der Vorderfedern.

Nachstellen der Druckfedern in der Stoßstange.

Nachsprengen der Vorderfedern.

Alle diese Mittel sind jedoch nur Notbehelfe, die an der eigentlichen Ursache der Störungsmomente vorbeigehen und sie deshalb auch nicht beseitigen können. — Die Lenkung hat einen Systemfehler.

Beide Vorderfedern sind am Fahrzeugrahmen einseitig unverschieblich angebracht. Hiedurch wird das schwere Vorderachs-

aggregat mitgezogen oder fortgestoßen; die Anlenkung der Vorderachse erfolgt über je eine Federhälfte ohne sonstige Führung oder zwangsläufige Abhängigkeit. Die sich hieraus ergebenden Folgerungen seien an einer vorn fest angelenkten (gezogenen) Vorderfeder erläutert (Fig. 1 und 1 a).

Rollt ein Vorderrad durch eine Bodenvertiefung (Fig. 2 und 2 a), so wird die einseitig unverschieblich mit dem Rahmen verbundene Feder und damit die Vorderachse abwärts nach vorn bewegt. Eine schädliche Schiefstellung der Vorderachse (Fig. 4) und Abstandsveränderungen zwischen Rahmen und Vorderachse in vertikaler und horizontaler Richtung folgen hieraus. Diese Abstandsveränderungen verursachen übernormale Federbeanspruchungen (Brüche der Federn sowie Lösen der Federbügel und Bruch des Federkernbolzens) und abnormalen Verschleiß aller Gelenkteile. Bei gleichzeitigem Rollen des anderen Vorderrades über eine Bodenerhöhung (Fig. 3 und 3 a) wird die andere Vorderfeder und

Vorderachse aufwärts nach hinten gestoßen und damit die Schiefstellung verstärkt.

Die Feder- und Achsbewegungen (Fig. 1 bis 4) erzeugen weiter eine die Fahrtrichtung andauernd ändernde Eigensteuerung (Schwimmen); der Führer muß ständig gegenlenken.

Fig. 5 und 6 zeigen eine Lenkvorrichtung, bei der das Lenktriebwerk n mit Handrad o und Lenkhebel g mit dem Rahmen k verbunden ist. Lenkhebel i sitzt auf der Vorderachse. Beim Fahren erleiden Lenkhebel g und i andauernd Abstandsveränderungen. Die in ihrer Länge unveränderliche Schubstange f verbindet diese Lenkhebel, weshalb ihre Abstandsveränderungen schädliche Zerrungen an den Lenkungsorganen auslösen, insbesondere bei selbsthemmenden Lenkungen.

Beim Übertragen der in Fig. 4 schräg stehenden Achse in Fig. 6 entsteht nach Fig. 7 und 8 eine weitere ungewollte Lenkungsbeeinflussung, weil der Lenkhebel g

Im Kampf gegen den Nebel

bringt endlich die neue BOSCH-Nebellampe die einfache und gute Lösung: unter dem Nebel dringt ihr kräftiger Lichtstrahl hinaus, leuchtet die Fahrbahn hell aus und läßt die Straßenränder deutlich erkennen. Wollen Sie auf Ihren Autofahrten von den Zufälligkeiten des Wetters unabhängig sein, dann nehmen Sie

die BOSCH-Nebellampe

In allen guten Fachgeschäften zu haben.



BOSCH-Nebellicht für 6 oder 12 Volt, für weitreichende Bodenausleuchtung selbst bei dichtem Nebel, mit starkem, formschönem Gehäuse, kräftigem, unzerbrechlichem Silberspiegel, klarem, ungefärbtem Scheinwerferglas, seidenmattierter Glühlampe.

BOSCH

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

HYDRAULISCHES ZYLINDERSCHLEIFEN HONEN / KOLBENEINBAUEN

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

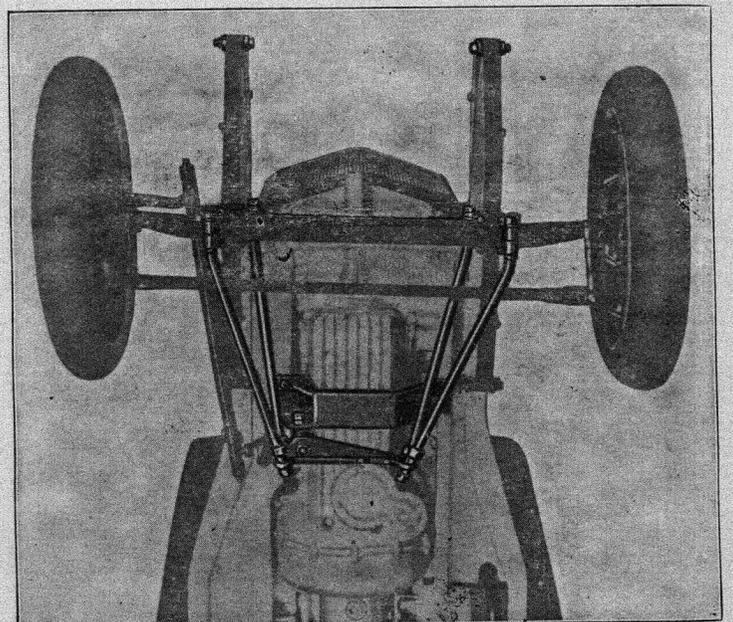
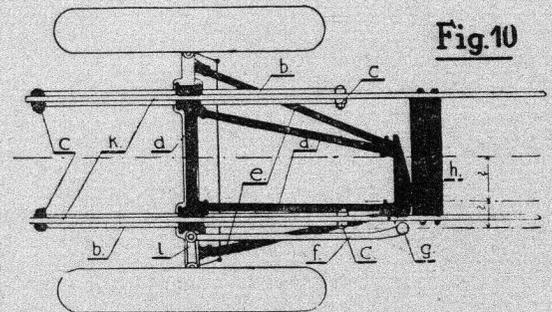
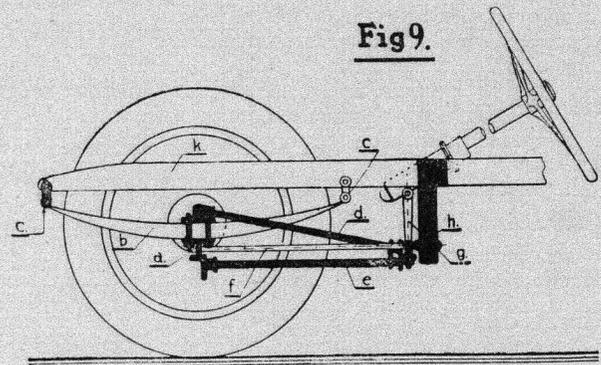
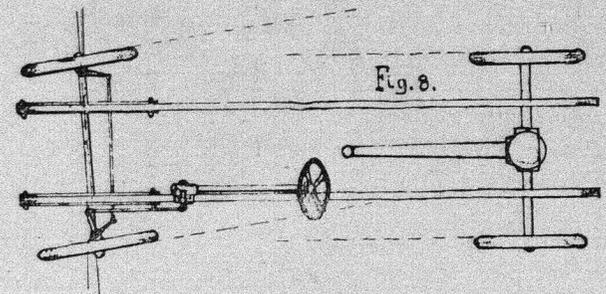
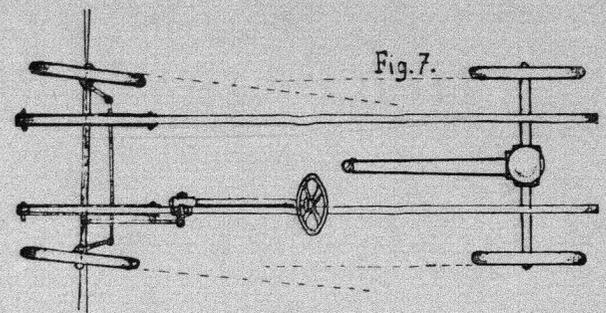
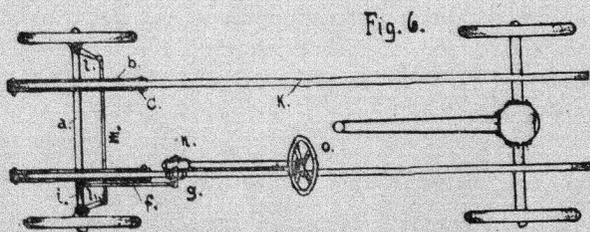
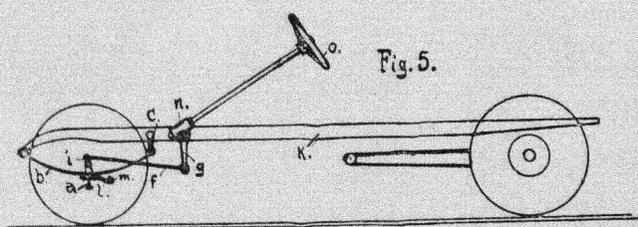
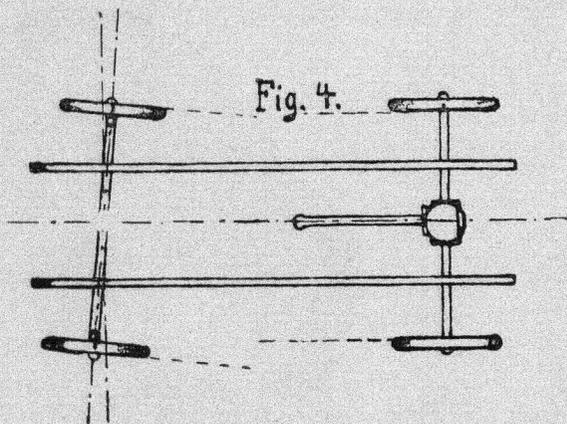
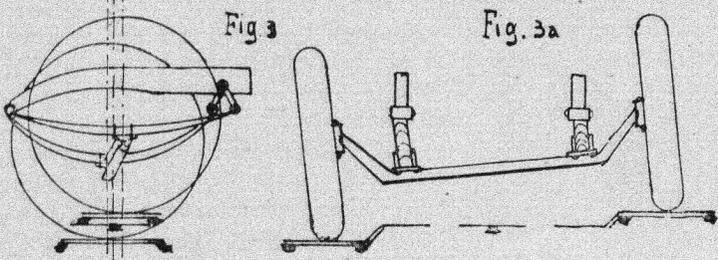
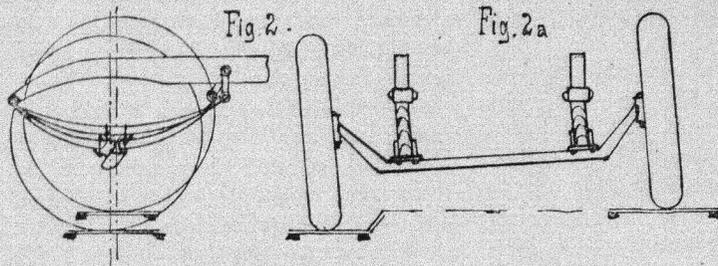
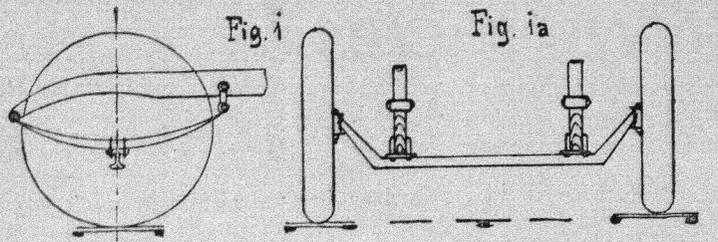


Fig. 11

Die »flatterhaften« Vorderräder

seine Lage beibehält und der Lenkhebel i durch die in ihrer Länge unveränderliche Stoßstange f eine Winkelverschiebung erleidet. Diese Winkelverschiebung wird durch Lenkungsorgane l und m auf die Vorderäder übertragen.

Die vorstehenden Ausführungen lassen in Verbindung mit Fig. 3 a, 7 und 8 (bei Fig. 7 läuft das rechte, bei Fig. 8 das linke Vorderrad über eine Erhöhung) die Gefährlichkeit der Eigensteuerung auf schlechter Fahrbahn erkennen (andauernder Wechsel der Stellungen der Vorderräder — Shimmy).

Die durch das Ausschwingen der Vorderfedern in vertikaler Richtung zwischen Achse und Rahmen erzeugten Abstandsveränderungen bedingen kreisbogenförmige Ausschläge der Schubstangenenden. Es ist bei dieser Betrachtung gleich, ob an dem vorderen oder hinteren Gelenkmittelpunkt der Schubstange f als Schwingpunkt gedacht wird. In jedem Falle müßte sich die Vorderachse um das Maß der je nach der Größe des Federausschlagcs auftretenden Bogenhöhe und jeweils in deren Richtung progressiv verschieben. Die durch freies Spiel der Federn erzeugten Verlängerungen, respektive Verkürzungen und die daher rührenden Abstandsveränderungen der Vorderachse gegenüber dem Rahmen sind nicht unschädlich gemacht. Es bleibt ein Kampf zwischen der ausschwingenden Schubstange f und der durch Federung bedingten Horizontalverschiebung der Vorderachse a bestehen, wodurch die vibrierende, flatternde Eigenlenkung am Fahrzeug ausgelöst wird (gesteuerter Shimmy — Fig. 7

und 8). Das gleiche gilt auch bei Schwinglenkachsen und Querfedern.

Wenn jetzt aber alle Vorderachsbewegungen in bezug auf den betreffenden (hinteren) Schubstangenmittelpunkt weitgehendste Zentrierung durch ein konzentrisches Lager für die Vorderachse erfahren, so ist in allen Lenkungsorganen Ruhe und jeder Kampf einzelner Eigenschwingungen unterbunden.

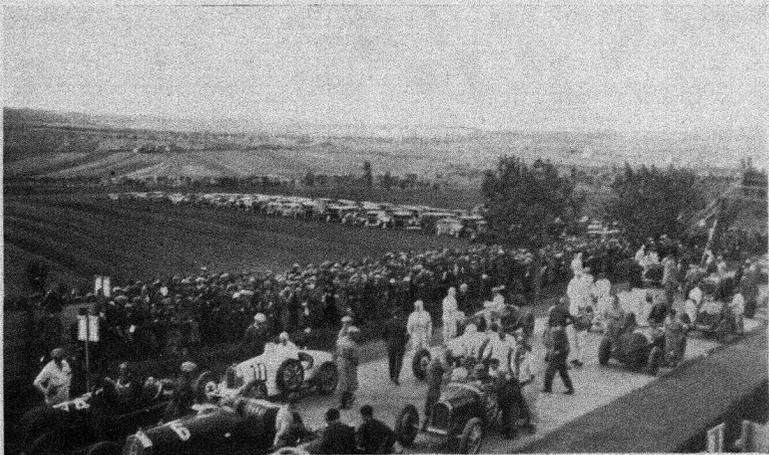
In Fig. 9 und 10 ist die konstruktive Durchbildung einer solchen Vorderachsschwingzentrierung dargestellt. Die Enden c der Vorderfedern b können sich gegenüber dem Rahmen k in der Längsrichtung bewegen. Die Streben e und d verbinden die Vorderachse a mit einem Wipphebel, welcher das Kugelgelenk h trägt. Das Kugelgelenk h ist an dem Rahmen k befestigt, so daß alle Schwingungen der Vorderachse a nunmehr um den am Rahmen k fixierten Universalgelenkpunkt h erfolgen.

Legt man jetzt den Schwingzentrierungspunkt h an den Schwingpunkt, der aus der gelenkigen Verbindung der Schubstange f und des Lenkhebels g entsteht, so erfolgen alle Bewegungen der Vorderachse a und Schubstange f um das gleiche Zentrum (siehe Fig. 9 und 10).

Durch Anbringung einer solchen Schwingzentrierung wird das Flattern sowie alle vorherbeschriebenen Abstandsveränderungen und die wechselnden Schiefstellungen der Vorderachse a, welche von den Feder- und Schubstangenbewegungen herrühren, unterbunden.

Diese patentierte Schwingzentrierung,

M a s a r y k = R i n g



Aufstellung zum Start. Man sieht im Vordergrund (von links nach rechts): Nr. 4 Borzacchini, Nr. 6 Ruggeri, der für Siena fuhr, Nr. 10 v. Morgen, Nr. 8 Prinz Lobkowitz, Nr. 12 Prinz zu Leiningen, Nr. 16 Fagioli. Im Hintergrund sieht man einen der dicht belegt gewesenen Autoparkplätze.



Die zu den Sportkommissären zählende Pragerin Frau Junek, die als Funktionärin ebenso erfolgreich tätig war, wie früher als Rennfahrerin. Links: Ing. Gerhardt Macher, Berlin, der mit seinem DKW den Spezialpreis für die beste Leistung eines Wagens mit Zweitaktmotor gewann.



Frau Caracciola mit ihrem »kleinen Moritz«.

die von der Aga-Ersatzteile G. m. b. H., Berlin-Tempelhof, Schönebergerstraße 9/10 konstruiert worden ist, kann auch nachträglich in wenigen Stunden in jedes Fahrzeug eingebaut werden und ist so durchgebildet, daß die Vorderfedern b von Zug- und Schubbeanspruchungen entlastet und auf ihre eigentliche Funktion beschränkt sind. Die Bremsmomente sind ebenfalls durch den Gesamtmechanismus der Schwingzentrierung aufgenommen.

Nach Einbau können die Reifendrücke ganz gering sein (zirka $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Atmosphären). Hiedurch werden Adhäsion zwischen Reifen und Fahrbahn und die Federung des Wagens bedeutend verbessert. Erhöhte Adhäsion bedeutet Fahrsicherheit und gute Straßenlage, insbesondere bei glitschigem Asphalt.

Fig. 11 zeigt ein Chassis mit eingebauter Schwingzentrierung von unten gesehen.

Leichtes Anspringen Ihres Motors auch bei kältester Witterung mit der DEFAG Benzin-Einspritzpumpe

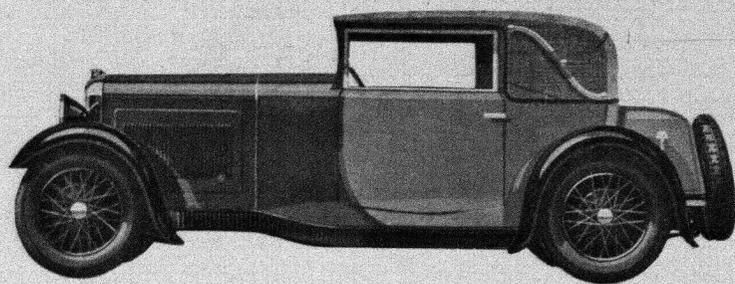
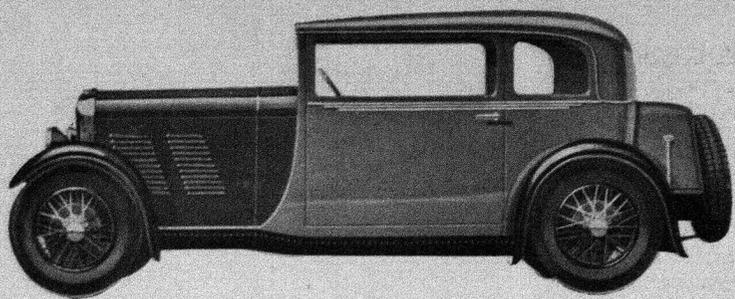
ö. S 25—

Einfachste Handhabung
Leichter Einbau
Schonung des Starters

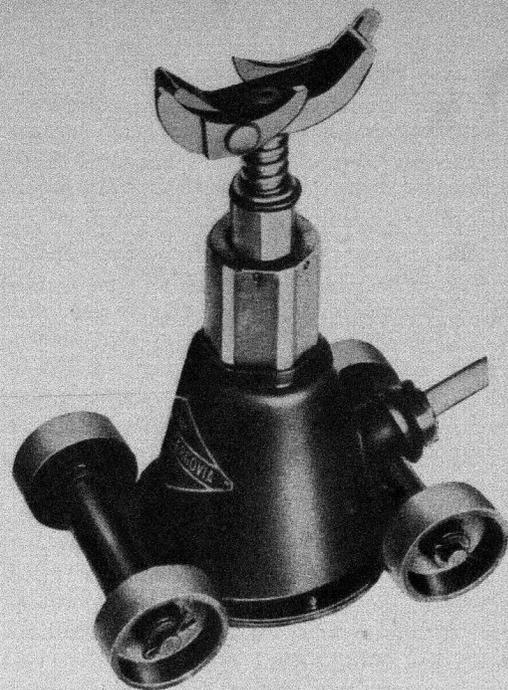
DÉNES & FRIEDMANN A. G.

Wien XVIII., Mitterberggasse 11
Telephon A-22-5-70 Serie

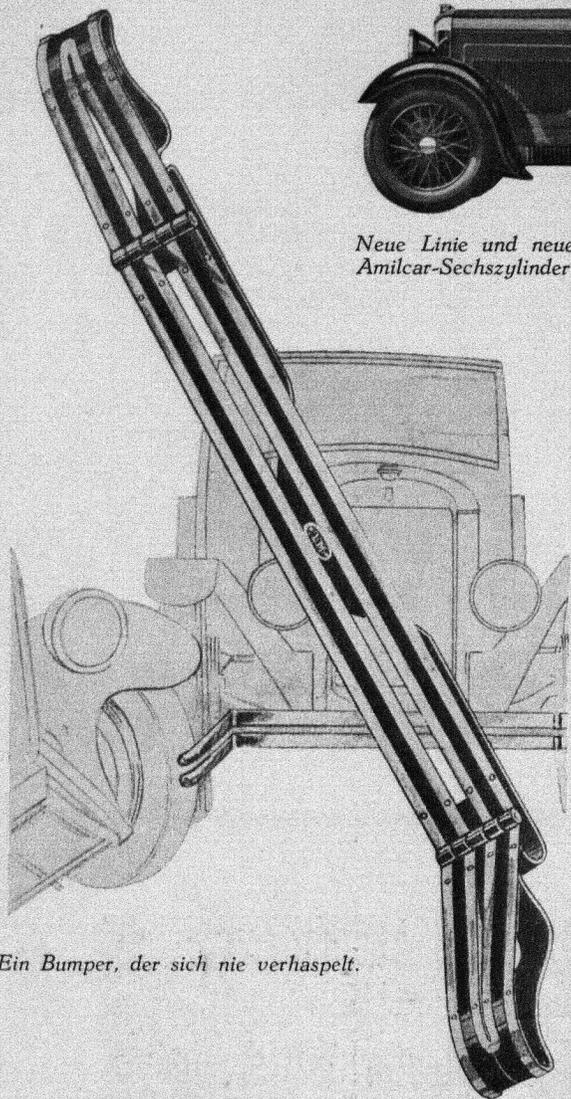
Paris bringt:



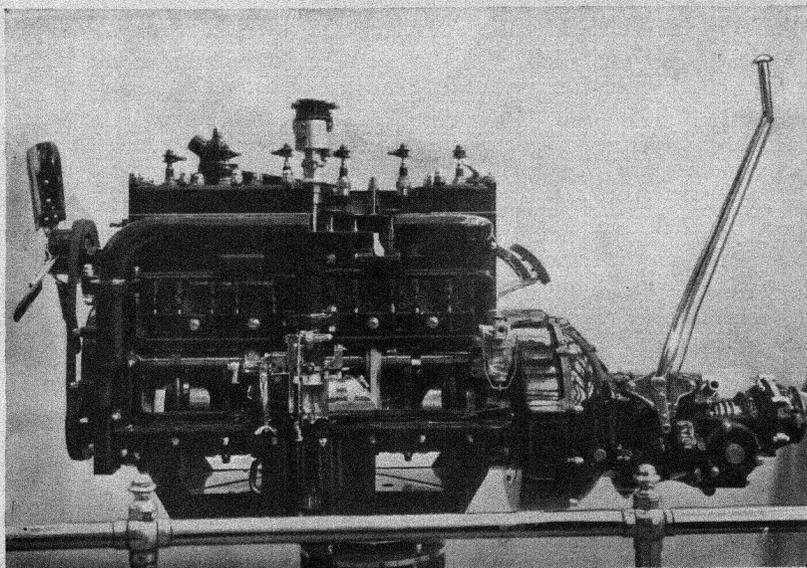
Neue Linie und neue Technik beim Amilcar-Achtzylinder (oben) und Amilcar-Sechszylinder (unten).



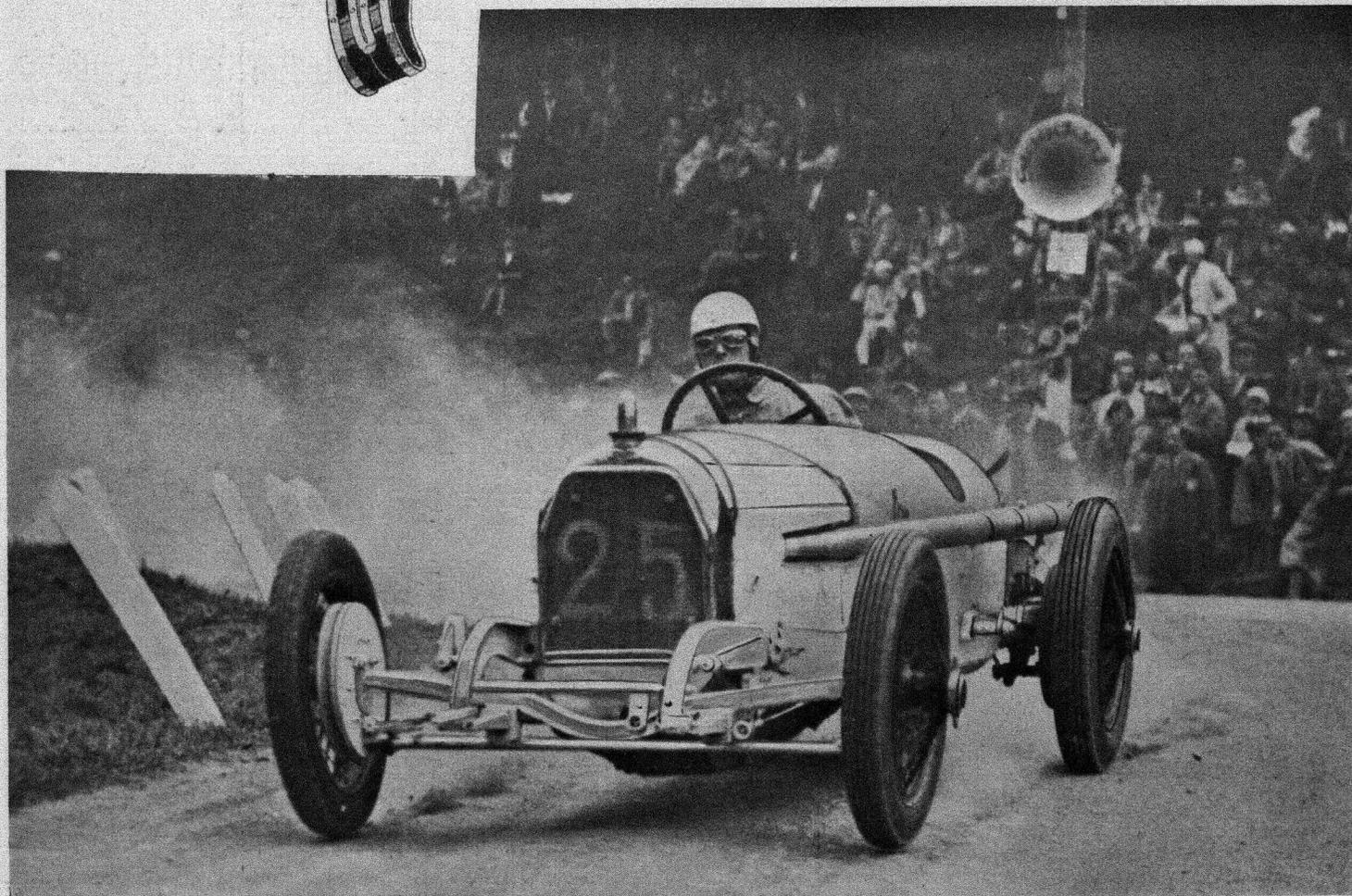
Krabbe, der rollende Wagenheber, sucht sich selbst den günstigsten Angriffspunkt.



Ein Bumper, der sich nie verhaspelt.

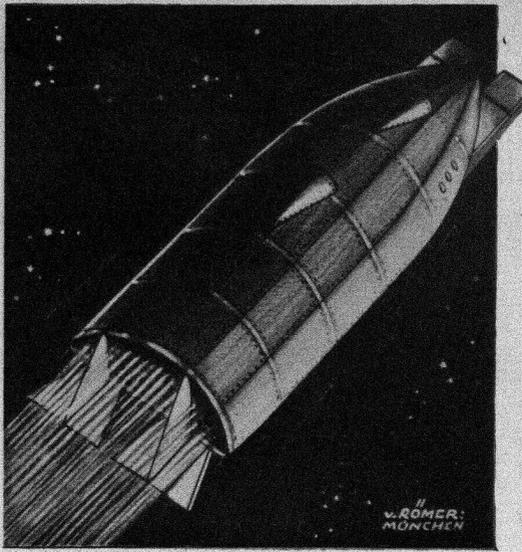


Renault-Motor im Ausstellungsdekollété.



Graf Max Arco-Zinneberg auf Austro Daimler im Brennbere-Rennen, Sieger in neuer Rekordzeit.

Aufgaben und Aussichten



Das letzte Ziel der Konstrukteure ist das Raumschiff, welches noch über die Grenze des Polarlichtes vordringen soll. Es wird aus dem Raketenflugzeug über die Versuchs- und Postrakete entwickelt werden und durch flüssige Treibstoffe, an deren Zusammensetzung heute schon in den Laboratorien gearbeitet wird, getrieben werden.

des Stratosphärenfluges

Von Dr.-Ing. M. SCHRENK

In den letzten Wochen haben sachlich unterrichtete Zeitungsmeldungen aus Deutschland und Frankreich über die Entwicklung zweier gleichartiger Flugzeuge berichtet, welche dazu bestimmt sein sollen, Höhen, die mehrere Kilometer über den heutigen Rekordhöhen liegen, zu erreichen und somit ein gutes Stück in die »untere Stratosphäre« einzudringen. In Deutschland handelt es sich um die im Auftrage und unter Mitarbeit der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft und der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt beim Jun-

kers-Werk im Gange befindliche Entwicklung, in Frankreich um Arbeiten, die bei den Farman-Werken, anscheinend im Auftrage des französischen Luftfahrtministeriums, im Gange sind.

Angesichts dieser Doppelentwicklung fragt man sich in Fachkreisen mit Recht, was denn die Aufgaben eines solchen Flugzeuges sein sollen und welche Bedeutung ihm im Rahmen eines späteren Luftverkehrs etwa zukommen wird. Zunächst wird jeder Fachmann ohne weiteres die Schwierigkeiten erkennen, welche sich der Erreichung

solcher Höhen entgegenstellen. Im wesentlichen handelt es sich dabei um zwei gegenüber dem normalen Flugzeug neu zu lösende Aufgaben, nämlich um die Versorgung des Motors mit Luft von Bodendruck und um den Schutz der Insassen gegen die Wirkungen des geringen Außendruckes. Man wird die Frage aufwerfen, ob die für diese Einrichtungen zu machenden erheblichen Aufwendungen sich aus den Aufgaben und Aussichten des Höhenfluges rechtfertigen lassen.

Die technische Lösung der eben ge-

OSRAM
BILUX

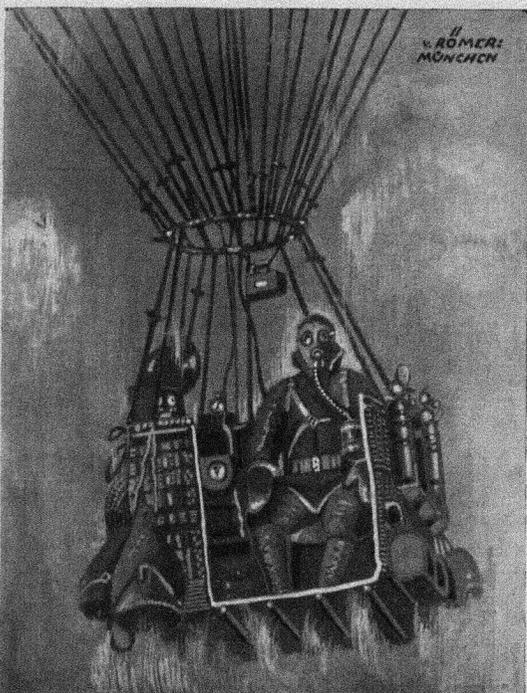
OSRAM
für Auto-Beleuchtung

AUCH SIE WERDEN ZU EINER PROBEFAHRT MIT HÖFLICHST

WIEN I., KARNTNERRING Nr. 15

HÖFLICHST

nannten Aufgaben macht bei dem heutigen Stande der Technik keine unüberwindlichen Schwierigkeiten mehr. Beim Aufladegebläse sind es im wesentlichen die Fragen des Leichtbaues und des Antriebes, welche zunächst Schwierigkeiten bereiten; sie können heute als überholt gelten, wiewohl die Entwicklung auf diesem Gebiete keineswegs abgeschlossen ist. Für den Schutz der Insassen hat man sich in den beteiligten Kreisen allgemein auf eine druckfeste Kammer geeinigt, deren Ausbildung eine Reihe von reizvollen Teilaufgaben bietet; ins-



Die Höhenrekordfahrt von Kapitän Gray im Freiballon auf nahezu 13.000 m Höhe. Unser Bild zeigt den Schnitt durch den Ballonkorb mit den verschiedenen Instrumenten, dem Sauerstoffgerät, Radioapparat mit Lautsprecher usw.

besondere sei hier die Frage der Fenster erwähnt. Die Luft in dieser Kammer wird entweder vom Motorgebläse her oder aber, der größeren Sicherheit halber, durch eine besondere, vom Fahrtwind angetriebene Pumpe unter Druck gehalten. Sicherheitseinrichtungen zur Überwachung des Zustandes der Kammer dürfen nicht fehlen und sind auch bei dem deutschen Projekt in einem solchen Maße vorgesehen, daß eine Lebensgefahr für die Insassen beim Versagen irgend eines Teiles der Kammer gänzlich ausgeschlossen erscheint.

Der Zweck eines solchen Flugzeuges ist ein doppelter. Zunächst soll es als Werkzeug für die meteorologische Erforschung der oberen Luftschichten dienen. Nach Ansicht der führenden Fachleute auf dem Gebiete der Wetterkunde ist mit einem solchen bemannten Flugzeug ganz bedeutend mehr zu erforschen und festzustellen als mit dem heute allein möglichen Hilfsmittel der Pilot-

und Sondenballone. Das Verhalten der unteren Stratosphäre ist aber nach Ansicht der Sachverständigen von entscheidender Bedeutung für die Witterungsentwicklung auf lange Sicht. Insofern verspricht die Erforschung dieser Schicht einen unmittelbaren volkswirtschaftlichen Gewinn.

Aber ein solches Forschungsflugzeug ist auch Selbstzweck. Es gilt, die auf dem Papier und in Laboratoriumsversuchen gewonnenen Erkenntnisse in einem Großversuche an Ort und Stelle zu erproben; es muß festgestellt und auch dem Nichtfachmann deutlich gezeigt werden, daß es möglich ist, mit unseren heutigen technischen Mitteln solche Höhen regelmäßig und ohne Gefährdung der Insassen zu erreichen. Die bei diesen Flügen zu gewinnenden technischen Erfahrungen sind außerordentlich hoch zu werten im Hinblick auf eine Weiterentwicklung derartiger Flugzeuge als Schnellverkehrsflugzeuge für große Strecken.

Damit kommen wir zu der Frage, warum denn überhaupt für den Fernverkehr solch große Höhen aufgesucht werden sollen. Verfasser dieser Zeilen hat sich vor zweieinhalb Jahren in einem Vortrag vor der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt anlässlich der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung darüber ausführlich ausgesprochen¹. Die maßgebenden Gesichtspunkte haben sich durch die Entwicklung des bisherigen erdnahen Luftverkehrs und den raschen Fortschritt der Weitflugrekorde in ihrer Bedeutung nur noch verstärkt.

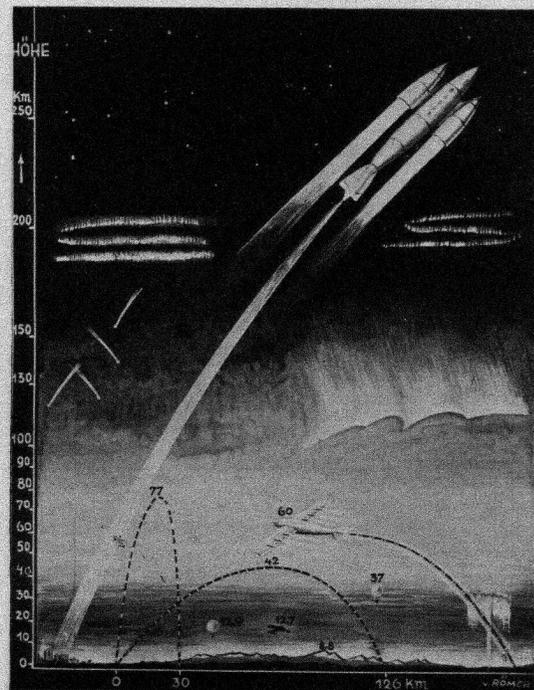
Ehe die Gründe näher erörtert werden sollen, muß noch darauf hingewiesen werden, daß bei der heutigen Ausführung des Höhenmotors eine bedeutende Energiequelle noch nicht ausgenutzt wird: die Energie der Auspuffgase. Schon am Boden geht in den Auspuffgasen ungefähr ebensoviel Energie als Verlust ab, wie die Nutzleistung des Motors beträgt. Diese Energie ist jedoch wegen der geringen Druckdifferenz zwischen Auspuff und atmosphärischem Druck kaum ausnutzbar. Ganz anders wird dies jedoch in der großen Höhe, wo der Außendruck nur etwa ein Zehntel des Bodendruckes beträgt und wir damit ein Druckgefälle von 1:20 bis 1:40 zwischen Auspuff und Außenluft bekommen. Dieses große Druckgefälle gestattet eine wirtschaftliche Ausnutzung der bisherigen Verlustenergie durch Abgasturbinen oder andere Einrichtungen. Leider ist die Abgasturbine bisher in technischer Beziehung als Stiefkind behandelt worden, so daß man es auch nicht wagen dürfte, die jetzt ihrer Vollendung nahestehenden Höhenflugzeuge von vornherein damit auszurüsten. Wenn sie jedoch einmal betriebsreif entwickelt sein wird, so wird ihre nutz-

¹ Probleme des Höhenfluges, Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt 1928, Heft 19/20.

Der technisch für diese Fragen besonders Interessierte sei auf diese Veröffentlichung verwiesen.

bare Zusatzleistung annähernd ausreichen, um in den für einen Verkehr in Frage kommenden Höhen den Leistungsbedarf des Aufladegebläses zu decken. Damit würde der Motor vom Antrieb des Gebläses entlastet werden und dieselbe Nutzleistung und denselben Brennstoffverbrauch wie am Boden aufweisen. Das Höhentriebwerk wäre dann gegenüber dem erdnahen Flugzeug nur zusätzlich belastet durch das Gewicht von Gebläse und Turbine, das aber in der Gesamtbilanz des Fernflugzeuges keine erhebliche Rolle spielt.

Für ein solches Flugzeug, dessen technische Eigenschaften also gekennzeichnet sind durch eine Reichweite von mehreren tausend Kilometern bei Verkehrsgeschwindigkeiten von 300 bis 400 Kilometerstunden, eröffnen sich nun bedeutende Vorteile hinsichtlich seiner Verkehrssicherheit und Regelmäßigkeit. Zunächst macht die Orientierung überhaupt keine Schwierigkeiten mehr; Sturm, Wolken und Nebel werden weit überflogen, ununterbrochen wölbt sich der klare Himmel über dem Flugzeug und gestattet zu jeder Tages- und Nachtstunde astronomische Ortsbestimmungen in Ergänzung der Funknavigation. Da selbst-



Zum Vergleich mit den von Menschen bisher erreichten Höhen sind im Bilde der höchste Vulkanausbruch des Krakatau in Niederländisch-Indien und die Geschosbahn des Pariser Ferngeschützes eingezeichnet. Der Vulkan schleuderte seine Rauchwolken und Asche bis auf 30 km Höhe. Der Scheitelpunkt des Ferngeschosses lag bereits in der sogenannten Stratosphäre in 42 km Höhe. Durch das fast völlige Aufhören des Luftwiderstandes wurde die riesige Schußweite (120 km) von Laon nach Paris erzielt. Würde man dieses Geschütz für Steilfeuer verwendet haben, so würde das Projektil theoretisch 77 km hoch geflogen sein. Das Geschütz des Pariser Ferngeschützes war übrigens der erste irdische Körper, der bis in die Stratosphäre vorgedrungen ist.

DEM NEUEN MERCEDES 170

EINGELADEN

WIEN I., KÄRNTNERRING Nr. 15

verständlich mit Steuerautomaten Kurs geflogen wird, so ist die Besatzung von der in Erdnähe oft so aufreibenden Arbeit der Ortsbestimmung in weitestem Maße entlastet. Sollte ein Motorschaden das Flugzeug zur Notlandung zwingen, so hat es aus der Stratosphäre infolge seiner selbstverständlich aufs äußerste verfeinerten aerodynamischen Durchbildung im Gleitflug eine Reichweite von mindestens 200 Kilometern bei einer Flugdauer von einer halben bis einer Stunde. Es wird immer möglich sein, selbst über dem Ozean sich mit Hilfe dieser großen Gleitstrecke in die Nähe eines mit Funkausrüstung versehenen Schiffes zu begeben und dieses Schiff um sofortige Hilfeleistung zu bitten, so daß zwar vielleicht das Flugzeug, auf keinen Fall jedoch seine wertvolle personelle und sachliche Ladung verloren geht. Selbst das Flugzeug ist in seinen wertvollsten Teilen zu retten, wenn man durch geeignete Maßnahmen dafür sorgt, daß es in seinem zentralen Teil schwimmfähig bleibt. Beim Verkehr über weite Landstrecken jedoch ist die Sache noch viel einfacher, denn es wird sich wohl immer ermöglichen lassen, Notlandeplätze in rund 400 Kilometer Entfernung anzulegen oder aber den Kurs des Flugzeuges so zu ziehen, daß derartige Plätze erreicht werden können.

Für die Verkehrssicherheit beim Fernflug bringt also der Höhenflug einen ganz beträchtlichen Fortschritt. Für die Verkehrsregelmäßigkeit ist noch zu bedenken, daß die relative Geschwindigkeit des Flugzeuges gegenüber den in der Stratosphäre zu erwartenden Winden sehr viel höher sein wird als in Bodennähe. Dadurch sinkt der Einfluß des Windes auf den Flugplan ganz wesentlich und entsprechend steigt die Regelmäßigkeit auf einen Betrag, der wahrscheinlich günstiger sein wird als der in der Schifffahrt heute erreichte. Damit nimmt aber auch der Anreiz zu, das Höhenflugzeug zur Beförderung von eiliger Fracht und für dringenden Personenverkehr zu benutzen. Das Höhenflugzeug wird dann zweifellos einem Bedürfnis entsprechen, das seine Verwendung im Rahmen der Gesamtwirtschaft rechtfertigt.

(»Flugkapitän.«)

Ju 49, das Junkers-Höhenflugzeug.

Seitdem bekannt geworden ist, daß von dem Junkers-Flugzeugwerk im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft und der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt ein Höhenforschungsflugzeug entwickelt wird, beschäftigt sich die Öffentlichkeit lebhaft mit diesem neuen Instrument der Wissenschaft für das Vordringen in sehr große Höhen.

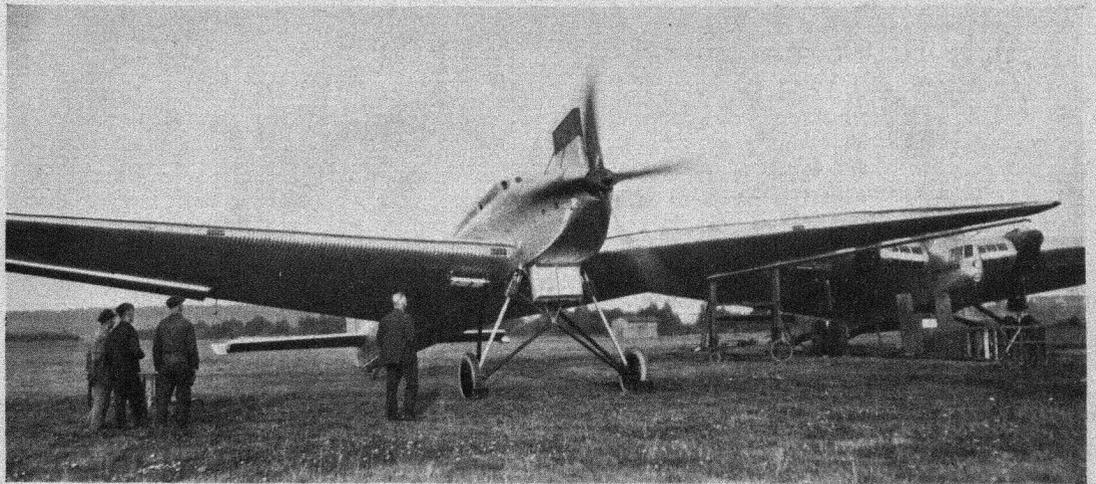
Verschiedentlich besteht sogar die Vorstellung, daß dieses neue Flugzeug unmittelbar nach seiner Fertigstellung einen »neuen

Vorstoß in die Stratosphäre« unternehmen wird. Diese Erwartungen werden allerdings vorerst etwas enttäuscht werden. In der ersten Periode der praktischen Erprobung des Flugzeuges wird es sich nämlich darum handeln, das Flugzeug, welches sich äußerlich, abgesehen von seinen verhältnismäßig großen Flügeln und besonders schlanken Linien, von anderen Junkers-Typen mittlerer Größe kaum wesentlich unterscheidet, in normaler Weise eingehend zu erproben. Da hierbei eine Reihe konstruktiv neuer Sondereinrichtungen erst bis zur Betriebsreife zu entwickeln sind, werden diese Versuche voraussichtlich eine beträchtliche Zeit in Anspruch nehmen.

Inzwischen wird der eingebaute Junkers-Motor L 88 (800 PS) noch nicht mit dem für die eigentlichen Höhenflüge notwendigen

Erstlingsstart des Höhenflugzeuges Ju 49.

Am 2. Oktober fand der erste Erprobungsflug des von Junkers, der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft und der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt gemeinsam entwickelten Höhenflugzeuges Ju 49 (mit Junkers-Motor L 88 — 800 PS) über Dessau statt. Es wurde von Dipl.-Ing. Hoppe der Junkers-Flugzeugwerke geführt, welcher sich nach der Landung sehr befriedigt über die fliegerischen Eigenschaften der neuen Type äußerte. Wie bereits mehrfach mitgeteilt, sind zur eigentlichen Höhererprobung noch gewisse Einbauten nötig, welche erst in einer Reihe von Monaten erfolgen werden. Das Flugzeug selbst ist von der Erde aus gesehen von einem Junkers-Typ derselben Spannweite (28 m) sogar von Fachleuten kaum zu



Höhenflugzeug Junkers - J 49.

Schleudergebläse ausgerüstet sein. Auch die Höhenkammer, welche bei diesem Flugzeug nur gerade so groß bemessen ist, daß sie der zweiköpfigen Besatzung und den für wissenschaftliche Versuche vorgesehenen Instrumenten genügenden Raum bietet, wird bei den ersten in normaler Höhe durchgeführten Flügen noch nicht in Funktion treten. Das richtige Funktionieren der für das Arbeiten in großen Höhen notwendigen neuen Organen, wie Druckhaltung der Kammer, druckdichte Durchführungen der Betätigungsorgane für Steuerung und Triebwerk durch die Kammerwände, ferner die Einrichtungen zur Schaffung ausreichender Sicht aus der geschlossenen Kammer usw. wird fortschreitend in verschiedenen Höhengschichten solange erprobt, bis ausreichende Betriebssicherheit erreicht ist. Erst dann erfolgt der Einbau des Schleudergebläses, mit welchem die häufigere Durchführung längerer Flüge in den bisher nur vereinzelt und vorübergehend bei den letzten Welt Höhenrekorden von Flugzeugen erreichten Höhenregionen ermöglicht werden soll.

unterscheiden. Lediglich in der Silhouette fällt das verhältnismäßig hohe Fahrgestell und die gedrungene Pilotenkammer auf.

Wertvolle Publikationen der Vacuum Oil.

Die Vacuum Oil Company A.-G. kann das Prioritätsrecht für sich in Anspruch nehmen, die ersten Druckschriften veröffentlicht zu haben, die den Kraftfahrern die wesentlichsten Kenntnisse über schmierungstechnische Fragen vermitteln. Soeben sind zwei weitere Publikationen unter dem Leitworte »Wie kann die Betriebssicherheit und Lebensdauer eines Kraftwagens erhöht werden« und »Die Behandlung des Motorrades« erschienen, die in knapper, komprimierter Form das wesentlichste enthalten, was man über die Schmierung eines Kraftfahrzeuges wissen muß. Beide Druckschriften, die außerdem noch manche aktuelle und wissenswerte Fragen (Fehlerquellen und Störungsbehebungen) behandeln, werden Interessenten auf Wunsch kostenlos zugestellt.

Man wende sich diesbezüglich an die Vacuum Oil Company A.-G., Wien I., Canovagasse 5, Telefon U-47-500.

EUROPA MOTOR

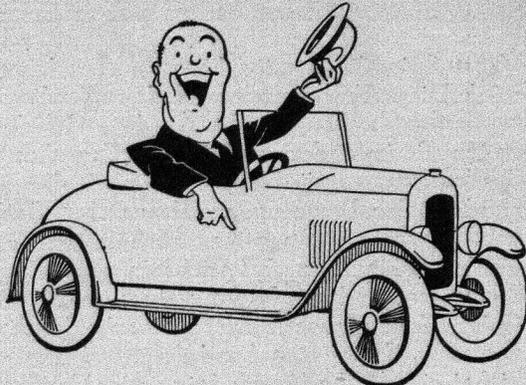
Das Jahresabonnement kostet für:

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

Die Überfliegung des Stillen Ozeans.

Die beiden amerikanischen Flieger Pangborn und Hendon haben den Stillen Ozean von Japan nach Amerika als erste im Flugzeug überflogen. Nach ununterbrochenem Fluge von 41 Stunden landeten die Flieger an ihrem Zielort, nachdem sie eine Strecke von 8400 km hinter sich gebracht hatten. Das hierzu benützte Bellanca-Flugzeug enthielt einen Motor der Marke Pratt & Whitney, ausgerüstet mit Magneto Scintilla.

Besonders bemerkenswert ist, daß für solch große Unternehmungen stets Magnetos Scintilla verwendet werden, zu deren tadellosem Funktionieren die Piloten vollstes Zutrauen haben.



Mister Graham sagt: Man will für sein Geld mehr haben.

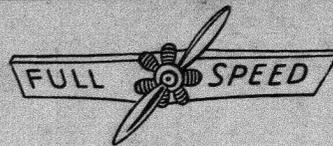
Und bringt einen »teuren, billigen« Wagen.

Eine der bekanntesten Persönlichkeiten der Automobilwelt, Mister George M. Graham aus Detroit, teilte kürzlich mit, daß eine neue von ihm vertretene Gesellschaft zu Beginn des Jahres 1932 einen Wagen niedriger Preise lancieren werde. Weniger als einen Monat nach dieser Ankündigung waren in seinem Bureau im Book Buiding, Detroit, mehr als 5000 Briefe eingelangt, in welchen genauere Informationen von Händlern der Vereinigten Staaten erbeten wurden. Auch überseeische Märkte erhielten, selbst vor dem Eintreffen der Ankündigungsliteratur noch Nachricht von dem neuen Wagen und es liefen eine Unmenge von Telegrammen bezüglich weiterer Information ein. Die Konstruktionspläne des neuen Wagens sind fertiggestellt und die Produktionspläne in einer Fabrik in Detroit nehmen immer bestimmtere Formen an. Gemäß einer Mitteilung des Mister Graham besteht die Absicht, eine große Serie dieses Wagens in den ersten Monaten des Jahres 1932 auf den Markt zu bringen. Das neue Modell wird auf der Automobil-Ausstellung in New York gezeigt werden.

Die ganz außerordentliche Stellung, die Mister Graham in der Automobilindustrie einnimmt, erklärt es, daß seine Ansichten über den Markt und dessen Möglichkeiten widerspruchslos akzeptiert wurden und erklärt auch, daß ihm fast unbegrenzte Mittel zur Durchführung seiner Pläne zur Verfügung gestellt wurden. Er begann seine Karriere im Automobilgeschäft mit Willys-Overland im Jahre 1916, war ein Jahr später Verkaufsmanager bei Pierce-Arrow und wurde später Vizepräsident dieser Gesellschaft. Im Jahre 1927 wurde er Vizepräsident bei Chandler Motor Co., kehrte noch im selben Jahre zu Willys-Overland zurück, wo er ebenfalls Vizepräsident war und in welcher Stellung er verblieb, bis er sich vor kurzer Zeit zurückzog, um sich seiner neuen Gesellschaft zu widmen.

Der Name des Wagens, die Erzeugungsfirma sowohl wie Mister Grahams Associés sind einstweilen noch unbekannt. In einigen Wochen wird der Name des Wagens angekündigt werden, während die genauere öffentliche Information über Organisation, Finanzierung und Produktionsplan etwas später erfolgen dürfte. Es verlautet, daß Mister Graham in

Verlangt
Prospekte



Verlangt
Prospekte

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

seinem Unternehmen von einer der ganz großen Produktionsfirmen unterstützt wird, welche auf dem Automobilmarkt in einer bisher von ihr nicht erreichten Preislage vertreten sein möchte. Dies sind allerdings bloß Gerüchte, da Mister Graham es abgelehnt hat mehr zu sagen, als die Tatsachen, daß seine Associés schon lange eine hervorragende Stellung in der Industrie einnehmen, daß ausreichende Geldmittel zur Lancierung dieses Wagens zur Verfügung stehen, daß es ein Sechszylinder mit Freilauf sein wird und daß eine Gummimontage des Motors zwecks Vibrationsverhütung zur Verwendung gebracht werden soll.

In der Ankündigungsliteratur des neuen Wagens heißt es unter anderem: »Die Einführung dieses neuen Wagens basiert auf der Ansicht, daß zwei Jahre der Depression die Kaufgewohnheiten der Welt beeinflusst haben. Zwar ist es eine Tatsache, daß nicht alle Leute ein verringertes Einkommen haben und daß viele noch Geld in demselben Maße wie im Jahre 1928 ausgeben könnten. Doch scheint die Welt eine neue Laune zu haben: man will für sein Geld mehr haben.

»Der von uns geplante Wagen wird neu sein, was Name, Entwurf, Wert und Preis anlangt. Er wird geräumig, ausgezeichnet ausgeführt und schön sein. Er wird jegliche moderne, mechanische Neuerung und große Verkaufsvorteile haben. Er wird dem Automobilkäufer die Möglichkeit geben, die durchschnittlichen Ausgaben für einen Wagen stark zu verringern — und sich trotzdem die wesentlichen Vorteile von weit teuren Wagen zu eigen zu machen.«

Der neue Solex-Vergaser mit automatischem Starter.

Wir haben kürzlich die technische Beschreibung des neuen Solex-Vergasers mit automatischem Starter gebracht. Die beginnende kalte Jahreszeit hat zahlreiche Automobilisten auch bei uns bereits veranlaßt, sich den neuen Vergaser einbauen zu lassen, der selbst bei kältester Witterung durch Betätigung eines einzigen Handgriffes das Anwerfen des Motors und die Inangsetzung des Wagens in müheloser und zuverlässiger Weise gestattet.

Die Generalvertretung der Solex S. A. Neuilly sur Seine, die Firma Ing. Eugen Mendel, Wien I., Bartensteingasse 4, gibt Interessenten bereitwilligst Auskunft.

KUGELLAGER

Kolbenringe, Dichtungen für alle Zwecke
und Autozubehör liefert billigst
E. EISENWAGEN, Wien VII., Neubaug. 53. Tel. B-34-4-28

Auto- und Motorrad- Material u. Zubehör

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

AUTOAUSRÜSTEREI

CARL OPLATEK & CO.

ältestes Spezialhaus, gegr. 1888
Wien IX., Währingerstr. 6-8. Tel. A-16-1-88.
Sämtliche Auto- und Motorrad-Artikel.

Original englischer



Brems- und Kupplungsbelag

Ist der erste und bisher an Qualität unerreichte. Vergessen Sie nie, daß Ihr Leben bei schlecht funktionierender Bremse u. Kupplung stets in Gefahr ist! Original **FERODO** garantiert die größte Bremsicherheit und die größte Lebensdauer, wodurch Ihnen viele unnötige Kosten u. Unannehmlichkeiten erspart bleiben.

Erfawerke S. Erben & Sohn
Wien X., Luxenburgerstraße 137. Telefon R-11-0-60

DER
BERÜHMTE
MARCHAL
SCHEINWERFER

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

Größtes Wiener
EMAILLIER- U. SPRITZLACKIERWERK
KARL FRANK

Spezialist für Fahrräder, Motorräder, Autokotzschützer,
original amerikan. Schnellackiererei für sämtliche
Beiwagen-Typen in Original-Fabriks-Ausführungen.

Wien XVI., Thalheimergasse 46-48
Telephon U-35-1-28

RESTAURANT
Strassers
RUDOLF GLÜCK
Wien, Pötzleinsdorf

Alle Automobilisten
rauchen
SAMUM
Zigarettenpapier — Zigarettenhülsen.

Sie fahren gut mit Oberöl

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

IM BRENNSTOFF

Zu haben in allen Fachgeschäften und Tankstellen



S E I V O R S I C H T I G !

Siehst du etwas auf der Straße, sei vorsichtig! Siehst du aber nichts, sei noch vorsichtiger!

*

Halte Bahnübergänge für geschlossen, auch wenn der Schranken offen ist und rechne, daß ein Zug kommt, selbst wenn gerade einer vorübergefahren ist.

*

In der Physik des Autos verhält sich die Steigerung der Unfallmöglichkeit quadratisch zu der der Geschwindigkeit.

*

Besonnenheit führt in hohes Alter, blinde Kühnheit auf den Friedhof.

*

Auf der Straße verhalte dich immer so, als würden dir alle Leute nach dem Leben trachten.

Fahre langsam! Deiner Gesundheit, nicht dem Polizisten zuliebe.

*

Wenn du wie ein Wahnsinniger über die Straße rast, wartet hinter jedem Baum ein Erbe.

*

Wo immer auch eine Reise beginnt, Unvorsichtige haben immer die beste Aussicht, sie auf einer Klinik zu beenden.

*

Von einer gewissen Geschwindigkeit an soll man nur jene Wagen überholen, die deutlich zeigen, daß sie es gerne sich gefallen lassen.

*

Keine Ablenkung, solange du am Volant bist! Denk nicht an Goethes Tod, sondern lieber an deinen.

Laß den Tollen vor! Wer weiß, wie bald du ihn noch auflesen wirst.

*

Wie blöd schaut der drein, der einen rasend überholt hat, wenn man ihn beim nächsten geschlossenen Bahnschranken erreicht!

*

Für den Selbstschauflerenden ist die beste Bremse eine ängstliche Frau.

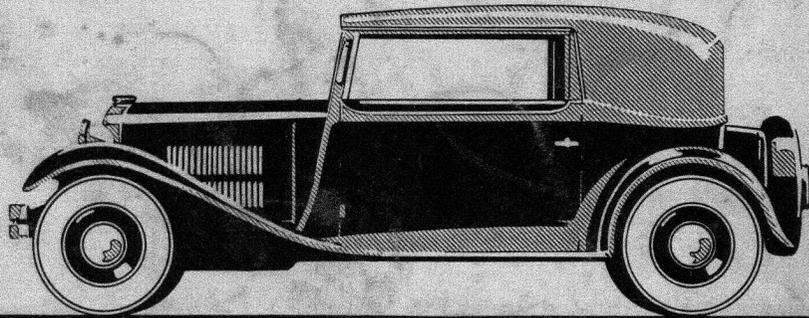
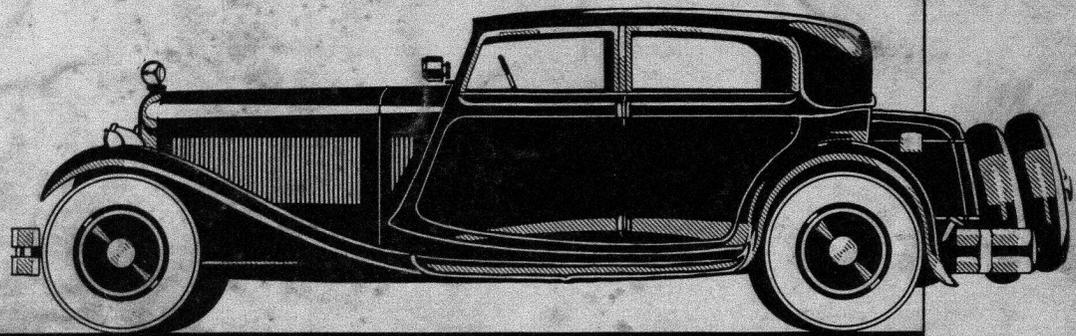
*

Die Klugheit ist es, die die Bremse erfunden hat. Die Überheblichkeit aber den Akzelerator.

*

Bevor du eine Unvorsichtigkeit begehst, bedenke stets, daß ein Erfolg nie so rühmlich sein kann, als ein Unfall peinlich.

(Aus dem Französischen.)



AUSTRO DAIMLER STEYR
BEDEUTEN
VOLLENDUNG

AUSTRO DAIMLER-PUCHWERKE A. G.

ZENTRALVERKAUFSDIREKTION: WIEN I., SCHWARZENBERGPLATZ 18
VERKAUFSBÜRO WIEN:
I., KÄRNTNERRING 13

STEYR-WERKE A. G.

VERKAUFSBÜRO WIEN:
I., KÄRNTNERRING 7