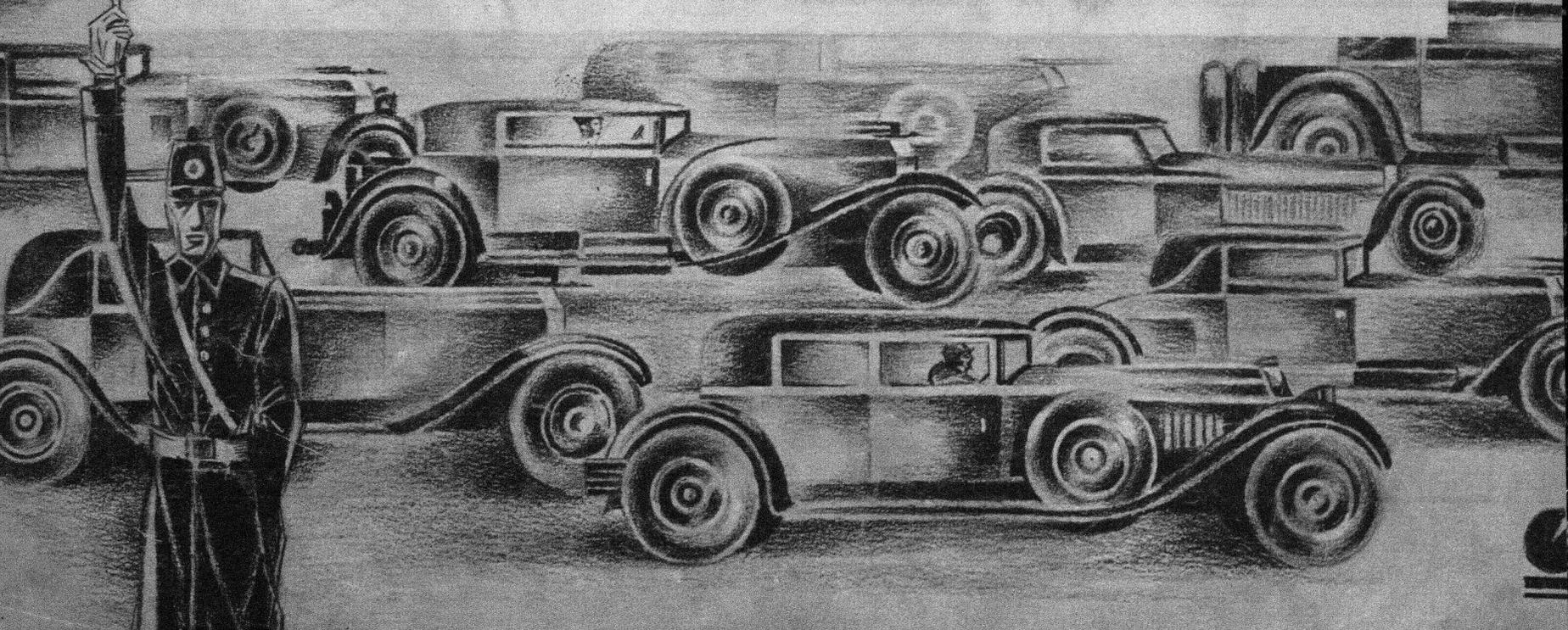


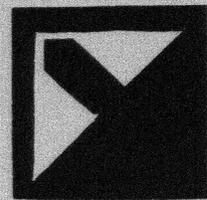
Europa Motor



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.

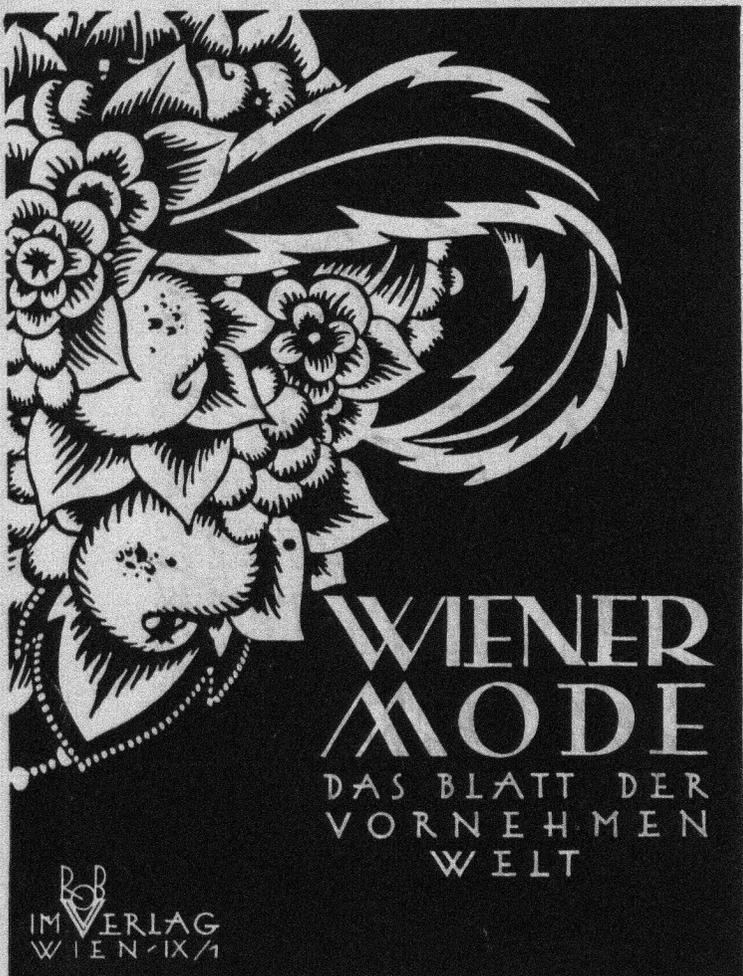


ROB-VERLAG

IX. GRUNDLSTRASSE 5

(Alserbachstraße 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 Blatt des

Industriellen

Kaufmannes

Bankiers

Intellektuellen

die

Wiener

Allgemeine Zeitung

Glänzende Leitartikel + Ausge-
zeichneter Nachrichtendienst + Erst-
klassiger volkswirtschaftlicher Teil
Reichhaltiger Sport + Spezialrubrik:
Automobilismus

In allen Trafiken und bei
den Kolporteuren täglich
um 4 Uhr nachmittags

**HERABSETZUNG
der
ABONNEMENTS
GEBÜHR**

s 12!

IM HINBLICK AUF DIE WIRTSCHAFTSKRISE
ERMÄSSIGTEN WIR MIT 1. JÄNNER 1932 DEN
ABONNEMENTSPREIS DES „EUROPA
MOTOR“ FÜR ÖSTERREICH AUF
— PRO JAHR • UNSER BLATT ERSCHEINT
REGELMÄSSIG AM 10. JEDES MONATS

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.

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

Europa Motor

Nummer 2 / FEBRUAR 1932
XVIII. JAHRGANG

DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT
Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt



WAS IHR DIESER JUNGE MANN AUSSER SEINER LIEBE WOHL ERKLÄREN MAG?

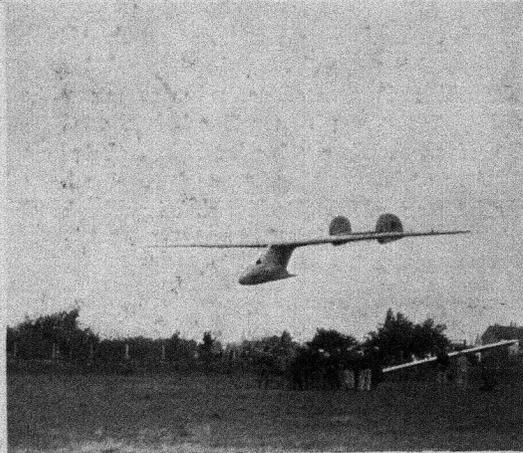


ROBERT KRONFELD über SCHLEPPSEGELFLUG

den neuesten Sport für Autler und Flieger:

Man kann den Segelflug geradezu als einen deutschen Nationalsport bezeichnen. Er ist von seinen ersten Anfängen bis zu seinen Hochleistungen in Deutschland entwickelt worden und wir finden fast in jeder deutschen Stadt ein — oder mehrere Segelfluggruppen, während es nebst drei großen vom Reich subventionierten Schulen eine Anzahl von mehr oder weniger großen Schulen einzelner Vereine und Verbände gibt.

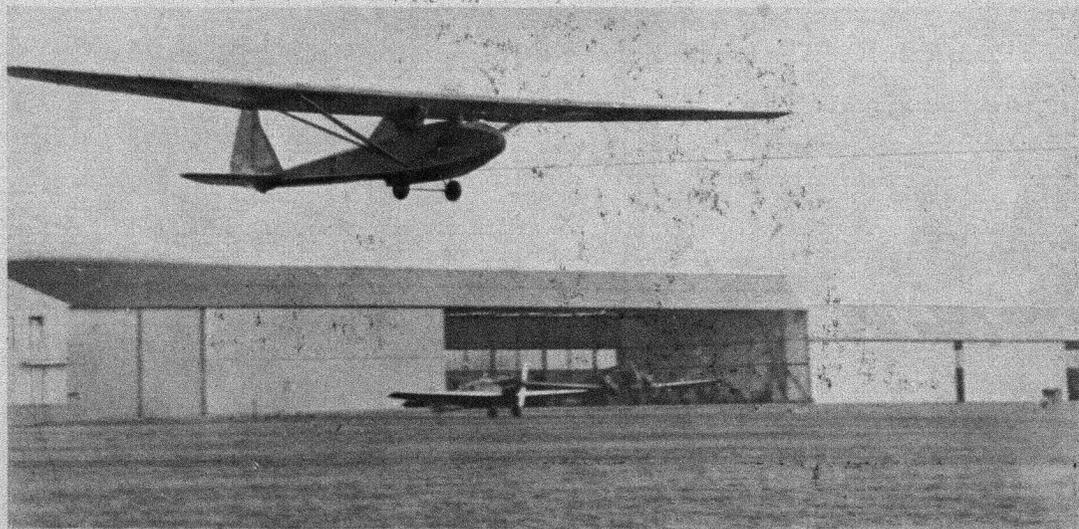
Bei allen wurde bisher die klassische Methode der Gleit- und Segelflugschulen verwendet, die darauf beruht, daß ein motorloses Flugzeug für die Schulung, erst in der Ebene, und später im immer steiler abfallenden Hang, also immer größerer Höhe, mit Hilfe des Gummistartseiles, in die Luft abgeschossen wird. Auf diese Art lernt der Schüler erst das Gleitfliegen am Berghang und erst wenn er das vollkommen beherrscht, geht man dazu über, ihn die aufsteigenden Luftströmungen aufsuchen zu



Eine Landung des größten Segelflugzeuges der Welt, der »Austria« (Spannweite 30 Meter), nach einem Schleppflug.

lassen, derart, daß er nicht mehr an Höhe verliert, sondern sich in der Ausgangshöhe hält und diese sogar übersteigt.

Gerade im letzten Jahre allerdings ist in der Segelfliegerei insofern ein Umschwung eingetreten, als man nebst der



Ein Start von Kronfelds Doppelsitzer »Fasolt« mit der Autowinde auf dem ebenen Flugplatz in Braunschweig.

Schulung am Berghang zum Schulen in der Ebene übergeht und sich dabei des Autos oder des Motorflugzeuges als Startmittel bedient, die hierbei das Flugzeug nicht nur vom Boden freibringen, sondern auch auf die Höhe steigen lassen, die man sonst als Ausgangshöhe am Berg hatte. — Hat man diese Höhe erreicht, so wird die Verbindung mit dem Auto oder Flugzeug gelöst und der freie Flug beginnt, genau so wie es am Berghang der Fall war.

Während in Deutschland der Schleppflug von Segelflugzeugen hinter Motorflugzeugen, von verschiedener Seite erprobt und verwendet wurde, setzt sich die Idee des Autoschleppfluges erst in der allerletzten Zeit immer mehr durch.

Anders war es im Ausland. Der Autoschleppflug hat geradezu den Gleitflugsport in Amerika gerettet. Es stieß nämlich dort auf größte Schwierigkeiten, die Methode des Schulens am Berghang mit unseren Anfängermaschinen nach den deutschen Erfahrungen und Methoden durchzuführen. Genau dasselbe habe ich im Vorjahre in England erlebt, wo ich durch Vorträge und praktisches Beispiel die deutsche Segelflugschulung einführen sollte.

Unsere Segelflugbewegung setzt nämlich vor allem zweierlei voraus; geeignetes Gelände und eine Begeisterung für die Sache, wie sie kaum wo anders so ausgeprägt zu finden ist wie im Idealismus der Jugend.

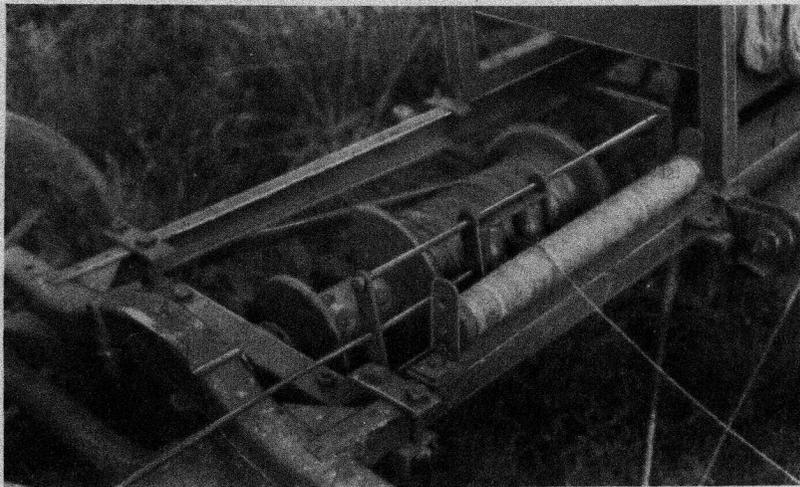
»Wenn wir, — wie das 1920 noch war, — nicht mit Motor fliegen dürfen, dann fliegen wir eben ohne, und wenn wir die Maschine dreißigmal am Tag auf den steilsten Berg der Welt schleppen müssen.« Das war so ungefähr unsere Einstellung. Eine Überschlagsrechnung, die man auf der Wasserkuppe in der Rhön öfter anstellen kann, zeigt, daß die Flugschüler an einem Tage 35 km Fußmarsch zurückzulegen haben, davon die Hälfte eine Maschine hinter sich den Berg hinaufziehend!

Das Hauptmoment zum immer neuen Ansporn, diese Begeisterung, fiel in Amerika und England von Anfang an weg. Man betrachtete sich die Sache, fand sie als Flugsport sehr schön, aber viel zu anstrengend. Die ganze Bewegung wäre daher gestorben, wenn nicht der Autoschleppflug gekommen wäre. Man fand darin eine einfache, billige, schnelle und sichere Methode, nahezu ohne Arbeit in geringer Zeit die größte Anzahl Flüge aus-

zuführen. Es kommt dazu, daß diese Art des Flugsportes auf jedem großen ebenen Platze, also jedem Flugplatze, eventuell sogar Sportplatze, überall in der Ebene und unabhängig von der Windrichtung ausgeführt werden kann. Aus anfänglich, teilweise sensationellen Gründen ausgeführten Versuchen wurde ernste Arbeit, wirkliche Fachleute nahmen sich der Frage der Konstruktion von Maschinen und der Entwicklung von Schulmethoden an, und während man in Deutschland die Sache noch als einen »amerikanischen Unfug« abtat, entwickelte sich jenseits des Ozeans mit größter Schnelligkeit der Autoschleppflug zu einer so abgeschlossenen und erprobten Sache, wie die uns gebräuchlichen Schulungsarten es sind.

Meine persönlichen Erfahrungen stammen aus England und aus eigenen Versuchen in Deutschland. Mein erstes Zusammentreffen mit dem Autoschleppflug in England war für mich unbedingt verblüffend.

Eine aus einem alten Fordwagen improvisierte Motorwinde. Die Seitentrommel ist in diesem Fall auf die Kardanwelle aufgesetzt. Der Ford-Wagen wurde zu einem Preis von RM 150 gekauft und tut seither als Autowinde täglich seine Dienste.



Es war an einem Tag, an dem in einem verhältnismäßig guten Gelände gleichzeitig mit »Anfängermaschinen« verschiedener Ausführung geschult wurde, und es stellte sich heraus, daß Mister Lowe-Wilde, der englische Verfechter des Autoschleppfluges, der im Vorjahr anlässlich meiner Segelfluglehrertätigkeit in England einer meiner eifrigsten Schüler gewesen war, in derselben Zeit, in der eine »Anfängermaschine« in 50 Sekunden zu Tal flog und in einer halben Stunde wieder auf den Berg geschleppt wurde, fünf bis sechs Flüge von derselben und längerer Dauer im Autoschlepp ausführen konnte. Dabei flog er gar nicht ins Tal, sondern landete immer auf einer Art Hochplateau.

Die Zeitausnutzung ist eine der besten Eigenschaften der neuen Schulmethode, die Herabminderung des Aufwandes der persönlichen Schlepparbeit, eine andere.

Wenn dem Beobachter auffällt, daß in England und Amerika sich neben der Jugend auch viele ältere Menschen mit Segelflug beschäftigen, so dürfte das seinen Grund darin haben, daß diese in Deutschland durch den großen Aufwand an anstrengender, körperlicher Arbeit vor der Ausbildung zurückschrecken. Sicherlich gilt aber auch für die Jugend, daß ihr Hauptwunsch das Fliegen ist und sie körperliche Betätigung lieber und zweckmäßiger auf dem Sportplatz ausführen würden.

Nach dieser Art der Schulung, — denn es kann auch das gesamte Flachland der Gleitflugschulung erschlossen werden, — und durch die Zeitersparnis, der Unabhängigkeit des Wetters, kann man durch

Abendkurse bei der leichten Erreichbarkeit von Flugplätzen in jeder Stadt, auch an Wochentagen nach Arbeitsschluß, noch so viel schaffen, wie an einem halben Tag, im freien, fernabgelegenen, idealen Berggelände der alten klassischen Schulmethoden.

Als Lehrer habe ich aus meinen Erfahrungen sowohl mit Anfängern, wie mit Fortgeschrittenen, einen großen Vorteil des Autoschleppens gesehen. Es ist das, daß der Lehrer den Schüler voll in seiner Hand hat. Der wunde Punkt beim Hangstart ist ohne Zweifel, das Losgeschossenwerden mit dem Gummiseil und das damit hervorgerufene Erschrecken des Flugschülers im ersten Augenblick. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn ich behaupte, daß der normale Flugschüler mindestens 10, meist aber 20 Starts braucht, bevor er sich aus dem Zustand der Verwirrung, in den er im Augenblick des Losgeschossenwerdens gerät, ganz überwunden hat.

Der Lehrer kann nach den alten Me-

thoden nur immer hoffen, daß der Schüler im Augenblick des Starts und knapp nachher die Steuerung ruhig halten und keinen Unfug machen wird.

Abgesehen von dem Wegfallen der Schockwirkung beim Startseilstart hat der Lehrer beim Autostart dauernd vollständige Kontrolle über den Schüler. Dieser kann durch anfängliche »Rollversuche« vorerst ganz mit dem Gebrauch von Querruder, Seitensteuer und teilweise Höhenruder vertraut werden, bevor er sich vom Boden abheben darf. Hat er das aber getan, so kann er über die ganze Länge des Flugplatzes fliegen, ohne sich höher als einen Meter oder noch weniger vom Boden erheben zu dürfen. Im Augenblick, wo der Lehrer, der im Schleppauto fährt, auch nur einen Ansatz zu einem Fehler sieht, klinkt er los und das Schleppflugzeug sitzt sofort wieder auf dem Boden.

Von ganz besonderer Bedeutung für die neuen Schulmethoden hat sich die von mir in Deutschland eingeführte »Autowinde« gezeigt. Dieses Gerät ist nichts anderes, als eine Motorwinde einfachster Ausführung, die mit Hilfe jedes kräftigen Autos improvisiert werden kann.

Bei einem Auto werden drei Räder blockiert, während eines der Hinterräder hochgebockt wird. Auf dieses wird eine Seiltrommel aufgezogen, welche richtig dimensioniert wird und mit einer Aufspulvorrichtung versehen ist. Ein 1000 Meter langes Kabel wird dann über den Platz gezogen und an diesem steigt das Segelflugzeug, wie ein Kinderdrachen, hoch.

Diese Methode hat den Vorteil der

Verwendbarkeit in unebenem Gelände, wo das Fahren mit dem Auto nicht mehr möglich ist. Auch auf nassen und rutschigen Plätzen kann man mit der Autowinde leicht und ohne Schwierigkeit starten. Da der Platz nicht eben zu sein braucht und das Segelflugzeug nur einen ganz kurzen Weg für Start und Landung auf dem Boden zurücklegt, so genügt ein ganz kleiner Flugplatz, während man die Autowinde auf umliegenden Gelände, Feldern oder sogar Wegen, stationieren kann und das Kabel über allerlei Hindernisse, wie Dämme, Mauern oder Wassergräben, wegführen kann.

Dadurch, daß bei dieser Art des Startes das Auto selbst nicht mitbeschleunigt werden muß, kommt man auch mit wesentlich schwächeren Fahrzeugen aus oder hat bei stärkeren wesentlich mehr Kraft zur Verfügung, was sich im Verkürzen des Startes und wesentlich besserem Steigen der Maschinen auswirkt.

Wir haben bisher ohne große Schwierigkeiten im Autoschlepp Höhen von 100 bis 150 m erreichen können. Nach meinen Erfahrungen erscheint es nicht ausgeschlossen, aus dieser Höhe den Anschluß an Wolken oder Wärmeaufwind zu bekommen, um Segelflüge auszuführen. Aber auch abgesehen davon ist der Übergang vom Autoschleppflug zum Flugzeugschleppflug leichter als der vom Startseilstart zum Flugzeugschleppflug. Ist doch der Beginn eines Flugzeugschleppfluges, also der Start, identisch mit dem Autoschleppstart. Es ist bestimmt möglich, bei geeigneter Schulung auch in vollständiger Ebene den Weg zu finden, der vom Autoschleppstart über den Flugzeugschlepp zur Wolke, den Wärme-strömungen oder der Gewitterwalze führt, die uns dann Hunderte von Kilometern über Land trägt.

Bendix-Bremse und Original englisches Ferodo-Bremsmaterial — ein unzerrennlicher Begriff.

Die Ferodo Limited in England, Erzeugerin des weltberühmten Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterials, hat mit der Bendix-Perrot Brakes Limited, Birmingham, für innerhalb England ein Abkommen getroffen, welches deutlich die Zusammengehörigkeit des Bendix-Bremsmechanismus mit dem Ferodo-Bremsmaterial zeigt und von außerordentlicher Bequemlichkeit für den Automobilisten ist.

Für alle Wagen, welche Bendix-Bremsen führen und wo die Erneuerung des Bremsbelages nötig ist, ist man nicht mehr bemüht, den Bremsbelag anschaffen und aufnieten zu lassen.

Es werden einfach die alten Bremschuhe gegen einen kompletten Satz neuer mit Ferodo-Material frisch belegter Bremschuhe umgetauscht.

Der Vorteil ist ein ganz bedeutender, da einerseits Zeit und Geld erspart wird und andererseits der Automobilist die Gewähr hat, wirklich Original englisches Ferodo-Belag, und zwar gleichmäßig aufgezogen, auf der Bremse zu haben.

Leider läßt sich dieses System am Kontinent nicht einführen.

Doch sollten die Automobilisten, die Bendix-Bremsen führen, das ist bei fast allen Personenwagen der Fall, sich den Fingerzeig der Bendix-Werke beherzigen und darauf bestehen, daß nur das Original englische Ferodo-Material auf ihre Wagen komme, um die Bendix-Bremse voll auswerten zu können.

Die Generalvertretung hat bekanntlich die Firma: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60, inne.

Die Autoausrüster Carl Oplatek & Co.,

Wien IX., Währingerstraße 6, Telephon A-16-1-38, hat, wie alljährlich auch dieses Jahr, ihren Kunden eine kleine Aufmerksamkeit bereitet. Diesmal ist es ein Kalender in praktischem Taschenformat, der unter anderem die neuen Verkehrszeichen und eine Tabelle der wichtigsten Alpenpässe mit Höhenangaben und Steigungsprozenten enthält.

Die Himmel erzählen —

Wer durch die Straßen Wiens fährt, um die viel besungenen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten der Stadt kennen zu lernen, lenkt seinen X-Zylinder auch über den Hohen Markt zur Kunstuhr am Ankerhof. Aber es muß Mittag sein.

Mittag: Das ist eine kleine Cäsar im Rhythmus der Zeit. Irgendwo saust ein Zeitball herab, Fabriksirenen heulen, ein Zeitschuß kracht, ein Kuckuck ruft oder Glocken läuten. Vielfältig sind die Methoden der Menschen, den Zeitpunkt zu fixieren, da die Hand zum Suppenlöffel greift. Der Taxa-Maitre senkt seine Freiheitsfahne auf Halbmast. Nun kennt er keinen Fahrgast mehr, nur einen Stammgast und das ist er höchstpersönlich — denn es ist Mittag.

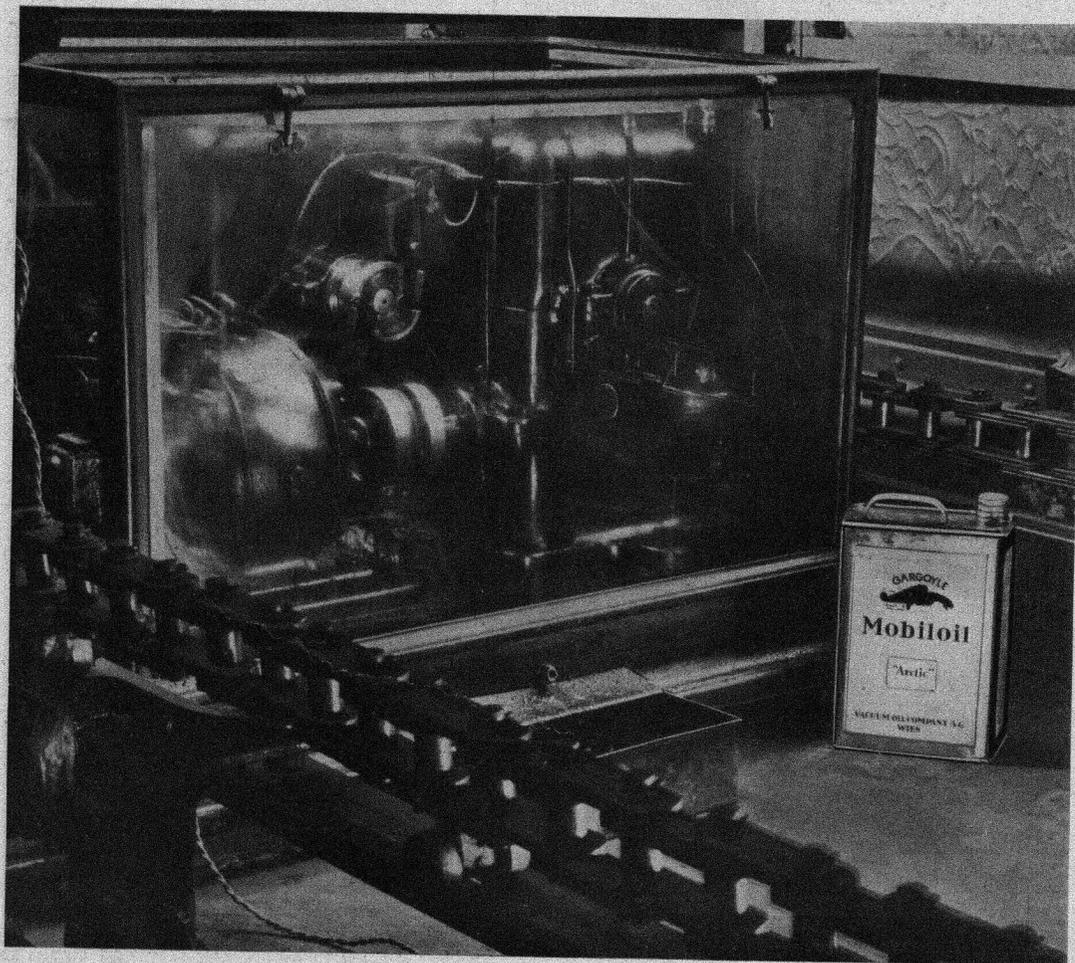
Der älteste Platz Wiens, der Kern, um den sich die äußeren Bezirke wie die Jahresringe eines Baumes anreihen, ist der Hohe Markt. Hier zierte zur Zeit Marc Aurel' eine Sonnenuhr das Prätorium. In späteren Jahrhunderten erhielt die »Schrann« eine Räderuhr, die manchem die letzte Stunde schlug. Heute aber zieht am Hohen Markt die Mittagsstunde mit Orgelton und Glockenklang ein. Der Verkehr wird gestoppt, Autokolonnen stauen sich, Menschen recken die Hälsen und sehen nach Vater Haydn, der mit der Violine in der Hand, auf der Bühne der Kunstuhr erscheint. Herr Burian sitzt an der Orgel und, untermalt von der Kakophonie brüllender Boshörner, erklingen Akkorde aus der »Schöpfung«: Die Himmel erzählen die Ehre Gottes.

Peter Henlein, der um 1500 gelebt hat, würde ganz groß schauen, was die Mama Technik aus seinen Nürnberger Eiern ausgebrütet hat. Schwerlich würde er sich in dem anscheinenden Chaos von komplizierten Räder- und Hebelwerken, Relaisanlagen und Quecksilberkontakten zurechtfinden! Die ägyptischen Wasseruhren, die Sonnenuhren, die um 600 vor Christi aufkamen, die Sanduhren und Öluhren waren die primitiven Mittel, um die scheinbare Drehung des Fixsternhimmels, bzw. die Sonnenzeit skalenmäßig festzuhalten. Aber auch die ersten Gewichts- und Räderuhren, die um 1000 nach Christi gebaut wurden, waren historische Curiosa geworden, als Henlein seine erste, ziemlich rohe Taschenuhr baute. Und so wie er über die Kinderschuhe der Zeitmessung lächelte, so lächelt die moderne Zeitmikrometrie über ihn. Denn heute ist es möglich, den fünfhunderttausendsten Teil einer Sekunde chronoskopisch zu erfassen.

Haydn begleitet die letzte Stunde der Kunstuhr. Den Reigen eröffnet Marcus Aurelius, der Philosoph auf dem Kaiserthron. Als erster Schriftsteller Wiens wartet er auf eine Büste im Café Herrenhof. Ihm folgt Karl der Große, der unsere Peterskirche gegründet hat. Mit der dritten Stunde erscheint Leopold der Glorreiche mit Gemahlin, gefolgt von Walter von der Vögelweide. Um fünf Uhr kommt Rudolf von Habsburg, um sechs Uhr Herr Puchsbäum, der Dombaumeister von St. Stephan. Es folgt Bürgermeister Liebenberg, während die Orgel ein Lied spielt, dessen



Die Herrschaften sind trotz dem hohen Alter sehr agil! Sie werden aber auch täglich richtig geschmiert



Ein Kettenantrieb bewegt die historischen Figuren

Aktualität unversehrt aus der Vergangenheit herüberragt:

's Geld is hin, 's Haus is hin —
Oh du lieber Augustin — alles is hin!

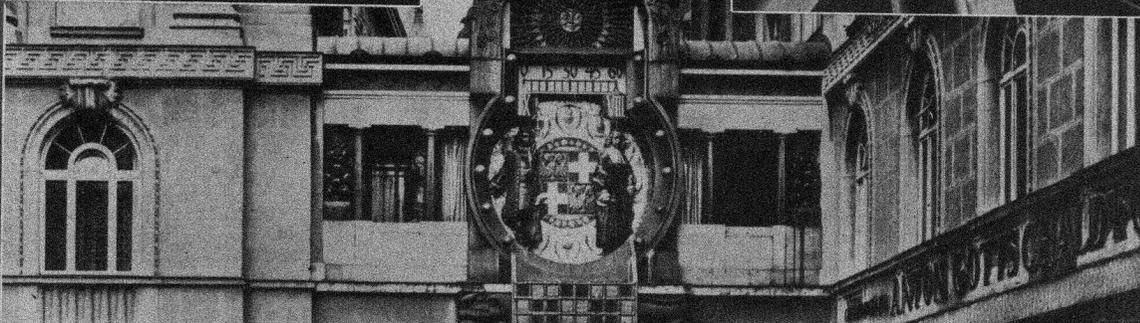
Um neun Uhr betritt der Türkenbesieger Starhemberg die Bühne, dann kommen noch Prinz Eugen und Maria Theresia mit Franz I.

Mit Anstand drehen sie sich vor dem Zuseher, wie gut geschulte Mannequins! Cercle der Jahrhunderte.

Zeit, nach Kant die spezifische Form des inneren Sinnes, Zeit, die Verzehrerin aller Dinge! Zeit, die man haben möchte und »totschlägt«, wenn man sie hat. Hier wird sie mit den raffiniertesten Behelfen in winzige Partikeln zerstückelt.

Für den passierenden Kraftfahrer ist die schöne Kunstuhr am Hohen Markt ein eindringliches Memento. Wenn er so im Vorbeiflitzten einen Seitenblick nach den historischen Figuren macht, dann umgreift er stolz den Volant und fühlt die Überlegenheit seiner Zeit. Ein wenig denkt er auch daran, daß die Uhr seines Lebens ablaufen wird und unsere Zeitgenossen historische Figuren sein werden, bestaunt und belächelt von kommenden Generationen. Dann hat er wenigstens das tröstende Gefühl, die ihm zugemessene Zeitspanne voll zu nützen und seinen Lebensinhalt zu vervielfachen, durch das herrliche Tempo seiner Maschine. Dann zäumt er seine Pferdekräfte auf und saust mit Schwung hinauf — auf die Höhen seines Lebens.

F. F.

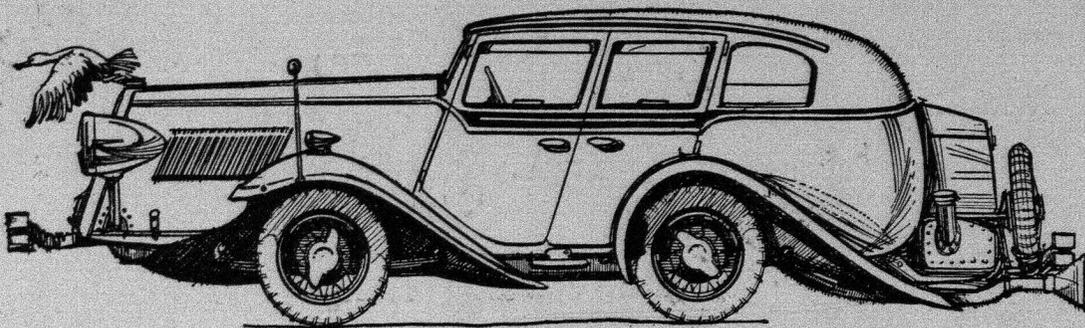


Links oben: „Die Himmel erzählen die Ehre Gottes“ spielt Herr Burian auf der Orgel der Kunstuhr / Mitte oben: Haydn begleitet die zwölfte Stunde / Rechts oben: Aus dem Triebwerk der Kunstuhr Mitte: Die Kunstuhr am Ankerhof, links: das Leben, rechts: der Tod

Die letzte „Eroberung“ einer Kriegersfaust

Mysteriöse Spiegelbilder erscheinen in den hohen Glasvitrinen

ALLES



Wenn es so fortgeht, wird es noch dazu kommen. 3-Steuer-PS und sechs Personen samt Gepäck!

CAMOUFLAGE!

Vorspiegelung falscher Tatsachen beim Auto von heute

Sagen Sie nicht, bitte, daß das nur beim Auto so ist. Im Gegenteil, wir Menschen vom Automobil waren die letzten, die sich dazu entschlossen, die moderne Hochstaplermode mitzumachen. Denn sie ist im allgemeinen nicht neu. Wie lang mag es wohl her sein — 30 bis 40 Jahre — daß der erstaunte Schreiber dieses auf dem Schilde einer miserablen kleinen Budique den hochtrabenden Titel »Modesalon«, oder über einem zweifenstrigen, der Herstellung von Zuckerkeln dienendem Souterrainlokal die Firma »Bonbons-Werke — Meyer & Co.«, oder auf einem schmierigen Tandlerladen »Trödlerhaus«, las.

Aber auf die Dauer kämpfen auch die größten Geister gegen Mode und Brauch — oder Mißbrauch vergeblich. Des Menschen Wille ist sein Himmelreich, die Welt will nun einmal betrogen sein, ergo betrog man sie!

Es kam bei uns ganz allmählich. Aber heute strotzen die Wagen von Atrappen, Linien u. dgl., die alle nur ihre Daseinsberechtigung darin finden, daß sie dazu da sind, die bestehenden Tatsachen zu verschleiern, zu entstellen — alles Camouflage — Modetarnung!

Mit der langen Motorhaube begann es. Das »Warum« ist leicht zu finden. Man betrachte nur zwei Wagen, der eine mit einer bis zur Windschutzscheibe reichenden Motorhaube, der andere — ansonsten genau derselbe Wagen — mit einer normalen Haube. Jeder, der nicht weiß, daß beide Wagen von ein und derselben Type sind, wird sofort sagen, daß der Wagen mit der längeren Haube mindestens einen halben Meter länger als der andere ist. Das ganze beruht natürlich nur auf einer optischen Täuschung, etwa so wie in dem berühmten »Puzzle«, wo auf einer in der Sehrichtung des Beschauers abgebildeten Straße drei Männer abgebildet sind, unter denen man den größten herausuchen soll. Jeder glaubt natürlich, daß die lange Gestalt der am weitesten entfernten Figur der Größte ist. Das ist aber gerade der Aufsitzer an diesem Puzzle, denn wenn man nachmißt, findet man, daß alle drei genau gleich groß sind. Daher auch die verlängerte Motorhaube.

Der Durchschnittsfahrer, besonders wenn etwas sportlich angehaucht, liebt derlei Scherze, auf die jeder hineinfällt. Er ist stolz darauf, ein Fahrzeug zu besitzen, dessen lange Motorhaube dem Wagen das Ansehen großer motorischer Kraft und bedeutender Schnelligkeit verleiht. Wagen mit solch eminent sportlichem Exterieur sind heute beliebter denn je, zumal ja auch oft ganz kleine Motoren die Entfaltung von Geschwindigkeiten bis nahe an 100 Stundenkilometer ermöglichen, die besagte Vorspiegelung also in gewissem Sinne auch rechtfertigen.

Lange horizontale Linien tragen das ihre bei, den Wagen noch speediger erscheinen zu lassen. Eine andere, immer beliebter werdende Methode der Camouflage ist das Weglassen der Trittbretter. Auf diese Art sieht das Wagerl noch niedriger aus, ohne

daß der Bodenabstand vermindert oder die Höhe der Karosserie verringert wird.

Sehr fleißig haben auch die Kühlerleute, wahre Künstler in ihrer Art, heuer gearbeitet und die diesjährige Olympia-Schau — England und Amerika haben hier den Franzosen, die scheinbar in diesem Wettrennen, um dem Wagen auch äußerlich den Stempel der größten Geschwindigkeit aufzudrücken, etwas zurückgeblieben sind, fast ganz den Rang abgelaufen, — die diesjährige Londoner Ausstellung enthielt Dutzende von Schulbeispielen dieser Art. An und für sich ist ja durch die Einführung des Keil- oder stumpfen Spitzkühlers der Speedphantasie schon Tür und Tor geöffnet. Kein Kühler ist modern, der nicht von einer prächtig verchromten Atrappenschale mit Mittelsteile umhüllt ist. Das schöne Bienenwaben-Dessin, das darunter hervorlugt, ist aber beileibe nicht der Kühler, es ist vielmehr eine Art Netz, das als Schutz gegen Steinschlag sicher recht nützlich sein kann, denn der wirkliche Kühler liegt erst dahinter. Auch Jalousien gibt es da, die keine sind und nur der Zierde dienen. Hübsch verchromt und schön ausgeführt natürlich. So absurd es klingen mag, aber die Sache ist eher nützlich, da die Kühlung gut und der Kühler selbst frei von allen rein dekorativen und daher den eigentlichen Funktionen desselben oft unzutraglichen Details frei ist, was außerdem auch billige Herstellung ermöglicht.

Manche Wagen, die mit einer einfachen Quersfeder vorne ausgerüstet sind (eine wesentliche Verbilligung) zeigen eine nett aussehende Blechfläche mit Schlitzen (ähnlich denen an der Motorhaube).

Andere, geschlossene Wagen tragen die für das Kabriolett so charakteristischen Hebelstützen seitlich am Heck. Sie dienen nur der Zierde, ohne einen anderen Zweck, als die Einförmigkeit der rückwärtigen Karosseriewände zu unterbrechen.

Seit einigen Jahren sind die Sportwagen seltener geworden. Heute sind sie wieder — besonders als Kabriolett, Coupés oder Innenlenker — sehr modern und die nahe Zukunft wird allem Anschein nach in dieser Richtung eine förmliche Renaissance des Sportwagens bringen.

Schief gestellte Spitzkühler, ungemein niedriger Bau und detto Karosserien, enorm lange Haube, spitzes Heck ohne Laufbretter und mit motorradartigen Kotflügel, dazu Räder, die ganz wie Rudge-Whitworth-Räder aussehen, aber bei näherer Betrachtung sich als solche ganz gewöhnlicher Sorte, mit vier Steckbolzen und Muttern befestigt erweisen, das sind die Charakteristika dieser Wagen, deren eminent »teuer« aussehendes Exterieur ganz und gar nichts von der Billigkeit ihres Anschaffungspreises verrät.

Eine andere, weniger ins sportliche Gebiet greifende Novität ist die Praxis, auf ein kleines Chassis, einen möglichst großen Wagenkasten zu montieren. Also ein recht imposant anmutender

Wagen mit möglichst wenig Steuer-PS! Daran ist im wesentlichen die mit Hyperrationalisierung arbeitende Tätigkeit unserer fiskalischen Autoritäten schuld, denn ohne diese würden sicher die Wagen stetig größer, die Motoren stärker werden.

Die Herren Konstrukteure haben auch hierin das, was nützlich im Verkauf erscheint — das ist größere Bequemlichkeit der Passagiere mit der zwangsläufig gesteuerten (und möglichst bescheiden besteuerten) Kleinheit der Motoren zu verbinden verstanden. Daher gibt es heute am Weltmarkt so viele Kleinwagen von 2,5 Meter Radstand (und eventuell noch weniger) die mit Kutschwerk, das vier erwachsene Personen ohne irgendwelche Unbequemlichkeit aufnimmt. Natürlich geht dies nicht ohne Anwendung von allerlei Kunstgriffen. Der Motor liegt dabei oft über der Vorderachse, die Kardanwelle liegt über der Ebene des Karosseriebodens, die Füße der Insassen auf den Rücksitzen ruhen in Versenkungen neben dieser Welle. Diese Methode stammt aus der Zeit, vor zirka zehn Jahren, als man zuerst versuchte, eine viersitzige Karosserie auf ein Zweisitzerchassis zu montieren. Heute ist sie so vollkommen geworden, daß die Passagiere wirklich ganz bequem darin Platz finden.

Auch das Benzinreservoir am Heck ist nicht immer, was es zu sein scheint. Oft dient es als Werkzeugkasten, obschon man es heuer auf vielen, sehr billigen Wagen schon antrifft. Auch der Füllstutzen an beiden Seiten dieser Reservoire ist nicht immer echt. Der Grund dafür liegt aber wohl in übel angebrachter Sparsamkeit.

Die Koffermode ist nun schon einige Jahre alt und hat dazu geführt, daß viele Modelle heute aus Sparsamkeitsgründen mit einem als Koffer ausgebildeten Heck versehen sind, das nur vom Inneren des Wagens zugänglich ist. Da der Wagen versperrbar ist, kann gegen diese Praxis eigentlich nichts eingewendet werden.

Viele Motoren mit gewöhnlichen, seitlich angeordneten Ventilen tragen einen Aluminiumdeckelkasten über dem Block, ähnlich dem bei obengesteuerten Kraftquellen üblichen Deckel, der aber hier als staubsicherer Deckel für die Zündkerzen (oft auch des Zündapparates) oder gar als Luftfilter für den Vergaser ausgebildet ist.

Die Welt will nun einmal betrogen sein, ergo — arbeitet auch der Tachometer heute vielfach mit Vorspiegelung falscher Tatsachen. 10 bis 15% ist das Normale. Warum eigentlich? Weil jeder gerne mit der Leistung seines Wagens protzt. Und so gibt es noch allerlei Camouflage an den Autos von heute, wie z. B. die Tafel mit dem Hoheitsabzeichen (A), das an vielen Wagen prangt, deren Besitzer höchstens auf den Semmering fahren, wenn nicht am Kobenzl, was aber den Anschein verleiht, als ob er an der Internationalen Alpenfahrt oder den 10.000 km des Automobilklub von Deutschland teilgenommen hätte. (Aus dem Englischen.)

bodens keineswegs verbessert und an manchen Stellen große Massen sandigen Erdreiches über die Fahrbahn geschwemmt und entstanden dadurch gewaltige Hindernisse. Wir blieben auf einmal stecken. Fast jedem Fahrzeug mit Rädern wäre dieses bei dem Versuch, diese außergewöhnlichen Hindernisse auf diese außergewöhnliche Art zu überwinden, gleichfalls widerfahren. Eine scharfe, neunziggrädige Kurve, die mit zwei Fuß hohem, zähem Schlamm bedeckt war, gebot halt. Innerhalb von zehn Minuten gelang es uns, nach anstrengendem Graben und mit Hilfe kurzer Laufbretter, die am Wagen mitgeführt werden, uns frei zu machen. Wir überfuhren dann eine Reihe von Hindernissen, hauptsächlich zu dem Zweck, um die eigentümliche Federung der Maschine vorzuführen.

Es gelang ihr alle schwierigen Stellen mit Leichtigkeit zu überwinden und all dies mit einer reichlichen Kraftreserve, sogar auf einen vierziggrädigen Hang. Was uns allen besonders auffiel, ausgenommen vielleicht den Publizisten des »Royal Tank Corps Journals«, welche beide an Bord waren, war ein relatives Fehlen von Erschütterungen und Stößen beim Überqueren der unebenen Heide. Dieses gleichmäßige Fahren hätte eine sehr ruhige Geschützplattform ergeben; es ist jedoch eher zweifelhaft, ob die Maschine das Gewicht einer schwer gepanzerten Karosserie tragen kann.

Wir waren Herrn Hacker sehr zu Dank verpflichtet, dessen außergewöhnliche und vollkommene Höflichkeit jedem Verlangen einer neugierigen und kritischen Gesellschaft nachkam.

Der Herausgeber des »Journals«, der

vielleicht, im Gegensatz zu einigen von uns eine Querfeldfahrt nicht sehr gewöhnt ist, hörte man brummen, daß ein »Austin-Zwölfer« eigentlich ungeahnte Bequemlichkeiten berge. Er schien augenscheinlich der Meinung zu sein, daß diese Probefahrt eher einem Schlußgalopp eines Jägerballes zu vergleichen wäre, denn einem Wiener Walzer!



Ballonverfolgungsfahrten.

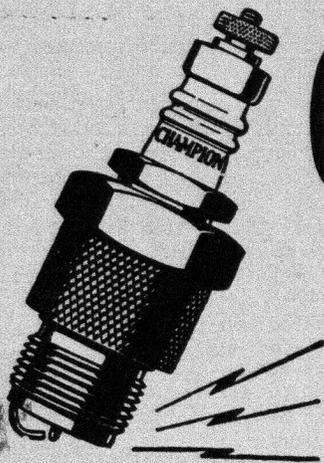
So wie im Vorjahre, ist auch für die kommende Sportsaison eine Reihe von Ballonverfolgungsfahrten geplant. Den Leitungen der einzelnen Sportvereinigungen wird der Ballon »Mobiloil« durch den Österreichischen Aero-Club leihweise zur Verfügung gestellt.

Es empfiehlt sich, zwecks Festlegung eines Terminkalenders schon jetzt diesbezügliche Wünsche und Anfragen an den Österreichischen Aero-Club, Wien IX., Peregringasse 2 (Telephon A-18-5-25) zu richten.

Bessere Motorleistung Brennstoffersparnis Leichter Start

mit

Champion Weltrekord- Zündkerzen



DÉNES & FRIEDMANN A. G.

WIEN XVIII., MITTERBERGGASSE 11 / Tel. A-22-5-70 Serie



Sandprobe des Austro-Daimler-Geländewagens im Tankgelände bei Bovington (England).



Liefert ab Mai:

940 Kubikzentimeter

ein

Vierzylinder

F O R D = Kleinauto

Viersitziger Innenlenker

Amerika ist noch immer das Land der großen Überraschungen, des ewig Neuen. Was Wunder, wenn Henry Ford, ungekrönter Autokönig der Welt, der da herrscht in Detroit, Mich., USA, es liebt, die staunende Mitwelt so alle drei bis vier Jahre mit etwas besonderem zu überraschen. »Hush, hush-Models« nennt man dort die in aller Stille ausgeheckten Neuheiten und liebt es nicht, daß die Außenwelt davon erfährt, bis sie fertig und — verkaufsfähig sind.

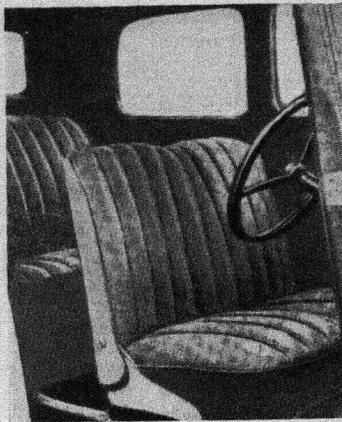
Auch diesmal haben die Ford-Werke bis zum letzten Moment kein Sterbenswort davon verraten, daß sie eine Art welterschütternder Neuheit herauszubringen planen. Man sprach zwar schon viele Monde davon, daß Ford »etwas Neues« bringen werde, aber — wann spricht man nicht davon? In Detroit ruht man eben nie und ruht noch viel weniger, wenn der Verkauf schlecht ist. Weniger Kaufkraft, weniger Absatz? Bah — man muß eben der verringerten Kaufkraft fabrikatorisch Rechnung tragen. Daher der neueste, kleine Ford. Ansonsten hat — wenn die professionelle Fama wahr berichtet, — auch ein wunderbarer Achtzylinder das Licht der Welt erblickt — als ein ganz ungleicher Zwillingbruder des Babys. Aber davon später.

Englisches Genre.

Anno 1928. Ford plus Rolls-Royce bereist England. Und ist bass verwundert über die vielen Baby Cars à la Austin, die hier die Straßen bevölkern. Drückt der englischen Fachwelt darüber sein Staunen aus und diese wieder staunt noch mehr darüber, daß der große Henry Ford, der sonst in Detroit thront, von dem Gang der Entwicklung des Kraftfahrwesens in England (dem Lande Europas mit den meisten Autos) — nichts weiß.

England hat gute, sehr gute Straßen. Allüberall. Und hat viele Autos. Seine Hauptverkehrsadern sind überfüllt von Wagen. Jeder Zentimeter ist dort wertvoll. Daher der Drang zu immer kleineren Wagen. Von 2-Liter-Motoren kam man auf 1.5 Liter, 1100 cm³ und dann, seit Austin 1923 mit seinem »ganz Kleinen« auf den Markt kam, gar auf 750 cm³. Geringes Ge-

wicht spart Benzin. Und der kleine Motor langt für zwei, ja vier Personen! Der Baby Car, der ganz kleine Wagen, das ist das englische Genre. Anders am Kontinent. Da gibts noch sehr viele schlechte Straßen, ja es gibt dort im Osten, wie böse Zungen behaupten, Länder, die — überhaupt nur ein bis zwei gute Straßen haben, deren übriges Wegnetz aber völkerrechtswidrig ist. Ja sogar Millionenstädte, die sich alter Kultur rühmen und mit — Katzenköpfen gepflastert sind, die jeder sein individuelles Niveau



Interieur der Ford-Baby-Limousine.

haben und wo es scheint, daß die Straßenerhalter (!) von Hühneraugenspezialisten subventioniert werden.

Dort ist kein gedeihlicher Boden für Baby Cars, dort braucht man längeren Radstand und hyper-super-Ballonreifen, also längere, robustere Chassis, kleinere Übersetzungen und etwas stärkere Motoren. Das ist der kontinentale Stil, wie ihn Citroën, Renault, Opel und Fiat bauen.

Wie er aussieht.

Äußerlich präsentiert sich der neue Ford als ein

tadelloser kleiner, vierplätziger, zweitüriger Innenlenker. Die je zwei seitlichen Kurbelfenster sind verhältnismäßig groß, die vordere (Windschutz-)Scheibe ist geneigt, das rückwärtige Fenster groß. Die beiden bis zu den Laufbrettern hinabreichenden Türen neben den Vordersitzen sind breit und bequem und öffnen sich nach vorne. Die vorderen Sitze sind verstell- und um Scharnieren kippbar, letzteres behufs leichterem Einsteigens zu den Hintersitzen, da nur zwei Türen vorhanden. Die Lehnen der Vordersitze sind getrennt. Alle Sitze sind mit Moquette gepolstert.

Die Kraftquelle dieses Wagens bildet ein S. V. Vierzylinder Monobloc-Motor mit 56.6 mm Bohrung und 92.5 mm Hub, also rund 940 cm³ Hubvolumen. Maschinell ähnelt die Kraftanlage der der Ford-Type A, sie bedeutet jedoch für Ford das Loslösen von seiner althergebrachten Tradition für kurzhubige Motoren. Das neue, langhubige Modell steht jedenfalls unter dem Einfluß der europäischen Steuerformeln.

Auch die sonstige Ausrüstung ähnelt der der bisherigen Ford-Type. Die elektrische Anlage ist ebenso komplett und zeigt zwei Scheinwerfer, zwei separate Stadtlampen (auf den Kotflügeln) und ein Decklicht. Auch die Hebel- und Betätigungsorgane sind bei rechts angeordneter Steuerung gleichartig der des Modells A.

Die ballonbereiften Drahtspeichenräder sind die schon bekannten des Ford Modells A, nur kleiner dimensioniert. Das Reserverad sowie ein praktischer Gepäckträger, sind rückwärts am Wagen angeordnet. Die stark bombierten Kotbleche sind breit und von gefälliger Form. Vorne und rückwärts sind je eine Pufferstange vorgesehen.

Der Kühler ist ein ganz moderner Spitzkühler, in der Form eines stumpfen Keiles, dessen Schneide nach abwärts zu etwas vorfallend verläuft. Vorne unten ist die elektrische Hupe angebracht.

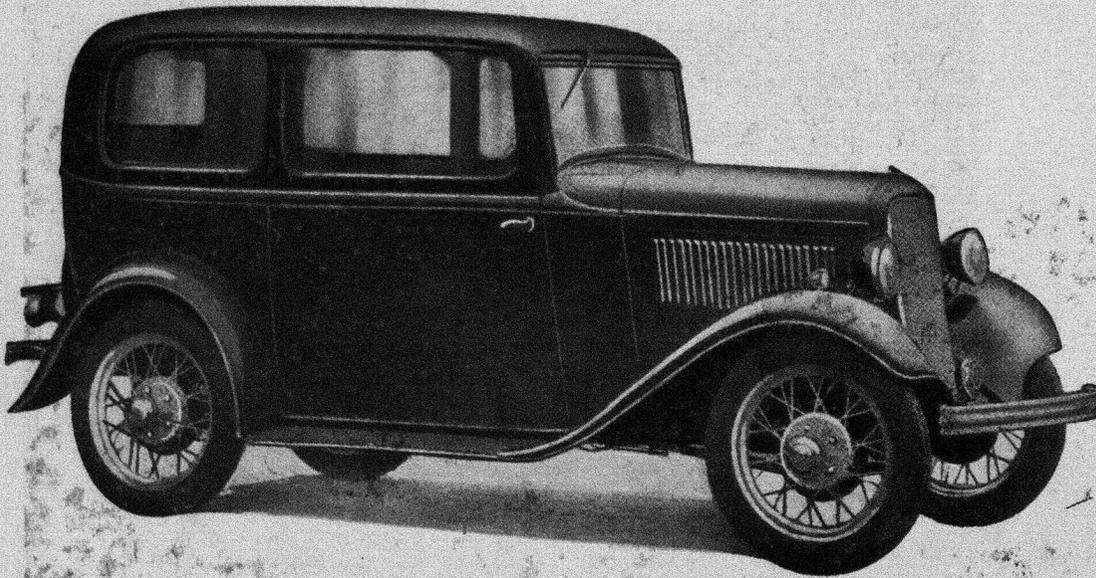
Bei einer Gesamtlänge von etwas über 3 m beträgt die Höhe des Wagens zirka 1.30 m, der Radstand 2.25 m, die Spur 1.125 m.

Kostenpunkt: Unter 100 Pfund!

Der Preis des neuen Ford-Modells muß erst festgesetzt werden. Er wird natürlich nicht entsprechend der Kleinheit des Wagens viel geringer als der des Modells A sein. Denn der »große Ford« wird ja in Detroit in immensen Quantitäten hergestellt, während das neue Ford Baby ausschließlich in der funkelneuen englischen Ford-Fabrik in Dagenham (Kapazität 200 Wagen täglich) gemacht werden soll und natürlich zunächst nur für den englischen Markt in Betracht kommt, wo sein Preis durch die Konkurrenz der zirka S 2900.— kostenden Fabrikate von Austin und Morris als mit »unter S 2900.—« (unter hundert Pfund Sterling) als gegeben erscheint.

Daß Ford trotz bester Ausrüstung seines neuen Werkes in Dagenham bei den bestehenden ungünstigen Zollverhältnissen in England nicht so billig zu erzeugen im Stande ist als daheim in den USA, ist somit klar, der Preis wird also für den englischen Markt kein außergewöhnlicher sein, aber immerhin gering genug, um unseren armen österreichischen Automobilisten in spe lange Zähne zu machen, denn um das Geld bekommt man bei uns kaum ein — Beiwagenmotorrad der Halbliterklasse, es sei denn ein altes Wrak!

Lieferbar wird diese neue Type voraussichtlich ab Mai 1932 sein. Prof. J. E. W.



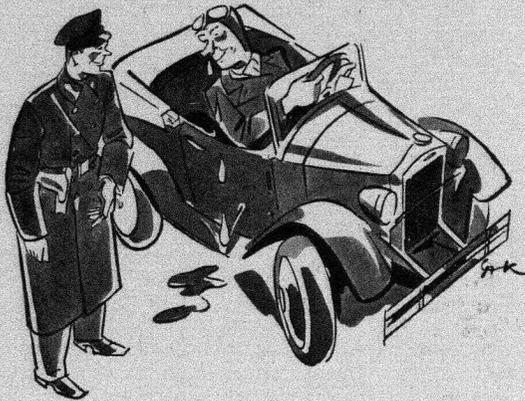
So sieht der Ford-Baby-Car aus.

Radio Horny Die Qualität

Wien I., Rathausplatz 9

Alter Kraftfahrer weint dicke Tränen

Es war wirklich ganz genau so: Ich wollte mit meinem Wagen nach rechts abbiegen und fuhr bis zur Mitte der Kreuzung vor. Ich schlug die Vorderräder ein und die Kotflügel schmiegt sich vertraulich an die Hosennähte des Verkehrspostens. Dann kam Fahrtrichtungswechsel und meine Augen hingen an ihm, nein an »Ihm«, um bereit zu sein, wenn mir — vielleicht nur durch ein Wimperzucken, die Bahn freigegeben wird. Es war so weit: Der uniformierte Arm machte eine einfache, fast einladende Handbewegung in meine Fahrtrichtung, gar nicht so, als ob es heißen würde: »Marsch, stell' dich in den Winkel!«



Also ganz entgegen den ererbten Traditionen. Im alten Rom wäre er als novarum rerum cupidus unfehlbar den Gerichten verfallen!

Aber der dramatische Höhepunkt kommt erst: Zwei freundliche Lippen formten sich zu einem »Bitte«! Es war wirklich ganz genau so: Absolut kein »Vurwärtz« oder »Gehmma«, keineswegs! Ein nettes, ja beinahe artiges »Bitte«.

Meine Ohren sogen dieses »Bitte« ein wie eine Botschaft aus einer anderen Welt. Es hallte wider in den Bezirken meiner Seele. Es war Schalmeyenmusik. Da überkam es mich! Meine Sentiments waren stärker als mein Wille! Ein inneres Gefühl sagte mir, daß so etwas erst nach langem Kreisen der Gestirne wiederkommt. Ich wußte, daß die Uhr meines Lebens abgelaufen sein wird, ohne daß ich in dieser Lage wieder ein »Bitte« hören würde.

Ich wurde ganz weich und zwei dicke Tränen fielen klatschend auf das Grabmal des unbekanntenen, höflichen Verkehrspolizisten.

F. F.

Bosch-Siege in aller Welt!

Die wichtigsten Bosch-Erfolge 1931 bei den großen internationalen Automobil- und Motorrad-Rennen; auch Flugrekorde und ähnliche Spitzenleistungen:

Großer Preis von Argentinien: Erster: Zaczek auf Mercedes-Benz. **Großer Preis von Schweden** (22. Februar 1931): Beste Zeit des Tages: Karl Ebb auf Auburn. **Großer Preis von Ungarn** (5. April 1931): Beste Zeit des Tages: Bullus auf NSU. **1000-Meilen-Rennen in Brescia** (11. und 12. April 1931): Erster: Caracciola auf Mercedes-Benz. **Targa Florio** (10. Mai 1931): Erster: Nuvolari auf Alfa Romeo. **Österreichische Tourist Trophy** (10. Mai 1931): Beste Zeit des Tages: Runtsch auf NSU. **Bergrennen von La Rabassada** (17. Mai 1931): Beste Zeit der Wagen und Streckenrekord: Caracciola auf Mercedes-

Benz. **Großer Preis von Italien** (24. Mai 1931): Erste und schnellste Runde: Campari-Nuvolari auf Alfa Romeo. **Großer Preis von Indianapolis** (30. Mai 1931): Erster: Louis Schneider. **Bergrennen Zbraslav-Iloviste** (31. Mai 1931): Rekord und beste Zeit des Tages: Caracciola auf Mercedes-Benz. **Großer Preis von Irland** (5. und 6. Juni 1931): Beste Zeit des Tages: Henry Birkin auf Alfa Romeo. **24-Stunden-Rennen von Le Mans** (13. und 14. Juni 1931): Erster: Birkin-

Zeit des Tages: Caracciola auf Mercedes-Benz. **Mont-Ventoux** (30. August 1931): Beste Zeit des Tages: Caracciola auf Mercedes-Benz. **Weltrekorde in Montlhéry** (16. Oktober 1931): Madame Stewart auf Miller-Derby. **Europa-Bergmeisterschaft 1931:** Sportwagen: Caracciola auf Mercedes-Benz. Rennwagen: Zanelli auf Nacional-Pescara. **Championnat d'Europe 1931:** Minoia auf Alfa Romeo. **Höhenrekord des japanischen Militärfliegers Tanaka** (Jänner 1931). **Etap-**

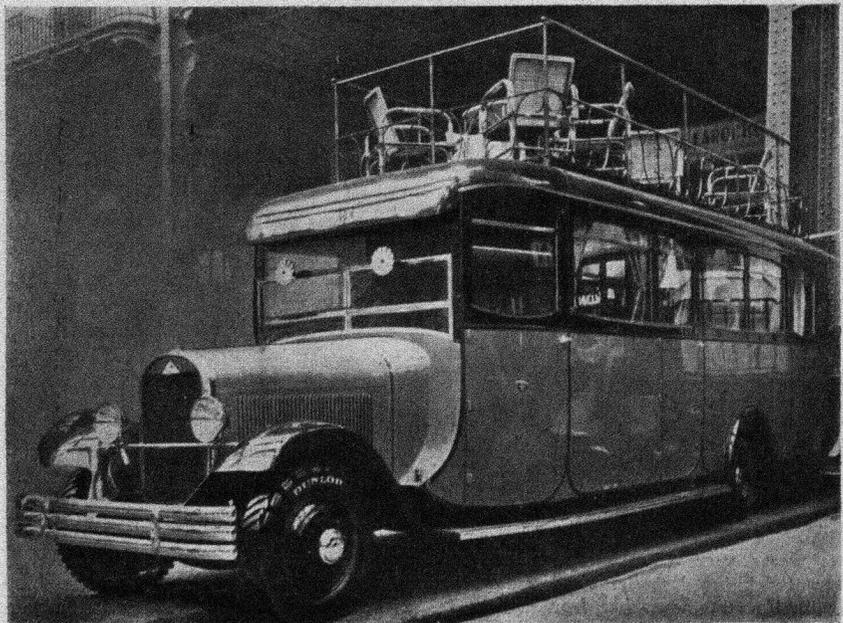
DIE NEUE TYPE

AEL



FÜR 1¼t NUTZLAST

LANGFRISTIGE KREDITE OHNE FINANZIERUNGSGESellschaft!



DACHGARTEN AM AUTOBUS.

dem zu seinem vollen Erfolg nichts als die Vegetation fehlt.

Earl Howe auf Alfa Romeo. **Belgisches 24-Stunden-Rennen** (4. und 5. Juli 1931): Beste Zeit des Tages: Zehender auf Mercedes-Benz. **Großer Preis von Deutschland** (19. Juli 1931): Beste Zeit des Tages: Caracciola auf Mercedes-Benz. **ADAC-Bergrekord Freiburg** (26. Juli 1931): Beste Zeit der Wagen: Caracciola auf Mercedes-Benz. Beste Zeit der Motorräder: Bullus auf NSU. **Großer Preis von Comminges** (9. bis 16. August 1931): Sieger: Etancelin auf Alfa Romeo. **Tatra-Bergrennen** (16. August 1931): Beste

penflug Gronau, von Sylt über Grönland nach Chicago. **Deutschland-Flug** (11. bis 16. August 1931): Erster: Dinort auf Klemm. **Zeppelin Arktis-Fahrt** (Juli-August 1931). **Erstfahrt der Acron** (größtes Luftschiff der Welt) (21. September 1931). **Motorboot-Geschwindigkeits-Weltrekord auf dem Gardasee** (3. April 1931): Motorboot Mariella.

In aller Welt vertrauen die erfahrenen Rennfahrer, Flugzeug- und Luftschiff-Führer mit Fug und Recht auf die altbewährte Bosch-Zündung.

HYDRAULISCHES ZYLINDERSCHLEIFEN HONEN / KOLBENEINBAUEN

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

Immer noch: bigger and better car

AMERIKAS AUTOSCHAU * ZUNAHME DER ZWÖLFZYLINDER

Die New-Yorker Ausstellung hatte diesmal mit einer ungewöhnlich großen Zahl von ganz neuen Modellen aufzuwarten. Denn die Propaganda der National Automobile Chamber of Commerce, die sich

hat aber die Depression gerade den umgekehrten Einfluß gehabt. Der Austin ist der einzige Kleinwagen (und der einzige weitere Vierzylinderwagen in Amerika!) geblieben; nicht einmal die Pläne von Durant für eine amerikanische Mathis-Produktion konnten verwirklicht werden, und auch um die übrigen projektierten »Baby-Cars« ist es wieder stiller geworden.

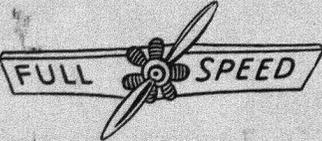
Dagegen ist noch immer die Tendenz zur »bigger and better car« vorherrschend. Die Motoren werden weiter vergrößert, die Radstände verlängert, die Spurweiten verbreitert, die Gewichte erhöht, die Zylinderzahlen vermehrt. Nicht weniger als fünf neue Zwölfzylindermotoren sind zur New-Yorker Ausstellung herausgekommen, um dem erfolgreichen Cadillac V 12 Konkurrenz zu machen. Sie sind alle größer als der 6-Liter-Cadillac: Vom 6.1-Liter-Packard bis zum 7.3-Liter-Lincoln. Als höchste Leistung wird bei Auburn 160 PS angegeben, während die anderen zwischen 140 und 150 PS schwanken. Interessanterweise weicht bei all diesen Motoren der Winkel zwischen den beiden Zylinderbänken von den theoretisch zu erwartenden 60 Grad ab, weil das »Außer-

sidenten benannten kleinen Erskine, der bald wieder verschwand. Um so mehr ist anzunehmen, daß die beiden Rockne-Modelle (mit 66-PS- und 70-PS-Motor) nunmehr besonders sorgfältig durchgearbeitet worden sind und nicht nur mit ihrem niedrigen Preis (ab 585 Dollar) den Konkurrenten zu schaffern machen werden. Der Rockne-Wagen ist nach dem berühmten Fußballinstruktor der Notre-Dame-Universität in South Bend benannt, den die Studebaker-Gesellschaft wegen seiner enormen Fähigkeiten im Ausbilden von Menschenmaterial für ihre Verkaufsorganisation gewann, und der vor einem Jahr bei einem Flugzeugunglück im Dienst der Gesellschaft ums Leben kam.

Freilauf gehört zur Standardausrüstung.

Keiner von diesen ganz neuen Wagen weicht wesentlich von den hergebrachten amerikanischen Standardprinzipien ab. Wie der Austin noch immer der einzige Kleinwagen, so ist der Cord weiterhin der einzige Vorderradantrieb, der Franklin der einzige Wagen mit Luftkühlung und neuerdings mit Kompressor, der Willys Knight der einzige mit Schiebermotor, der Stutz der einzige mit Doppelventilen. Völlig in

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. Telephon B-48-0-19

dafür einsetzte, daß die alljährlichen Typen gemeinschaftlich zur Jahreswende angekündigt werden sollten, fand im vorigen Jahr großen Anklang. Nicht nur hoffte man, auf diese Weise das Wintergeschäft zu beleben und dadurch die Produktion gleichmäßiger über das ganze Jahr zu verteilen, sondern vor allem rechneten manche Firmen damit, daß durch diese Verzögerung ihr Aufwand für eine neue Produktionsserie schon wieder in bessere Zeiten fallen würde. Damit war es nun freilich nichts. Aber jedenfalls sind im Sommer 1931 nur ganz wenig neue Wagen auf den Markt gekommen und dafür zwischen November und jetzt etwa 40!

Die Aktivität der Fabriken hat also in der Krise keineswegs nachgelassen, die Engineering Departments tummelten sich mächtig, um die erlahmte Kauflust des amerikanischen Publikums durch verlockende technische Neuerungen wieder anzuspornen. Am besten ist das Chrysler gelungen, als er im Sommer den Vierzylinder Plymouth mit der neuen, patentierten Zweipunkt-Motoraufhängung ausrüstete, die er »Floating-Power« nennt. Nach diesem Prinzip der »schwebenden Kraft« wird der Motor vorn und hinten so gelagert, daß die Verbindungsachse zwischen den beiden Lagerstellen durch den Schwerpunkt des Motoraggregats geht. Der vordere Aufhängepunkt liegt deshalb ganz hoch, bei der Wasserpumpe; die Lagerung erfolgt in zolldickem Gummi, und der ganze Motor kann um die Schwerpunktachse schaukeln, bis die seitlich angebrachte Abstützungsfeder der weiteren Kippbewegung eine Grenze setzt. Die Konstruktion ist so elastisch, daß keine Motorschwingungen mehr auf Rahmen und Karosserie übertragen werden. Der Plymouth verwandelte sich sozusagen in einen Achtzylinderwagen, und es sind in dem halben Jahr seit der Einführung der »Schwebenden Kraft« bereits 100.000 Exemplare verkauft worden. Aber nicht nur bei den groben Vierzylinder-schwingungen bewährt sich das System: Chrysler hat jetzt auch seine sämtlichen anderen Modelle (De Soto, Chrysler, Dodge) mit der Zweipunktaufhängung ausgerüstet.

Wird der Vierzylinder verbessert?

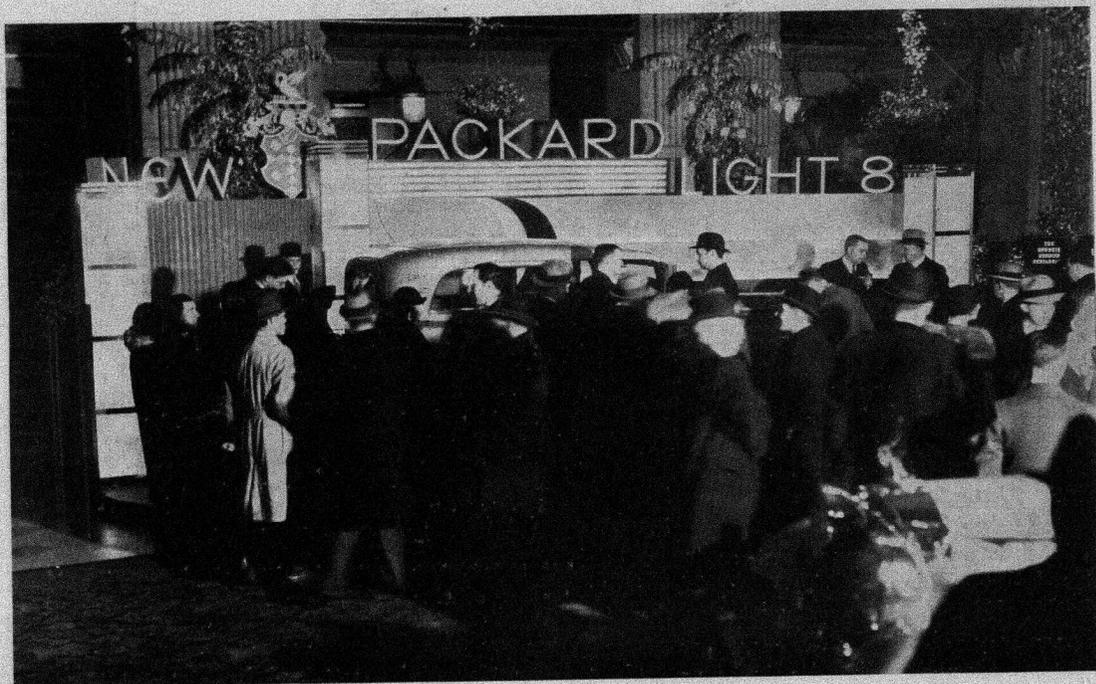
Es ist schwer abzuschätzen, wie das neue Prinzip die Weiterentwicklung des Vierzylindermotors beeinflussen wird. Es ist eine wahre Ironie, daß zunächst einmal Ford gerade in diesem Augenblick sich anschickt, zum Achtzylinder überzugehen. Aber vielleicht wird er den Vierzylinder doch nicht ganz aufgeben, und es ist auch sehr wohl möglich, daß als Nachwirkung der Depression neue kleinere Wagen in Amerika auftauchen werden, bei denen der Vierzylinder noch einmal zu Ehren kommt. Einstweilen

Generalvertretung:

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



Überall zu haben!



PACKARD LIGHT 8 debütiert auf der New-Yorker Schau, und steht, wie man sieht, im Vordergrund des Interesses der autoblasierten Yankees.

Takt-Feuern« die Schwingungscharakteristiken günstig beeinflusst. Bei Auburn ist, auch im Interesse des kompakteren Aufbaues ein kleinerer Winkel (45 Grad) gewählt worden. Lincoln hat 65 Grad, Packard 67, und die beiden Pierce-Arrow haben 80 Grad. Für Packard bedeutet die Einführung des Zwölfzylinders keinen radikalen Schritt, denn die Firma hat schon einmal vor langen Jahren einen Zwölfzylinderwagen auf dem Markt gehabt und hat auch in der Zwischenzeit reiche Erfahrungen mit Zwölf- und 24-Zylindermotoren für Boots- und Flugzeugzwecke gesammelt.

Keine neuen 16-Zylinder.

In das von Cadillac und Marmon beherrschte Gebiet der 16-Zylinder hat sich niemand mehr vorgewagt, und das Achtzylinderfeld hat nur einen einzigen Zuwachs erhalten durch Oldsmobile, das seinen Wagen jetzt nach Wahl mit einem Sechs- oder Achtzylindermotor ohne sonstige Änderung liefert (Preisunterschied 100 Dollar). Dagegen ist der De Soto 8 in Wegfall gekommen, der Oakland ist in Pontiac V 8 umgetauft worden, als »Companion Car« für den Pontiac 6 (die beiden wurden von jeher von der Oakland Co. in Pontiac bei Detroit hergestellt). Eine gewisse Einschränkung hat das Achtzylinderfeld durch den Ausfall einiger kleinerer Firmen erfahren, die dem Sturm der Zeit nicht mehr gewachsen waren: Elcar, Gardner, Jordan, Kissel, Windsor.

Die Sechszylinderklasse hat einen beachtenswerten Zuwachs in dem neuen Rockne erhalten, den die Studebaker-Gesellschaft jetzt in Fabrikation genommen hat. Studebaker hatte vor einigen Jahren keine sehr glückliche Hand mit dem nach ihrem Prä-

die Standardausrüstung übergegangen ist dagegen der Freilauf. Es gibt kaum noch eine amerikanische Fabrik, die nicht wenigstens den Einbau des Freilaufs gegen Extragebühr vorsieht.

Die weiteste Verbreitung hat das Freilaufaggregat, das hinter der Transmission angebracht und in allen Vorwärtsgängen wirksam ist. Als zweite Methode kommt neuerdings die vakuumbetätigte »Automatische Kupplungskontrolle« zur Anwendung, welche die Verbindung zwischen Motor und Triebwerk schon vor der Transmission löst, nämlich durch Ausschalten der Kupplung, sobald der Fuß vom Gashebel genommen wird. Diese Einrichtung findet sich vor allem bei dem neuen Buik- und Cadillac-Wagen. Chrysler verwendet sie sogar zusammen mit dem Freilauf hinter der Transmission: wenn der Fuß den Gashebel verläßt, stehen alle Getrieberäder vollkommen still, und das Schalten in jeden beliebigen Gang ist nun ein Kinderspiel. Dadurch wird der Einbau von Synchronisierkupplungen im Getriebe unnötig, die zuerst von der General Motors bei Cadillac eingeführt wurden, und die sich jetzt weitester Verbreitung erfreuen. Bei fast allen übrigen Wagen ist wenigstens durch Spiralverzahnung im Dauereingriff usw. für geräuscharmes Schalten Sorge getragen. Auf alle Fälle aber sind die Zeiten vorbei, wo man jeden amerikanischen Wagen auf Antrieb fahren konnte, wenn man nur mit einem von ihnen Bescheid wußte. Jetzt muß man erst bei jedem einzelnen die Feinheiten seiner Schaltung studieren. Man befindet sich da fraglos zur Zeit in einem gewissen Experimentierstadium und muß abwarten, was sich herauskristallisieren wird.

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
 Telefon U-85-1-28

Ungelöst bleibt zunächst auch noch die Frage der zufriedenstellenden Federung beim Standardwagen. Die Amerikaner haben jetzt ihre Zuflucht zu verstellbaren Stoßdämpfern genommen, wie man sie schon zuvor bei den Franzosen sah. Sie sind bereits an mindestens zwei Dutzend Modellen zu sehen und ermöglichen es dem Fahrer, die Federung den jeweiligen Straßenverhältnissen anzupassen. Aber das kann nur als Notbehelf anerkannt werden. Es steht in direktem Widerspruch zu der sonstigen allgemeinen Tendenz, die Bedienung des Wagens mehr und mehr automatisch wirkenden Vorrichtungen anzuvertrauen.

Automatisierung der Bedienung.

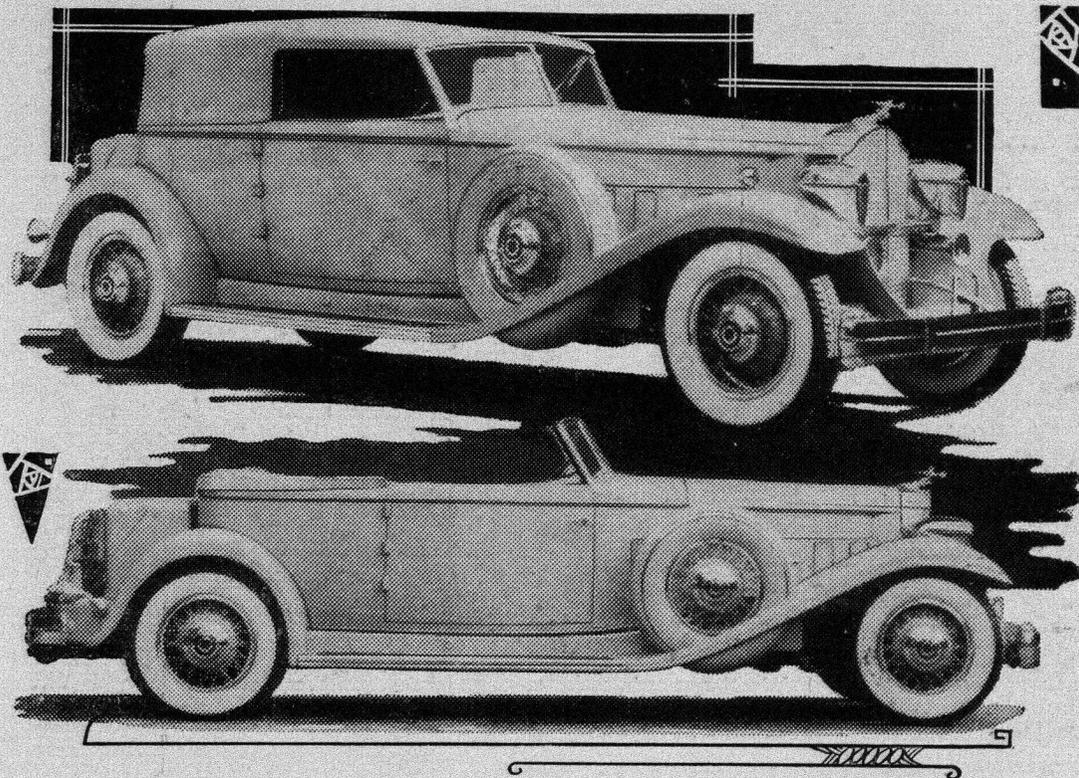
Das beginnt gleich beim Anlassen des Motors. Dazu nimmt man »Startix«, den automatischen An-

des Differentials zu verzeichnen. Hupmobile verwendet eine um 45 Grad nach vorn gekippte Hinterachse, bei welcher der Eingriff des Ritzels in das Tellerrad so tief liegt, daß die Rücksitze tiefer gelegt werden können. Auburn wartet mit einer doppelten Übersetzung im Differential auf. Der »direkte« Antrieb ergibt eine Übersetzung von 3 zu 1, während durch (pneumatische) Einschaltung eines zusätzlichen Umlauftriebes die Übersetzung auf 4.5 zu 1 erhöht werden kann.

Vorliebe für Stromlinienform.

Die äußere Form der Wagen ist in der üblichen konservativen Art der Amerikaner weiterentwickelt worden. Zum Beweis der »Stromlinien«-Tendenzen, die weiterhin aus dem Munde aller Propagandafachleute zu hören sind, bemüht man sich um glatte, runde Linien, stellt die Windschutzscheibe allgemein schräg, verlegt die Sonnenabblendung in das Innere des Wagens, rundet die Kühlerfassade noch ein bißchen mehr. Bei Graham sind die Kotflügel seitlich tief heruntergezogen, um den Eindruck einer völligen Umkleidung zu erwecken. Dabei können die Hinterräder erst dann abgezogen werden, wenn der Wagenheber am Rahmen angesetzt und dieser soweit hochgebockt wird, bis die Cassisfedern völlig entspannt sind.

Eine Reihe von Neuerungen, die das Jahr 1930



Der neue, leichte Packard-Zwölfzylinder (Twin Six) als Ganz-Linie-Kabriolett.

lasser. Sobald der Zündungsschlüssel auf »an« gestellt wird, tritt der Starter von selbst in Tätigkeit. Bleibt der Motor einmal stehen, sofort arbeitet Startix wieder, ganz automatisch. Versteht sich, daß man sich dabei nicht etwa mit der Vergaserluftklappe abquälen will. Richtig, auch das gibt es jetzt automatisch. Die Stellung der Luftklappe wird ganz einfach durch einen Thermostaten reguliert. Je kälter der Motor, desto weniger Luft kriegt er. Auch die Verstellung des Zündpunktes ist noch weitgehender automatisiert worden, indem das Vakuum im Ansaugerohr zur Regulierung herangezogen wird. Dafür entzieht man dem Ansaugerohr die Funktion, das Vakuum für den Scheibenwischer zu stellen, weil es diese Aufgabe von jeher sehr unvollkommen erfüllt hat. Da fast alle neuen amerikanischen Wagen mit Brennstoffpumpen ausgerüstet sind, so läßt man von diesen das Vakuum für die Scheibenwischer erzeugen, ganz unabhängig von der Belastung des Motors.

Ein neues Anwendungsgebiet für Thermostate hat sich bei den Klappen in der Motorhaube ergeben, die neuerdings mehr und mehr die üblichen Schlitzöffnungen verdrängen. Lincoln hat bei dem Achtwie bei dem Zwölfzylinder erstmalig die thermostatische Kontrolle dieser Klappen eingeführt, so daß man sie nicht mehr mit der Hand zu öffnen braucht, um den heißen Motor zu entlüften. Buick hat auf der Vergaserseite vorne in der Motorhaube eine Öffnung, um dem Vergaser kühle Frischluft zuzuführen, die nicht schon durch den Kühler erwärmt ist. Dadurch wird der volumetrische Wirkungsgrad wesentlich verbessert. Zwei Neuerungen sind noch auf dem Gebiet

an vereinzelt Stellen gebracht hatte, haben inzwischen schon allgemeine Anwendung gefunden. So der Rahmen mit Diagonalverstrebung, der Ansaugerschalldämpfer, der Ventilator mit ungleich verteilten Flügeln zur Beeinflussung der Lärmcharakteristik, der Fallstromvergaser, der auch von dem neuen Chevrolet übernommen worden ist. Zum Ölkühler, der von Buick eingeführt wurde, haben sich inzwischen auch Nash und Oldsmobile bekannt.

So unverkennbar der technische Fortschritt der Wagen ist, die sich auf der New-Yorker Ausstellung präsentierten, so schlecht war doch im abgelaufenen Jahr das Automobilgeschäft in Amerika. Es wurden nur 2.400.000 Wagen produziert, gegen 3.510.000 im Jahr 1930 und 5.620.000 im Rekordjahr 1929. Die Zahl der polizeilich gemeldeten Wagen hatte zum erstenmal in der amerikanischen Automobilgeschichte einen Rückgang aufzuweisen, der rund 600.000 Wagen betrug. Ein Mangel an guten Modellen besteht nicht, ebenso wenig ein Mangel an preiswerten Marken, denn 40% aller amerikanischen Typen liegen mit ihren Listenpreisen unter 1000 Dollar. Aber für wen früher ein 800-Dollar-Wagen billig war, für den ist er jetzt unerschwinglich. Noch ist der 300-Dollar-Wagen in etwas respektablem Format als der Austin nicht am Horizont aufgetaucht. Und doch wird sich die amerikanische Autoindustrie vielleicht zu derartig radikalen Schritten entschließen müssen, um der veränderten Lage gerecht zu werden. Sie hat schon öfters das Unmöglich zum Ereignis werden lassen — und sie läßt sich bestimmt nicht unterkriegen! Dipl.-Ing. Bernh. Stern (»B. Z. a. M.«).

Alles was Sie brauchen
 für Ihre autoelektrische Anlage
 finden Sie bei uns

Lambert Siegl

Auto-Licht-Zünd-Service
 Gesellschaft m. b. H.

Zentrale:
 Wien IX., Nußdorferstraße 57

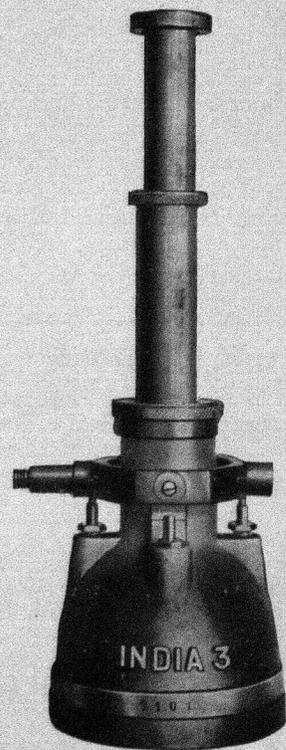
+

Filialbetriebe:
 Wien III., Ungargasse 59
 (Arenberggarage)

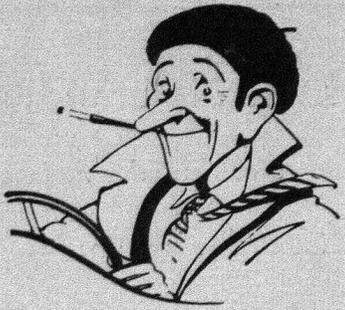
Wiener-Neustadt, Wienerstraße 51

INDIA

der hydraulische Leichtmetallwagenheber
 mit Teleskopkolben.



Kleine Anfangshöhe, großer Hub.
 Größte Betriebssicherheit.
 Leichte Handhabung, unentbehrlich für
 jeden Automobilisten.
 Österreichisches Qualitätserzeugnis
 J. FRÄNKEL, Wien I., Rathausstraße 2
 Telefon: A-21-3-53, A-23-3-53



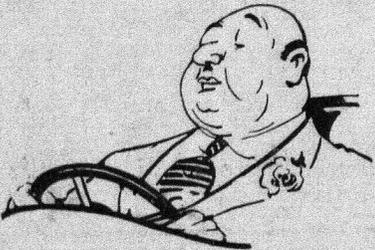
Grand Sport.

Amilcar und stolz darauf! Staubt alles ab. Er ist schon lange vorbei, aber sein Rizinusduft liegt noch immer in bläulichen Schwaden auf der Straße.



Kompressor.

Mercedes SSK. — Ehe man ihn recht sieht, ist er schon wieder weit weg. Sic transit!



Pschsch . . .

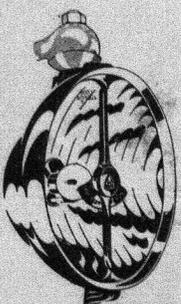
Wagen: 24 Zylinder, 300 PS, Modell 1932, Frontenac (oder so was ähnliches, kann auch ein anderer »fameux voyageur« sein), Besitzer und Fahrer Direktor Siegfried Anlasser. Überholt mit seinem enorm luxuriösen amerikanischen Innenlenker alles was da kreucht und fleucht. Als Herr der Straße hupt er sich alles aus dem Wege. Rrrrh, rrrh, —rh und schon ist man »abgestaubt«. Der Nächste, bitte. Mit überlegener Verachtung für alles motorisch (und pekuniär) mindere rast er hinauf auf den Semmering zur — Bridgepartie.

Der leichte Packard-Zwölfzylinder (Twin Six), der im New-Yorker Salon Furore machte.

Die jährliche New-Yorker Automobilschau, die heuer in der Zeit vom 9. bis 26. Jänner vor sich ging.

Auto- und Motorrad-Material u. Zubehör

Okolicsányi & Co., Wien I., Weihburggasse Nr. 29 Telephone R-24-2-78



DER BERÜHMTE MARCHAL SCHEINWERFER

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

10 Minuten Triester Reichsstraße

(Revue der Lenker)



1908.

Leopold Rienöbl auf einem 1908er Gräf und Stift, längst als Lastwagen umkarossiert. Der alte, mäßig gut gehaltene Wagen geht noch immer »etliche 70« und wird voraussichtlich noch ein hohes Alter erreichen. Man beachte, mit welch hoheitsvoller Verachtung im Blick ihm eben Herr Pschsch vorgefahren ist.



Kabriolett.

Fräulein Elsa Cabrioletsky-Grün. Wie ihr Gesichtsausdruck zeigt, ist sie Anfängerin, etwas nervös und fährt ständig in der Angst, daß ihr irgend ein ungestümer Jüngling hinten hineinfährt und die schöne grüne Spritzlackierung ihres neuen Steyr 30 ruiniert. Sie wird voraussichtlich noch einigen Fahrern etliche graue Haare kosten, bevor ihr Wagen am Abend sicher die Garage erreicht.

hatte einen Rekordbesuch zu verzeichnen. Um 40% mehr Zuschauer als 1931! Was beweist, in welchem hohen Maße auch in Krisenzeiten automobilistische Probleme das öffentliche Interesse beherrschten.

Mehr als 300 Wagen in allen Preislagen wurden vorgeführt. Besonders im Karosseriebau gab es viel Neues — neue Farben, neue Linien, neue Ausrüstungsteile, dazu berufen, den Fahrkomfort (wenn möglich) noch zu steigern.

Eine der ältesten und konservativsten Automobilfabriken Amerikas demonstrierte gelegentlich des Salons zwei ganz neue Typen: den Packard Light Eight, ohne Frage eine der meistdiskutierten Clous der hervorragend beschickten Schau. Dieser Wagen ist schon preislich eine Sensation und die Packard-Werke wenden sich mit seiner Erzeugung an Käuferkreise, die bisher für sie kaum in Frage kamen.

Neuerscheinung Nr. 2: Der erste Zwölfzylinder Amerikas in moderner Linie — der Packard Twin Six.

Von den unterschiedlichen konstruktiven Neuheiten, die die Packard-Modelle 1932 auszeichnen, wäre als interessanteste die Regulierung der Federung während der Fahrt »von Hand« zu erwähnen. Dieses »Ride Control«, erstmalig im Juli 1931 von Packard gezeigt, beinhaltet eine bequeme Einstellung der hydraulischen Stoßdämpfer und wurde von einer Reihe anderer Fabriken für 1932 annahmefähig.

Alfa Romeo — Durant — Hopmobile.

Die im Besitze des Herrn Julius Grün befindliche Toskana-Garage, Wien IV., Argentinierstraße Nr. 29, Generalrepräsentanz der bekannten italienischen Marke Alfa Romeo und der amerikanischen Fabrikate Durant und Hopmobile, unterhält einen unter bester fachmännischer Leitung stehenden Kundendienst (Service) für die genannten Fabrikate, die gegebenenfalls alle Reparaturen und Kontrollarbeiten sofort und zu den kulantesten Sätzen zur Durchführung bringt. Vervollständigt wird diese Serviceabteilung durch ein reichsortiertes Ersatzteillager.

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



Mädi.

Da kommt ein Kleinauto. Von einem herzigen Mädi gelenkt. Sie strahlt vor Freude. Ihr BMW-Innenlenker ist ihr erster Wagen. Sie fährt Vollgas — jeder Meter Straße ist ihr Lebensfreude.



Papa Prochaska.

Kohlhändler en gros samt Familie. Die Vorsicht selbst. Lenkt einen 1928er Innenlenker, viersitzig, mit sieben Insassen. Ziel: Heiligenkreuz.



Nobelchauffeur.

Vorsichtig, aufmerksam und ernst. Fährt nicht in der Kurve vor, läßt beim Vorfahren genug Raum und — dankt, wenn man ihm Platz macht. War jahrelang Privatchauffeur bei Graf X. Gute Kinderstube! Sein Wagen ist nicht neu, aber herrlich gepflegt. Höchstgeschwindigkeit 120, Reisetempo 70 bis 75.

dendienst (Service) für die genannten Fabrikate, die gegebenenfalls alle Reparaturen und Kontrollarbeiten sofort und zu den kulantesten Sätzen zur Durchführung bringt. Vervollständigt wird diese Serviceabteilung durch ein reichsortiertes Ersatzteillager.

KUGELLAGER

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

Alle Automobilisten rauchen

SAMUM

Zigarettenpapier — Zigarettenhülsen.

RESTAURANT

Strass
RUDOLF GLÜCK
Wien, Pötzleinsdorf



Automobilia

Umsteigen in die neue Zeit

Pauline war empört.
 »Meinen Mann haben sie eingesperrt.«
 »Weshalb?«
 »Wegen seines Glaubens.«
 »Wegen seines Glaubens?«
 »Ja, er glaubte, es sähe ihn keiner, als er das Auto stahl.«

Saul saust durch die Straßen. In seinem Achtzylinder.
 Ein Mann kommt unter die Räder.
 »Wer war das?« fragt Selma.
 Saul saust weiter.
 »Unser Briefträger.«
 Sagt Selma:
 »Zu dumm, da hättest du ihn doch noch schnell fragen können, ob er Post für uns hat.«

Karin legte empört die Zeitung aus der Hand.
 »Soeben lese ich, daß im Orient ein Mann seine Frau gegen ein Pferd einge-

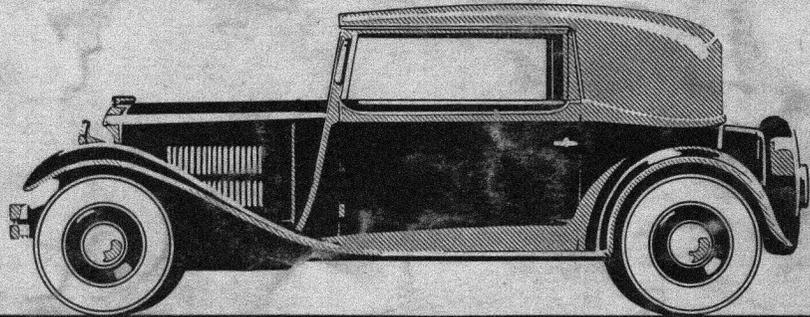
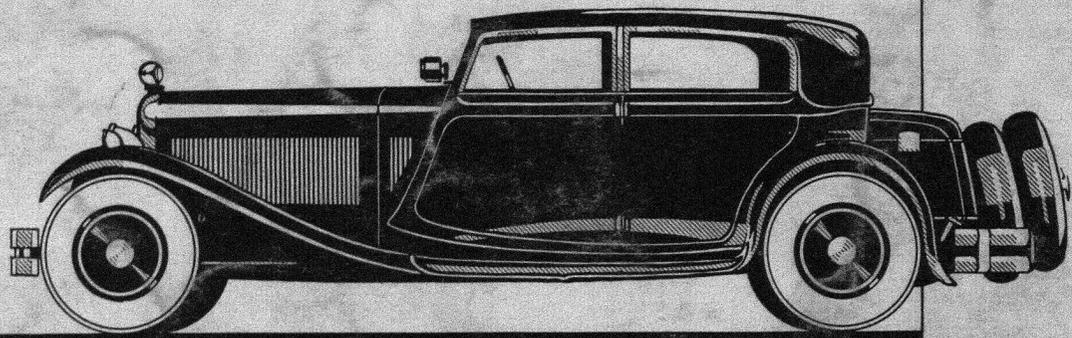
tauscht hat. Das würdest du doch nie tun, Kurt?«
 Kurt brummte:
 »Ausgeschlossen. Höchstens gegen einen kleinen Wagen.«

Dampf bekommt eine Einladung zu einer Sternfahrt.
 Ein guter Freund will ihn umsonst mitnehmen.
 Dampf lehnt dankend ab.
 »Ich mag nicht autofahren«, sagt er.
 »Hast du Angst?«
 »Das nicht. Aber man ist bei solchen Rennen doch ein wenig zu sehr in Gottes Hand.«

Herrenfahrer kam spät nach Hause.
 Sein Wagen hielt unten.
 »Wo warst du so lange?« fragte die Frau.

»Ich wurde in einer Konditorei aufgehalten.«
 »Hattest du Appetit auf Süßigkeiten?«
 Herrenfahrer antwortete:
 »Das weniger. Aber ich bin dort durch eine Fensterscheibe gefahren.«

Endlich war der Wagen fertig. Der Herrenfahrer zahlte und fuhr davon. Der Autowerkstättenbesitzer sah ihm nach.
 »Was hast du für die Reparatur verlangt?«
 »Achtzig Mark.«
 »Was war an dem Wagen?«
 »Nichts. Der Benzintank war leer. Er hat es nicht gemerkt.«
 Der Kompagnon protestierte:
 »Dafür hast du achtzig Mark verlangt. Das ist unfair, mein Lieber. Du hättest ihm doch einfach Benzin verkaufen können?«
 Der andere lachte:
 »Das habe ich doch außerdem noch getan.«



AUSTRO DAIMLER STEYR
BEDEUTEN
VOLLENDUNG

AUSTRO DAIMLER-PÜCHWERKE A. G.

ZENTRALVERKAUFSDIREKTION: WIEN I., SCHWARZENBERGPLATZ 18

VERKAUFSBÜRO WIEN:
I., KÄRNTNERRING 13

STEYR-WERKE A. G.

VERKAUFSBÜRO WIEN:
I., KÄRNTNERRING 7