Zeitschriftensaal.

EINE STÄNDIGE VERKAUFSAUSSTELLUNG 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 Pamberger, 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

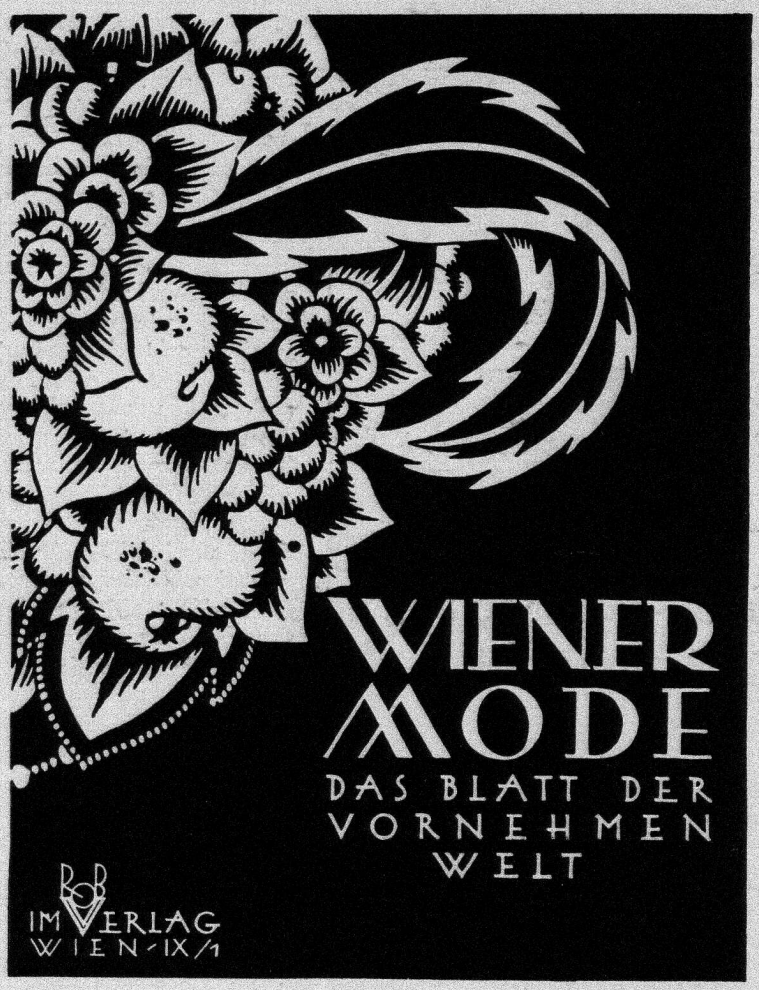
Wiener

Allgemeine Zeitung

Glänzende Leitartikel + Ausgezeichneter Nachrichtendienst + Erstklassiger volkswirtschaftlicher Teil Reichhaltiger Sport + Spezialrubrik: Automobilismus

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

---



Wir setzen die Abonnementsgebühr herab!

Im Hinblick auf die Wirtschaftskrise ermäßigten wir mit 1. Jänner 1932 den **Abonnementspreis des „EUROPA MOTOR" für Österreich auf**

S 12.– **pro Jahr** + Unser Blatt erscheint **regelmäßig am 10. JEDEN MONATS**

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

Europa Motor

Nummer 4 / APRIL 1932
XVIII JAHRGANG

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

Concours de Cocetterie

DKW = Das Kleine Wunder. Ein Wunder nämlich, wenn zwei so reizende Frauen eifersuchtslos mit Ihnen, Herr Leser, flirten.

Was ist paradox?

Wenn ein »Schwimmer« ohne Flüssigkeit ist.

Wenn man auf der bayrischen Landkarte nach Unten fährt und immer tiefer ins Hochgebirge kommt.

Wenn ein Straßenhilfsdienstwagen fremde Hilfe in Anspruch nimmt.

Wenn im Rennauto Schneckenantrieb eingebaut ist.

Druckfehler.

Müller blieb in der letzten Runde zurück, das **St**ück hatte sich gewendet.

Er war Mitglied im Verband **ra**sender Kaufleute . . .

Die Frau im Beiwagen zu haben ist eine **La**st.

Aus einem Fachkatalog: Nr. 1457 Steuerrad mit **S**ocken.

Behauptungen.

Er kaufte »die Katz' im Zylinder« . . .

Meine Maschine springt an wie ein Polizeihund . . .

Ihr Gesicht war so häßlich, daß es durch die Autobrille verschönert wurde.

Nur Kamele fahren Läuse spazieren.

Schweine können keinen Wagen lenken.

Aphorismen für Werkstatt und Reise.

Auch der Meister hat bei der Montage schon einmal den Schlauch geklemmt.

Fahrer und Reparateure von Schiebermotoren müßten unbedingt Psychologie studieren.

*

Bauen — und nicht verzweifeln!

*

An blauen Rohren erkennt man die Toren.

*

Das Innere des Motors bleibt allen Menschen dunkel.

*

Man soll die Reparatur nicht vor dem Abend loben.

*

Zeige mir dein Werkzeug und ich stelle dir dein Horoskop . . .

*

Reparaturstunden zählen wie Kriegsjahre: doppelt!

*

Das Leiden ist Bedingung zur Wirksamkeit des Genius (Schopenhauer).

*

Verwechselte Kabel sind die Ursache, daß Menschen, die sonst ganz anständig sind, ins Zuchthaus kommen.

*

An Monteure, die Polster und Kotflügel durch Decken schützen, sollen in Zukunft Verdienstkreuze ausgegeben werden.

Hans Gräf.

Wir sind beim heiligen Christophorus zu Gaste

Begrüßung der Festgäste durch die Gemeindevertretung Christofen

Wachtmeister Wiener mit der neuen Standarte der Motor-Sektion des Ö. H. Sp. V.

Böllerschüsse, Bläserchor, Willkommen-Fahnen! Christofen, der freundliche Wallfahrtsort, das Lourdes der Kraftfahrer hat ein festliches Kleid angelegt, um seine Gäste zu erwarten. Die Motor-Sektion des Österreichischen Heeressport-Verbandes hat ihre gesamten Pferdekräfte mobilisiert und mobiloilisiert, um an diesem schönen Vorfrühlingstag die neue Standarte dem heiligen Christophorus zu präsentieren und sich des besonderen Patronates dieses Schirmherrn aller Motoristen zu versichern. Eigentlich ist er der Begründer des Trajekt-Verkehres. Zu einer Zeit, da es noch keine Brücken gab, trug er hilflose Wanderer um Gotteslohn über den reißenden Strom. Seither ist er Schutzpatron aller Wanderer und Reisenden, insbesondere aller Kraftfahrer. In den letzten Dezennien ist sein Kompetenzbereich zu einem überdimensionalen Begriff geworden, wenn man das Anwachsen des Reiseverkehres und die fast märchenhafte Entwicklung des Motorsportes betrachtet. Über gigantische Herden von Vehikeln hält der heilige Christophorus seine schützende Hand.

*

An der Lisière der Ortschaft Christofen erwartete die Gemeindevertretung mit Landtagsabgeordneten Schmatz, Bürgermeister Häupl und Gemeinderat Horsky die Festgäste aus Wien. Auf nahezu 150 Fahrzeugen war die Motor-Sektion des Österreichischen Heeressport-Verbandes erschienen und nahm Aufstellung in geschlossener Front, die von General Schiebel mit den Obersten Harhammer und Franz, den Oberstleutnants Staab, Soré und Pötsch abgeschritten wurde. Vom Österreichischen Touring-Club hatten sich Ehrenpräsident Feldzeugmeister Madlé-Lenzbrugg, Präsident Mayer-Tenneburg, Vizepräsident Oberbaurat Spitzer, eingefunden, von der Vacuum Oil Company Generaldirektor Franz Janik und Reklamechef Feldner.

Brigadepfarrer Tegel zelebrierte die Festmesse und hielt eine kernige Ansprache an seine Soldaten, die an die Inschrift eines Tiroler Marterls anknüpfte, das zum Andenken an einen verunglückten Motorfahrer errichtet wurde:

Die Reise in die Ewigkeit —
Ist gar nicht weit —
Um sieben fuhr er fort,
Um acht Uhr war er dort!

Auf die feierliche Segnung der erschienenen Motorfahrzeuge folgte die Verteilung der künstlerisch ausgeführten Christophorus-Plakette, die als Talisman an der Maschine befestigt wird. Die Schuljugend verteilte Sträußchen mit den ersten Frühlingsblumen. Ein Frühstück vereinigte alle Festteilnehmer, wobei manches schöne und kluge Wort als Manifest für das Zusammengehörigkeitsgefühl der Kraftfahrer und für die Förderung sportlichen Geistes gesprochen wurde.

Photos: Feldner.

F. F.

Der populäre und sportbegeisterte Brigadepfarrer Tegel

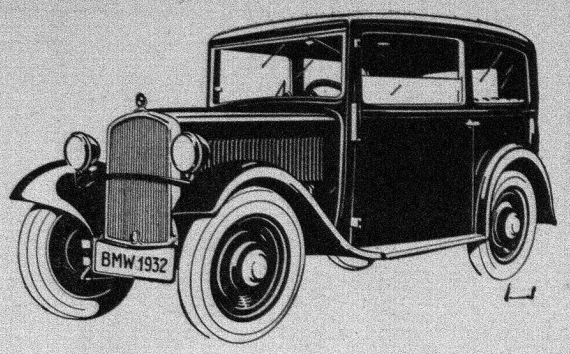
General Schiebel und Feldzeugmeister Madlé-Lenzbrugg, Ehrenpräsident des Ö. T. C.

Die Fahrzeuge der Motor-Sektion empfangen den Christophorus-Segen

Die künstlerisch ausgeführte Christophorus-Plakette

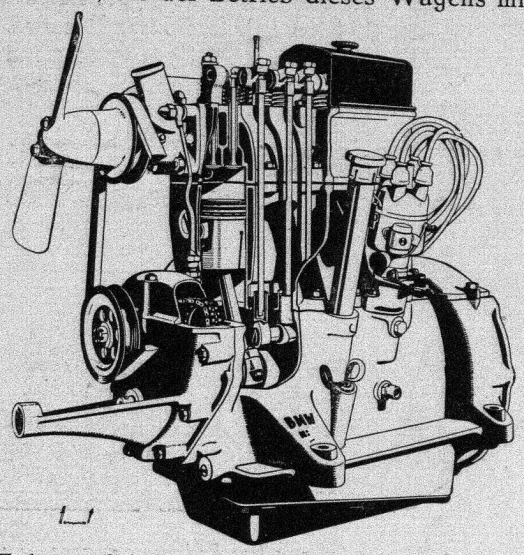
Die Abfahrt nach Schluß der Feier

Der neue BMW – ein Mercedes-Baby?



Einzeln schwingende Räder • Niederflurrahmen • Karosserie Sindelfingen

Wer im neuen BMW-Wagen durch die Stadt gleitet oder bequem mit vier Personen auf freier Strecke die Durchschnittsgeschwindigkeit doppelt so starker Wagen hält, hat das Gefühl, ein großes Fahrzeug zu besitzen. Wer aber die geringen Kosten bedenkt, die der Betrieb dieses Wagens mit



Teilweiser Schnitt durch den neuen BMW-Motor. Die hängenden Ventile werden mittels Stoßstangen und Kipphebel von der im Kurbelgehäuse laufenden Nockenwelle betätigt.

sich bringt, wird mit Freuden feststellen, daß in seinen Diensten ein kleiner Wagen steht — anspruchslos und immer dienstbereit — eben ein BMW! Der große technische Fortschritt dieser neuen Wagenkonstruktion ist das Geheimnis dieser Tatsachen.

An Hand näherer Einzelheiten über die neue Bauart werden wir im folgenden zeigen, wie es die BMW-Ingenieure im Verein mit den Karosseriekonstrukteuren und -künstlern von Mercedes-Benz ermöglichten, dieses komfortable Fahrzeug so auszubilden, daß sein Besitz wirkliche Befriedigung verschafft und ein Beweis für den Geschmack wie die wirtschaftliche Klugheit seines Besitzers ist.

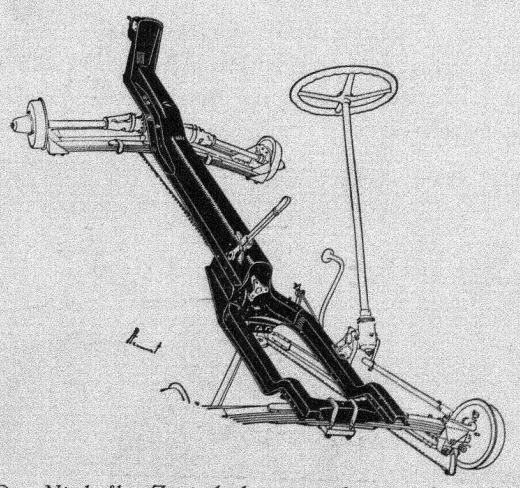
Eine Maßskizze und die Bilder sagen mehr über die Bequemlichkeit des Wagens als viele Worte; denn sie helfen Vergleiche anzustellen, bei denen die Vorzüge des neuen BMW-Wagens rasch offen zutage treten.

Hauptbedingungen für einen Wagen mit besonders sicherer Straßenlage sind: richtiges Verhältnis von Radstand zur Spurweite, tiefe Schwerpunktlage, günstige Gewichtsverteilung und unabhängige, einwandfreie Federung aller vier Räder (Schwingachsen).

Beim neuen BMW beträgt die Spurweite 1100 mm, die bei einem Radstand von 2150 mm nicht nur richtige Gewichtsverteilung ergibt, sondern dem Fahrzeug vor allem auch eine vorbildliche Straßenlage und ausgezeichnete Kurvenstabilität verleiht. Die tiefe Schwerpunktlage ist durch einen Niederflur-Zentralrahmen erreicht, der wiederum eine sehr niedere Anbringung der bequemen Karosserie ermöglicht. Besondere Sorgfalt wurde dem schwierigen Problem der Federung gewidmet, das jetzt verblüffend einfach und zweckmäßig gelöst ist. Die Vorderachse wird aus neun Federblättern gebildet, die jedem einzelnen Rad unabhängiges Schwingen gestatten und wobei alle Gelenke und Schmierstellen, die dem Verschleiß ausgesetzt sind und daher der Pflege bedürfen, vermieden sind. Die Hinterradfederung ist nach demselben Prinzip einzeln federnder Räder gebaut, nur liegen hier zwei Querfedern in einer horizontalen Ebene hintereinander, die sowohl die Schubkräfte als auch die Brems-Reaktionsdrücke aufnehmen. Man fährt deshalb im kleinen BMW auch auf schlechtesten Straßen, bei schnellem Tempo und in engen Kurven absolut sicher und ruhig.

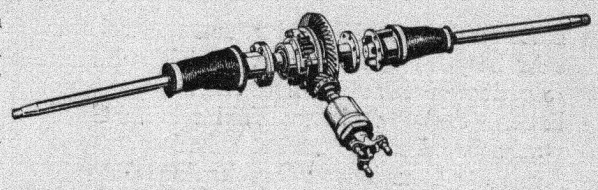
Bestmögliche Fahreigenschaften werden weiterhin hauptsächlich durch eine sichere Lenkung, zuverlässige Bremsen und einen temperamentvollen Motor bedingt, der dem Wagen gutes Anzugsvermögen und hohes Durchschnittstempo verleiht, wobei selbstverständlich auch der bereits erwähnten einwandfreien Straßenlage besondere Bedeutung zukommt.

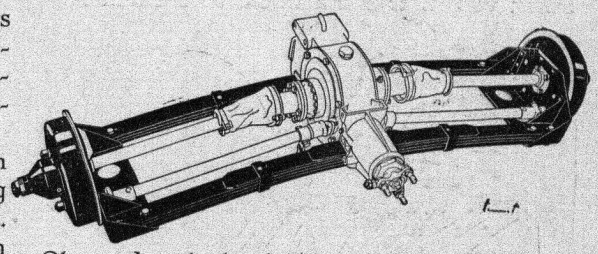
Die Vorteile der leicht zu bedienenden und nachzustellenden, bequemen Lenkung bemerkt man gleich bei der ersten Fahrt. Das Lenkrad erhält keine Stöße von den einzeln schwingenden Rädern, die durch je eine geteilte, mit federnden Kugelgelenken versehene Spurstange gesteuert werden und den Wagen zudem äußerst wendig machen. Zu der Leichtigkeit, mit der man den BMW-Wagen lenkt, kommt das Gefühl unbedingter Sicherheit, das die vier kräftigen, mechanischen Innenbackenbremsen verleihen. Wegen ihrer einfachen und robusten Konstruktion kann man sich absolut auf sie verlassen. Während die Fußbremse auf alle vier Räder wirkt, betätigt die neben dem Schalthebel gelegene, leicht erreichbare, feststellbare Handbremse die Hinterradbremsen. Besonders angenehm und praktisch ist die bequeme Nachstellbarkeit beider Bremsen vom Führersitz aus.



Der Niederflur-Zentralrahmen ergibt eine besonders tiefe Schwerpunktlage, wodurch die Fahrsicherheit und Kurvenstabilität außerordentlich verbessert sind.

So wie die Bremsen das Tempo rasch verlangsamen, beschleunigt der zwanzigpferdige Motor den nur etwa 660 kg wiegenden Wagen mit großer Kraft. Dieser unermüdlich leistungsfähige und zuverlässige Motor, der das Fahren im BMW-Wagen in jedem Gelände zur Freude macht, zeigt die weitgehende Erfahrung und Sorgfalt einer großen deutschen Fabrik, deren Motoren zu Wasser, auf dem Lande und in der Luft durch international anerkannte





Oben: Antrieb der beiden gelenkigen Hinterachswellen durch spiralverzahnte Kegelräder mit robustem Stirnraddifferential.

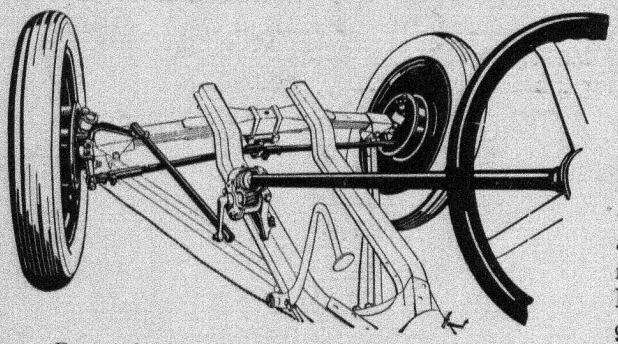
Unten: Auch die Hinterachse ist als Schwingachse ausgebildet. Zwei parallele, in einer horizontalen Ebene liegende Querfedern geben dem neuen BMW-Wagen unübertreffliche Fahreigenschaften.

Qualität und Leistung berühmt und begehrt sind.

Mit Recht fordert der fortschrittliche Kraftfahrer nicht nur ein temperamentvolles und stabiles Fahrzeug, sondern vor allem auch einen handlichen und zuverlässigen Wagen. Jene Maschinen sind am betriebssichersten, die einfachste Bauart aufweisen und in Verbindung damit auch geringster Wartung bedürfen. Nach diesem Grundsatz wurde der neue BMW-Wagen entworfen! Wo ein Gelenk oder eine Schmierstelle zu vermeiden war (z. B. beim Fahrgestell und der Federung), wurde es getan; wo bei irgend einem Teil gelegentliche Nachstellung nötig wird (z. B. beim Motor und den Bremsen), ist sie rasch und handlich zu bewerkstelligen. Während sonst öfters zehn bis zwanzig Schmierstellen bedient oder zumindest kontrolliert werden müssen, besitzt das BMW-Chassis keinen einzigen Schmiernippel, der vor 3000 km Fahrt bedient werden müßte. Alle beweglichen Übertragungsteile sind gekapselt und aus hervorragendem Material so kräftig dimensioniert,

Wenn das Mitführen des Spiegels Vorschrift wird.

daß der Verschleiß selbst bei dauernd harter Beanspruchung aufs äußerste beschränkt wird. Als Beispiel hiefür diene das massive Stirnrad-Triebwerk des Differentials, dessen spiralverzahnte Kegelräder durch eine kräftige, sorgfältig ausbalancierte Kardanwelle angetrieben werden, die an beiden Enden elastische, stoßdämpfend wirkende Gewebescheiben ohne jede Schmiervorrichtung besitzt. Dasselbe Vertrauen, das man diesen Teilen entgegenbringen kann, wird auch das robuste Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang einflößen. Seine Spezialzahnräder und die Elastizität des Schalthebels in Wagenmitte sind derart bemessen, daß das Schalten sehr bequem und weich vor sich geht. Infolgedessen braucht man keine Sorge zu haben, daß ein kleiner Fehler beim Gangwechseln dem Getriebe schaden könnte. Auch die Einscheiben-Trockenkupplung benötigt keiner besonderen Wartung. Abgesehen von ihrer Einfachheit, sind deren Abmessungen so berechnet, daß sie auch für schwere Wagen reichlich genügen würde und trotzdem sanft arbeitet.



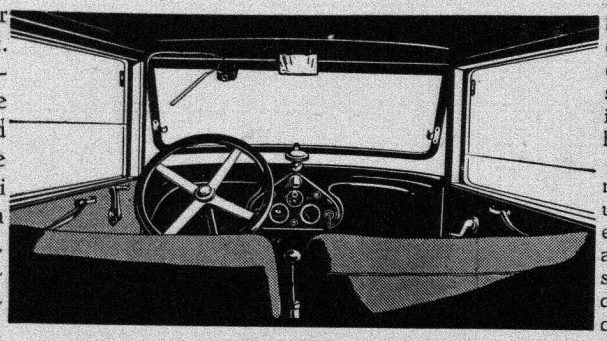
Die spielend leichte und sichere Lenkung arbeitet über eine geteilte Spurstange auf beide Vorderräder und ist infolgedessen absolut stoßfrei.

Von besonderer Wichtigkeit für einen betriebssicheren Wagen ist zweifellos der Motor. Von seiner Leistung, Anspruchslosigkeit und Zuverlässigkeit hängt es in erster Linie ab, ob man gut oder schlecht kaufte, also Freude und Nutzen oder aber Ärger und Verluste mit seinem Wagen hat. Daher haben die Bayerischen Motoren-Werke seiner Konstruktion ganz besondere Sorgfalt gewidmet und ihn langen und harten Prüfungen über Hunderttausende von Kilometern unterworfen. Selbst bei schwersten Zerreißproben, wie es Rennen sind, hat er sich bereits vollauf bewährt. Um bei dem verhältnismäßig kleinen Hubvolumen von nicht ganz 800 cm³ die ansehnliche Leistung von etwa 20 PS zu erreichen, sind die Ventile hängend im abnehmbaren Zylinderkopf angeordnet und über Stoßstangen geräuschlos von der untenliegenden Nockenwelle gesteuert. Diese Ausführung besitzt bei gleicher Lebensdauer und Zuverlässigkeit gegenüber untengesteuerten Ventilen bedeutende Vorteile, so daß sie auch beim Bau von Flugmotoren, von deren einwandfreiem Arbeiten bekanntlich die Sicherheit abhängt, in großem Umfange Anwendung findet; alle Hochleistungsmotoren besitzen diese Ventilbetätigung. Die Kraft der Explosionen nehmen besonders widerstandsfähige Bohnalite-Kolben auf, die sie über kräftige Bolzen und Pleuelstangen an die robuste Kurbelwelle weiterleiten. Bei der Anordnung jedes einzelnen Teiles erkennt man das Streben nach größter Zuverlässigkeit und einfachster Wartung. Ein gut eingefahrener BMW braucht nicht viel mehr Pflege als die Versorgung mit Brennstoff, Schmiermitteln und Kühlwasser. Vom Falltank gelangt der Betriebsstoff direkt zum einfachen Solexvergaser, dessen Sparsamkeit (etwa 7 Liter auf 100 km) durch eine Vorwärmung noch erhöht wird.

Eine von der Nockenwelle angetriebene Pumpe, die im Ölbehälter des Kurbelgehäuses liegt, versorgt automatisch alle Lager und Schmierstellen des Motors reichlich mit Öl, das durch ein Sieb gereinigt seinen Kreislauf in der Kurbelwanne beendet, was einen sehr geringen Ölverbrauch zur Folge hat. Seine hohe Qualitätsstufe beweist der Motor durch erstaunliche Geräuschlosigkeit. Sie wird außerdem durch Fortfall aller Stirnräder im Motor erreicht, da der Antrieb der Nockenwelle und der Riemenscheibe durch geräuschlose Doppelkette erfolgt, während Lichtmaschine, Wasserpumpe und Ventilator mittels eines endlosen Gummikeilriemens angetrieben werden, der durch die exzentrisch gelagerte Lichtmaschine im Bedarfsfalle mit einem Handgriff bequem nachgestellt werden kann.

Kurze Kostenübersicht:

Preis der kompletten Limousine, fünffach bereift, vier Farben nach Wahl Reichsmark 2825.—.



Der neue BMW hat zwei bequeme, breite Vordersitze, Kurbelfenster, verstellbare Windschutzscheibe mit automatischem Scheibenwischer und ein hübsches, beleuchtbares Armaturenbrett. Alle Bedienungsorgane sind leicht erreichbar. Auch in der Limousine hat man nach allen Richtungen gute Sicht.

Jahressteuer (wie beim früheren »kleinen« BMW) nur Reichsmark 106.—.

Versicherung (für die Wagenklasse bis 800 cm³) nur Reichsmark 120.—.

Betriebskosten (Brennstoff und Öle) für 100 km zirka Reichsmark 2.70.

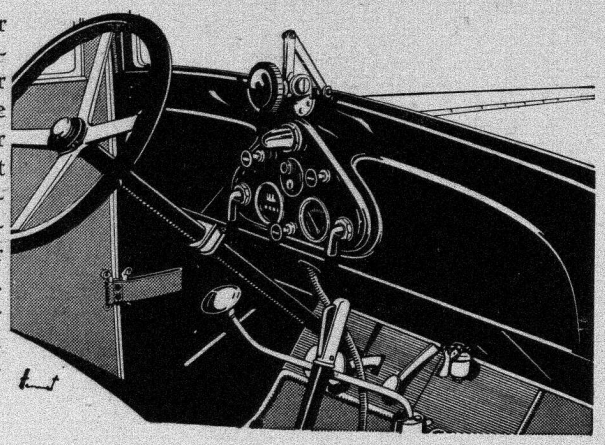
Technische Daten:

Motor: 788 cm³, Bohrung 56 mm, Hub 80 mm, zirka 20 PS Dauerleistung, Bosch-Dynamozündung, Solex-Vergaser mit Vorwärmung, Wasserpumpe, Druck-Umlaufschmierung, Bohnalite-Kolben.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Dreiganggetriebe mit Rücklauf und Kugelschaltung, Stirnraddifferential.

Fahrgestell: Zentral-Niederflurrahmen mit vier einzeln gefederten Rädern, stoßfreie Lenkung mit geteilter Spurstange, Vierradbremse, Ballonbereifung 4.5 × 17, Brennstoffbehälter 25 Liter Inhalt, 5 Liter Reserve.

Maße und Gewichte: Spurweite zirka 1100 mm, Radstand zirka 2150 mm, Gewicht der fahrfertigen Limousine komplett samt Reserverad zirka 660 kg, Bodenfreiheit 200 mm.



Bequeme Handhabung aller Bedienungsorgane und ein hübsches, übersichtliches Armaturenbrett ermöglichen eine außerordentlich leichte und sichere Handhabung des neuen BMW-Wagens.

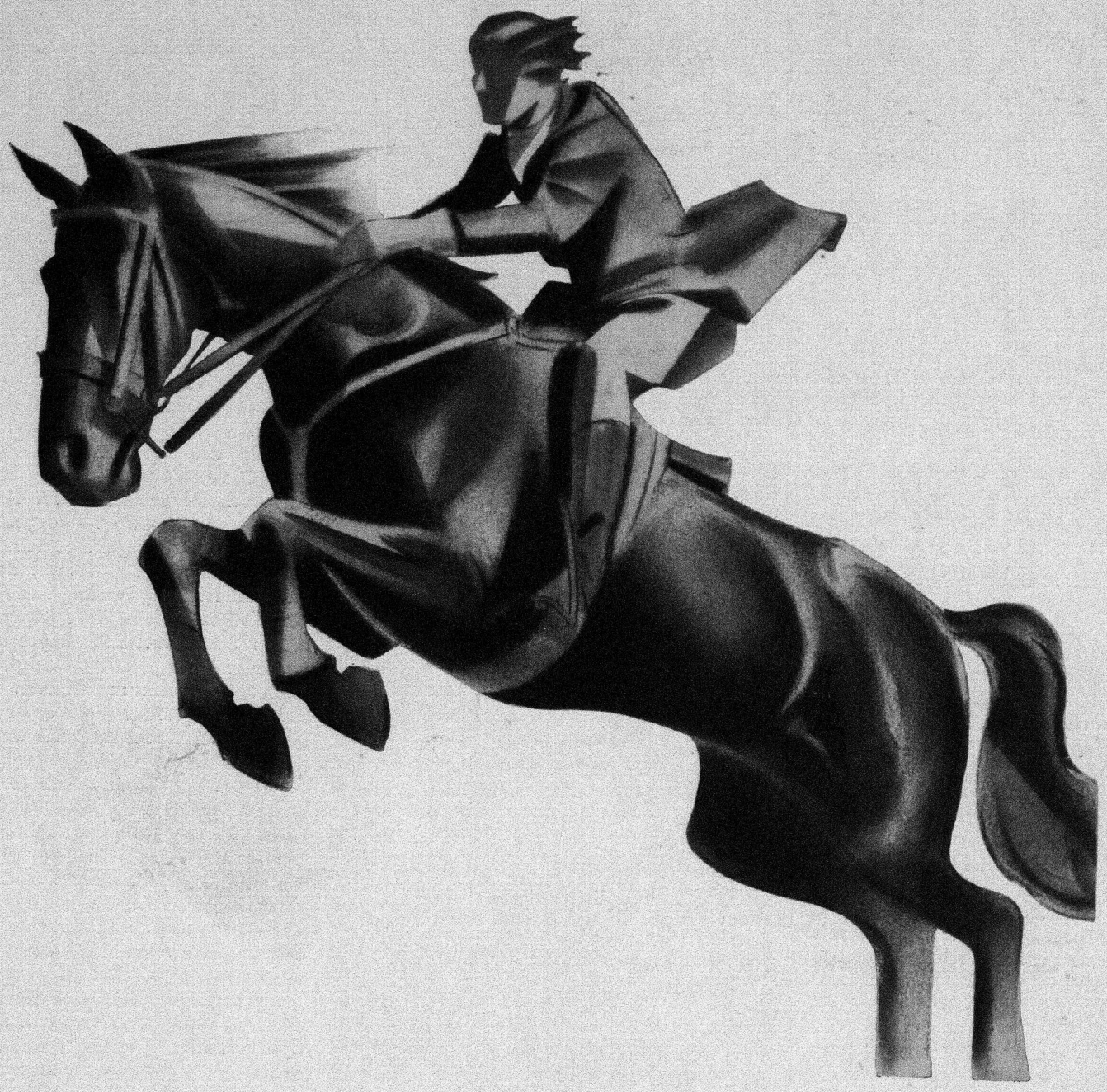
Karosserie: Originalfabrikat »Sindelfingen«. Bei Limousine, Kabriolett und Tourenwagen vier bequeme Sitze, Verstellbarkeit der Vordersitze zirka 100 mm.

Verbrauch: Auf 100 Fahrkilometer zirka 7 bis 7.5 Liter Brennstoff und 0.1 Liter Qualitätsöl. Man erkennt hieran, wie sparsam ein guter Viertaktvierzylinder-Hochleistungsmotor arbeitet.

Was verlangt der Kraftfahrer von der Zündkerze?

Im Grunde genommen herzlich wenig: Sie soll immer zünden, wenig Umstände machen, lange halten und preiswert sein. Das alles scheint ja so einfach; aber in der Fahrpraxis zeigen sich dann doch immer Schwierigkeiten und Mängel. Besonders Neuheiten gegenüber ist man deshalb mißtrauisch geworden, denn viele neue Marken haben trotz großer Versprechungen nicht gehalten, was der Kraftfahrer von ihnen erhoffte. Reumütig kehrt er dann zu altbekannten, bewährten Fabrikaten zurück.

Und das ist ganz in Ordnung: Nur große Unternehmungen können in jahrelanger Forschungsarbeit und mit Tausenden von Versuchen schöne Fortschritte erkämpfen, von denen eine zuverlässige Zündung auch in hochkomprimierenden, schnellaufenden Maschinen abhängt. Einen solchen Fortschritt bedeutet der neue synthetische Pyranit-Stein, mit dem neuerdings alle Bosch-Kerzen ausgestattet werden. Diese neuen Typen sind durch einen eingebrannten grünen Ring am Kerzenstein gekennzeichnet und in der neuen Druckschrift 10.320 ausführlich beschrieben. Ein originelles Preisausschreiben, dessen Bedingungen in dieser Schrift enthalten sind, soll dann im Herbst eine Klärung darüber bringen, auf welche Eigenschaften der Kerzen die Kraftfahrer besonderen Wert legen.



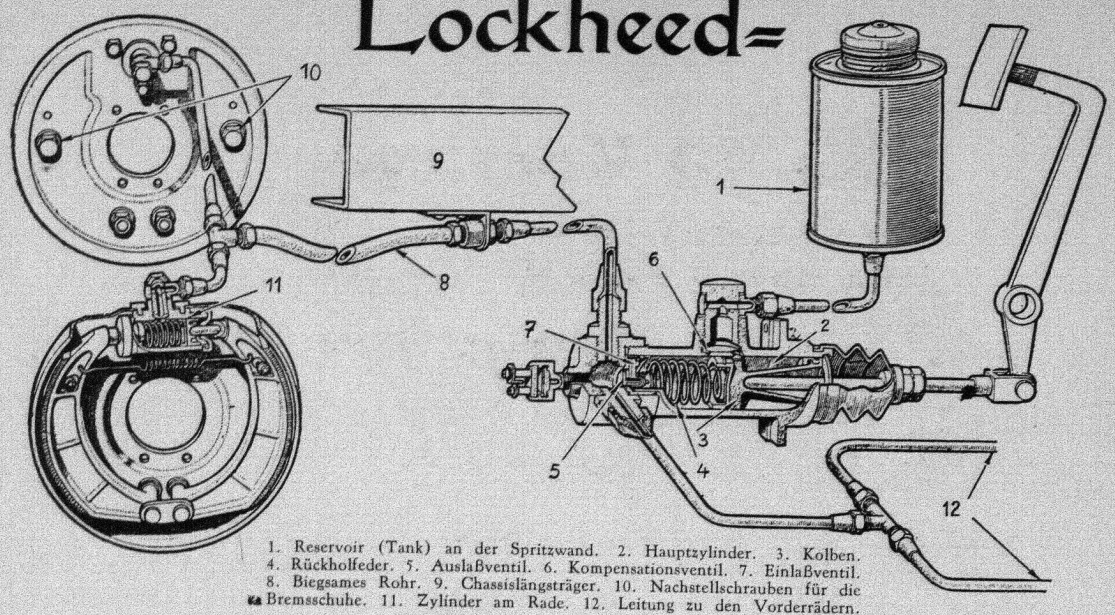
Leichtes Anspringen . . .

Mühelos, wie ein richtig geschultes Springpferd vor dem Hindernis auf den leichtesten Schenkeldruck reagiert — so muß der Motor beim ersten Druck auf den Starter anspringen, gleichgültig ob bei Frost oder bei Sommerhitze. Die Voraussetzung dazu ist jedoch, daß Sie das richtige Oel im Carter haben: SHELL MOTOR OIL — die Sorte nach den Shell-Empfehlungstafeln gewählt, ist das richtige Oel für Ihr Auto

SINGLE SHELL ● DOUBLE SHELL ● TRIPLE SHELL ● GOLDEN SHELL ● GOLDEN SHELL HEAVY

Verwenden Sie SHELL OBERSCHMIERÖL

Lockheed-



1. Reservoir (Tank) an der Spritzwand. 2. Hauptzylinder. 3. Kolben. 4. Rückholfeder. 5. Auslaßventil. 6. Kompensationsventil. 7. Einlaßventil. 8. Biegsames Rohr. 9. Chassislängsträger. 10. Nachstellschrauben für die Bremsschuhe. 11. Zylinder am Rade. 12. Leitung zu den Vorderrädern.

FLÜSSIGKEITSBREMSEN

Unter den bekannten Systemen von hydraulischen oder besser gesagt, Flüssigkeitsbremsen, gehört das amerikanische Lockheed-System zu den besten und beliebtesten. Heute finden wir viele der besten Wagen mit solchen Lockheed-Bremsen ausgerüstet und auch bei uns in Österreich sind zahlreiche Wagen in- und ausländischen Fabrikats mit diesen bewährten und verläßlichen Organen ausgestattet.

Es ist etwa zehn Jahre her, seit die ersten Bremsen nach System Lockheed in den Wagen der Marke Chrysler eingebaut wurden. Diese Wagen hatten in Verbindung mit dem hydraulischen Lockheed-Apparat Außenbandbremsen, die aber wenige Jahre später durch die gebräuchlicheren, jetzt allgemein üblichen Innenbackenbremsen ersetzt wurden.

Vorteile des hydraulischen Systems.

Unter den vielen Vorteilen, welche die Anwendung von hydraulischen Bremsen bieten, ist der automatische Druckausgleich entschieden der wichtigste. Dieser Vorteil beruht auf der physikalischen Eigenschaft einer in einem Gefäße eingeschlossenen Flüssigkeit stets und überall hin den gleichen Druck auszuüben. Was bei den Bremsen zur Folge hat, daß, ob nun die Bremsschuhe und -schlüssel richtig eingestellt sind oder nicht, ob und wieviel Spiel in den Hebeln vorhanden ist, stets der gleiche erforderliche Druck auf diese Organe durch ein bloßes leichtes Niedertreten des Pedals bewirkt wird. Wodurch die Lockheed-Bremsen besonders auf schlüpfrigen Straßen mit bemerkenswerter Sicherheit wirken.

Ein anderer Vorteil dieses Bremssystems liegt in seiner absoluten Verläßlichkeit. Mag auch der Fahrer seinen Wagen noch so vernachlässigen, nie die Teile des Bremsmechanismus schmieren, sie monatelang im Zustande gänzlicher Verschmutzung belassen — sie bleiben verläßlich. Die die Arbeit leistende Flüssigkeit in den Lockheed-Bremsen, welche hier die sonst üblichen Kabel, Gestänge und Hebel ersetzt, ist in jeder Hinsicht gut gegen Störungen von außen geschützt. Dabei geht nur ganz wenig Energie bei der Betätigung zwischen Pedal und Bremse verloren und die Bremsfähigkeit des Wagens leidet weder unter den Schwingungen der Achsen noch durch die Bewegung des Lenkens an den Rädern.

Man hat als Gegenargument wider die hydraulische Bremsen oft den Umstand erwähnt, daß irgend ein Leckwerden eines Rohres die Bremsen außer Betrieb setzt. Demgegenüber muß man aber auch in Betracht ziehen, das gewöhnliche Bremsen eo ipso durch Reißen eines Kabels oder Bruch einer Stange wirkungslos werden. Außerdem sind die Erzeuger natürlich bestrebt, solche Defektmöglichkeiten durch Güte der Werkstoffe und sorgfältigste Ausführung auszuschließen. So werden die Spezialkupferrohre besonders rigoros geprobt. Die biegsamen Rohre, welche zwischen den Kupferrohren und den Zylindern eingefügt sind, werden unter einem Druck von 6000 englische Pfund auf den Quadratzoll erprobt, während die wirklich mögliche Maximalbeanspruchung am Wagen nur etwa 1000 Pfund per Quadratzoll beträgt.

Zylinder und Kolben der Lockheed-Bremsen werden gleichfalls schwersten Erprobungen unterworfen. Den Zylindern, z. B., welche bei den Pedalen angeordnet sind, wird durch Honen eine genau so völlig glatte Oberfläche verliehen, wie dies heute bei Motorzylindern geschieht. Ebenso genau wird mit der Abdichtung der Kolben vorgegangen.

Wie die Bremsen wirken.

In einem kleinen Reservoir an der Spritzwand ist das Öl zur Füllung der die Bremsen betätigenden Organe enthalten. Von diesem Tank führt ein kurzes Rohr zu dem Hauptzylinder. In diesem ist der durch das Bremspedal betätigte Kolben angeordnet, der eine kurze Kolbenstange mit sphärischem (um kleinere Richtungsänderungen auszugleichen) Sitze aufweist. Der Kolben wird nach vornezu durch eine napfartig ausgebildete Dichtung abgedichtet, die wieder mittels einer Rückholfeder (Spiralfeder) in ihrer Lage erhalten wird.

Tritt man nun das Pedal herab, dann wird der Kolben in den Zylinder hineingedrückt und preßt seinerseits die Flüssigkeit durch ein Auslaßventil in die mit den Zylindern an den Rädern verbundene Rohrleitung. In diesen letzteren Zylindern treibt die Flüssigkeit zwei gegenläufige Kolben auseinander, wodurch die Bremsschuhe auf die Trommeln gepreßt werden.

Wenn man dann das Pedal ausläßt, drückt die Rückholfeder den Kolben zurück auf seinen Sitz, während andere Rückholfedern die Bremsschuhe in die Ruhelage zurückbringen. Die Flüssigkeit wird dadurch wieder von den Zylindern an den Rädern zurück durch die Leitung und über ein Einlaßventil nach dem Hauptzylinder gepreßt. Selbstverständlich sind die Leitungen stets mit Flüssigkeit gefüllt; das Volumen der beim Bremsvorgang in Aktion tretenden Flüssigkeit ist minimal. Der durchschnittliche in den Zylindern und Rohren herrschende Druck beträgt, soferne die Bremsen nicht angezogen werden, durchaus bloß acht Pfund per Quadratzoll, aber genug, um alle Dichtungen hermetisch abgeschlossen zu erhalten.

Da das Volumen der Flüssigkeit sich infolge von Temperaturzu- und -abnahme entsprechend verändert, ist ein besonderes Ventil im Zylinder vorgesehen, durch welches der etwaige Überschuß zum Tank zurückgeführt wird, sobald der Kolben in die Ruhestellung gelangt. Beginnt jedoch der Kolben seinen Arbeitsweg, dann wird dieses Ventil automatisch geschlossen. Auch ist dafür gesorgt, daß Flüssigkeit selbsttätig dann vom Tank nachströmt, wenn die in den Hauptzylinder nach einer Bremsbetätigung zurückfließende Dosis ungenügend ist.

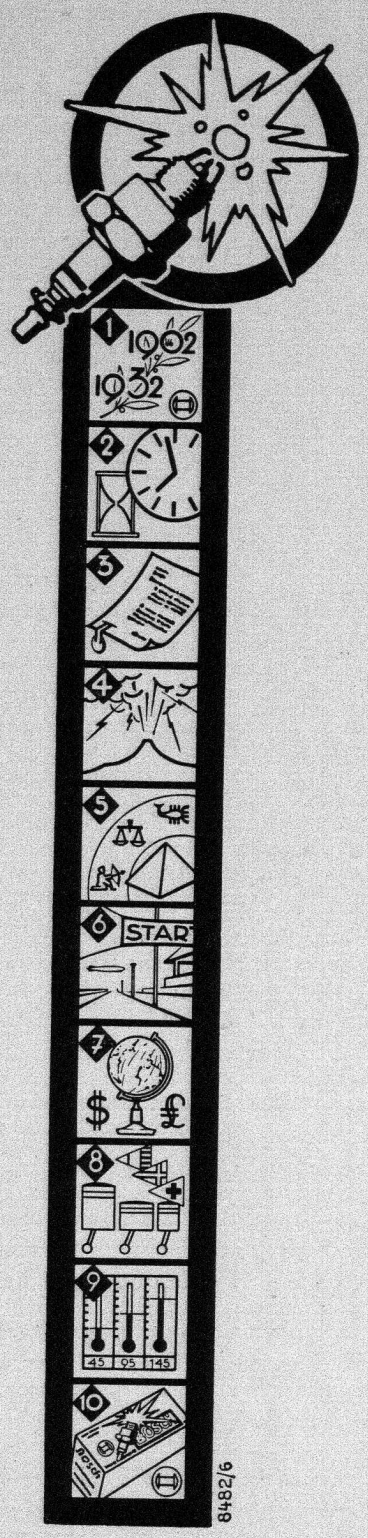
Das kurze Gestänge vom Pedal zum Kolben ist nachstellbar und soll stets so eingestellt erhalten werden, daß das Pedal einen kurzen Leerweg zurücklegen kann, ehe es auf den Kolben zu wirken beginnt. Dadurch wird bewirkt, daß der Kolben in seine volle Ruhelage zurückkommen kann und das Kompensationsventil freigibt. Die einzige, periodisch wiederkehrende Aufmerksamkeit des Fahrers, welche hier erforderlich erscheint, ist, daß das Rerservoir stets gefüllt erhalten werden muß. Nur die Spezialfüllflüssigkeit, System Lockheed, sollte hier Verwendung finden.

Nachstellen der Bremsen.

Wenn im Laufe des Betriebs der Belag verbraucht wird, muß das Bremspedal immer weiter herabgetreten werden, bis es dann fast an das Fußbrett anstößt. Wenn das geschieht, dann muß man den Zwischenraum zwischen den Bremsschuhen und den Trommeln dadurch verringern, daß man die Räder aufhebt (Wagenheber!) und die Nachstellschrauben solange dreht, bis bei laufenden Rädern die Bremswirkung eintritt. Darauf dreht man die Stellschrauben etwas zurück, bis das Rad wieder leicht zu rotieren ist. Der ganze Vorgang erfordert keinerlei besondere Sachkenntnis und ist bemerkenswert einfach.

Defekte.

Manchmal geschieht es, daß Luft in die Rohrleitung kommt (Ursachen: Leck, schlechtes Abdichten an einer Verbindungsstelle die demontiert wurde). Das äußert sich in einer Art von schwammigen oder federnden Gefühl, wenn man auf das Pedal tritt. Die Kur ist ein »Aderlaß«, das heißt man läßt an den bei den Radzylindern vorgesehenen Auslaßschrauben etwas Flüssigkeit aus.



Die 10 Vorzüge

der neuen BOSCH-Kerzen mit dem PYRANIT-Stein

Äußeres Kennzeichen: Der grüne Ring

1 Dreißig Jahre Forschung und Erfahrung. Keine andere Zündkerzen-Fabrik kann auf so langjährigen Herstellungs- und Betriebs-Erfahrungen aufbauen wie BOSCH.

2 Zuverlässigkeit im Alltags-Gebrauch. Auf die neue BOSCH-Kerze kann sich der Motorradfahrer, der Chauffeur, der Omnibuslenker in jeder Lage bestimmt verlassen!

3 Jede BOSCH-Kerze mit Prüfungsschein. Jede einzelne BOSCH-Kerze und ihre Teile sind mehr als 50 mal geprüft, u. a. unter 16.000 Volt Spannung, ferner unter einem Druck von 25 Atmosphären.

4 Die volle Leistung Ihres Motors wird gesichert. Jede Explosion wird in Ihrem Motor voll ausgenutzt, wenn Sie ihn mit der neuen BOSCH-Kerze ausrüsten.

5 Lange Lebensdauer — also Ersparnis. Die neuen BOSCH-Kerzen sind aus ausgesucht hochwertigen Stoffen hergestellt, so daß sie jede Dauer-Beanspruchung aushalten.

6 Bewährung bei Rekord-Leistungen. Bei vielen internationalen Rennen, bei Ozeanflügen, bei Dauerfahrten und bei Weltreisen waren die erfolgreichen Fahrzeuge mit BOSCH-Kerzen ausgerüstet.

7 Zu angemessenen Preisen überall erhältlich. Alle guten Fach-Geschäfte im In- und Ausland, natürlich auch die vielen hundert BOSCH-Dienste führen die BOSCH-Zündkerzen.

8 Für jeden Motor eine passende BOSCH-Kerze. Auch in solche Motoren, die bisher mit anderen Kerzen ausgerüstet waren, können die neuen BOSCH-Kerzen ohne weiteres eingeschraubt werden.

9 Einfache Wahl des richtigen Typs. Alle BOSCH-Kerzen sind mit Wärmezahlen nach dem von BOSCH geschaffenen System so bezeichnet, daß Sie leicht erkennen können, welche Kerze für Ihren Motor richtig ist.

10 Schutz gegen minderwertige Nachahmung. Damit Sie vor minderwertigen Nachahmungen geschützt sind, liefert BOSCH jede einzelne BOSCH-Kerze ausschließlich in Original-Packung.

Welchen Vorzug halten SIE für den wichtigsten?

Durch die Beantwortung dieser Frage können Sie sich an dem großen Preis-Ausschreiben beteiligen und

2000 Dollar in bar

oder einen grünen Ring mit Schutz-Urkunde über 500 $ gewinnen.

Alles Nähere finden Sie in dem Prospekt über die neue BOSCH-Kerze „Eine Jubiläums-Leistung". Verlangen Sie den Prospekt kostenfrei bei Zubehörhändlern, Reparatur-Werkstätten, Garagen usw.

Für jeden Motor

gibt es unter den neuen BOSCH-Kerzen einen passenden Typ, der aus dem Motor die allerhöchste Leistung herausholt. Sehen Sie sich bei Ihrem Händler unsere Typentafel an!

BOSCH
ROBERT BOSCH A.-G. STUTTGART
1902 1932
Die älteste Zündkerzen-Fabrik der Welt

ROBERT BOSCH GES. M. B. H., WIEN IX., SPITTELAUER LÄNDE 5

„Autos fast neu, sehr preiswert . . .“

Wie man alte Wagen im Ausland an den Mann bringt. Englischer Stil. Praktisch, einfach und – ehrlich.

Andere Länder, andere Sitten — auch in allem was Automobile betrifft und insbesonders dem — Altwagenhandel. Die meisten Autos in Europa besitzt momentan (wie ja bereits seit Jahren) Großbritannien. Wer dort seinen Wagen verkaufen und ihn nicht gerade im Tauschwege an einen Händler, von dem er ein neues Auto bezieht, abgeben will, annonciert ihn in einem der großen Fachblätter, die dort wöchentlich erscheinen (»The Motor« oder »The Autocar«), natürlich im kleinen Anzeiger. Aber nicht so wie beispielsweise in X. (nun wo denn sonst), allwo man meist Anzeigen folgender Type zu lesen bekommt:

Alte Wagen sterben nie in Frankreich — sie wandern meist in die Provinz.

Sechszylinder Jean Gras, Innenlenker, kaum gefahren, sechsfach bereift, Stoßstangen usw. Auskunft: XVIII., Kreuzgasse 361. Bei Doleschal.

Denn das sagt gar nichts. Oder doch sehr viel. Der Inserent »probiert« eben. Kommt der Käufer, dann wird er unter die Lupe genommen. Sieht er aus, als ob er zahlen könnte, dann probiert man daraus, ihm den alten Kübel so teuer als möglich anzuhängen. Geht es nicht, dann probiert man eben weiter, bis es einmal — nicht mehr danebengelingt.

Anders die spleenigen Engländer. Das sind bekanntermaßen »matter of fact-Leute« — Menschen, die mit Vorliebe sich nur mit dem Tatsächlichen befassen. Auch gibt es dort so viele Wagen und ergo dessen auch Altwagen, daß es sich nicht recht lohnen würde, diverse Roßtäuschermätzchen anzubringen, denn der Kunde in spe beachtet die Annonce erst gar nicht, wenn sie nicht richtig textiert ist. Hier kann man nur mittels Tatsachen Eindruck machen. Was wirklich wissenswert ist, steht also im Inserat wie (siehe »The Motor«, 22. März 1932, Kleiner Anzeiger, Seite 77) folgendes Beispiel zeigt:

Pfund Sterling 57.10[1], 1926, 24/100 Kompressor - Mercedes. Innenlenker, sehr schneller Wagen, generalrepariert. S. D. C. Taylor & Co., Ltd., 6 Kendrick Place (in der Nähe der South Kensington Station), Tel. Ken. 8965.

Oder (Seite 76, selbes Blatt):

1930/31, Lancia Lambda, 17 P. S., viertüriger Innenlenker, sechsfach bereift, luxuriös ausgerüstet, exzeptionell gutes Chassis, durchaus gut gehalten, 285 Guineen[2], Alpe & Saunders, Providence Court, North Audley St., London S. W. 1.

Alles ist klar und ziemlich eindeutig bestimmt. Der Handel ist daher leicht und einfach. Wem Type und Baujahr interessieren, der geht hin, andere nicht. Aber die Engländer sind eben spleenige Leute. Früher haben ihnen ihre vertrackten Handelspraktiken zu einer höchst schätzenswerten Sonderstellung im Welthandel verholfen.

Frankreich macht es romantischer.

Komischerweise (denn Frankreich zählt fast ebensoviele Wagen wie England) sind hier die Preise weit höher. Freilich nur die, welche man verlangt. Das was man erhält, ist meist etwas (auch oft viel —) weniger, aber trotzdem sehr stark über dem in England üblichen Niveau. Wie in Österreich, pflegen auch in Frankreich alte Wagen nie zu sterben. Sie wandern nur nach den entlegendsten Gegenden.

Der Fiskus encouragiert hier den Altwagenhandel in einer für uns Österreicher ganz merkwürdig anmutenden Weise. Wagen, die über neun Jahre alt sind, zahlen nur die halbe Steuer (PS-Steuer). »Kein Geld hinauswerfen — keine Not leiden« — ist das große nationale Schlagwort der Franzosen in volkswirtschaftlicher Beziehung — und hierin liegt ja wahrscheinlich letzten Endes der Grund der allezeit verhältnismäßig guten allgemeinen Prosperität Frankreichs. Erst vor etwa zwei Jahren fand dieser Wahl- oder Wahrspruch eine geradezu typische Illustration, als die Compagnie Générale des Voitures, die große Pariser Taxi-Gesellschaft, die letzten ihrer durch die Schlacht an der Marne weltgeschichtlich berühmt gewordenen Zweizylinder Renault-Taxameterwagen — etwa 1000 an der Zahl — zum Verkauf brachten. Sie waren »nur« etwa 17 bis 18 Jahre im Betrieb gewesen und wanderten, mit Lastwagen (Plateau-) karosserien versehen, aufs »Land« hinaus. Aber nicht vielleicht in ganz entfernte Provinzen, nach Oran oder Algier, Tunis u. dgl. Nein — man kann sie heute jederzeit sogar in den Pariser Vororten sehen und auch — hören.

Seine Geschäftsregien sind gering . . bei ein paar Gläser »Bock« führt er seine Transaktionen vom Kaffeehaustische aus . . .

Denkt ein Pariser Autobesitzer daran, sein Fahrzeug zu verkaufen, dann gibt auch er eine Anzeige in die Zeitung. In »L'Auto« oder auch eine der großen Tageszeitungen. Text ungefähr so:

Außerordentlicher Gelegenheitskauf.
Spezial Sportkabriolett Crapule, Karosserie Nastikoff, herrliche Linien, sehr wenig gefahren, Preis nach Übereinkommen.

Also kein Erzeugungsjahr, kein Preis. Der letzte Passus spielt zwar auf den Preis an, aber er lautet auf Französisch gewöhnlich »prix à debattre«, was auf Deutsch, »über den Preis läßt sich reden« heißen soll, in Wahrheit aber bedeutet, daß sich darüber eine stets mehr oder weniger bewegte Diskussion entspinnt.

Wie in vielen Ländern Europas (und auch wohl bis zu einem gewissen Grade in den USA oder England) liebt man es in Frankreich, die Ursache des Verkaufes im Inserat anzugeben. »Abreise« und »Übersiedlung« sind aber in Frankreich nicht beliebt, es klingt verdächtig, denn der Durchschnittsfranzose verreist nicht, er bleibt zu Hause. »Ableben« ist da weit populärer und die Sterblichkeitsziffer unter den französischen Automobilbesitzern — wenn man nach den Verkaufsanzeigen urteilen könnte, eine geradezu beängstigende. Aber nur scheinbar! Denn de facto rühren diese »memento mori« meist von berufsmäßigen Händlern her, die, wie die früheren Besitzer dieser Wagen, natürlich stets pumperlgesund sind.

Andere Händler haben die Kunst, in die winzigen Inserate des Kleinen Anzeigers eine ganze Anzahl von Details hineinzustopfen, zu hoher Entwicklung gebracht. Die moderne Art der Abkürzung für diverse Fachausdrücke wurde von diesen Herren zu einer Art von sprachlichem Kompressor ausgebildet. Zum Beispiel:

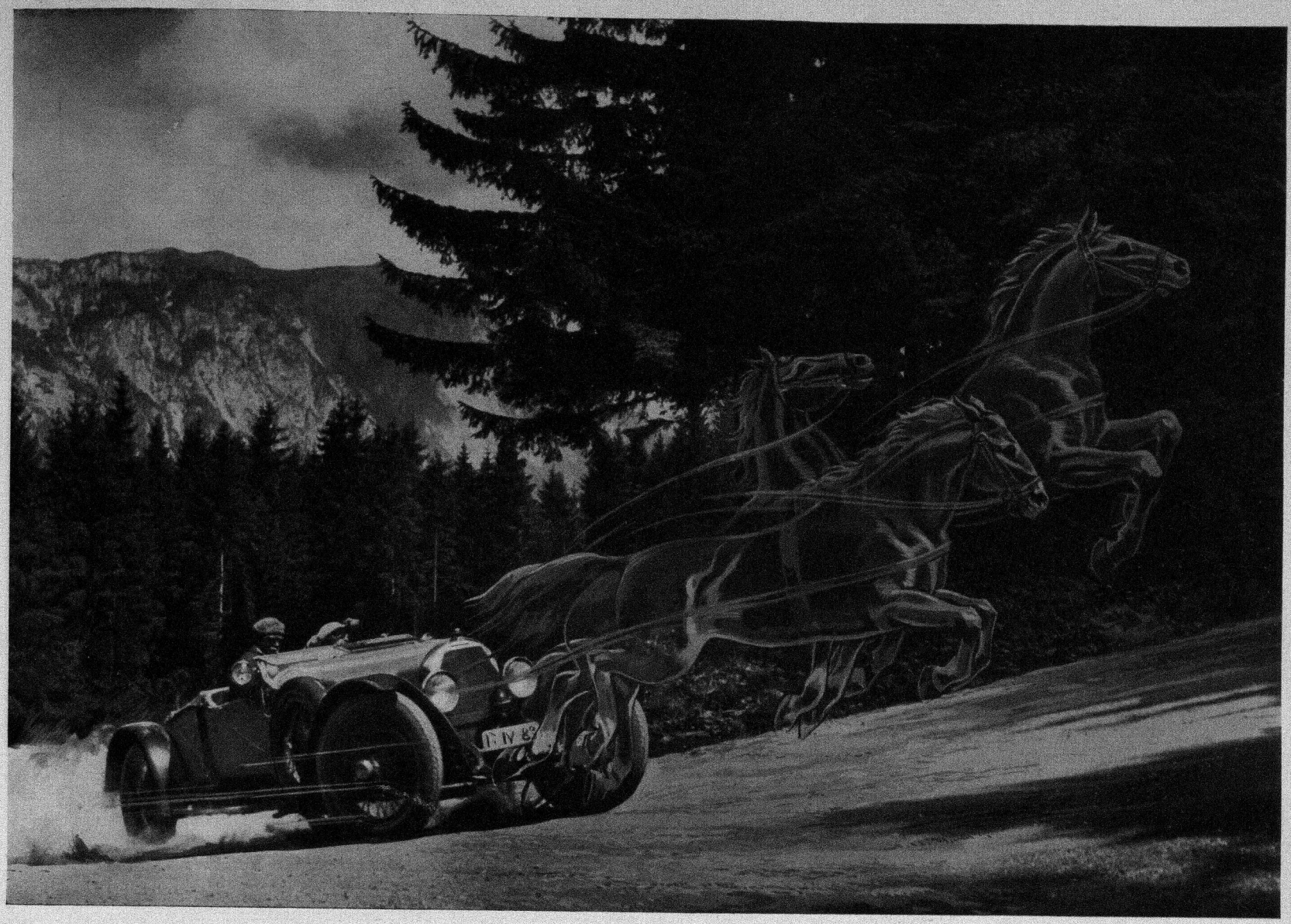
Urg. C. Dec. Voit. 8cyl. C. I. Tte
beauté prix intér.

Ins Französische des automobilistischen Alltags dechiffriert also: »Urgent Cas Décés Voiture 8 Cylindres Conduite Intérieure dans toute sa beauté, prix interessant«. Das heißt, daß »wegen Todesfalls ein Achtzylinder Innenlenker in seiner ganzen Schönheit (eine herrliche, speziell bei Pariser Altwagenhändlern beliebte Bezeichnung) dringend zu verkaufen gesucht wird, zu einem interessanten Preis«. Die Dringlichkeit liegt natürlich beim Verkäufer, der Preis dürfte auch bloß für ihn besonders interessant sein, speziell weil er ihn nicht nennt.

Vermittler von Altwagen.

Ansonsten sind auch in Paris die Händler nicht anders als sonstwo. Aber es gibt außer den altetablierten, in bekannten Lokalen domizilierenden Händlerfirmen noch andere Altwagenleute, die kein Geschäft haben, sondern nur als Vermittler wirken und eine für Paris typische Erscheinung bilden. Das sind die Vermittler oder Kommissionshändler, nicht unähnlich den Börseagenten, nur daß sich letztere gewiß für den Vergleich bedanken würden. Diese

[1] In österreichischer Währung etwa S 1436.—.
[2] In österreichischer Währung etwa S 7470.—.



Ihr Motor kann viel — aber er kann noch mehr!

Kennen Sie das beklemmende Gefühl bei körperlichen Überanstrengungen? Herzklopfen. — Oftmals wurde der Motor das Herz des Kraftfahrzeuges genannt. Wenn dieses Herz zu klopfen beginnt, dann ist es überanstrengt, dann verlangt es nach einem stärkenden Mittel: "Sphinx Special". "Sphinx Special", das bewährte Benzolgemisch, macht Ihren Motor bergfest, es verleiht ihm Temperament, gesteigertes Anzugsvermögen und das wertvolle Plus einer Kraftreserve.

A propos Kraftreserve: einige Rennpferde, Vollblutrasse, als unsichtbarer "Vorspann" Ihres Wagens wären gar nicht übel, wie? "Sphinx Special" ersetzt jeden "Vorspann"! Überzeugen Sie sich einmal selbst davon!

SPHINX SPECIAL

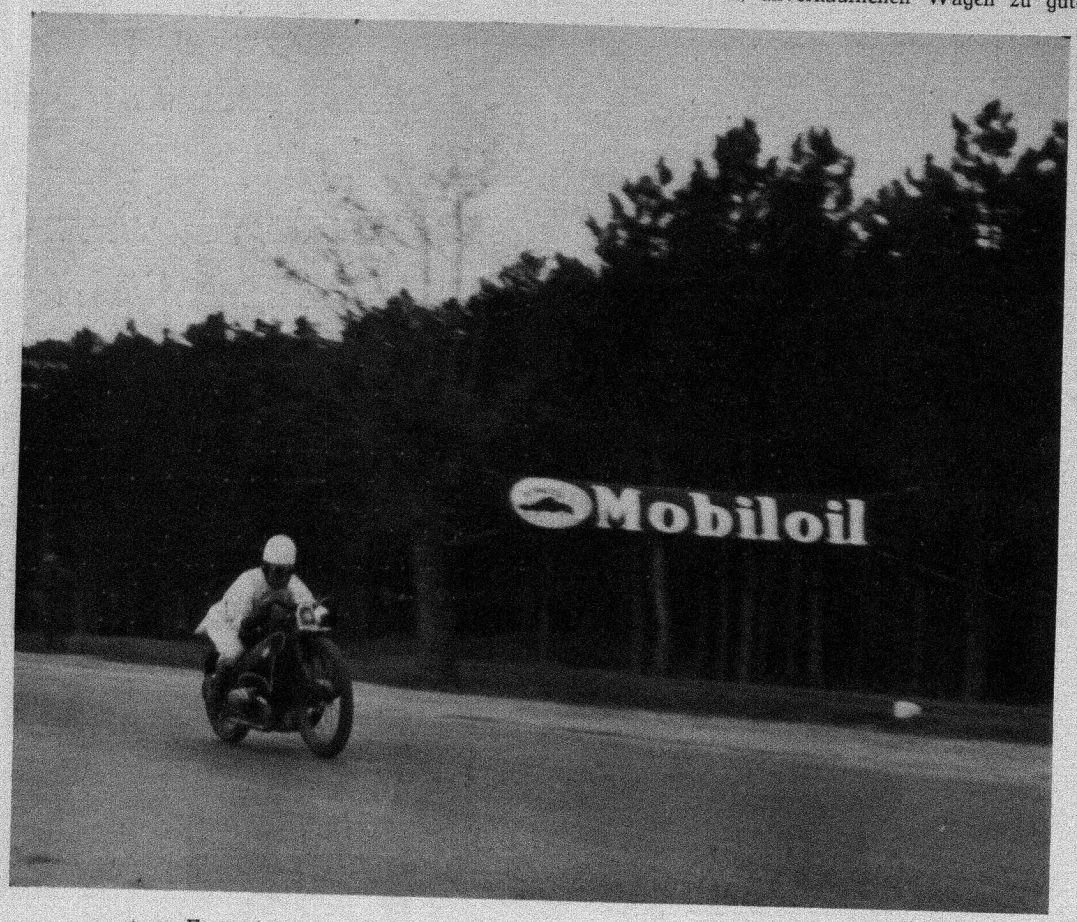
der klopffeste Brennstoff

per Liter teurer — per Kilometer billiger!

Zur richtigen Schmierung die richtige Sorte Mobiloil nicht vergessen!

VACUUM OIL COMPANY A. G.

SERVICE PACKARD GARAGE
Hanns Netal, Wien III., Rennweg 4 / Telephon U-14-4-71



Einer der neun Weltrekorde Hennes. (10. April, Neunkirchner Allee.)

Herren pflegen sich mit Vorliebe in der Nähe der westlichen Tore der Seine-Metropole oder in der Nachbarschaft der Avenue de la Grande Armée aufzuhalten. Es sind nicht immer Franzosen — ihre Wiege ist irgendwo zwischen Schottland und Konstantinopel gestanden.

Die Geschäftsregien sind bei diesen Leuten sehr bescheidene. Meist hat der Mann gar kein Bureau, sondern führt sein Geschäft von einem — Kaffeehaustischchen aus. Hier empfängt er Kunden, beantwortet telephonische Anrufe, schreibt und empfängt Briefe usw. — alles um den Preis einiger »Bocks« (Gläser Bier). Seine ganze Tätigkeit ist darauf gerichtet, Käufer und Verkäufer miteinander in Kontakt zu bringen, worauf er sich beiderseits Provisionen zahlen läßt. Er ist, abgesehen von diversen Fehlern, meist ein ganz patenter Kerl, voll von Witzen und Bonmots, deren Pikanterie fast stets das Pariser Normalmaß übertrumpft. Er rupft Käufer und Verkäufer in gleich gründlicher Weise, soferne sich dazu Gelegenheit bietet. Sein Berufskleid ist meistens ein alter brauner Ledermantel mit detto Gürtel. Und wenn er einem jungen Gigolo aufgespürt, dem irgend eine wohlhabende alte Komtesse den ersten Wagen kauft, dann erreicht seine merkantile Überredungskunst ihre höchste Potenz — ein geradezu glänzendes, bislang unverwertes Thema für den Film.

Platin . . .

Alte Fahrzeuge sterben nie oder doch nur sehr spät in Frankreich. Bis kurz vor dem Ausbruch des Weltkriegs gab es noch eine Menge von alten Bollée Tricycles mit Glührohrzündung. Im Jahre 1912 oder 1913 rückte ein findiger Kopf eine Annonce in die Pariser Blätter ein, in welcher er solche alte Dreiräder zu einem sehr verführerischen Preis zu kaufen versprach. Er erhielt auch eine ganze Masse Offerte. Und kaufte alles. Das heißt, er zahlte den Preis, schraubte den Platinbrenner heraus und sagte dann zu dem Verkäufer: »Sie können sich das Übrige behalten.« Platin war nämlich damals enorm im Preise gestiegen, die Sache daher ein gutes Geschäft.

Was nicht zu verkaufen ist, wird versetzt . . .

Bis vor kurzem war in Paris die beste Gelegenheit, einen alten, unverkäuflichen Wagen zu gutem Preis anzubringen, der Mont de Pieté — die staatliche Pfandleihanstalt. Dort bekam man z. B. für einen alten Delaunay-Belleville aus der Vorkriegszeit (mit rundem Kühler), der sonst fast unverkäuflich war und für den man bestenfalls Francs 600.— (zirka S 170.—) erhalten hätte (er hatte seinerzeit etwa S 33.000.— gekostet) noch S 400.— im Wege der Belehnung. Heute ist dies allerdings nicht mehr der Fall, man überzahlt auch dort die Wagen nicht, aber der Pariser Crédit Municipal gewährt noch immer auf Altwagen verhältnismäßig recht beträchtliche Vorschüsse.

Die Altwagen-Ausstellung, die während des Salons d'Automobile in dem Ausstellungsgebäude bei der Porte de Versaille stattfand, hatte nur geringen Erfolg. Die Preise waren hier zu hoch, besonders angesichts der allgemeinen Verbilligung der neuesten Modelle im Salon. Auch scheint es, daß die Zeit — im Herbst — schlecht gewählt war. J. E. W.

Karli Schäfers Einzug in Wien. Natürlich auf Steyr!

Was bedeutet der grüne Ring?

Wenn der Kraftfahrer jetzt im Frühjahr einen Satz neue Bosch-Kerzen einschraubt, fällt ihm sofort ein grüner Ring auf, der in den Isolator eingebrannt ist. Er ist das Kennzeichen des neuen, hochwertigen Pyranit-Steins, der nach jahrelangen planmäßigen Versuchen als besonders widerstandsfähig erkannt und nun in die Fabrikation eingeführt wurde.

Dieser unbedingt haltbare Kerzenstein ist ein synthetisches Erzeugnis, das gegen schroffe Temperaturwechsel und hohe Drucke praktisch unempfindlich und dessen Isolationsfähigkeit sehr hoch ist. Deshalb sind Zündkerzen mit diesem Pyranit-Stein besonders geeignet für moderne hochgezüchtete Motoren, die sich durch stärkste Verdichtung und höchste Drehzahl auszeichnen.

Bosch-Kerzen mit Pyranit-Stein haben sich in monatelanger strenger Prüfung auch in Rennmotoren tadellos bewährt. Sie werden deshalb keinen Kraftfahrer enttäuschen. Die neue Druckschrift 10.320 mit einem interessanten Preisausschreiben gibt über alle Fragen Auskunft, die der Kraftfahrer zu stellen pflegt, wenn das Problem der Kerzenwahl erörtert wird.

8000 Reichsmark als Preis

und außerdem noch 2000 wertvolle Trostpreise hat die Robert Bosch A.-G. in einem internationalen Preisausschreiben ausgesetzt, durch das festgestellt werden soll, welche Eigenschaften einer Zündkerze dem Kraftfahrer besonders wichtig sind. Gleichzeitig werden neue besonders hochwertige Bosch-Kerzen angekündigt, deren Isolator aus Pyranit durch einen grünen Ring gekennzeichnet ist. Die Druckschrift 10.320 gibt über alle Einzelheiten ausführlich Auskunft.

HYDRAULISCHES ZYLINDERSCHLEIFEN
HONEN / KOLBENEINBAUEN
Spezialmotorenwerk Karl Krötlinger
Wien VII., Halbgasse 3. Tel. B-37-0-25

Ein Besuch bei Fichtel & Sachs A.-G.

Von Igo Belletz.

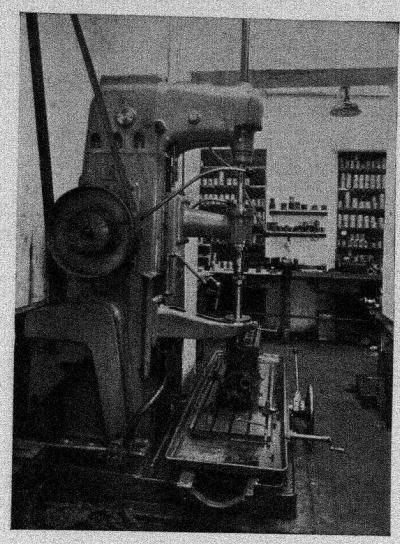
Im Verlaufe der vergangenen Woche habe ich mich mehrere Tage in Schweinfurt aufgehalten, um mich bei Fichtel & Sachs über die Fabrikation im allgemeinen und über den Sachs-Motor im besonderen zu informieren. Ich traf auf ein Riesenwerk, knapp am Hauptbahnhof Schweinfurt gelegen, von welchem diverse Industriegeleise nach der großen Fabriksanlage führen, während innerhalb derselben zahllose elektrische Kleinkarren den Hin- und Hertransport der Materialien besorgen. Eine Fabrik voll Leben und Fleiß, die angesichts der heutigen Wirtschaftskrise, die so viele Betriebe zum Stillstand gezwungen hat, angenehm hervorsticht.

Fichtel & Sachs ist eine Weltfirma vom ganz großen Format. Sie wurde vor 40 Jahren begründet. Einer der Mitbegründer, Herr Geheimrat Dr. Ernst Sachs, ist noch heute die Seele des Unternehmens. Hervorragender Fachmann und weitblickend in seinen Entschlüssen, besitzt er ein gewichtiges Wort in der deutschen Eisen- und Stahlindustrie. Das von ihm im bescheidensten Rahmen gegründete Werk hat im Laufe der Jahrzehnte enorme Ausdehnung erfahren. Trotz der Weltkrise, die sich bekanntlich speziell in Deutschland in der gesamten Industrie bemerkbar macht, sind die Fichtel & Sachs-Werke gut beschäftigt. Derzeitige Belegschaft zirka 2000 Arbeiter, durchwegs erprobte und eingeschulte Kräfte, darunter noch einige, welche die Gründung des Werkes miterlebt haben.

Der Tempel der Minerva (-Wagen in der Rotunde). (Sportphot. Zapletal.)

Vor zwei Jahren hat die Firma Fichtel & Sachs ihr Fabrikationsprogramm erweitert. Sie kam mit einem kleinen Hilfsmotor für Fahrräder heraus, welcher wieder, ähnlich wie die Torpedonabe, den Zweck verfolgt, Menschenkraft zu schonen, bzw. dieselbe durch Maschinenarbeit zu ersetzen. Bei der sprichwörtlichen Präzision der Fichtel & Sachs-Fabrikate war auch beim Sachs-Motor volle Prosperität zu gewärtigen und die bisherigen Umsätze in diesem Motor haben diese Annahme bestätigt. Über 40.000 Motore wurden in diesen zwei Jahren produziert und abgesetzt. Nach allen Weltrichtungen wird dieser neue Artikel bereits exportiert, während sich in Deutschland selbst sämtliche Fahrradfabriken den Motor zu eigen gemacht haben und denselben in ihre Räder einbauen.

Ich bin mir darüber vollkommen klar, daß der Sachs-Motor mit seinem wunderbaren Zweistufengetriebe berufen ist, die seinerzeit unterbrochene Ära der Hilfsmotore fortzusetzen, um so mehr, als die heutige Wirtschaftslage ein billiges Fahrzeug verlangt. Auch in Österreich wird sich nach den bisher gemachten Erfahrungen der Sachs-Motor gut einführen, weil er vermöge seiner zwei Geschwindigkeiten auch für gebirgiges Terrain glänzend geeignet ist und allen jenen willkommen sein wird, die sich mit einer minderen Geschwindigkeit begnügen, dafür aber die Annehmlichkeiten eines leichten Rades eintauschen.



Hydraulisches Zylinderschleifen
Krötlinger, Wien VII., Halbgasse 3
Telephon B-37-0-25

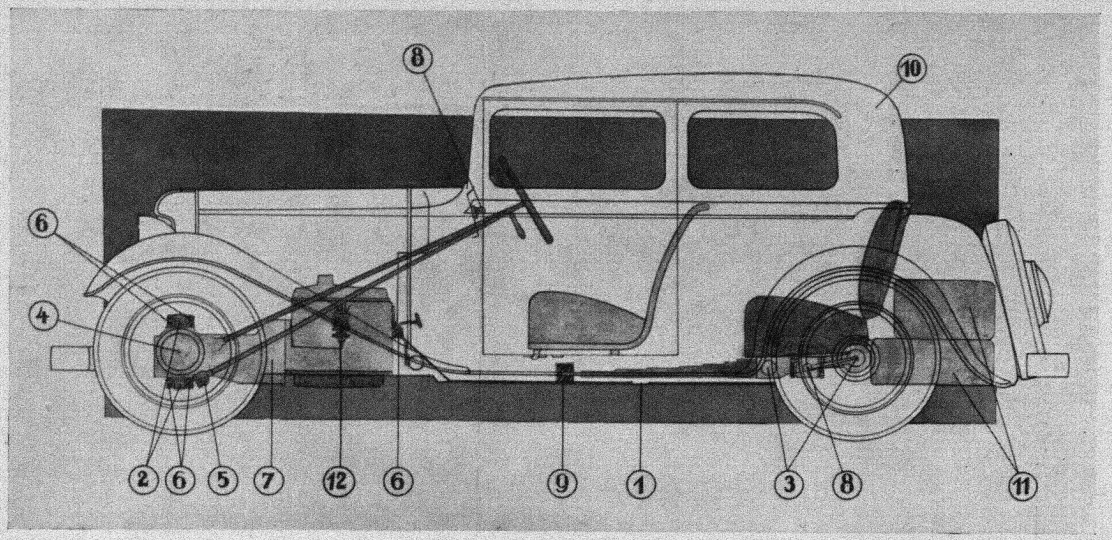
DKW VORDERRADANTRIEB, 4=SITZ.
LIMOUSINE CABRIOLET, 18 PS
O. J. AULEHLA, WIEN III., MARXERGASSE 6 (RINGNÄHE)
TEL. U=10=6=27 und U=15=4=27

Vollschwingachser mit Fronttrieb: Adler Trumpf

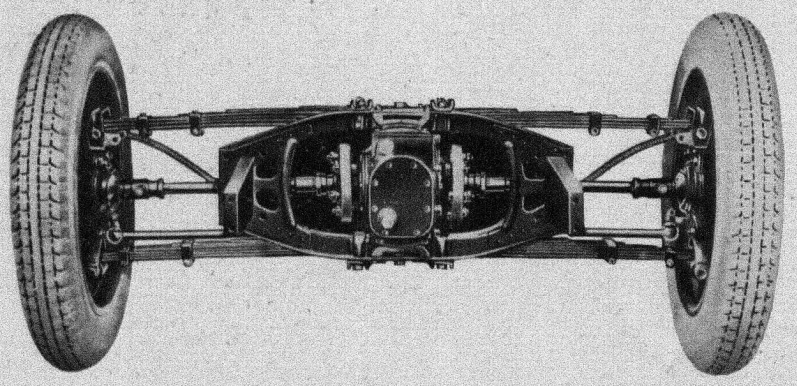
Die Adler-Werke haben der allgemeinen wirtschaftlichen Lage Rechnung tragend ihr Bauprogramm um zwei Leichtwagen erweitert, die niedrig im Preise sind, wenig Betriebs- und Unterhaltungskosten verursachen aber dabei äußerst solid gebaut sind, so daß die Amortisation der Anschaffungskosten auf lange Jahre verteilt werden kann. Die beiden neuen Adler-Typen sind 1.5-Liter-Wagen, die die Namen »Primus« und »Trumpf« erhielten. Sie wurden der Öffentlichkeit zum ersten Male auf der Automobilausstellung in Genf vorgeführt.

Der »Adler Trumpf« ist als Vollschwingachswagen mit Frontantrieb ausgeführt. Ein Tiefbettkastenrahmen bietet der Karosserie absoluten Schutz vor Verwindungen jeder Art und gestattet gleichzeitig die Verlegung eines von vorn bis hinten glatt durchlaufenden Fußbodens noch unterhalb der Rahmenunterkante. Ohne Beeinträchtigung der Bodenfreiheit wird hiedurch eine besonders tiefe Schwerpunktlage erreicht und ein ganz besonders bequemer Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Die Aufhängung der Vorderräder erfolgt an zwei parallel geführten, in Gummi gelagerten Querfedern, in deren Mitte die von dem fest am Rahmen gelagerten Differentialgehäuse ausgehenden, schwingenden Antriebsachsen liegen. Diese, in ihrer Einfachheit nicht mehr zu übertreffende Art der achslosen Aufhängung einzeln gefederter Räder hat sich — ebenso wie der Frontantrieb als solcher — schon seit Jahren in der Praxis bewährt. An der achslosen Aufhängung der Hinterräder ist besonders beachtenswert, daß diese stets senkrecht stehen, während sonst bei Schwingachsen oft ein Sturz der Hinterräder festzustellen ist. Die bei dem »Adler Trumpf« fortfallenden ständigen Sturzveränderungen vermindern den Reifenverbrauch. Auch die hinteren Federn sind in Gummi gelagert. Der Fahrkomfort des »Adler Trumpf« wird des weiteren durch ein Vierganggetriebe erhöht, das mit drei geräuschlosen Gängen ausgerüstet ist, von denen der zweite und dritte Gang durch Spezialklauen synchronisiert sind. Während der vierte Gang als Schnell- und Schongang ausgebildet ist, ermöglicht der Dritte eine hervorragende Beschleunigung und Bergsteigvermögen. Hydraulische doppelt wirkende Stoßdämpfer, von denen die hinteren vom Führersitz aus leicht auf die jeweilige Belastung des Wagens einzustellen sind, sowie automatisch geregelte Zündverstellung mit Leerlaufregulierung durch Vakuum komplettieren die neuzeitlichsten Einrichtungen dieses Wagens.



1. Tiefbettkastenrahmen. 2. Unabhängig schwingende Räder vorn. 3. Unabhängig schwingende Räder hinten. 4. Frontantrieb. 5. Einzelradlenkung. 6. Motorblock in Gummi gelagert. 7. Vierganggetriebe, drei Gänge geräuschlos. 8. Stoßdämpfer vom Sitz aus einstellbar. 9. Federn vorn und hinten in Gummi aufgehängt. 10. Ganzstahlkarosserie. 11. Großer Kofferraum. 12. Leerlaufregulierung durch Vakuum.



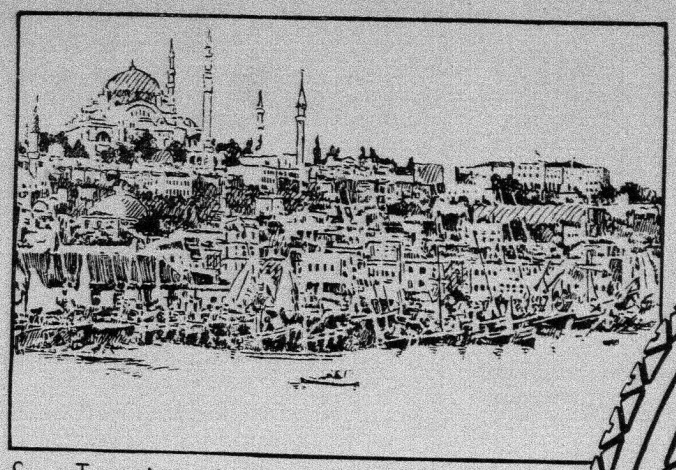
Aufhängung der Vorderräder auf zwei Querfedern, also Parallelführung und unabhängige Federung.

Ein weiteres Merkmal des »Adler Trumpf« liegt in der Ausbildung der Lenkung, bei der die Bewegungen des Lenkrades auf jedes Vorderrad einzeln übertragen werden. Hiedurch wird eine hohe Lenksicherheit selbst bei plötzlich auftretenden Reifendefekten erreicht.

Der Weg, den die Adler-Werke mit dem gleichzeitigen Herausbringen zweier verschiedener Modelle des gleichen Typs beschritten haben, stellt in der Tat ein Novum dar. Aus dem Streit der Meinungen für oder gegen den Standard wurde hier ein Ausweg gefunden, der aller Voraussicht nach geeignet ist, diese Frage zu einer baldigen endgültigen Entscheidung zu bringen.

MERCEDES-BENZ-Reparaturwerk
X., Troststraße 109-111, Telephon R-24-5-60

REISEZIEL 1



STAMBOUL

Gesamtentfernung: 1653 km. Abschnitte: Wien—Budapest 260 km. Sehr gute, ebene Straße. Grenze bei Kittsee—Horvatjarfalu. Paß ohne Visum. Triptyk ein Jahr gültig. Budapest — Belgrad 441 km. Gute Straße. Grenze bei Ossijek. Paß mit Visum. Triptyk (Carnets) ein Jahr gültig. Belgrad—Sofia 383 km. Schlechte Straßen (für Semperit Cord ohne Bedeutung). Grenze bei Caribrod. Paß mit Visum. Triptyk (Carnets) ein Jahr gültig. Sofia—Stambul 569 km. Straßen meist in schlechtem Zustand, bei Regenwetter schwer passierbar. Grenze bei Svilen. Paß mit Visum. Triptyks haben 6 Monate Gültigkeit. — Gesamte Reisedauer 35—40 Stunden, am besten auf 5 Tage verteilt.

friliko

WER AUF
SEMPERIT CORD
FÄHRT, FÄHRT GUT, LANG UND WEIT

Austro Daimler 1932.

In der Europa-Ausgabe der »Chicago Daily Tribune« die in Paris erscheint, stand in einem Bericht über neue Automobilmodelle unter anderem folgendes:

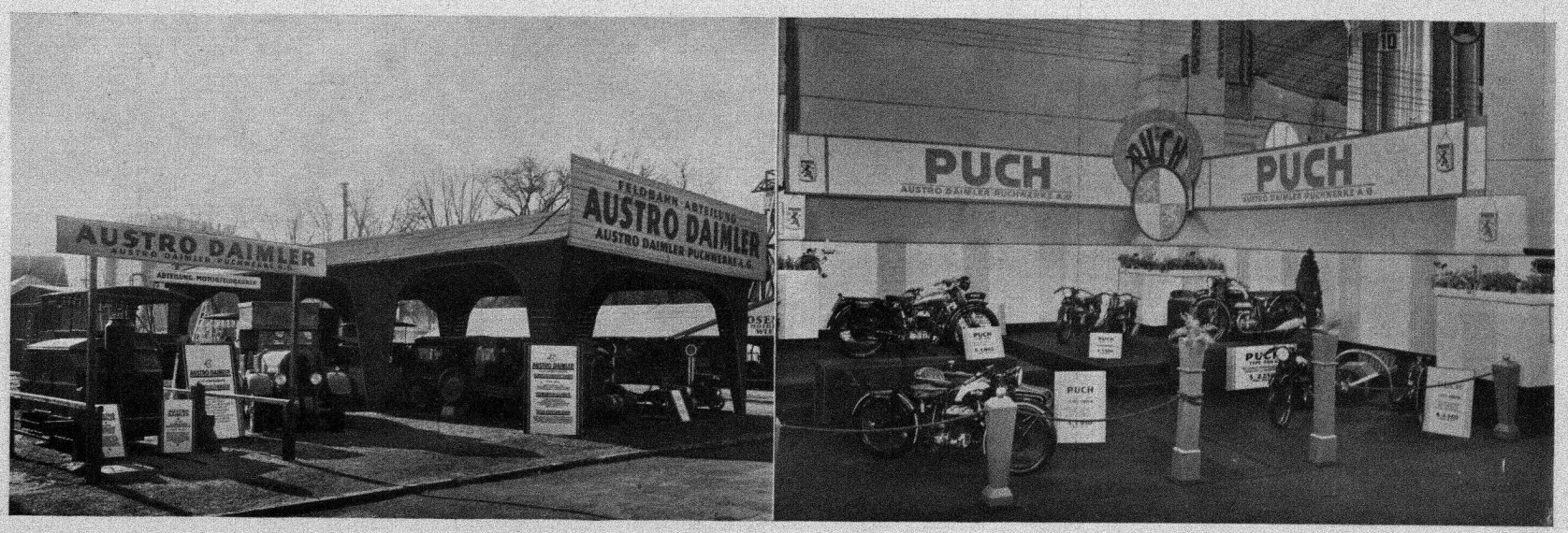
»Die berühmten Austro Daimler-Werke zeigen die neuesten Vervollkommnungen. Schon seit die ersten Automobile gebaut wurden, war Austro Daimler immer in der vordersten Reihe der Automobilpioniere und die Wagen dieser Gesellschaft zeigen das Modernste.«

Die Besucher der Automobilausstellung auf der Wiener Frühjahrsmesse 1932 in der Rotunde konnten sich abermals überzeugen, daß das richtig ist.

Tradition, Überlieferung von hohen Erkenntnissen in die jeweilige Gegenwart und gleichzeitig steter Ausbau dieser Vorzüge zum Wohle eines großen Ganzen, sind eindeutige Kulturmerkmale.

In der heutigen Zeit werden oft Stimmen laut, die eine Weiterentwicklung durch Kräfte ohne der Stufenleiter von Lehr- und Versuchsjahren, also ohne Vorurteile, befürworten, weil sie den Resultaten eine größere Frische infolge absoluter Unvoreingenommenheit verleihen sollen.

Austro Daimler ist in weisem Beherrschen seit seinem Bestehen den goldenen Mittelweg gegangen. Was es gründlich erprobte und was sich als Bestes vom Besten bewährte, wurde behalten. Doch parallellaufend damit war Austro Daimler ununterbrochen bemüht, die neuesten Erkenntnisse der Technik und Metallurgie für seine Erzeugnisse nutzbringend zu verwerten.



Wiener Messe: Austro Daimler-Nutzfahrzeuge. — Puch-Motorräder.

pauschaliert Instandhaltung aller Typen

bis zu 3 Jahren

RENAULT

zur neuen Fahrsaison:

Die epochemachenden Modelle 1932

für Beruf, Reise, Sport u. Luxus

Fabelhaft billige Nutzfahrzeuge

Karl Strakosch

Wien I., Fichtegasse 6 Telephon R-24-5-20

RESTAURANT

Strasser

RUDOLF GLÜCK

Wien, Pötzleinsdorf

Alle Automobilisten rauchen

SAMUM

Zigarettenpapier — Zigarettenhülsen.

Karosserie-Fabrik

Carl Blaha & Söhne

handelsger. beeid. Schätzmeister u. Sachverständiger

Wien XIV., Preysingg. 5, 7 u. 9, Huglg. 8

Telephon B-31-2-80

Neuanfertigung sowie prompte und sorgfältigste Reparatur sämtlicher Arten von Luxus- und Nutzkarosserien. — Aelteste Spritzlackierung

Original englischer

FERODO

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! Orig. engl. **FERODO** garantiert die größte Bremssicherheit und die größte Lebensdauer, wodurch Ihnen viele unnötige Kosten u. Unannehmlichkeiten erspart bleiben.

Erfa-Werke S. Erben & Sohn

Wien X., Laxenburgerstraße 137. Telephon R-11-0-60

AUTOAUSRÜSTEREI

CARL OPLATEK & CO.

ältestes Spezialhaus, gegr. 1888

Wien IX., Währingerstr. 6-8. Tel. A-16-1-38.

Sämtliche Auto- und Motorrad-Artikel.

Vorfahren ohne Gefahren!

Allen Automobilisten sind die Schwierigkeiten bekannt, welche sich beim Vorfahren eines Wagens auf unübersichtlichen Straßen ergeben, insbesondere bei schweren Lastwagen und Omnibussen, das heißt bei Wagen mit breitem Aufbau, weiters bei links gesteuerten Wagen, bei denen dem Fahrer keine Möglichkeit gegeben ist, dem nachkommenden Wagen durch das im Gesetz verlangte Handzeichen die Strecke freizugeben. (Im Straßenpolizei-Grundgesetz, § 14, Absatz I, »Durch entsprechende Zeichen das Vorfahren ermöglichen«, ebenso in der Wiener Straßenverkehrsordnung, § 24, Absatz I, »durch das übliche Zeichen«.)

Ist dies im Falle eines links gesteuerten Wagens überhaupt möglich?

O. Frühwald hat die langjährige Erfahrung und Straßenpraxis zur Ausarbeitung nachstehender Neuerung herangezogen. Diese Neuerung besteht aus einem zweifarbigen Lichtsignal, welches rückwärts am Wagen zweckmäßig angebracht ist und vom Fahrer jederzeit zum Aufleuchten gebracht werden kann. Das Signal trägt zwei Aufschriften, und zwar in rotem Licht »WARTE« und in grünem Licht »VOR«. Durch Druck auf Taster oder Schalter, welche am Armaturenbrett sinngemäß angebracht sind, ist der Fahrer in der Lage, dem nachkommenden, bzw. dem ihn überholenden Wagen das richtige Signal oder Aviso zu geben. Um Irrtümer zu vermeiden, sind auch die Schalter sinngemäß rot oder grün gekennzeichnet, so daß, wenn der Fahrer die Straße nicht freigibt, roter Schalter — rotes Licht mit Aufschrift »WARTE« erscheint. Wenn der Fahrer die Straße freigibt, ist der grüne Schalter zu betätigen, wo grünes Licht und Aufschrift »VOR« in Funktion tritt.

Das neue zweifarbige Lichtsignal für gefahrloses Vorfahren.

Kilometerrennen und Rekordversuche in der Neunkirchner Allee

haben einen bemerkenswerten Erfolg der Bosch-Erzeugnisse gezeitigt, wie nachstehende Resultate erkennen lassen: Mit Bosch-Zündung und Bosch-Kerzen fuhren:

Robert Mayer junior (Bugatti), Rudolf Schörg (Bugatti), Alois Zimmermann (Alfa Romeo), Karl Bohmann (Bohmann Spezial), Willy Melichar (Sunbeam), A. J. Schörg (Ardie) und Henne, München (BMW).

Mit Bosch-Kerzen fuhren folgende Fahrer:

Bernhard Ackerl (Bugatti), Alexander Lindemann (Bugatti), Robert Mayer junior (Bugatti), Victor de Strasser (DKW) und Henne, München (BMW).

Rudge-Whitworth-Drahtspeichenräder.

Zu Beginn der Fahrsaison macht die Dénes & Friedmann A.-G., die alleinige Erzeugungsstätte der allbekannten Rudge-Whitworth-Drahtspeichenräder, darauf aufmerksam, daß sie sowohl Neuanfertigungen von solchen Drahtspeichenrädern als auch deren Instandsetzung vornimmt. Die Dénes & Friedmann A.-G. übernimmt auch die Neuemaillierung von Drahtspeichenrädern, die für die Instandhaltung der Räder wichtig ist, wie auch Felgenänderungen. Verwendet wird nur allerbestes Material. Für die sachgemäße Ausführung bürgt der Name Dénes & Friedmann.

Die Dénes & Friedmann A.-G. liefert auch sogenannte Trommeldrahtspeichenräder, die ohne Nabenänderung an Stelle von Vollscheibenrädern montiert werden können und empfiehlt diese Räder allen jenen Interessenten, die die Vorteile der Drahtspeichenräder genießen wollen, doch die Kosten der sonst notwendigen Nabenänderung scheuen. Auskünfte erteilt die Dénes & Friedmann A.-G., Wien XVIII., Mitterberggasse 11.

Prospekte über das große Bosch-Preisausschreiben.

Über die zehn Vorzüge der neuen Bosch-Kerze mit dem Pyranit-Stein werden in nächster Zeit zweifel-

los ein vielbegehrter Artikel sein. Der Bosch-Dienst Otto Faulhaber, Wien I., Seilerstätte 11, Telephon R-24-2-75, gibt allen Interessenten bekannt, daß die zur Beteiligung an dem Preisausschreiben notwendigen Unterlagen auch bei der vorgenannten Firma kostenfrei angefordert werden können.

Pyranit—ein neuer Isolator für Zündkerzen.

Parallel zu den modernen Tendenzen im Motorenbau (stärkere Verdichtung, höhere Drehzahlen) gehen seit Jahren die Bemühungen der Zubehörindustrie, durch grundlegende Verbesserungen an der Zündanlage weitere Fortschritte und Leistungssteigerungen zu ermöglichen.

Eine wichtige Aufgabe war es hier, die Zündkerzen so zu gestalten, daß sie den höheren Ansprüchen gewachsen blieben. Vor allem der Kerzenstein mußte bei 5000 und mehr Zündungen in der Minute unter einem Druck von 8 bis 14 Atmosphären und bei jähem Temperaturwechsel unbedingt haltbar sein und dabei zuverlässig isolieren. Planmäßiger Forschungsarbeit ist es neuerdings in den Bosch-Werken gelungen, einen synthetischen Isolator herzustellen, der sich auch bei schärfster Beanspruchung in Rennmotoren glänzend bewährt hat und der jetzt allgemein für die Herstellung von Bosch-Kerzen verwendet wird.

Dieser Pyranit-Stein trägt jetzt als äußeres Erkennungszeichen einen grünen Ring, und eine ausführliche Druckschrift (10.320) gibt dem Kraftfahrer Aufschluß über alle wichtigen Fragen, die er bei der Kerzenwahl beantwortet haben möchte. Ein internationales Preisausschreiben, dessen Bedingungen diese Druckschrift enthält, soll außerdem eine Entscheidung darüber bringen, welche Eigenschaften einer Zündkerze für den Kraftfahrer besonders wichtig sind.

ÖEST. AUTOMOBIL-FABRIKS-A.G. VORM. „AUSTRO FIAT" WIEN

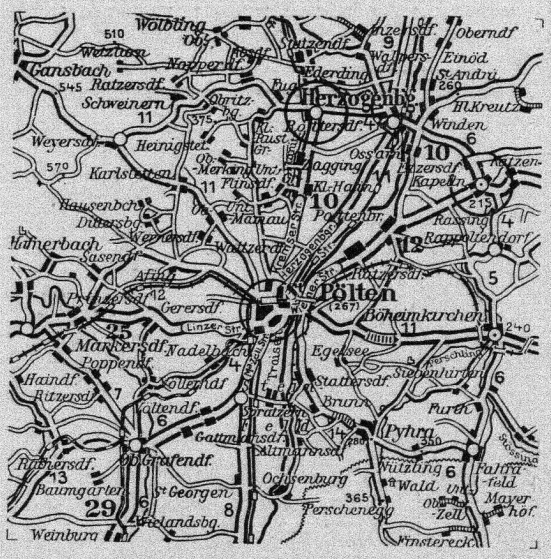
Schnellastwagen
von 1 bis 3.5 Tonnen
Omnibusse
jeder Art
1001er als Taxi
Verkaufsstelle: Wien I., Kärntnerring 18

Das Ei des Columbus — die Sanwald-Straßenkarte.

Die Motorisierung des Verkehres hat uns, die wir in dieser Zeitepoche leben, zu richtigen Weltbürgern gemacht, mögen die Diplomaten uns noch so enge Grenzen gezogen haben. Was Eisenbahn und Dampfschiff einst nur schüchtern begonnen, Kraftfahrzeug und Flugzeug haben es im Hundertkilometertempo vollendet: Die ganze Welt, sie steht uns offen.

Millionen und Millionen Kraftfahrzeuge beleben die Landstraßen unseres Planeten, ihren Millionen

Wie die Sanwald-Karte aus dem Irrgarten städtischer Straßennetze führt:



Die namentliche Anführung aller Durchzugsstraßen ermöglicht blitzschnelle Orientierung nach jeder beliebigen Richtung.

Lenkern und Insassen dienen die Straßenkarten als Wegweiser und Führer durch die große, die neu eroberte Welt. Die Straßenkarte ist ein wichtiges Requisit geworden, eine Lebensnotwendigkeit für jeden, der nicht an der Scholle klebt.

Der steigende Bedarf lockt eine Hochflut kartographischer Werke verschiedenster Systeme auf den Markt; ihre Vorzüge und Mängel zu erkennen, erfordert kein leichtes Studium. Hingegen hat allzu schnelle Wahl schon manchen gereut.

Vor mehr als Jahresfrist erschien in Deutschland und der Schweiz die Sanwald-Straßenkarte.

Sie kam, wurde gesehen und siegte. Ein wohlverdienter Sieg in Anbetracht ihrer vorbildlichen Anlage, Ausführung und Übersichtlichkeit.

Da in wenigen Wochen im Anschluß an die genannten Länder die Sanwald Automobil- und Motorrad-Straßenkarte für Österreich erscheint, sind unsere Kraftfahrer der Qual der Wahl enthoben, denn auch sie werden zweifellos erkennen, was man draußen so rasch und gründlich erfaßt hat. In der Sanwald Automobil- und Motorrad-Straßenkarte sind mit verblüffender Einfachheit alle Probleme gelöst, die bisher noch Schwierigkeiten bereitet haben:

Im Kartenblatt erscheinen die Ein- und Ausfahrtstraßen der größeren Städte und Orte namentlich angeführt, wodurch sich ein besonderer Anhang von Stadtplänen erübrigt

Die Sanwald Auto- und Motorrad-Straßenkarte ist derart gefaltet, daß nach derselben wie nach einem Buch gefahren werden kann. Durch einfaches Umblättern ist die Fortsetzung der Strecke nach allen Richtungen ersichtlich. Ein gänzliches Entfalten oder Umlegen des Kartenblattes bleibt seinem Benützer zur eigenen Bequemlichkeit und zum Vorteil der Karte erspart.

Geradezu verblüffend ist das gesetzlich geschützte Sanwald Suchsystem; denn blitzschnell, ohne die Karte entfalten zu müssen, wird nach diesem selbst der kleinste Ort auf die denkbar einfachste Weise gefunden.

Die Rückseite der österreichischen Kartenblätter enthält eine vollständige Autostraßenkarte Europas mit Kilometerangabe und allen sonstigen für den internationalen Kraftverkehr wichtigen Einzeichnungen. Mit der Sanwald-Karte Österreichs kann also ohne Neuanschaffung teueren Kartenmaterials ganz Europa bereist werden.

Durch die neuartige Faltung des Kartenblattes ist es möglich geworden, trotz des großen Maßstabes (1 : 300.000) ein bedeutend größeres Gebiet als bisher in ein Kartenblatt aufzunehmen. Von der Sanwald Auto- und Motorrad-Straßenkarte sind für ganz Österreich einschließlich größerer Gebiete des angrenzenden Auslandes nur noch drei Kartenblätter erforderlich. Die Anschaffungskosten sind hiedurch auf ein Minimum vermindert.

Die topographische und typographische Ausführung der Sanwald Auto- und Motorrad-Straßenkarte von Österreich ist als vorbildlich zu bezeichnen.

Erwähnenswert erscheint noch die Neuerung, daß die Sanwald-Karte als einzige und erste österreichische Straßenkarte vorläufig versuchsweise auf einzelnen Hauptstrecken die ungesicherten Bahnübergänge kenntlich machen wird. Wie notwendig diese Einrichtung zum Schutze des Kraftfahrers wäre, wird jedem klar, der die Unfallsrubriken der Tageszeitungen mit ihren nicht endenwollenden Mitteilungen über Verkehrsunfälle bei ungesicherten Bahnübergängen verfolgt.

Alles in allem: Die Sanwald Auto- und Motorrad-Straßenkarte von Österreich wird sich als ein jedem Auto- und Motorradtouristen willkommenes, in seiner Ausführung bisher unerreichtes Standardwerk erweisen.

Drahtspeichen-Räder
„Rudge-Whitworth"

Reparaturen / Felgen-Aenderungen
Emaillierung
Trommel-Räder
als Ersatz für Vollscheibenräder
Ermäßigte Preise!
Dénes & Friedmann A. G.
Wien XVIII., Mitterberggasse 11
Fernsprecher A-22-5-70

Größtes Wiener
EMAILLIER- U. SPRITZLACKIERWERK
KARL FRANK
Spezialist für Fahrräder, Motorräder, Autokotschützer, original amerikan. Schnellackiererei für sämtliche Beiwagen-Typen in Original-Fabriks-Ausführungen.
Wien XVI., Thalheimergasse 46—48
Telephon U-35-1 28

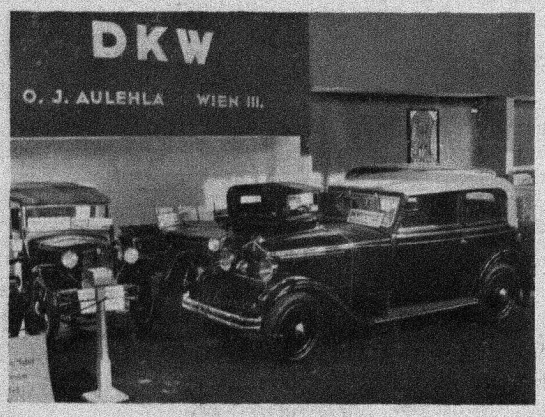
IST IHNEN IHR LEBEN 40 SCHILLING WERT?

Dann müssen Sie sich noch heute ein Go-on-Vorfahrsignal montieren lassen!

Go-on-Vertrieb, Wien IX., Berggasse 16 / Telephon A-17-5-40 / Tüchtige Vertreter gesucht!

DKW-Vorderradantrieb, der fortschrittlichste Wagen.

Am DKW-Stand der Internationalen Automobilausstellung im Rahmen der Wiener Messe erregte der DKW-Vorderradantrieb außerordentliches Aufsehen. Dies ist um so begreiflicher, als der DKW in konstruktiver Hinsicht tatsächlich ganz neue Wege geht. Als zu Beginn des vorigen Jahres die ersten Wagen dieser Type auftauchten, war man noch vielfach skeptisch, unterdessen hat der DKW aber sein Reifezeugnis in schweren Bewerben, wie bei der 10.000-km-Fahrt, der 30-Tage-Fahrt usw. bereits abgelegt und die Vortrefflichkeit seiner Konstruktion bewiesen. Eine nur ganz kurze Fahrt mit diesem famosen Fahrzeug liefert schon den unwiderlegbaren Beweis, daß ein Kleinwagen, der mit Vorderradantrieb ausgestattet, also über die Unebenheiten der Straße gezogen wird, und bei welchem die Räder unabhängig voneinander gefedert sind, tatsächlich jeder der üblichen Standardkonstruktionen überlegen ist. Dies ist speziell bei Kleinwagen wichtig, deren Hauptübel unbefriedigende Straßenlage war. Beim DKW fällt die bei jedem Hinterrad angetriebenen Wagen vorhandene Kardanwelle samt Gelenken vollkommen weg und trägt dies dazu bei, die Leistung des Motors durch den Wegfall der Reibungsverluste voll auszunützen. Weiters ist es möglich, das Fahrgestell als Tiefrahmenchassis auszubilden, wodurch die tiefste Schwerpunktlage erzielt werden konnte, welche Maßnahme selbstverständlich die Fahrsicherheit und den Fahrkomfort weiter erhöht.



Über den Motor selbst wäre zu sagen, daß er ungemein elastisch ist. Der DKW-Front läßt sich im großen Gang in einem Tempo von bloß 15 Stundenkilometern fahren, beschleunigt fabelhaft rasch und liegt seine Endgeschwindigkeit bei zirka 85 Stundenkilometer. Er leistet also für ein Fahrzeug in dieser erstaunlich niederen Preislage ganz Hervorragendes.

Verlanget Prospekte — FULL SPEED — Verlanget Prospekte

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

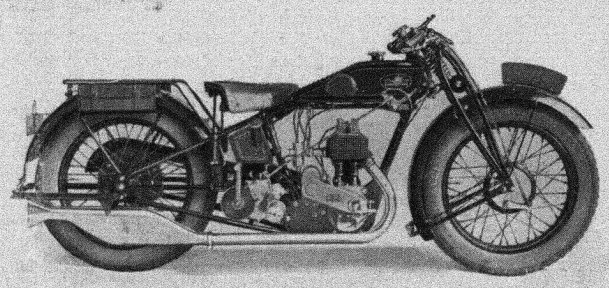
Gnome Rhone-Motorräder 1932.

Es ist nunmehr schon über ein Jahr her, daß die bekannte Motorrad- und Flugmotorenfabrik Gnome Rhone eine Zweizylindermaschine mit Preßstahlrahmen und gegenüberliegenden Zylindern auf den Markt gebracht hat.

Im folgenden führen wir kurz die näheren technischen Details dieser außerordentlich gut durchkonstruierten Maschine an: Der Zweizylindermotor ist mit dem robusten Dreiganggetriebe in einem kompakten Block vereinigt. Die Zylinder haben je 73 mm Bohrung und 85 mm Hub. Der Kolben ist aus Aluminium, Pleuels sowie Kurbelwelle sind auf Rollen gelagert. Die Ventile sind stehend angeordnet und vollständig verkapselt. Das gesamte Aggregat ist in einem ungemein wuchtigen Preßstahlrahmen eingebaut, der aus einem Stück besteht. Die Übertragung auf das rückwärtige Laufrad erfolgt bei diesem Modell mittels einer Kardanwelle, deren Enden in Rollen gelagert sind und die außerdem noch von flexiblen Kautschuklagern schwingungs- und spannungsfrei gehalten wird. Die mit Vollballon bereiften Laufräder sind mit Steckachse versehen und daher leicht demontierbar. Beide Bremsen sind überdimensioniert und als Innenbackenbremsen ausgebildet. Die Gabel dieser Maschine ist ebenfalls aus Preßstahl, hat eine weich wirkende Zentralfederung und trägt nebst der verstellbaren Lenkstange auch Steuerungs- und Stoßdämpfer. Der Tank ist zum größten Teil im Rahmen versenkt und trägt Zeituhr und Tachometer. Selbstverständlich ist diese Maschine auch mit allen anderen Finessen, die Bequemlichkeit und Fahrsicherheit erhöhen, ausgestattet.

Diese prachtvolle Maschine, die sich dank ihrer ganz ausgezeichneten Fahreigenschaften einer großen Beliebtheit erfreut, wird sicherlich auch im heurigen Jahr der Marke Gnome Rhone zu einer ganzen Anzahl neuer Anhänger verhelfen. Der Preis der Maschine beträgt ab Lager Wien S 3190.—.

Selbstverständlich behält die Fabrik ihre bewährten 500 cm³ o. h. v. und s. v. Rohrrahmenmodelle, die in Österreich eine starke Verbreitung gefunden haben, nach wie vor bei und wurde durch die hohe Serienauflage auch eine ganz erhebliche Preisreduktion der Maschinen ermöglicht. Die Type Spezial Sport 500 cm³ o. h. v. mit Dreiganggetriebe kostet nunmehr bloß S 2480.—.



Die Type Spezial Grand-Sport 500 cm³ s. v. stellt sich jetzt auf S 2180.—. Beide Maschinen haben bis auf die verschiedenartige Ausführung des Motors vollkommen gleichen Aufbau.

Dem Wunsche nach einer rassigen, mittelschweren Sportmaschine trägt die Fabrik mit der Type 350 cm³ o. h. v. Rechnung, welche in ihrer Linienführung wohl kaum ihresgleichen findet und Eleganz mit ungewöhnlicher Schnelligkeit verbindet.

Dieses Modell hat einen vollkommen in sich geschlossenen doppelten Schleifenrahmen aus kalt gezogenen Stahlrohren. In diesen Rahmen ist der Motor eingebaut. Der Motor ist ein stehender Einzylinder-Viertaktmotor mit 73 mm Bohrung und 82 mm Hub. Die oben hängenden Ventile werden mittels Stoßstangen und rollengelagerten Schwinghebeln gesteuert; der gesamte Ventilmechanismus ist vollkommen staub- und öldicht verkapselt und wird vom Karter aus zwangsläufig mit Schmiermaterial versehen. Das Kartergehäuse schließt Kupplung und das Dreiganggetriebe ein und ist zugleich auch Ölbehälter. Die Übertragung von der Motorwelle zum Getriebe besorgt ein großdimensioniertes Zahnrad; die Stahllamellenkupplung läuft ebenso wie dieses Zahnrad stets im Ölbad. Die Übertragung vom Getriebe auf das Hinterrad besorgt eine kräftig bemessene Renoldkette, die einzige Kette, die an der Maschine zur Verwendung gelangt. Der Hochspannungsmagnet wird durch eine Zahnradübersetzung angetrieben. Der Zylinderkopf dieser Maschine ist abnehmbar und führen von demselben die beiden kühn geschwungenen Auspuffrohre weg, an dessen Ende sich reichlich bemessene Auspufftöpfe befinden. Die ausgezeichnet abgefederte Vorderradgabel besitzt verstellbare Steuerungs- und Stoßdämpfer, die neben den beiden ballonbereiften Laufrädern zur Bequemlichkeit des Fahrers beitragen. Sicherheit gewährleisten die Bremstrommeln von ungewöhnlicher Größe, in welchen die leicht nachstellbaren Innenbackenbremsen eingebaut sind. Das Gewicht dieser Maschine beträgt 125 kg, das erreichbare Tempo 100 Std./km. Der Brennstoffverbrauch beläuft sich auf 3½ Liter Benzin und 150 g Öl auf 100 km.

ATE-LOCKHEED - VIERRADBREMSE
BREMSFLÜSSIGKEIT und ERSATZTEILE
ING. DR. C. TURNWALD, WIEN
VI., Theobaldgasse 15 Tel. B-27-8-11

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

Auto- und Motorrad-Material u. Zubehör
Okolicsányi & Co., Wien I., Weihburggasse Nr. 29 Telephon R-24-2-78

sowie ZYLINDER-KOPF- und AUSPUFF-DICHTUNGEN aller Art

RAK KLINGER BREMSBELAG

GENERAL-VERTRETUNG:
RICHARD HÜPEDEN & Cie.
WIEN I., SEILERSTÄTTE 11
TELEPHONE R-20-1-24, R-20-2-24

Urlaub ausnützen! Verdruß vermeiden! Gefahren vorbeugen! Kräfte sammeln! „Pumperig'sund" zurückkommen! — Also:
Vor Antritt Ihrer Urlaubsreise die elektrische Ausrüstung Ihres Wagens überprüfen lassen beim BOSCH-DIENST
Otto Faulhaber
Wien I., Seilerstätte 11. Tel. R-24-2-75. / Werkstätte: IV., Goldeggasse 4. Tel. U-42-4-64
Bei telephonischem Anruf der Werkstätte wird die Zeit für Sie eingeteilt, in der Sie den Wagen am ehesten entbehren können

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: **Maximilian Schreier-Zeitungsverlag;** Verantwortlicher Schriftleiter: Chefredakteur **Franz Rosenthal,** beide in Wien VII., Lerchenfelderstraße 1, Telephon B-38-5-80 (int.). — Geschäftsstelle für Deutschland: Carl G. von Broecker & Co., G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 53, Tel.: Uhland 6564. — Druck: **Carl Schneid,** Wien VIII., Lerchenfelderstraße 146.

Der neue Minerva.

Neuestes, Allerneuestes

Blau wird Automode. Es hat sich jemand die Mühe gemacht, auf verschiedenen Automobilausstellungen die Farben der Wagen festzustellen. Demnach sind mehr als 18% der Wagen blau. Weitere Modefarben sind: beige, braun und grau.

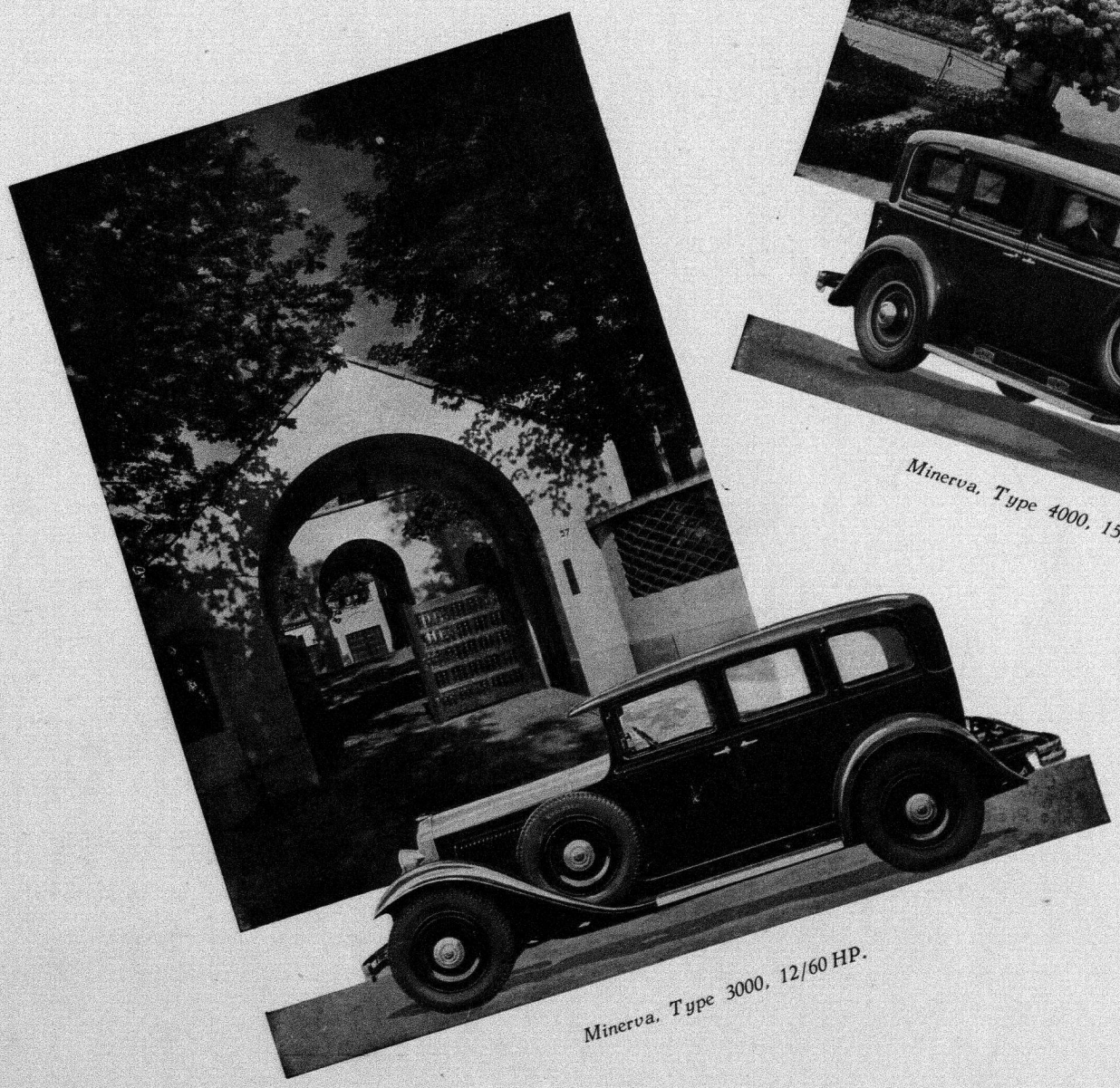
*

Es kommen immer mehr Wagen mit Freilauf. Es ist eigentlich überraschend, daß die Automobilkonstrukteure nicht eher auf diesen beim Fahrrad längst in die Wirklichkeit umgesetzten Gedanken gekommen sind.

*

Auf der Montlhéry-Bahn hat man einen Wagen fünf Stunden ohne Kühlerwasser fahren lassen, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 42 km, ohne daß der Motor ungewöhnlich heiß wurde. Vorsichtshalber hat man aber dem Brennstoff 8% Öl zugesetzt.

Minerva, Type 4000, 15/80 HP.



Minerva, Type 3000, 12/60 HP.

Jedem Oesterreicher das für ihn passende österreichische Motorfahrzeug!

AUSTRO DAIMLER

AUSTRO DAIMLER ADR 8, 17/100 PS, der Wagen einzigartiger Schönheit, gediegener österreichischer Kunst und Qualität

AUSTRO DAIMLER ADR 6 „BERGMEISTER", 14/120 PS, der schnelle, sichere Reise-Tourenwagen mit 25-jährigen Sport- und Rennwagenbau-Erfahrungen

MOTORFELDBAHNEN UND LASTWAGEN

AUSTRO DAIMLER Vollbahnverschub- und Schmalspurmotorlokomotiven

AUSTRO DAIMLER MOTORDRAISINEN, Bahnerhaltungsfahrzeuge

AUSTRO DAIMLER GELÄNDEGÄNGIGE DREITONNER, 6-Rad-Schnellastwagen, mit 7 Geschwindigkeitsstufen

STEYR

8/38 PS STEYR TYP 30 E
Die praktische, preiswerte Standard-Limousine . S 8.950

8/40 PS STEYR TYP 30
Der vielbewährte Gebrauchswagen für alle Berufszweige
Standard-Cabriolet 4 türig . . . . . S 11.000
Stahl-Innenlenker 4—5 sitzig . . . . S 12.500
Stahl-Innenlenker 6 sitzig . . . . . S 13.000

8/45 PS STEYR TYP 30 S
Das 2 Liter-Modell mit den Fahreigenschaften des großen Wagens. Hochleistungsmotor, Schnell-Spar- und Schongang-Getriebe
Standard-Luxus-Cabriolet 4 türig . . . . . S 12.800
Luxus-Cabriolet 2 türig S 14.500

8/40 PS STEYR-TAXI TYP 45
Die ideale Auto-Droschke
Innenlenker-Landaulet, 6 sitzig . . . . . S 12.400
Coupé-Landaulet, 6 sitzig . . . . . S 12.100

8/40 PS STEYR-SCHNELLLASTWAGEN TYP 40 für 1½ Tonnen Nutzlast
Plateauwägen . . . S 12.400
Kastenwagen, Standard-Ausführung . . . . S 13.800
Spezialausführungen als Omnibus, Sanitäts-Wagen, Kommerz-Phaeton, Lieferwagen für alle Branchen, Feuerlöschgerät etc.

OPEL

OPEL-STEYR 4/22 PS VIERZYLINDER 1.2 Liter Hubvolumen. Das neue in Preis und Leistungsfähigkeit konkurrenzlose Kleinauto des Österreichers.

Limousine 4 sitzig . . S 5.480
Cabriolet 4 sitzig . . S 5.980
Cabriolet 2 sitzig . . S 5.380
Lieferwagen . . . . S 5.380

Alle Preise verstehen sich einschließlich Bereifung und Warenumsatzsteuer in serienmäßiger Ausstattung.

PUCH

DAS ÖSTERREICHISCHE QUALITÄTSMOTORRAD FÜR ALLE

PUCH 250 TOUREN
Kassapreis inkl. Wust S 1.450

PUCH 250 SPORT
Kassapreis inkl. Wust S 1.580

PUCH 500-N SOLO
Die neue, vollkommen erschütterungsfreie 2-Zylindermaschine mit dem außergewöhnlichen Anzugsvermögen, für hohe Reisedurchschnittsgeschwindigkeiten bei größtem Fahrkomfort

Kassapreis inkl. Wust mit 30 Watt Lichtanlage, Horn, Decklicht, Tachometer . . . . . S 2.250

PUCH 500-N ALS BEIWAGENMASCHINE
mit kompletter Ausrüstung
Kassapreis inkl. Wust S 2.850

Kauf auf Raten zu den günstigsten Bedingungen durch unsere neue Kreditstelle LEOPOLD BAUER, Wien I, Canovagasse 5, Telephon U 42-1-18, U 42-2-18
AUSTRO DAIMLER — PUCHWERKE A. G. STEYR-WERKE A. G.