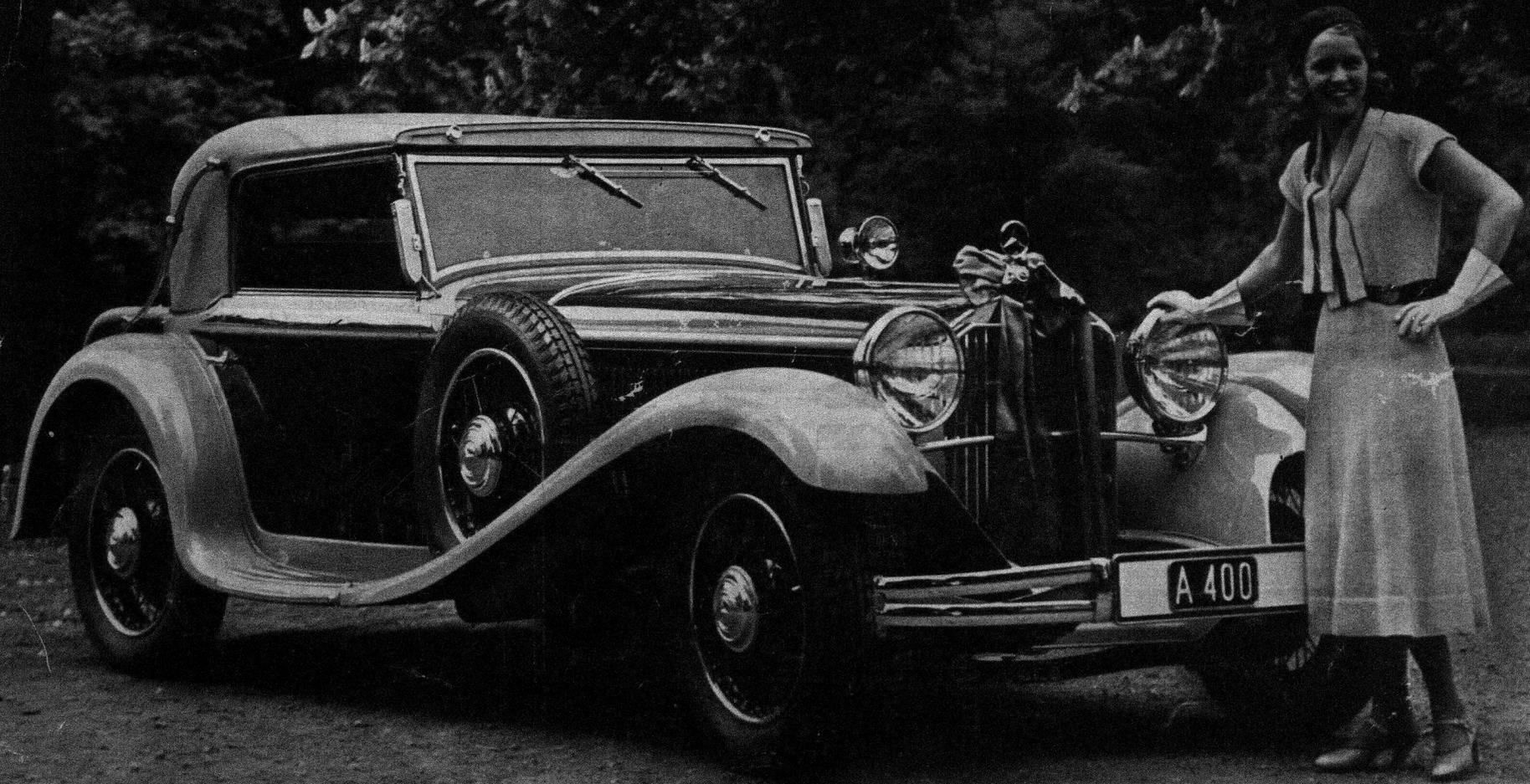
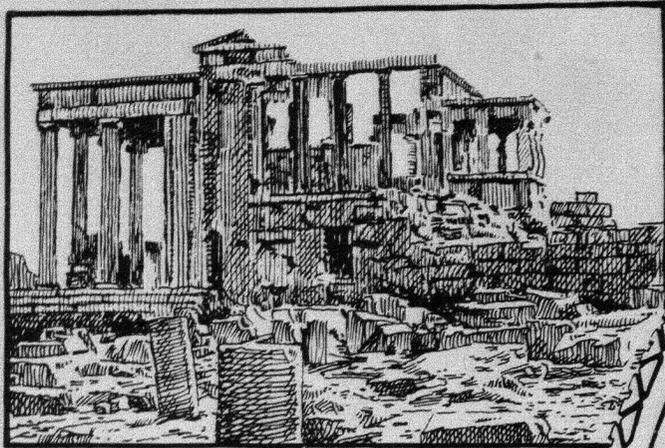


Europa  
Motor



HAUPTSIEGER IM CONCOURS D'ÉLÉGANCE



A T H E N



Gesamtenfernung: 1944 km. Abschnitte: Wien—Budapest 260 km. Sehr gute, ebene Straße. Grenze bei Kittsee—Horvatjarfalva. 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 ein Jahr gültig. Sofia—Saloniki 320 km. Straßenzustand sehr schlecht, bei Regenwetter schwer passierbar (für Semperit Cord ohne Bedeutung). Grenze bei Kulata. Paß mit Visum. Triptyk drei Monate gültig. Saloniki—Athen 540 km. Sehr schlechte Straßen und starke Steigungen. — Gesamte Reisedauer: 50—60 Stunden, am besten auf eine Woche verteilt.

friliko

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



Generalvertretung:

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

Alle Automobilisten  
rauchen  
**SAMUM**  
Zigarettenpapier — Zigarettenhüllen.

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



Überall zu haben!

**RENAULT**  
zur neuen  
Fahrsaison:  
**Die epoche-  
machenden Modelle**  
**1932**  
für Beruf, Reise,  
Sport u. Luxus  
**Fabelhaft  
billige Nutzfahrzeuge**  
**Karl Strakosch**  
Wien I., Fichtegasse 6    Telephon R-24-5-20

RESTAURANT  
*Strassner*  
RUDOLF GLÜCK  
Wien, Döbelsdorf

  
DER IM  
**STEYR XXX**  
SERIENMÄSSIG  
EINGEBAUT  
HYDRAULISCHE  
STOSSFÄNGER  
**HOUDAILLE**  
Richard Hüpeden & Cie  
Wien I., Seilerstätte Nr. 11  
Telephon R-20-1-24 und R-20-2-24

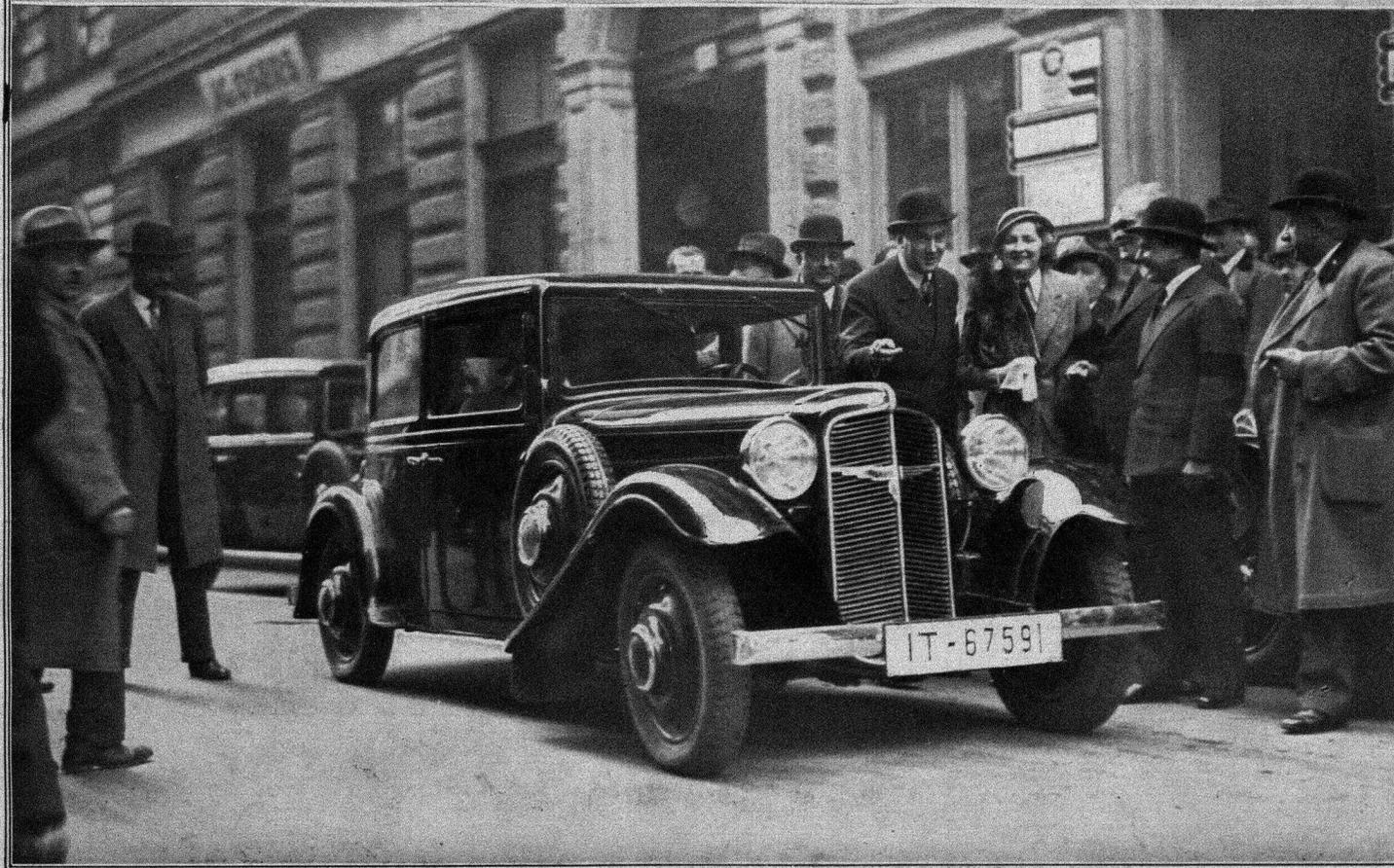
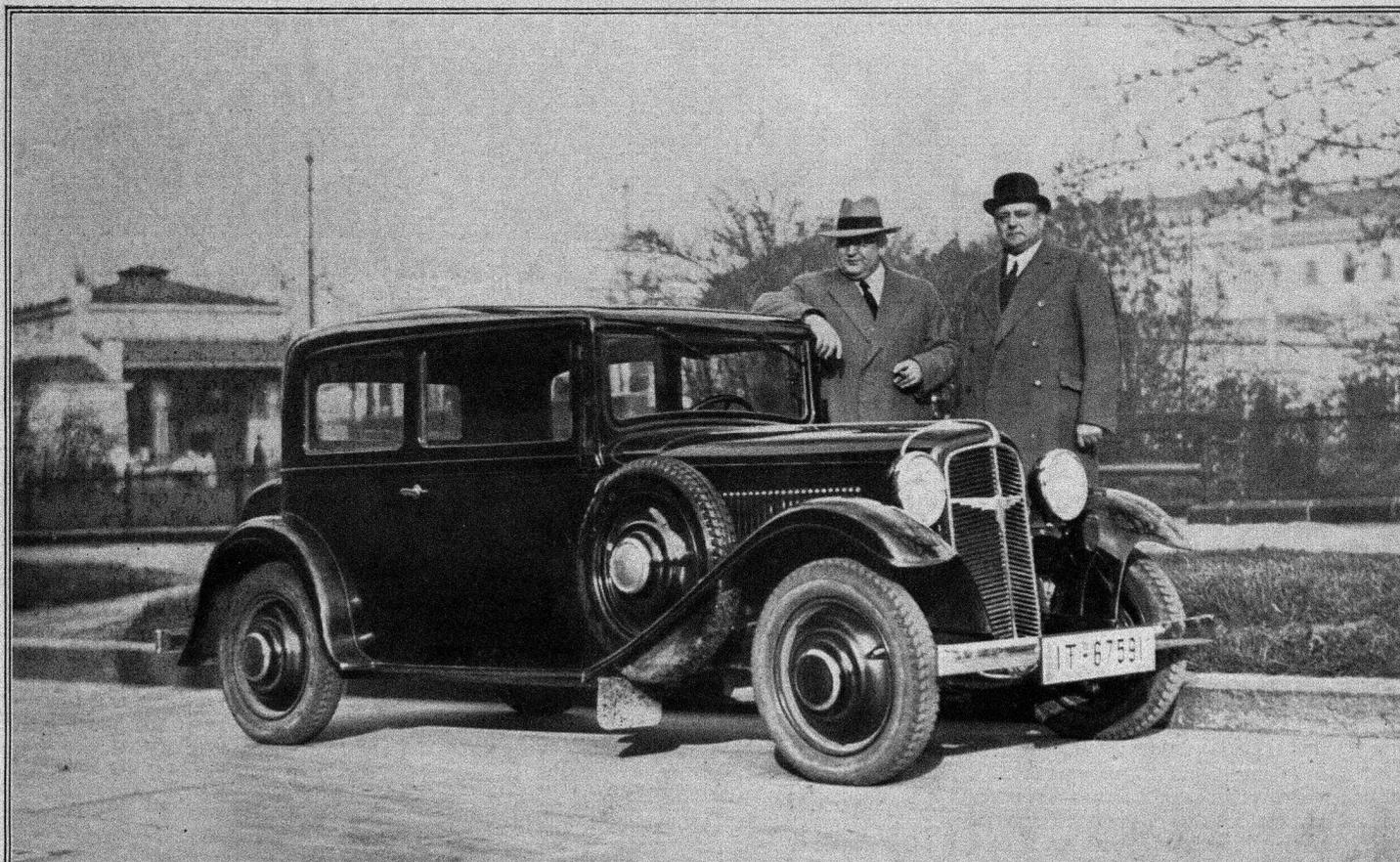
Einzelnummer Mk. 1.—, S 1.50  
Erscheint einmal im Monat

# Europa Motor

Nummer 5 / MAI 1932  
XVIII JAHRGANG

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

V O R D E R R A D A N T R I E B I S T T R U M P F



Oben: die beiden Frankfurter. Der Große, Staatsopernsänger Völker, stützt sich auf den Kleinen: Adler Trumpf, 1.5 Liter mit Frontrieb. Rechts von ihm Herr Duhan (nicht Staatsopernsänger, nur Generalrepräsentant). — Unten: Der Herr im Melon, Direktor Fritz Engel der Adler-Werke, erzählt der bekannten Salondame Frau Friedl Haerlin den »Witz« des Vorderradantriebs. Ganz rechts Redakteur Viktor Brodt, links vom Wagen, kritisch wie immer, Oberbaurat Ing. Schneider.

# Wien – Tunis

## in 10 Stunden

Von Sektionsrat a. D. Dr. Erich Veidl

(Mit Originalaufnahmen des Verfassers.)

Immer, wenn ich nach Aspern komme, auf Österreichs internationalen Großflughafen, fühle ich in der Weite des Feldes auch die Weite der Ferne, die hier noch ganz anders lockt als in einer engumgrenzten Bahnhofshalle und spüre heiß und begeisternd das Heimweh nach der Ferne, jenes Gefühl, das wohl jeden von uns ergreift, der längere Zeit im Trott des Alltages steckt. Und, dieser wundervolle Gedanke, hier in Aspern ist die Ferne gar nicht so weit, ist das auf der Landkarte fernste Land in oft wenigen Flugstunden erreichbar! Seitdem wir in kaum drei Stunden in Venedig, in fünfzehn Stunden in Rom sein können, eilen die Gedanken weiter nach dem Süden, übers Mittelmeer, zum dunklen Erdteil Afrika. Verstärkt wurde die Sehnsucht nach Sonne und Süden auch durch den endlosen Winter, der unwillkürlich Gedanken an Frühling und Blumen weckte.

Und just so ein naßkalter Nachwintertag wars auch im heurigen April, als wir — zwei Ritter der Feder und ebenso eine Ritterdame — die Junkersmaschine bestiegen und mit etwas gemischten Gefühlen das Startzeichen erwarteten, das den Weg nach Italien, nach Afrika gar, freigab. Aber wie sah diese Ferne aus, in der uns der Propeller hineintrieb? Kalt, neblig und unfreundlich; wie wirts da über den Alpen werden? Zur Linken glänzt in einem verirrtten Sonnenstrahl eine weite, silberne Fläche: »Wiener, kennt ihr euer Meer«, den Neusiedler See? Wie eine Vision verschwindet er wieder, die Berge treten in ihre Rechte. Zuerst nur im langsamen Adagio der Oststeiermark, die diesmal nicht programmgemäß grün, sondern recht grau ist, genau so wie nach einer weiteren Stunde unser Sonnenland Kärnten ohne Sonne, aber mit recht viel Schnee, unter uns liegt. Nein, das ist nicht die lichtüberflutete Fläche des Wörther Sees, wo im Sommer ein Stückchen Süden über die Alpen geschlüpft ist, mit Himmelsbläue und Lebensfreude, das, was sich hier als graue Wasserfläche westlich von Klagenfurt ausdehnt, ist eine unfreundliche Wasserwüste, der wir mit 170 km per Stunde entfliehen. Jenen Bergen entgegen, die die Natur als letztes Hindernis vor dem sonnigen Süden getürmt hat. Wie einem großen Abenteuer ging es den wilden Schluchten der südlichen Alpen entgegen, die düster, feindselig, von Nebeln umspielt, von Wolken halb verhüllt, in trotziger Kette dastanden.

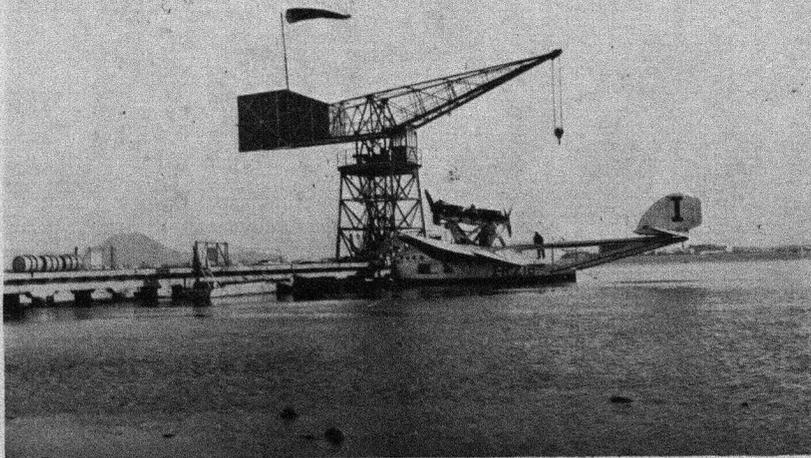


Inmitten eines Araberdorfes erhebt sich aus der Steppe das Amphitheater von El Djem, das einst 60.000 Menschen Platz bot.

Wie ein Abenteuer sah es aus und war doch keines, denn der Begleiter unseres Piloten empfing ständig Wettermeldungen und Peilung durch den Bordfunk; nur scheinbar war die Verlassenheit, in der wir zwischen Wolken und Nebeln die Berge ansteuerten, denn in Wahrheit hatte uns die Flugstation von Klagenfurt, die der bekannte »Wetterdoktor« Dr. Mesal führt, in ihre Obhut übernommen und geleitete uns am unsichtbaren Bande des Radio durch all die Berge in die weite Ebene Oberitaliens. Unvergeßlich bleibt uns allen dieser Schlechtwetterflug durch die Alpen, der Kampf der Maschine mit den Elementen, die alles heranzogen, ein Durchfliegen zu erschweren: flatternde Nebelfetzen, die in bizarren Formen die Berge umzogen, die da zu beiden Seiten der Fella-Schlucht in rasend steilen Wänden standen, tief verschneit, unzugänglich; schwere Schneeschauer, die prasselnd gegen die Kabinenfenster schlugen — hier drinnen aber wars schön warm geheizt — und ab und zu eine Böe, die den Apparat erzittern ließ. Stumm blickten wir in diesen Aufruhr der Elemente. Wie lange ist es denn her, daß die Alpen zum ersten Male überflogen wurden? Was für ihren ersten Besieger, Chavez, der in dem Schweizer Städtlein Brig dafür ein Denkmal hat, ein unerhörtes Wagnis bildete, ist für die tägliche Verkehrsmaschine Wien—Venedig kaum irgendwann mehr ein Hindernis; unbeirrt folgte sie den Krümmungen der Täler, bog um Felsecken und siehe da: kaum mehr als eine halbe Stunde nach dem Verlassen des Wörther Sees zerriß ein Sonnenstrahl die jagende Wolkenmasse, tastete die Felsen ab, beleuchtete einen der stolzen Gipfel und zeigte tief unten am Fuß der Berge grüne Wiesen, den Beginn der friaulischen Ebene. Mit dem Lichte bekam das ganze Landschaftsbild einen anderen Charakter. Die graue Mauer der Berge löste sich in feingegliederte Kanten und Grate, die Wildbäche wurden zu Silberfäden und die Ungeheuer von Wolken zerteilten sich in goldene Wölkchen, die vergnügt unter einem freundlicheren Himmel der Ebene zuflatterten.

deren Wärme sie bald auflöste. Ganz ohne vermittelndes Vorland fallen die Alpen hier im Süden zur Ebene ab, gerade noch, daß sie ein paar vorgeschobene Hügel zeigen, auf denen altertümliche Orte liegen, deren größter Gemona ist. Der Alpenflug wird zum Städteflug; und überall wo ein solches Städtlein den Mittelpunkt der Gegend bildet, laufen auch die weißen Linien der breiten Autostraßen zusammen, deren Güte man schon mit einem gewissen Neidgefühl aus der Höhe beurteilen kann. Als einen besonderen Mittelpunkt des Verkehrs zeigt sich so Udine, das auch einen Flugplatz besitzt, Codroipo, Cervignano. Die Flüsse, von denen Tagliamento und Piave hervortreten, führen ungeheure Schuttmassen aus den Bergen in die Ebene, der letzte Gruß der Berggewalten. Reich und wohlbestellt erfüllt das Land den Raum zwischen Gebirge und Meer, das bald wie ein heller, immer breiter werdender Streifen das Bild da unten einfaßt. Auch gegen dieses, wie gegen die Berge kämpft der Bewohner der Ebene: Kanäle leiten das eindringende Wasser in geordnete Bahnen, die Lagune wird immer mehr vom Frachtland erobert; das sind die »Bonifiche« des italienischen Wirtschaftsprogrammes, dessen augenfälligste Leistungen sich noch ein wenig weiter südlich, im Mündungsgebiete von Po und Etsch, dem Fluggaste als ein belehrendes Kapitel praktischer Volkswirtschaft zeigen; alle Flächen sumpfiger Beschaffenheit oder eigentlichen Brachlandes sollen durch systematische Arbeit in ertragsfähigen Boden verwandelt werden. Das ist die Urbarmachung, die »Bonificazione«.

Aus der grauen Welt des brackigen Lagunenwassers taucht in buntem Bilde das so oft geschaut, immer wieder überraschende Bild Venedigs auf. — Wie mit einem Faden hängt sie durch das weiße Band der Bahnbrücke mit dem Festlande von Mestre zusammen; dieser Faden wird jetzt aber durch einen zweiten verbreitert, die im Bau befindliche zweite Brücke der Autostraße, die auch dem Kraftfahrer die lang gewünschte Möglichkeit geben wird, seinen



Unser Savoia-Marchetti-Flugboot nach der Ankunft in Tunis. Flughafen für Tunis ist Kheireddin, bei Karthago.



Die Straßen Tunesiens sind breit, modern und eine ausgezeichnete Fahrbahn für das Automobil. Eine derartige Straße verbindet Sousse, den Hafen mit dem Innern des Landes.



In Hammamet berührt die Straße wieder die Küste; als breites, weißes Band führt sie nach dem Süden des Landes.

Wagen bis zum Bahnhof der Inselstadt selbst zu steuern und dort in einer, der auch im Bau befindlichen Garagen einzustellen.

Außerhalb der Stadt liegen in der Lagune Torcello und Murano, trennt der gelbe Strich des Lido Binnenmeer von der offenen Adria. Gerade am Endpunkt des sandigen Strandes steuert jetzt unsere Maschine in rassistiger Steilkurve den Flugplatz Venedigs an: San Nicolò di Lido.

Die erste Etappe zum Süden wäre erreicht. Nach kurzer Rast, die Maschine und Passagier zum Tanken benutzen, starten wir zum Weiterflug nach Rom. Merkwürdig, eigenartig ist diese Landschaft, die nun unter uns sich in lichte Weiten dehnt: Meer, Lagunen, Sumpfland, Flüsse, Kanäle, dazwischen Dämme, auf deren Krone Leute gehen, Autos fahren, Eisenbahnen rollen: man fühlt förmlich den Kampf des Menschen mit dem nassen Element; ein paar weiße Nebelfetzen erhöhen den Eindruck, als würde hier eben erst das Land aus dem Wasser geboren; ein Stück urweltlicher Landschaft des ersten Schöpfungstages liegt hier eingebettet zwischen fernen Hochgebirgen, den Alpen, die nun schon hinter uns mit bewölkten Gipfeln dastehen und dem Appenin, der sich mit burgengekrönten Vorlande vor dem Kurs der Maschine aufbaut; gegen Westen aber zieht die feingeschwungene Linie der Euganeischen Hügel eine blaue Kontur in die Linie des Horizontes. Noch nie ist mir die Lage Venedigs so schön zwischen Alpen und Meer und zugleich so überzeugend richtig gewählt erschienen, so sicher vor allen Angriffen, dem Meere und Festlande gleich nahe, wie aus unserer fliegenden Hochwarte. Das ist ja mit einer der starken Eindrücke jeder Flugreise, daß man gleichsam mit anderen Augen schauen lernt, und auch im übertragene Sinne einen weiteren Horizont erhält, als der erdengebundene Wanderer, der oft nichts von den großen Zusammenhängen ahnt, die sich hier so unaufdringlich, gleichsam von selbst ergeben.

Zu rasch geht es vorwärts, als daß man länger nachdenklichen Eindrücken nachhängen könnte; der Miniaturstaat San Marino zieht gerade unten vorüber: eine trotzige, altersgraue Stadt auf steilem Felsen, von Mauern umgeben, von Türmen betreut: das müßte eigentlich schön sein, dort einmal auf dem gewundenen Wege zur Stadt emporzusteigen, die der Kamera pittoreske Bilder liefern müßte. »Ha«, sagt da mein Fluggenosse, der sich gerne mit Fragen des Fremdenverkehrs beschäftigt, »merken Sie jetzt den Propagandawert des Flugverkehrs? Wie auch ein flüchtiger Einblick in eine Gegend oder Stadt Lust zu deren Besuche machen kann? Warum haben wir bei uns noch keine Lufttouristik, die in geradezu raffinierter Weise dem Fremden bei einem Alpenrundflug den Mund wässrig macht nach all den Herrlichkeiten dort unten?«

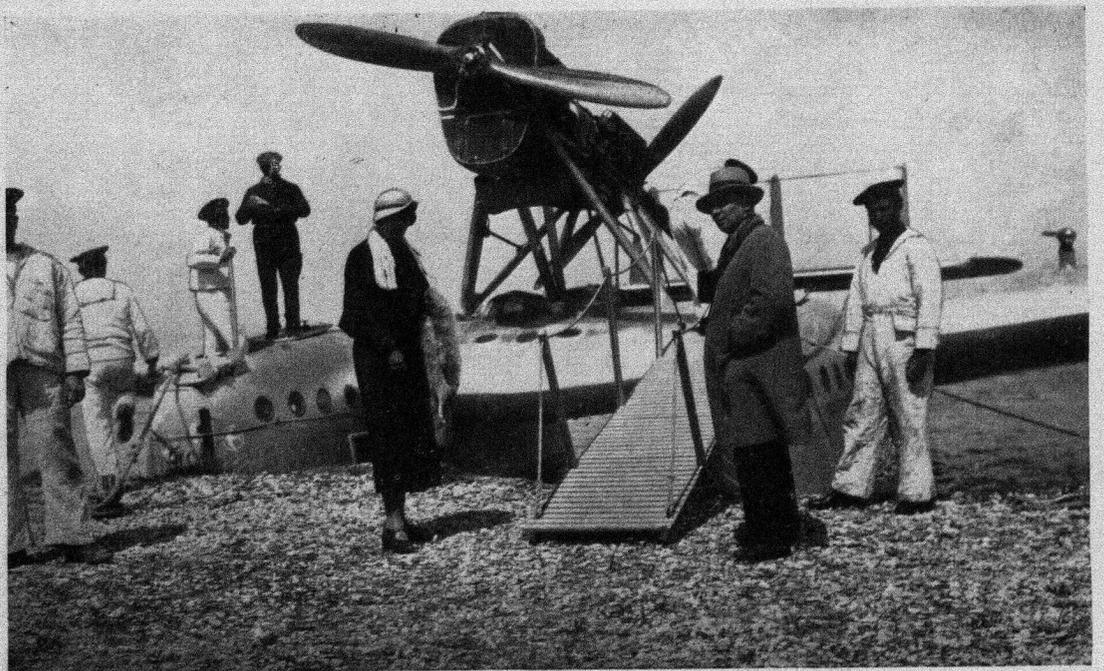
Kahl, unsäglich einsam, liegt bald der Hauptkamm des Appenin unter uns. Der Höhenmesser zeigt wieder 2400 m, die Heizung tut wieder wohl, schon als Demonstration gegen den Winter, der da auf diesen Höhen noch thront, als gebe es dort in der Ebene keinen Frühling mit blühenden Mandelbäumen und blumenbunten Wiesen. Ein weißes Wattermeer kleiner Wolken hüllt den Südfuß des Appenin ein, liegt scheinbar knapp überm Boden, denn jede höher gelegene Stadt steht mit Türmen und Mauern über dem Nebelmeer. Und solche Zeichen alter Abstammung

haben sie alle, diese ehrwürdigen Städte und befestigten Orte Etruriens: Umbertide, Assisi, Perugia, Orvieto, Todi, besonders neckisch umspielt von weißen Wölkchen und Terni, wo neben alte Stadtbaukunst schon die moderne Industrie mit weitläufigen Anlagen tritt. Immer breiter wird der Fluß, den wir von seinem Ursprung in den Bergen begleitet haben und der einen klassischen Namen trägt: Tiber. Dort, wo er sich nun um eine Hügelkette herumwindet und in der Ferne das Meer aufblitzt, das ihn aufnehmen soll, liegt die zweite Station unserer einzigartigen Flugreise: Das Häusermeer von Rom. Auf dem weiten Flugfelde von Littorio, einem der größten und modernsten Plätze Europas, endet der Flug mit der Landmaschine. Weiter übers Meer wird uns das Flugboot von Ostia führen. So wie in einer großen Stadt von einem Bahnhof zum anderen, bringt uns auch hier ein Auto vom Land- zum See-Flughafen, von Littorio nach Ostia. Was dazwischen liegt ist die herrliche Fahrt durch Rom, die ewige Stätte menschlicher Geschichte und Kultur, ist ein Einblick in die bauliche Umgestaltung der Stadt, die sich heute wieder einmal auf ihre alte Geschichte besinnt und nach Wegräumung mittelalterlich wertlosen Gerümpels die Pracht des antiken Rom in den Kaiserfora und ihren öffentlichen Gebäuden wieder auferstehen läßt. Am Kapitol vorbei beginnt die Zufahrt zu der modernen »Via del Mare«, die als ein Musterbeispiel einer neuzeitlichen Autostraße geraden Weges 23 km nach Ostia führt. So eine »Nur Autostraße« erregt natürlich das Interesse jedes Kraftwagenfahrers und läßt ihn manchmal schmerzliche Vergleiche mit heimatischen Gefilden anstellen. In einer Breite von 12 m, ohne irgend eine stärkere Kurve, ohne Niveauekreuzung, am Abend von elektrischen Lampen in

höchstens 10 m Distanz durch Deckenabblendung so beleuchtet, daß vom Licht für die Fahrbahn nichts verloren geht, bietet diese Straße eine ideale Verbindung zwischen der Hauptstadt und ihrer Hafen- und Badestadt, an deren nördlichem Ende, an der Mündung des Tibers, der neue Flughafen Ostia liegt, Start- und Anknüpfungspunkt für die zahlreichen, regelmäßig beflogenen Linien, die Italien mit Ländern jenseits des Mittelmeeres verbinden.

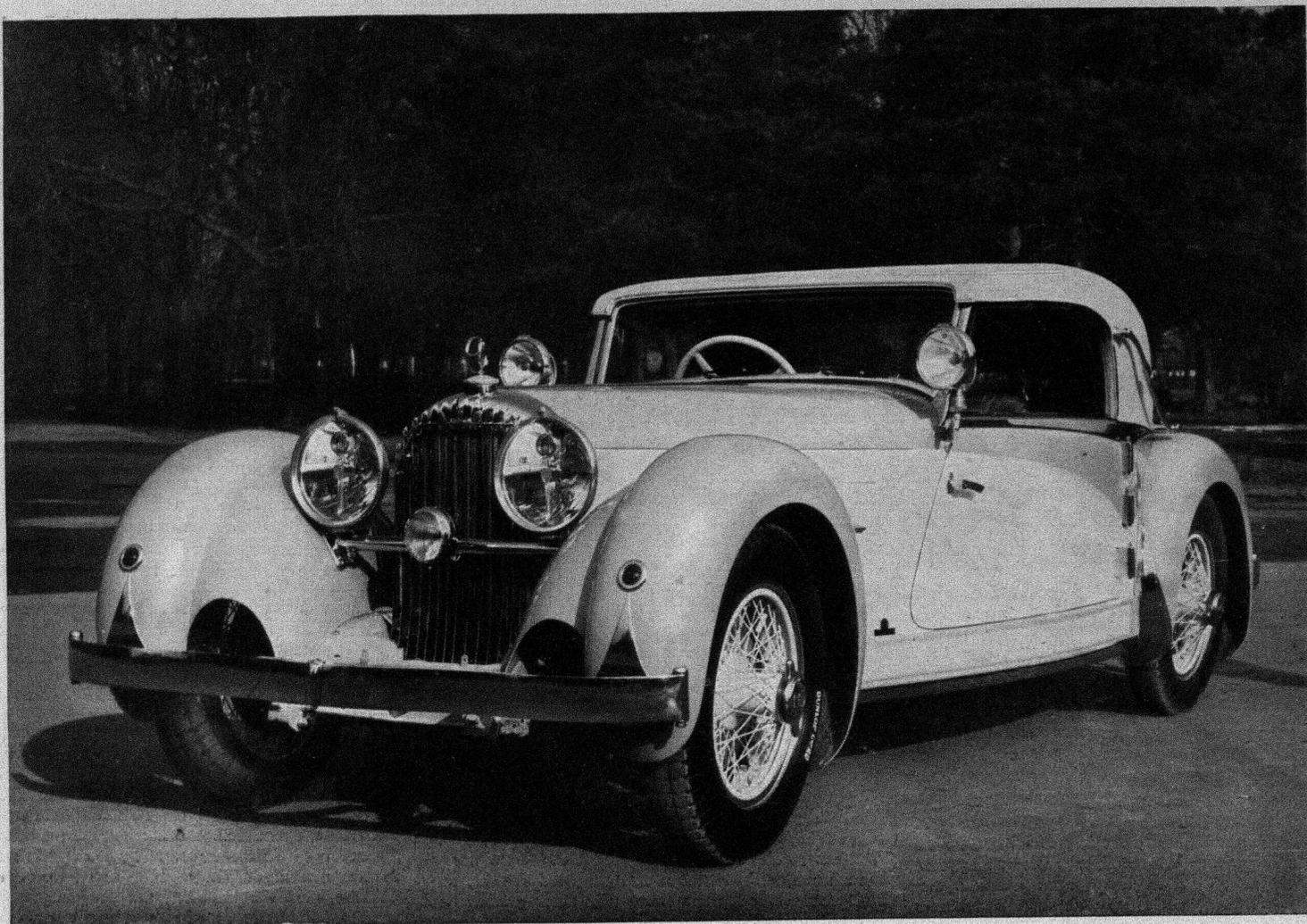
Am Tiberufer ziehen sich hübsche Gartenanlagen hin, von den Verwaltungsgebäuden des Flughafens eingefaßt; auf den trüben, gelblichen Wellen des Tibers liegt unsere Savoia-Marchetti-Maschine vertäut, ein mächtiges Flugdoppelboot, dessen zwei parallel geschaltete Boote durch Führerraum und Motorenanlage verbunden sind. Zwei Motore, in Tandemanordnung verleihen der Maschine eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/Stunden. Durch eine kleine Luke nimmt jedes Boot seine Fluggäste auf; für deren acht ist Platz vorhanden. Im Heck ist der Frachtraum untergebracht. Mit großem Interesse sehen wir dem Start vom Flusse weg entgegen. Nachdem ein Motorboot unsere Maschine ein Stück flußaufwärts geschleppt hat, nimmt sie mit eigener Kraft einen geradezu rasenden Anlauf; verwirrend schnell schießt das Ufer mit Menschen, Gartenbeeten und Gebäuden vorbei; durch mein breites Kabinfenster, an dem sich die Flußwellen schäumend brechen, sehe ich, wie der Kiel des Nebenbootes sich immer mehr aufrichtet, jetzt kaum noch die Fläche berührt und jetzt wirklich das Wasser verläßt, in perlender Wasserfahne die letzten Wellen dem Flusse zurückgebend: wir fliegen wieder, steuern rasch hoch und sehen hinter uns das Land zurückweichen; die Ruinen von Ostia Antica, erst jüngst ausgegraben, stehen rötlich in der grünen Ebene, Ostia Moderna, Roms Badestrand, zieht sich mit prächtigen Villen und Gebäuden am Ufer hin, dessen Grenze die weiße Brandungslinie markiert. Dann versinkt das Festland, unter uns glänzt das blaue Meer in leichter Dünung, fernen Gestaden rast das Flugboot entgegen.

Rast? Kein Vergleichspunkt läßt mehr die Geschwindigkeit abschätzen. Neben dem Fenster, einige Meter entfernt, hängt das zweite Boot, besser gesagt unserer Maschine anderer Teil, scheinbar ruhig, unbeweglich in der Luft. Nur unten auf der Wasserfläche zieht der Schatten des Flugzeuges gleichmäßig ruhig dahin; er gleicht in seiner Form jener blauen Schwalbe, die das Reederzeichen der Societa Aerea Mediterranea (»S. A. M.«) bildet, die den Streckenflug Ostia-Tunis und Wien-Venedig-Rom betreibt, in der ersten Teilstrecke bis Venedig im Pool mit der Österreichischen Luftverkehrs-A.-G. Das also ist ein Meeresflug; nicht anders siehts bei einem Ozeanflug aus, nur daß diese Flieger keinen so bequemen Raum zur Verfügung haben wie wir. Was macht man während eines solchen stundenlangen Fluges? Einer studiert die Karten, die jeder Passagier zur Orientierung erhält, der andere sucht mit dem Fernglase die weite, weite Wasserfläche ab; seine Ausbeute ist gering; in der Nähe der Küste noch Fischerboote, dann nur hie und da, recht selten, ein größerer Dampfer; die Weltwirtschaftskrise macht sich auch in verringertem Seeverkehr geltend. Nach einer Stunde zeigt sich zur Linken die gebirgige Küste Sardinens, das man mit einem kleinen Umweg von



Das Savoia 55 Marchetti-Flugboot mit Zweimotorenantrieb, in Ostia; es fliegt die Strecke Rom-Tunis in viereinhalb Stunden.

## Die neue Linie bei Armbruster:



ein unschuldswisser ADR-Sport

(Sportphot. Zapletal.)

20 Minuten (!) »mitnehmen« kann. Auch hier bekommt man Lust, die Insel, die ja tägliche Flugverbindung mit Rom hat, einmal näher kennen zu lernen. Dann wieder Meer. Endlich, nach drei Stunden Flug ab Ostia, begrenzt eine dunkle Linie den Horizont: Afrikas Küste. Die Berge werden rasch klarer, Farben beleben das aufsteigende Land und wie zwei Zangen umfassen die Uferlinien den weiten Golf von Tunis. Nun spielt sich alles in überraschender Schnelligkeit ab: Weiße, flache Dächer flitzen vorüber, Palmen sind in bunten Gärten sichtbar, weiße Burnusse der Araber leuchten herauf. Auf niedrigem Hügel steht die Kathedrale von Karthago. Eine elektrische Bahn läuft zwischen wogenden Feldern der nahen Hauptstadt zu. In elegantem Bogen setzt die Maschine auf den hoch aufspritzenden Fluten der Lagune von Tunis auf. In viereinhalb Stunden haben wir das Mittelmeer überquert. Durch die Ausstiegsluke betreten wir den Boden Afrikas!

Aspern, Kärntner Land, wo sind sie? Und doch haben wir sie am Morgen noch gesehen! Venedig mit seinen Lagunen? Haben wir dich nicht noch vor dem Mittag begrüßt? Ist das die Sonne desselben Tages, die am Morgen noch Rax und Schneeberg mit scheuen Strahlen grüßte und jetzt in einem Brande lebendigen Lichtes hinter den dunklen Bergen Afrikas zur Rüste geht? Fast zuviel, auch für den verwöhnten Menschen der Jetztzeit, die in der Technik so herrlich, so erlebenswert ist!

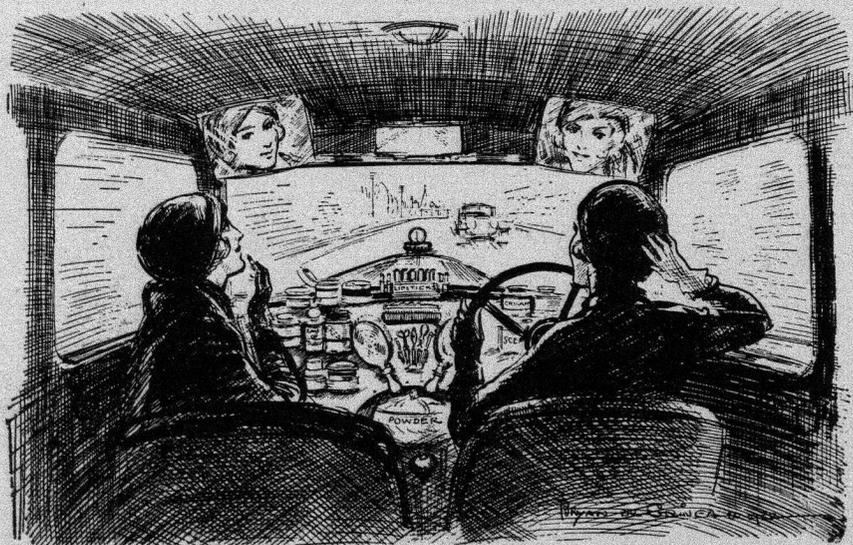
Ein Auto brachte uns in die Stadt, mitten hinein in das abendliche Leben der Avenue de Jules Ferry, in diesen bunten, bewegten Ausschnitt eines Landes, in dem Morgen- und Abendland zusammenklingen. Und der Klang ist kein Mißton, ist vielmehr ein voller Akkord europäischer Arbeit und orientalischer Kultur und Besinnlichkeit. Das zeigten uns einige Tage des Aufenthaltes in Tunesien, das unter dem Protektorat Frankreichs zielbewußt und mit gutem Erfolge zu einem modernen Staate ausgebaut wird. Es würde zu weit führen, die Fülle der Eindrücke wiederzugeben; aber für uns Autofahrer sei zum Schluß noch ein kurzer Bericht über eine Rundfahrt durch das Land angeschlossen, die wir dank dem lebenswürdigen Entgegenkommen der Presseabteilung der Gouvernementsregierung in interessanter Weise über eine Strecke von 500 km ausdehnen konnten.

Vor allem sei festgestellt, daß Tunesien allerbeste, breite, mit allen Orientierungsbehelfen ausgestattete Landstraßen besitzt. Stundenlang kann man mit höchster Geschwindigkeit durch das Land sausen, das sich gerade damals in dem unerhört bunten Schmucke der Blumen seines Steppenfrühlings zeigte. Die hohe Geschwindigkeit vereinfacht heute den Besuch der interessantesten Orte, die ziemlich weit auseinanderliegen. So sahen wir die altehrwürdige Stadt Kairouan, den Hafen von Sousse und das prachtvolle römische Amphitheater von El Djem, das heute inmitten einer wenig besiedelten Steppe zur römischen Kaiserzeit Mittelpunkt einer großen Stadt war, faßte es doch an 60.000 Zuschauer. Wir sahen die meilenweiten Olivenpflanzungen um Sfax, der Hauptstadt des Südens und all die kleineren Orte, die jetzt alle Mittelpunkte aufbauender, wirtschaftlicher Arbeit sind.

Der Automobilklub von Tunis, in der Avenue de Carthage gelegen, gibt gute Straßenkarten heraus, und erteilt bereitwilligst Auskünfte. Eine neue, fremdartige Welt erschließt sich hier dem Automobilisten.

Als wir dann nach einem ebenso abwechslungsreichen Rückfluge in Aspern den Boden der Heimat wieder betreten und in der Frage nach »ausländischen Devisen« den Geist Österreichs wiedererkennen, da schien uns die ganze Flugreise durchaus nicht nur wie ein schöner Traum. Nein! Sie war uns ein konzentriertes Erleben; sie war uns ein Trunk Lebensessenz, so kräftig, daß sie auch in der Verdünnung der Zeit und des gedanklichen Nacherlebens ihre Farbe und den bezaubernden Duft nach Ferne und Sonne bewahrt. Wie herrlich, daß die heutige Technik solche Möglichkeiten gewährt, wie einen Afrikaflug über Berge, Städte und das weite, schäumende Meer!

### Der Wagen der Dame -



mit modernem Armaturenbrett.



## HÖHEPUNKTE!

Die Bergstraßen unseres schönen Alpenlandes sind für den sportlichen Kraftfahrer begehrte Ziele, Höhepunkte im doppelten Sinne des Wortes! Aber es soll vorgesorgt werden, daß die Freude an der Bergfahrt, dieser schöne Höhenrausch, ungetrübt bleibt. Jede "S"-Kurve soll an das wichtige "SS" erinnern: "Sphinx Special"!

Es gewährleistet besonders hohe Kompressionsfestigkeit, kloppfreie Verbrennung, verhütet die lästigen Störungen durch Ventilverpickungen und bringt den Motor auf den Höhepunkt seiner Leistung!

Ein ausreichendes Netz von Tankgelegenheiten bürgt für zeitgerechte Brennstoffversorgung!

**Sphinx Special, das kloppfeste Benzolgemisch!**

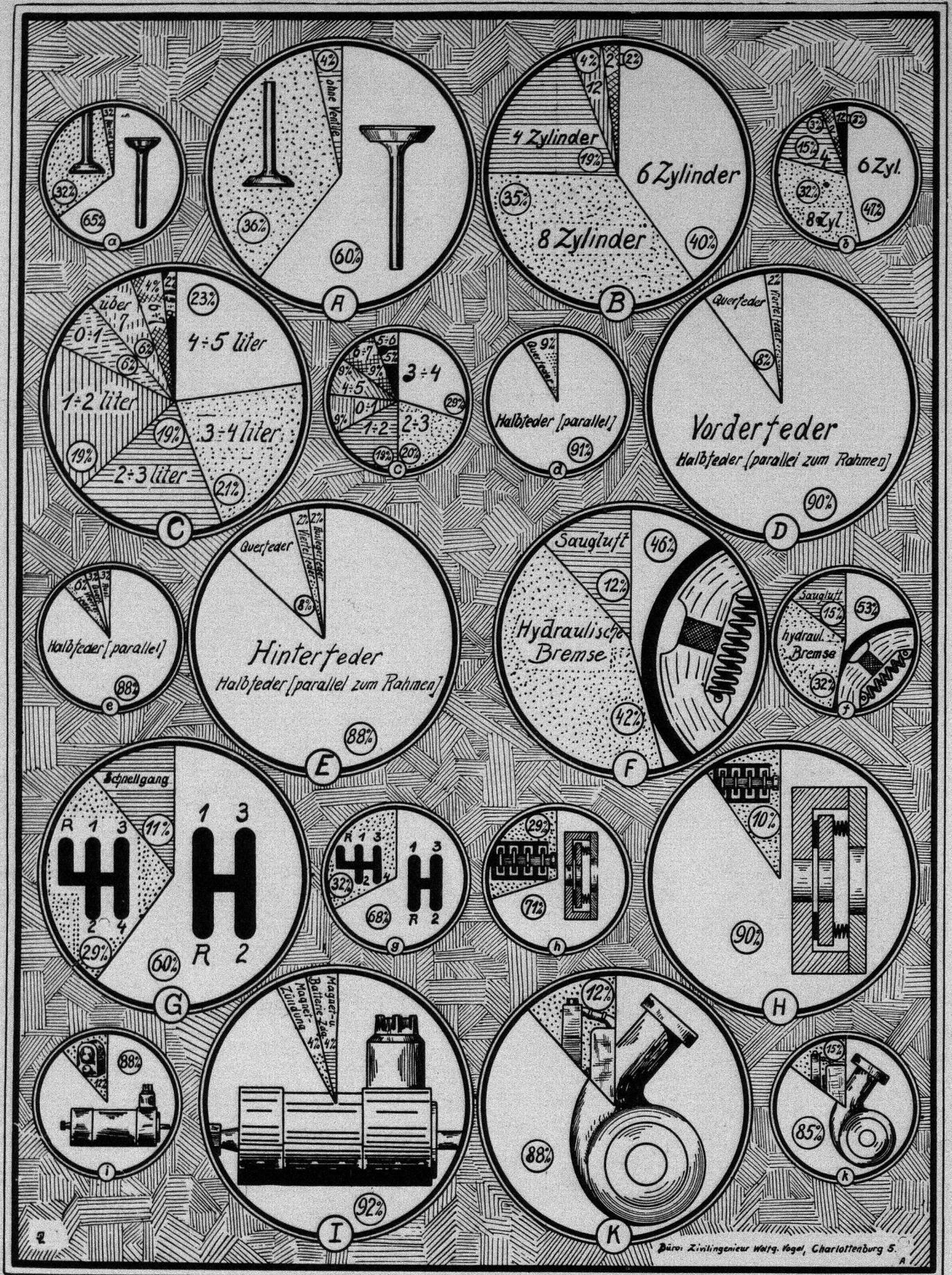
Per Liter teurer — per Kilogramm billiger!

Zur richtigen Schmierung von Motor und Getriebe: Mobiloill!

**VACUUM OIL COMPANY A. G.**

# Fortentwicklung des Personen- autos

Von Zivilingenieur  
VOLFGANG VOGEL  
Charlottenburg 5



In unserer Bildertafel werden die Konstruktionseinzelheiten der heutigen Kraftwagen auf Grund des vom RDA. zusammengetragenen Materials mit dem aus der letzten Statistik im Jahre 1929 verglichen, so daß sich ein guter Überblick über die Fortschritte in der Konstruktion ergibt. Die großen Kreise mit den großen Buchstaben beziehen sich auf die Modelle 1931/32, die kleinen mit den kleinen Buchstaben auf diejenigen vom Jahre 1929. Die in den Kreisen befindlichen Symbole, bzw. Inschriften sind ohne weiteres verständlich. In jedem Kreissektor steht, wiederum eingekreist, der prozentuale Anteil des betreffenden Konstruktionsteils. Der Vergleich gibt lehrreiche Aufschlüsse über die Fortentwicklung des Autos, also indirekt über die mit den verschiedenen Konstruktionseinzelheiten gemachten Erfahrungen.

## A und a. Ventile.

Wir können aus den Vergleichsbildern einen

Rückgang der stehenden Ventile gegenüber der hängenden und ventillosen Bauart feststellen, denn sie haben 5% verloren. Von diesen kamen 4% der hängenden Bauart zugute und 1% entfielen auf die ventillose Konstruktion. Es ist bekannt, daß ein Motor mit hängenden Ventilen um ein geringes ökonomischer arbeitet, als ein solcher mit stehenden. Andererseits wird die Maschine mit hängenden Ventilen in der Herstellung teurer. Auch lassen sich hängende Ventile bei Motoren mit geringem Hubvolumen infolge Platzmangels nur mit Schwierigkeiten unterbringen. Beide Gründe stehen dem schnellen Vordringen dieser Bauart entgegen, obgleich sie grundsätzlich als die vollkommene betrachtet werden kann.

## B und b. Zylinderzahl.

Der Vierzylinder, den man seinerzeit sterbend glaubte, hat im Gegensatz zu dieser Ansicht an Terrain gewonnen, ist sein prozentualer Anteil doch von

15% auf 19% gestiegen. Das hat seinen guten Grund in der Zunahme der ganz kleinen Wagen, die man aus pekuniären und konstruktiven Gründen unmöglich sechszylinderig zu liefern vermag, denn vernünftigerweise sollte ein Sechszylinder erst von ungefähr 2 Litern Hubvolumen an gebaut werden.

Auch der Achtzylinder vergrößerte sein Gebiet. Früher hatten nur Luxuswagen derartige Maschinen. Heute liefert man schon wesentlich billigere Achtzylinderwagen, die man getrost noch sechszylinderig ausführen könnte. Der Grund dafür liegt darin, den Interessenten durch Lieferung der Achtzylindermaschine einen besonderen Kaufanreiz zu geben.

## C und c. Hubvolumen.

Ein Vergleich zwischen den Hubräumen der 1929er und 1931er Modelle sagt alles Erforderliche.

## D und d. Vorderfedern.

Die meisten Wagen werden nach wie vor mit



Verbessern Sie die  
Leistung Ihres Motors

durch

**die neue BOSCH-Kerze  
mit dem grünen Ring**

**Der größte Fortschritt seit 30 Jahren!**

Verlangen Sie den Jubiläums-Prospekt 10320  
mit dem großen Preis-Ausschreiben kostenfrei  
bei Zubehör-Händlern, Reparatur-Werkstätten,  
Auto- u. Motorrad-Vertretern, Groß-Garagen usw.

Hauptpreis: 2000 Dollars  
2000 weitere wertvolle Preise

Letzter Einsendetag für das Preisausschreiben:

30. Mai 1932

**ROBERT BOSCH GES. M. B. H., Wien IX., Spittelauer Lände 5**

Halbfedern ausgerüstet, die parallel zum Rahmen gestellt sind, denn der Unterschied von 1% ist unerheblich. Die Querfederung der Vorderachse hat sich prozentual ebenfalls ungefähr gehalten (wiederum 1% Unterschied). 2% der Fahrzeuge sind mit Viertel-federn vorn ausgerüstet.

#### E und e. Hinterfedern.

Auch hier hält der größte Teil der Konstrukteure an Hinterfedern fest, die als Halbfedern parallel zum Rahmen ausgeführt werden. Der Prozentsatz dieser Konstruktion hat sich nicht verändert. Die Querfeder hat auf Kosten der restlichen Bauarten zugenommen, nämlich von 3% auf 8%.

#### F und f. Bremsen.

Bei besseren Fahrzeugen treten die rein mechanischen Bremsen mehr und mehr zurück und überlassen das verlorene Gebiet den hydraulischen und den Saugluftbremsen, namentlich die ersterwähnte Bauart mit ihrem idealen Bremsausgleich hat viel Gebiet gewonnen, stieg doch ihr prozentualer Anteil von 32% auf 42%.

#### G und g. Gangzahl.

Je mehr Gänge, desto besser, vorausgesetzt, daß ein verständiger Fahrer auf dem Lenkersitz sich befindet. Andererseits kann man bei schwachen Wagen, die ja eine hohe Gangzahl besonders nötig haben, mit Rücksicht auf die Kosten mit der Anzahl der Getriebe-gänge nicht hoch gehen. Das ist dem Maschinchen selbstredend schädlich, denn es muß, wenn der augenblicklich eingeschaltete Gang zur Bewältigung der vorliegenden Widerstände nicht mehr ausreicht, auf einen verhältnismäßig viel zu kleinen Gang zurückgeschaltet werden. Der Lenker aber wünscht schnell vorwärts zu kommen, und es besteht somit die Gefahr, daß er den Motor Übertouren machen läßt. Unter Erwägung von Für und Wider verlor das Dreiganggetriebe 8%, die aber keineswegs dem viergängigen zuzielen, dessen Anteil sich um 3% verminderte. »Gewinner« war das Getriebe mit Schnellgang.

#### H und h. Kupplung.

In früheren Zeiten gab es nur Konuskupplungen, die natürlich nicht als ideale Lösung der Kupplungsfrage betrachtet werden konnten. Man kann deshalb auf dem Weg über die Mehrscheibenkupplung zur einschleibigen. Auch die im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung (man nannte sie anfangs Lamellenkupplung) war nicht so brav, wie es zuerst den Anschein hatte, namentlich, wer sie bei sehr wechselnden Temperaturen, z. B. bei Fahrten im Hochgebirge, benutzte, hatte seine Schwierigkeiten mit ihr. Morgens war das aus Petroleum und Öl zusammengebraute Schmiermaterial zähflüssig. Die Kupplung machte dann nur insofern ihrem Namen Ehre, daß sie ein-kuppelte, während das Auskuppeln sehr schwer oder fast unmöglich war. So ist verdientermaßen die Konuskupplung seit langem verschwunden und die Mehrscheibenkupplung verlor ihr Terrain an die einschleibige.

#### I und i. Zündung.

In längst vergangenen Tagen bedeutete die Magnetzündung für den Kraftfahrzeugbetrieb gewissermaßen die »Erlösung vom Übel«, denn die Batterie-zündung verlangte, als dauernde Quelle des Ärgers, einen damals noch an sich sehr unzuverlässigen Akkumulator, dessen Aufladung bei Reisen oft schwer durchführbar war, oder gar eine Trockenbatterie, der man niemals so recht anmerken konnte, auf wie lange Zeit sie noch Dienst tun würde. Ich bin noch mit beiden Stromquellen gefahren und kann ein Lied von ihren Boshheiten singen. Aus diesem Grunde waren die alten Fahrer froh, endlich Magnetzündung zu haben, und es schien, daß diese für alle Ewigkeit beibehalten werden sollte. Aber auch hier kam es, wie oft im Leben, wieder anders als man glaubte. Man schuf die Lichtmaschine mit zugehöriger Batterie. Die Konstruktion war noch bei Kriegsbeginn vielfach derart unvollkommen, daß die Militärbehörde bei den requirierten Wagen alles kurzer Hand entfernte und Azetylscheinwerfer usw. ansetzte. Mittlerweile hat man die Maschine aber sehr sauber weiter entwickelt und damit war sowieso ein Akkumulator an Bord, der, bei gutem Betrieb, an fremder Stromquelle nicht aufgeladen zu werden brauchte. Dieser Stromsammler heutiger Ausführung verdient keinen Vergleich mit seinem »früheren Kollegen«, welcher das Fahren nur sehr schlecht vertrug. Kurzum, es waren sämtliche Vorbedingungen für Wiedereinführung der einst schändlichen verlassenen Batterie-zündung geschaffen und sie bürgerte sich deshalb mit Riesenschritten wieder ein. Es ist bekannt, daß sich auch bei Motorrädern ein entsprechender Wechsel im Zündsystem vollzieht, weil man auch diese gern mit elektrischer Beleuchtung ausrüstet. So gewann die Batterie-zündung (die durch-aus nicht immer, wie es unser Symbol in der Zeichnung andeutet, mit der Lichtmaschine haulich vereint zu sein braucht) viel neue Freunde (92%

# Das Land ohne Sonntag

Sowjet-  
rußland



vom  
Auto aus

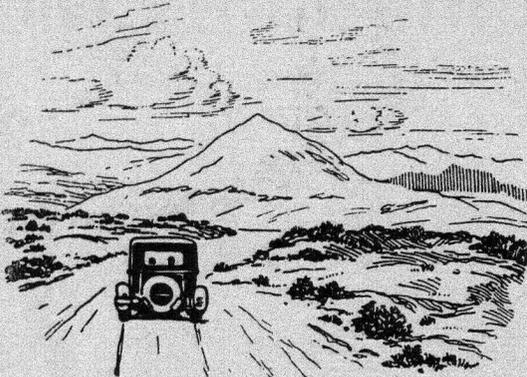
Tagebuchblätter und Berichte von L. und E. Kummer

Sowjetrußland bildet für Westeuropa andauernd ein Rätsel, dessen Lösung jedermann beschäftigt. Nach der letzten Aufstellung der Zentralbibliothek gehören Bücher über das heutige Rußland zu den meist gelesenen. Fast keines bietet indessen ein anschauliches Bild der augenblicklichen und allgemeinen Lage, weil die offiziellen Rußlandbesucher nur Kulissen sehen und die russische Statistik hören. Dadurch wird es jedem, der Wahrheit sucht, schwierig, eine objektive Orientierung zu erlangen. Das soeben erschienene Buch will einen objektiv gehaltenen Bericht über das Sowjetreich im letzten Jahre der weitausgreifenden Planarbeit bieten. Es sprechen unvoreingenom-

charakterisieren Land, Leute und Zustände in verschiedensten Gebieten und geben in bunter Folge Gelegenheit, das tausendfältige Rußlandproblem in knappen, klaren Skizzen beleuchtet zu sehen.

Da die Berichtenden weder beeinflusste Wirtschaftspolitiker, noch fanatisierte Angehörige einer Partei sind, wirken die wiedergegebenen Eindrücke unmittelbar und überzeugend. Sie begnügten sich nicht mit dem, was Rußlandbesuchern offiziell gezeigt wird, wußten sie doch, daß nur direkter Verkehr mit der Bevölkerung ein abgerundetes Bild über das kulturelle, wirtschaftliche und politische Leben des ehemaligen Zarenreiches bieten könne. Ungeachtet aller Warnungen wählten sie an Stelle der internationalen Verkehrswege eine Route quer durch das Reich und unterzogen sich allen unerhörten Strapazen einer förmlichen Forschungsfahrt. Dank dieser Mühen weisen die Reiseindrücke eine Reichhaltigkeit auf, die bisher keinem anderen Rußlandfahrer zu gewinnen vergönnt gewesen war.

L. und E. Kummer kamen mit dem Volke, mit Arbeitern, Bauern, Intellektuellen und Jugend zusammen. Aus Erfahrungen, Eindrücken und Gesprächen formt das Buch ein Gesamtbild von einem Volk, das vielleicht das genügsamste und gastfreundlichste der Welt ist, und von einem Staate, dessen Zukunftsweg das große Rätsel bildet. Ob es sich um die Lage der bäuerlichen Bevölkerung, um jene der Stadtbewohner, um Art und Gedanken der Jugend, um Arbeits- und Fabrikationsmöglichkeiten, um die Lage des Transport- und Straßenwesens, um künst-



Der erste Blick von Persien aus auf russisches Gebiet.

mene Beobachter, die als Autotouristen aus ganz ungewöhnlicher Richtung in das Land kamen. Sie konnten die Dinge sehen, wie sie wirklich sind.

Sie gelangten von Persien in die Bergwelt des Kaukasus. Sie berichten über das Leben und Geschehen im Alltag und schildern den Kampf mit unerwarteten Eigenheiten und tausend Tücken des Objektes. Rückhaltlose Darlegungen erreichen mit wachsenden Schwierigkeiten während der weiten Fahrt dramatische Momente. Der ständig an Spannung gewinnenden Schilderung sind Einzelbilder eingefügt; sie



gegen 88%), 4% gehören noch der reinen Magnetzündung und 4% entfallen auf gemischte Zündung, also auf teure Wagen, die gleichzeitig mit Magnet- und Batterie-zündung ausgerüstet sind. Hier arbeiten beide Zündsysteme nicht etwa wahlweise abwechselnd, sondern dauernd auf je einen Kerzensatz.

#### K und k. Kühlung.

Die Pumpenkühlung bedingt einen besseren Wasserumlauf als die Thermosyphonkühlung und verdrängt letztere deshalb mehr und mehr.

Nicht berücksichtigt brauchte in vorliegender Statistik die Anordnung des Lenkrades zu werden, weil sich die Linkslenkung eben restlos bei uns eingebürgert hat. Allerdings werden jetzt wieder Stimmen zugunsten der Rechtsanordnung laut, namentlich aus den Kreisen der Stadtfahrer. Wenn man im allgemeinen viel Gutes über die Linkslenkung sagen kann, so ist sie beim Halten an der Bordschwelle in Großstädten

doch ungünstig, denn trotz des Feingefühles, welches der Fahrer nach kurzer Bekanntschaft für die Wagenbreite hat, kommt es doch häufig vor, daß die rechten Pneus seitlich an der Bordschwelle scheuern, was ihrer Lebensdauer höchst abträglich ist.

Kein statistisches Vergleichsmaterial liegt bezüglich Schmierung des Fahrgestelles vor, verständlicherweise, denn diese wurde bei der früheren Zählung noch fast durchweg mittels Hochdruckpresse bedient. Infolge der guten Durchentwicklung der Zentralschmierungen gewinnen diese überall Freunde und dürften bald alleinherrschend sein, findet man sie doch bereits bei kleinen billigen Wagen.

Wenn man von der seinerzeit gezeigten »Voran«-Konstruktion absieht, so trat 1931 der Vier-radwagen mit Vorderradantrieb erstmalig als in Serien bzw. am Bande gefertigtes Fahrzeug auf. Es werden bisher zwei Wagentypen dieser Art gebaut. Statistisches Vergleichsmaterial mit früheren Jahren fehlt begrifflicherweise.



## Leicht und flink

wie die Gazelle vom Fleck weg in flottem Tempo davonzieht, so arbeitet Ihr Motor bei richtiger Schmierung mit den bewährten Sorten SHELL MOTOR OIL

SINGLE SHELL • DOUBLE SHELL • TRIPLE SHELL • GOLDEN SHELL • GOLDEN SHELL HEAVY

Für forcierte Motorleistungen bringen wir eine neue Sorte AEROSHELL, die ab nun bei den Shell-Stationen erhältlich ist

Verwenden Sie SHELL OBERSCHMIERÖL

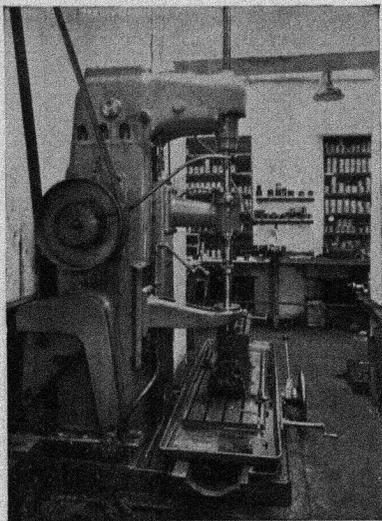
lerische und kulturelle Entwicklung oder um religiöse oder politische Fragen handelt: nirgends bleibt das Buch eine Antwort schuldig; aus ihrer Art ersieht man, daß es diesen Darlegungen nicht um Tendenz zu tun ist, sondern darum, der Wahrheit so weit nur möglich, nahezukommen. Gerade das bietet die besondere Note und macht das Buch sympathisch. Tatwille und Freude an dem Erlebnis pulsieren und bringen eine Spannung hervor, die von der ersten bis zur letzten Zeile des Buches, das just durch seine Eigenart seinen Weg machen wird, anhält. Eingehend setzt sich der Bericht in den Schlußbetrachtungen mit dem Fünfjahrplan auseinander; hier sind die Darlegungen für jeden politisch Orientierten und jeden

für das Sowjetreich, das in diesem Buch zum ersten Male ganz durchleuchtet erscheint, werden wird. Dieses gewiß sehr bald umstrittene, hochaktuelle Buch muß jedermann interessieren, weil es über die brennendsten Fragen unserer Zeit, mit der ganzen Unmittelbarkeit des persönlichen Eindruckes, in

der schmiegsamen und gefälligen Form einer humorehellen Schilderung rasch und umfassend orientiert.

»Das Land ohne Sonntag« ist das Rußlandbuch, das für Westeuropa zum ersten Male ein bisher immer noch verhüllt gewesenes Bild entschleiert.

## D A S I S T D E R 508er!



Hydraulisches Zylinderschleifen  
**KRÖTLINGER, WIEN VII.**  
Halbgasse 3 • Tel. B-37-0-25

wirtschaftlich Tätigen überaus lesenswert und bringen viele neue und überzeugende Gesichtspunkte.

Zu alledem kommen die zahlreichen, stilischer den Worten angepaßten Federzeichnungen und mehrere Karten; sie erläutern den Reiseverlauf und erhöhen den Wert des Werkes, das über den gewohnten Rahmen ragt und innerhalb der Rußlandliteratur eine Ausnahmstellung behaupten wird. Erstaunlich ist bei dieser Ausstattung der billige Preis, der eine Großauflage verspricht.

Es ist zu erwarten, daß der gut gewählte Titel zu einem allgemeinen Kennwort



Der neueste kleine Fiat auf dem Petersplatz in Rom.

Wie alle Welt bereits mit gebührender Hochachtung zur Kenntnis genommen hat, erfreuen uns die Fiat-Werke in Turin mit einer noch kleineren betriebsbescheideneren Type als es der hochpopuläre 514er ist, würdiger Nachfahr' von Fiat 509: Fiat 508. Der Wagen hat nicht ganz 1 Liter Inhalt, selbstredend Vierzylinder, hydraulische Bremsen, Ganzstahl-Innenlenker als Hauptkarosserie und ist auch sonst streng modern.

### Zu unserem Titelbild.

Gilt es ihm oder gilt es ihr? das ist die Frage, die man sich bei Betrachtung der Titelseite der Mai-Ausgabe des »Europa-Motor« unwillkürlich vorlegt. Man liest da, daß Frau Direktor Mimi Liewers auf ihrem Mercedes-Benz-Sportkabriolett als höchste Ehrengabe, die ein Concours d'Élégance zu verleihen hat, beim Brünner Schönheitswettbewerb erstens das Goldene Band, zweitens — durch Publikumsabstimmung — das Blaue Band gewonnen hat. Gilt diese Auszeichnung nun der schönen Wienerin, Frau Mimi Liewers, Gattin des Direktors der Wiener Mercedes-Benz-Gesellschaft, Ing. Alfred Liewers, oder gilt sie dem raffiniert karossierten Mercedes-Benz-Sportkabriolett, Type Mannheim, das sozusagen schon aus Gewohnheit schönheitsiegt, ob es will oder nicht. Wir glauben nicht daneben zu greifen, wenn wir sagen, beide, in holder Eintracht, haben diese Höchstpreise erworben, die schöne Lenkerin und der schöne Wagen.





# HYDRAULISCHES ZYLINDERSCHLEIFEN HONEN / KOLBENEINBAUEN

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



So vergnügt kann man in diesen tristen Zeiten nur dann dreinschauen, wenn man soeben einen Silberfuchs gewonnen hat. Die Dame, bei der das zutrifft, ist die Steyr-30-Enthusiastin, Frau Edith Hollender, der Wagen neben ihr, ein schlauer Wiener-Neustädter Fuchs, auch ADR genannt.

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



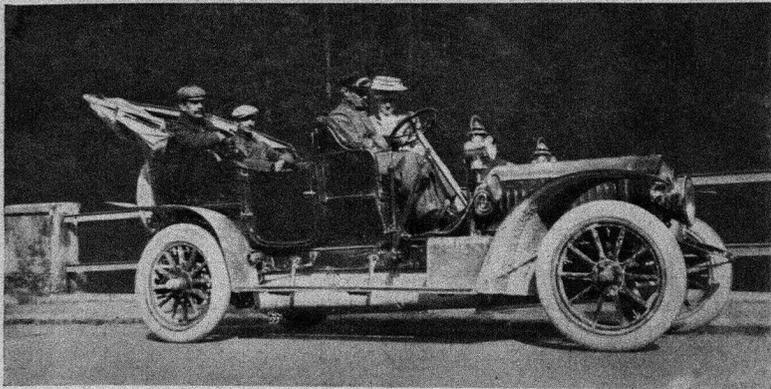
Sie fuhr zu erjagen den Silberfuchs. — Frau Edith Hollender (Steyr 30) startet.

## SERVICE PACKARD GARAGE

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

**AUTOAUSRÜSTEREI**  
**CARL OPLATEK & CO.**  
 ältestes Spezialhaus, gegr. 1888  
 Wien IX., Währingerstr. 6-8. Tel. A-16-1-88.  
 Sämtliche Auto- und Motorrad-Artikel.

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



Auf diesem Dion Bouton hat vor genau 25 Jahren Herr Cuny de Pirron den Prebichl erstmalig erklimmt. Vom Grafen Pachta, Vorstandsmitglied des Ö. A.-C. eingeladen, wohnte Herr Pirron dem 1932er Prebichl-Rennen als Ehrengast bei und wurde lebhaft gefeiert.



**237 STUNDENKILOMETER!**

Die neue dreimotorige Großflugzeugtype der Cidna, »Wibault-Penkoët«, mit ihren 300-PS-Gnome-Rhone-Motoren.

**Zehn Jahre Cidna in Österreich.**

Der 23. April 1919 war der Gründungstag dieser Fluggesellschaft, die damals unter dem Namen Compagnie Franco-Roumaine de Navigation aeriennne auf der Linie Paris—Straßburg den regelmäßigen Luftverkehr eröffnete. Noch im Herbst desselben Jahres fand die ursprüngliche Fluglinie ihre Erweiterung bis Prag, im Sommer 1921 bis Warschau. Im Mai 1922 wurde die von Prag nach Süden über Wien nach Budapest führende Fluglinie in Betrieb genommen, deren heutiger Ausgangspunkt Stribul ist. 1927 richtete die Cidna eine zweite nach Stambul über Belgrad—Sofia führende Luftverkehrslinie ein. Warschau—Smolensk—Moskau im Norden, Belgrad—Sofia—Athen und Stambul—Alepo—Beyrouth im Süden, sind die für die nächste Zukunft projektierten Erweiterungen des regelmäßigen Flugverkehrs dieser Gesellschaft.

Den zehnjährigen Bestand der Cidna in Österreich nahm die Gesellschaft zum Anlaß einer solennen Feier im Flughafen Aspern.

Die in großer Zahl erschienenen Pressevertreter hatten Gelegenheit, sich »zu Lande und in der Luft« mit den vorbildlichen Einrichtungen der Cidna vertraut zu machen.

Wenn die jubelnde Cidna ihrer Feier werbende Propaganda für den Luftverkehr zu Grunde legen wollte, so ist ihr dies zweifellos glänzend gelungen. Die begeisterte Anerkennung aller ihrer Einrichtungen fand ihren Niederschlag in zahlreichen Artikeln aller führenden Blätter, deren Succus in wenige Worte zusammen-

**Ein neuer Stern am Öl-Himmel.**

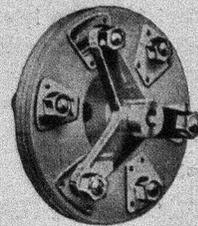
»Ich flog die ganze Zeit mit Shell-Benzin und Aero-Shell-Öl und hatte während des ganzen Fluges nicht die geringste Motorstörung, was nicht zuletzt auf den vorzüglichen Betriebsstoff zurückzuführen ist. Aero-Shell-Öl bewährte sich bei -20° Celsius in Kleinasien und +50° Celsius in Erythraea, und ich werde es bei meiner nächsten Reise sicher wieder verwenden.«

So schrieb der durch seinen kürzlichen großen Afrika-Flug bekannte Dr. Simmer nach seiner Rückkehr und er hat auch sein Wort gehalten, denn bei dem zu Pfingsten abgehaltenen Österreichischen Rundflug hat er wieder Aero-Shell genommen, ebenso wie zwölf andere Teilnehmer an diesem sportlichen Ereignis.

Die Shell-Floridsdorfer hat dieses neue Öl, welches das Ideal für hochbeanspruchte Flug-, Renn- oder Sportmotore, in der Luft, zu Lande oder am Wasser zu sein scheint, vor kurzem eingeführt; dasselbe hat sich schon eine große Zahl von begeisterten Anhängern erworben.

Die Shell-Floridsdorfer hat dieses neue Öl, welches das Ideal für hochbeanspruchte Flug-, Renn- oder Sportmotore, in der Luft, zu Lande oder am Wasser zu sein scheint, vor kurzem eingeführt; dasselbe hat sich schon eine große Zahl von begeisterten Anhängern erworben.

**GELENKSCHLEIBE**  
**HARDY**



**ÖSTERREICH. ERZEUGNIS.**

**NUR DIE ORIGINAL-HARDY-SCHLEIBE**

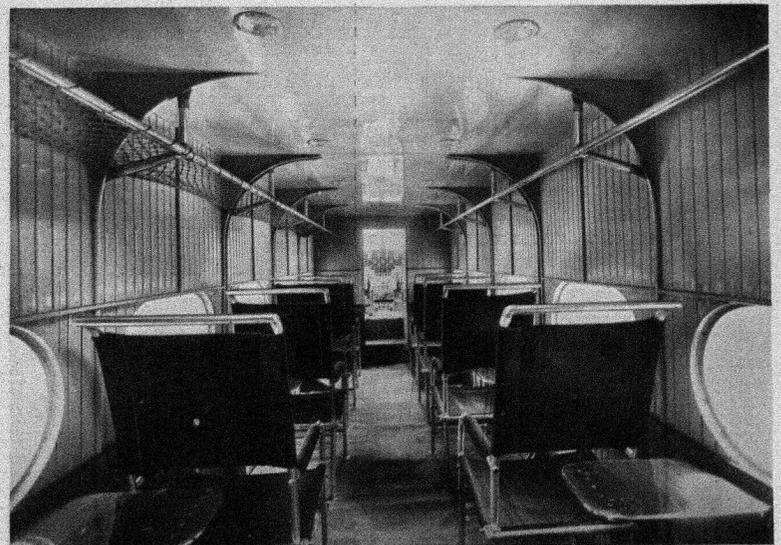
TRÄGT DIESE  
 FABRIKSMARKE



**DÉNES & FRIEDMANN A. G.**  
 WIEN XVIII., MITTERBERGG. 11

TELEPHON A-22-5-70

Es war ja auch nicht anders zu erwarten, denn wenn Shell, die eine langjährige Erfahrung und einen ausgezeichneten, mit den modernsten Hilfsmitteln ausgestatteten, technischen Stab besitzen, mit einem neuen Produkt auf den Markt kommt, ist der Erfolg sicher. Von der Deutschen Lufthansa, der großen englischen Verkehrsfluggesellschaft »Imperial Airways« und vielen anderen wird das neue Öl bereits seit längerer Zeit verwendet. Zweifellos wird Aero-Shell nun auch in Österreich rasch zahlreiche Freunde finden.



So behaglich reist man im neuen Großflugzeug, Type »Wibault-Penkoët«, der Cidna.

gefaßt werden könnte: »Reise per Flugzeug!« Ein Rat, der an dieser Stelle nur nachdrücklichst wiederholt werden kann.

**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!

## Wüstenrekord zweier Serien-Tatra:

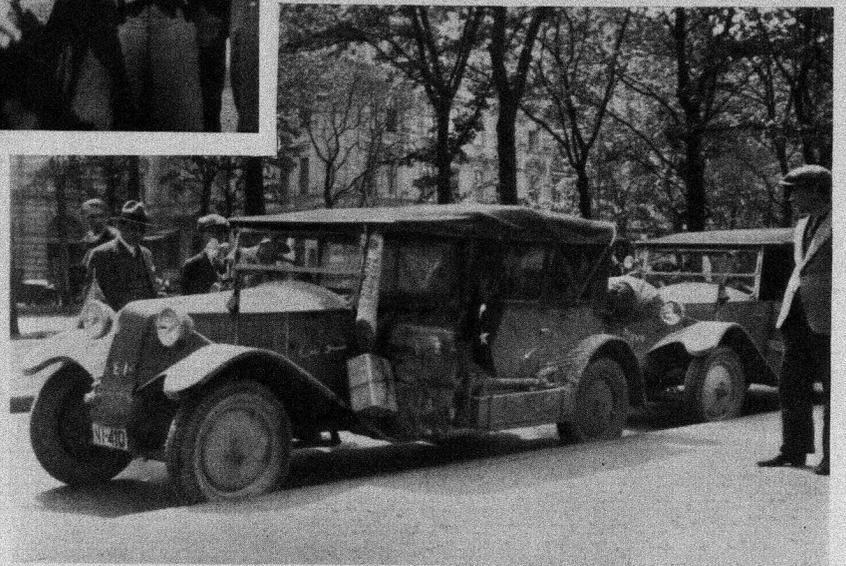
Zwei ganz private Tatra-Fahrer, Mitglieder des westböhmisches Automobilklubs in Pilsen, haben kürzlich auf serienmäßigen 2-Liter-Wagen des luftgekühlten 8/30-PS-Typs, mit normalen viersitzigen Karosserien, eine Expeditionsfahrt durch Nordafrika, die lybische Wüste, Ägypten, Syrien, Anatolien und den Balkan unternommen, die ganz wunderbar gelang. Die Herren



## 1700 km in sieben Tagen

Apotheker Jaroslav Doubek als Führer, Brestrak, Caspar, Chaloupa, Simandl und Wikoukal trafen vor ihrer Heimkehr kürzlich in Wien ein, besuchten bei dieser Gelegenheit die Tatra-Niederlage am Ring und wurden dort gebührend bestaunt.

Unsere Bilder zeigen den Empfang der mutigen Tatra-Wüstenforscher in Wien.



## Der österreichische Rundflug

Die Sieger: Ing. (v.) Eltz und Hauptmann a. D. (v.) Brumovsky.

Die in allen Teilen gelungene Pfingst-Veranstaltung des Österreichischen Aero-Clubs, der Österreichische Rundflug, fand ihren Abschluß in der kürzlich stattgefundenen offiziellen Preisverteilung im Rahmen einer geselligen Zusammenkunft im Rathauskeller, an welcher neben den Flugteilnehmern und den Funktionären des Aero-Clubs, mit Präsidenten Ulrich Ferdinand (Fürst) Kinsky, Vertreter des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, für Unterricht und für Heerwesen und der Österreichischen Luftverkehrs-A.-G. teilnahmen.

Präsident (Fürst) Kinsky beglückwünschte die Flugzeugführer zu ihren Erfolgen, worauf die Resultate verlautbart wurden. Insgesamt gelangten an die 15 Konkurrenten 21 Preise verschiedener Behörden, Firmen und Privatpersonen zur Verteilung. Als Basis für die Wertung war die Durchschnittsgeschwindigkeit der Strecke Innsbruck—Salzburg gewählt worden. Mit Rücksicht darauf, daß bei exakter Durchrechnung der Zeiten die Resultate oft nur um Bruchteile von Dezimalstellen voneinander abwichen, hat das Preisgericht beschlossen, zwei erste, zwei zweite, drei dritte, drei fünfte und je einen vierten, sechsten, siebenten, achten

und neunten Preisträger aus dem Wettbewerb hervorgehen zu lassen. Es wurden zuerkannt:

Erste Preise an: Ing. Nikolaus (v.) Eltz und Godwin (v.) Brumovsky.

Zweite Preise an: Reg.-Rat Alfred (v.) Eccher und Max (Graf) Arco-Zinneberg.

Dritte Preise an: Wilfried Müller-Rienzburg, Hans Schalk und Walter Vogler.

Vierter Preis an: Dr. August Raft (v.) Marwill.

Fünfte Preise an: Anton Fischer, Dr. Fritz Kaufmann und Theodor Hopfner.

Sechster Preis an: Ing. Karl Knoch.

Siebenter Preis an: Hans Löw.

Achter Preis an: Franz Josef Habsburg.

Neunter Preis an: Dr. Fritz Simmer.

Die beiden von der Österreichischen Luftverkehrs-A.-G. (Oelag) und von der Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (Cidna) gestifteten Ehrenpreise, Freiflüge Wien—Venedig—Wien, bzw. Wien—Budapest—Wien oder Wien—Prag—Wien, wurden am Festabend an die teilnehmenden Fluggäste verlost.

Nach der Preisverteilung dankte der Träger des

ersten Preises Ing. (v.) Eltz dem Präsidenten des Aero-Clubs (Fürsten) Kinsky dafür, daß er durch seine Tatkraft und Initiative den Österreichischen Rundflug zustande gebracht habe, die erste derartige Veranstaltung nach 20jähriger Pause. Als Zeichen seines Dankes bat er ihn, den großen Pokal des Silberer-Preises, der an Ing. (v.) Eltz gefallen war, an sich zu nehmen. Fürst Kinsky nahm dieses Anbieten unter dem Beifall aller Anwesenden gerührt an.

Der Hauptpreisträger Ing. (v.) Eltz betreibt die Fliegerei erst seit ungefähr drei Jahren und hat während dieser Zeit gemeinsam mit seiner jungen Gattin bereits ganz Europa im Flugzeug bereist.

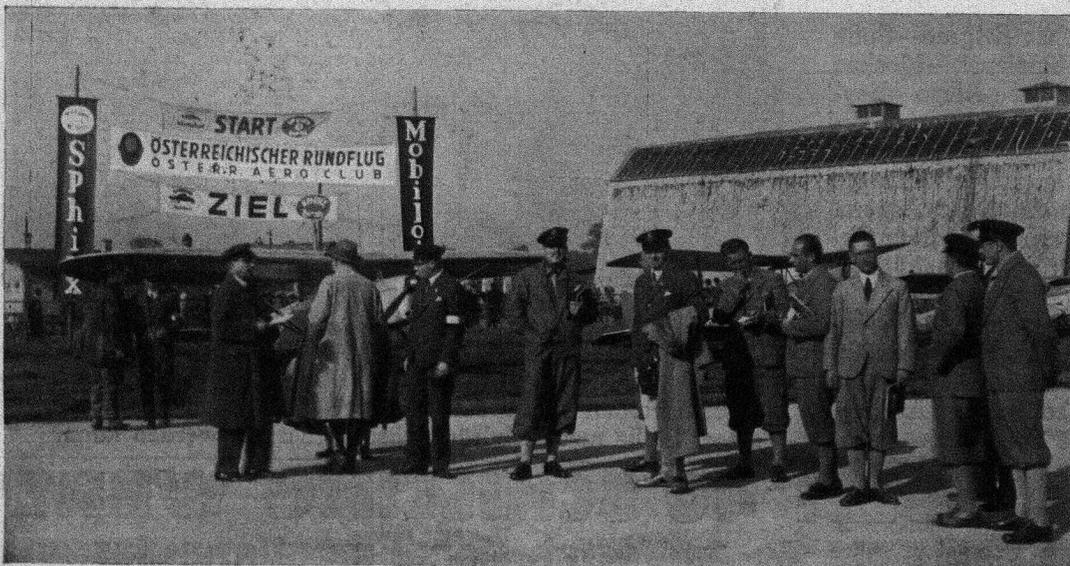
### Ersatzteildienst 1001er Taxi.

Moderne Automobile, insbesondere wenn sie aus einem so renommierten Werk hervorgegangen sind, wie es die »Österreichische Automobil-Fabriks-A.-G. vormals »Austro-Fiat« ist, werden wohl nur selten ernststen Betriebsstörungen unterworfen sein. Um so schwerer macht sie sich fühlbar, wenn eine solche unvorhergesehen, etwa zur Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen auftritt, wo selbst die kleinste Havarie, der minimalste Defekt unter Umständen zur Außerbetriebsetzung des Wagens führt.

Besonders schmerzlich muß ein solches Mißgeschick den Unternehmer treffen, der speziell auf das Sonn- und Feiertagsgeschäft angewiesen ist, wie etwa der Taxibesitzer. Hier hat nun die Österreichische Automobil-Fabriks-A.-G. vormals »Austro-Fiat« für ihre Kunden gründlich Wandel geschaffen und sie kann des Dankes der Taxameterleute gewiß sein.

Bei der Firma Hohenberg & Földvari, Wien V., Arbeitergasse 47, wurde vor kurzem ein Ersatzteildienst für Taxi 1001 ins Leben gerufen, der bereits in vielen Fällen als Retter in der Not sich erweisen konnte. Jederzeit, auch nachts und an Sonn- und Feiertagen, ist diese neue, fachmännisch geleitete Ausgabestelle in Betrieb und für besonders kritische Fälle steht ein Rüstwagen zur Verfügung, der Ersatzteile zuzuführen oder schwer havarierte Wagen abzuschleppen bestimmt ist.

Der Verkauf aller Ersatzteile erfolgt zu Original-Fabrikspreisen ohne jeden Aufschlag und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sich dieser neue Dienst am Kunden rasch herumsprechen und gute Früchte tragen wird.

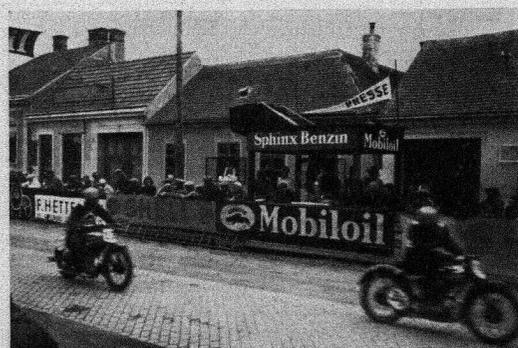
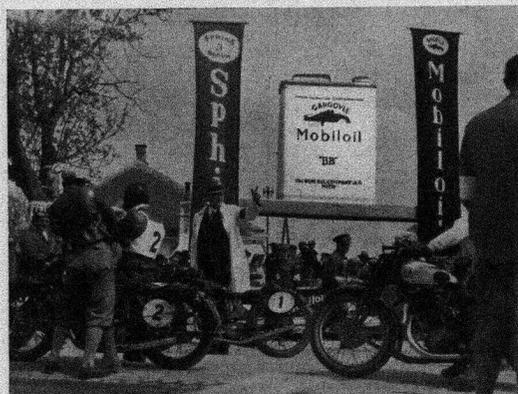


Vor dem Start in Aspern zum Österreichischen Rundflug des Österreichischen Aero-Clubs.

**Kommerzienrat Dr. Ing. e. h. Heinrich Kleyer †.**

In Frankfurt am Main starb Kommerzienrat Dr. Ing. e. h. Heinrich Kleyer, der Gründer der Adler-Werke, vormals Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt am Main. Sein Unternehmungsgeist, seine außerordentliche Begabung und Tatkraft als Techniker und Kaufmann haben die Adler-Werke seit den Anfängen des deutschen Autobaus in die vorderste Reihe der deutschen Automobilfabriken gestellt. — Als Sohn eines Maschinenfabrikanten 1853 in Darmstadt geboren, ließ sich Kleyer nach einer vielseitigen Ausbildung 1880 als Fahrradimporteur in Frankfurt am Main nieder. Sechs Jahre später war er bereits der bedeutendste deutsche Fahrradfabrikant, wandelte 1895 sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft um, brachte 1898 die erste rein deutsche Schreibmaschine und um die Jahrhundertwende den ersten Adler-Kraftwagen heraus. Unter seiner Führung als Generaldirektor und später Vorsitzender des Aufsichtsrates, entstand ein Werk mit vorbildlichen betriebstechnischen und sozialen Einrichtungen, das — ein Symbol des industriellen Aufstiegs Deutschlands — ständig erweitert und modernisiert wurde. Heinrich Kleyer war Ehrendoktor der Technischen Hochschule Darmstadt, Mitbegründer und Ehrenmitglied des Reichverbandes der Automobilindustrie.

Bilder von der Österreichischen Tourist Trophy. Oben und Mitte: Am Startplatz. Unten: Man »steigt« nach.



**Targa Florio.**

Wie bei jeder großen internationalen Konkurrenz, waren auch bei der Targa Florio 1932 die Siegerwagen mit Original englischem Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial ausgerüstet, und zwar verwendeten der erste, zweite, vierte und fünfte Sieger dieses Material.

Es ist dies das untrügliche Zeichen für das unerschütterliche Vertrauen, welches von der gesamten Sportwelt in das Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial gesetzt wird. Wer dieses Material im Rennen benützt, sichert sich unbedingt Strafpunktfreiheit in allen Verhältnissen, die mit Bremsen und Kupplung zusammenhängen, da das Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial unüberbietbare Höchstleistungen verbürgt.

Wenn dieses Material bei den schwierigsten



# Schnelllastwagen

von 1 bis 3.5 Tonnen

# Omnibusse

jeder Art

# 1001<sup>er</sup> als Taxi

**Verkaufsstelle: Wien I., Kärntnerring 18**

Rennkonkurrenzen, wo oft ungeheuerliche Beanspruchungen gefordert werden, siehe Weltgeschwindigkeitsrekorde Campbell, Seagrave usw., ausnahmslos glänzend abschneidet, so ist es selbstverständlich, daß das Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial im allgemeinen Gebrauch seine überragenden Vorzüge noch mehr zur Geltung bringt. Spezielle Anpassung an das jeweilige Bremssystem, günstigster Reibungskoeffizient, höchste Bremsleistung, daher vollste Fahrsicherheit, ein Maximum an Lebensdauer, daher ein Minimum an Kosten für Neubelag, das sind die hervorsteckendsten Vorteile des Original englischen Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterials. Generalvertretung: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60.

**Wolfram-Kontakte für Zündapparate.**

Auf einwandfreies Arbeiten der Zündapparate sollte der Automobilist mehr als bisher besonderen Wert legen, da ihm dadurch viel Ärger und manche Gefahrenquelle erspart bleiben.

Keine geringe Rolle spielt hierbei die Güte der

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Beschaffenheit des Wolframs zu, das chemisch rein und aus Stangen geschnitten sein muß. Da in diesem Fall die Faserstruktur parallel zur Achse (senkrecht zur Kontaktfläche) verläuft, so wird hiedurch das sonst häufig beobachtete Abblättern des Metalls und somit eine vorzeitige Abnutzung vermieden.

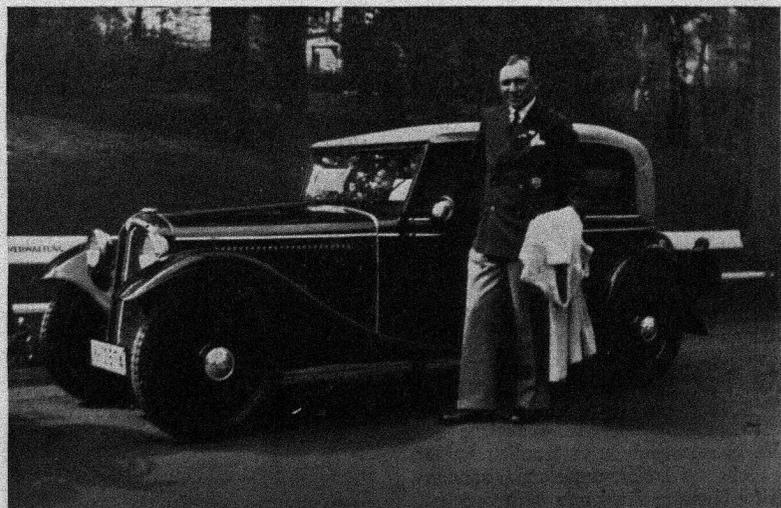
Der Kauf von Wolfram-Kontakten ist daher eine Vertrauenssache.

Allen vorerwähnten Voraussetzungen für ein störungsfreies Arbeiten der Zündapparate entsprechen weitestgehend die neuerdings auf dem Markt erschienenen Osram-Kontakte, für die Wolfram-Metall Verwendung findet, das aus den Werkstätten der Osram-Gesellschaft, einem der größten Wolfram-Produzenten Europas, stammt.

**DKW beim Wiesbadener Automobilturnier.**

Neuerlich hat die Marke DKW, deren famose Kleinmotore bekanntlich eine ganze Reihe von Weltrekorden innehaben, einen weiteren schönen Erfolg beim Wiesbadener Automobilturnier zu verzeichnen.

Sternfahrt-Sieger Macher auf DKW-Meisterklasse.



in die Anlagen eingebauten Kontakte. Diese bestehen aus Schrauben und Nieten und neuerdings, nachdem mehr und mehr Batteriezündapparate eingeführt werden, aus kompletten Hebelstücken mit aufgesetzten Wolfram-Kontakten.

Da die Zündungszahl in der Minute eine sehr hohe ist, so werden an die Kontakte erhebliche Anforderungen gestellt, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

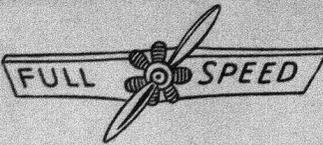
Genauer Sitz, hohe Belastungsmöglichkeit, geringe Abtragung, kleiner Übergangswiderstand und lange Lebensdauer.

Diese Eigenschaften lassen sich nur durch Verwendung hochwertiger Werkstoffe und sorgfältigste Ausführung aller konstruktiven Einzelheiten erreichen.

Der erfolgreiche DKW-Fahrer Ing. Gerhard Macher, Berlin, startete Mittwoch, um 6 Uhr abends, mit einem neuen Serienmodell, Type »Meisterklasse«, mit Frontantrieb, in Budapest und legte die Strecke Budapest — Wien — Prag — Leipzig — Berlin — Hamburg — Wiesbaden (2625 km) in der erstaunlich kurzen Zeit von zweieinhalb Tagen zurück. Er langte Samstag, um 12 Uhr mittags, dort an und gewann den ersten Preis. Ferner gelang es ihm, mit seinem DKW-Frontantrieb auch den Geschicklichkeitswettbewerb zu gewinnen, der im Anschluß an diese Sternfahrt ausgetragen wurde.

Auch in den Schönheitskonkurrenzen, die während der Wettbewerbswoche in Wiesbaden abgehalten wurden, erhielt der DKW, Type »Sonder-

Verlangt  
Prospekte



**FULL SPEED**

Verlangt  
Prospekte

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

klasse«, in der Schönheitskonkurrenz den ersten Preis. In dieser Wiesbadener Woche konnten also DKW-Wagen erste Preise in der Streckenprüfungsfahrt, im Geschicklichkeits- und im Schönheitswettbewerb erringen.



Die Tourist-Trophy-Ereignisse überstürzten sich . . .

### Ein neuer DKW-Frontantrieb, Typ »Meisterklasse«.

DKW hat im Frühjahr 1931 mit seinen Fronttypen Fahrzeuge geschaffen, die an der Spitze der Entwicklung stehen, umso mehr, als bei ihrer Konstruktion die neuesten, erprobten technischen Errungenschaften zur Anwendung gelangten.

Vermöge der Schwingachsen und der tiefen Schwerpunktage ist die Fahrsicherheit des DKW außergewöhnlich groß. Außerdem sind die DKW-Frontantriebe infolge des Vorderradantriebes erstaunlich kurvensicher. Man kann selbst auf schlechten Straßen Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielen, die sonst nur wesentlich größere und stärkere Wagen erreichen. Die von DKW zum erstenmal bei ihrem Front lancierten konstruktiven Neuerungen haben Schule gemacht. Die Feststellung, daß eine ganze Anzahl führender Marken diese bewährte Konstruktion sich zu eigen gemacht haben, ist interessant und gleichzeitig ein Beweis, daß der von DKW neu eingeschlagene Weg anerkanntermaßen der Richtige ist.

Die starke Verbreitung, welche der DKW-Frontantrieb in erstaunlich kurzer Zeit nicht nur im Erzeugerlande, sondern auch im fernsten Auslande gefunden hat, wird durch den neuen Typ »Meisterklasse« wohl eine Rekordhöhe erreichen.

Seit einigen Tagen sieht man in den Straßen Wiens ganz entzückende Kleinwagen.

Es ist dies der neue, soeben eingelangte DKW-Frontantrieb, Typ »Meisterklasse«. Wir geben für

## KUGELLAGER

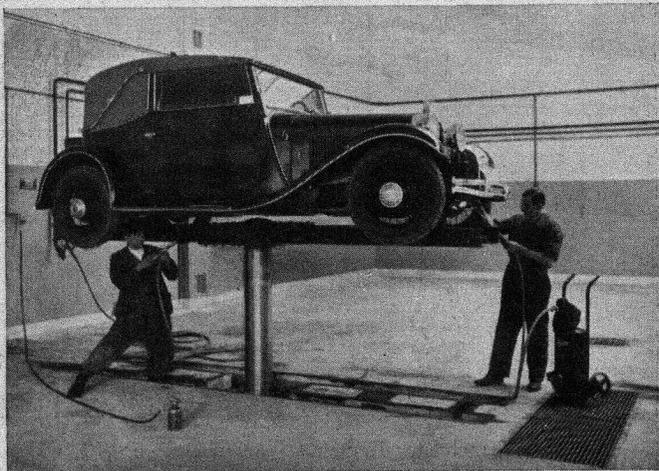
**Kolbenringe, Dichtungen für alle Zwecke**  
und **Autozubehör** liefert billigst  
E. EISENWAGEN, Wien VII., Neubaug. 53. Tel. B-94-4-26

technisch Interessierte im nachfolgenden die technischen Details bekannt: Wassergekühlter Zweizylinder-Zweitaktmotor von 3/18 PS Leistung, angeblocktes Dreiganggetriebe mit Retourlauf, in Öl laufender Mehrplattenkupplung, robustes Differential, direkt auf der Kurbelwelle sitzender Dynastarter und Lichtmaschine mit 90 Watt Leistung, Tiefrahmenchassis, Metro-Dauerdruckschmierung, von Hand nachstellbare Vierradbremse. Die Schaltung geschieht durch Schwenkung eines am Armaturenbrett angebrachten Handhebels und es ist erstaunlich, wie leicht sich dieser Wagen schalten läßt.

Wir hatten Gelegenheit, eine längere Probefahrt mit diesem DKW zu absolvieren und waren überrascht über das ganz kolossale Anzugsvermögen dieses kleinen Motors, die hohe Endgeschwindigkeit, die über 85 Stundenkilometer liegt und die ganz vorzügliche Straßenlage — der DKW hat Schwingachsen vorn und hinten — und vor allem über die erstaun-

liche Kurvensicherheit, die der Wirkung des Vorderradantriebes, der den Wagen über die Kurve zieht, zuzuschreiben ist. Tatsächlich hat der DKW, Typ »Meisterklasse«, Fahreigenschaften, die man sonst nur bei Wagen der Mittelklasse antrifft.

Der Motor selbst ist der bekannte DKW-Motor, der 14 Weltrekorde, darunter auch Weltrekorde über 10 und 24 Stunden auf der Monthlerybahn bei Paris gefahren hat. Erst unlängst hat Ing. Macher mit der Typ »Meisterklasse« beim Automobilturnier in Wiesbaden den ersten Preis der Sternfahrt gewonnen, in-



Die moderne Hebebühne der Währinger Garage, XVIII., Martinstraße 57/59, über deren vorbildliche Einrichtungen wir in der nächsten Folge unseres Blattes ausführlich berichten werden.

dem er die Strecke Berlin—Budapest—Wien—Prag—Dresden—Berlin—Hamburg—Wiesbaden in zweieinhalb Tagen zurücklegte.

Ein ganz wichtiges Kapitel für österreichische Autointeressenten ist die Preisfrage. Wir wollen bei dieser Gelegenheit verraten, daß der DKW, Typ »Meisterklasse«, trotz wirklich luxuriöser Ausstattung

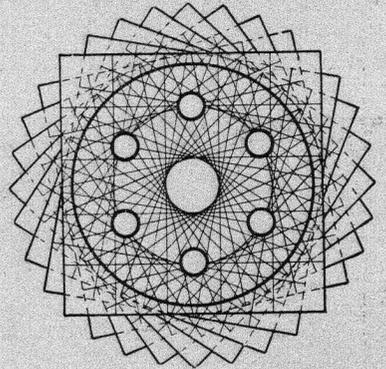
— wir erwähnen bloß: splittersicheres Glas, Kurbel Fenster, Innenbeleuchtung, reichhaltiges Armaturenbrett, absperrbarer Heckkoffer, verchromte Scheinwerfer, verchromte Radkappen, elektrische Winker, Wischer usw., noch unter der 6000-S-Grenze liegt, in die niederste Steuerklasse fällt und daß er außerdem noch ein Sparmeister ersten Ranges im Benzin- und Ölverbrauch ist. Er begnügt sich mit bloß 6½ Liter Benzin auf 100 km.

### Hardy-Kupplungsscheiben österreichischer Erzeugung.

Der Name Hardy-Kupplungsscheibe ist fast zu einem Gattungsbegriff geworden und es dürfte wohl wenige Automobilisten geben, die nicht wissen, was eine Hardy-Scheibe ist und welchen Zwecken sie dient. Allerdings wird in vielen Fällen an Stelle der gewünschten Hardy-Scheibe eine Kupplungsscheibe ähnlicher Konstruktion geliefert, die jedoch nicht die patentrechtlich geschützten wesentlichen Konstruktionsmerkmale der Original Hardy-Kupplungsscheibe aufweist und aufweisen darf.

Die Hardy-Kupplungsscheibe, deren Vertretung in den Händen der Dénes & Friedmann A.-G., Wien XVIII., Mitterberggasse 11, ist, wurde bis vor kurzem aus England eingeführt. In Anbetracht der Schwierigkeiten, die sich aus den Devisenverordnungen ergaben und zufolge der immer größer werdenden Nachfrage nach einer Kupplungsscheibe, die wirklich allen Anforderungen gerecht wird, hat sich diese Firma entschlossen, die Erzeugung der Hardy-Kupplungsscheiben nach dem Patente, dessen wesentliche Kennzeichen nachstehend beschrieben werden, in Österreich aufzunehmen.

Kupplungsscheiben bestehen aus einer nach der Stärke der Scheibe verschiedenen Anzahl von Gewebelagen, die, in Gummi getränkt, in einer Form gepreßt und vulkanisiert werden. Das wesentliche Merkmal des Hardy-Patentes liegt nun darin, daß diese einzelnen Gewebelagen zueinander in einem bestimmten Winkel, der von ihrer Anzahl abhängt, versetzt werden. Die untenstehende Abbildung macht dies klar. Durch die



Versetzung der Gewebelagen wird erreicht, daß zwischen den Bolzen stets eine gleiche Anzahl von Fasern in der Zugrichtung liegen und daher zwischen allen Bolzenlöchern die gleiche Zugfestigkeit besteht. Es wird neuerlich darauf hingewiesen, daß diese Versetzung patentrechtlich geschützt ist und daß daher niemand, außer den Patentinhabern, Scheiben nach diesem Prinzip herstellen darf. Lediglich Kupplungsscheiben, die das nebenstehende Zeichen tragen, sind Original Hardy-Scheiben und sind nach diesem Patente hergestellt.

Die Bolzenlöcher der Hardy-Kupplungsscheiben werden mit Armierungsplatten versehen, die auf die Scheibe aufgenietet sind. Diese Armierungsplatten, wie auch die Niete, erfüllen einen wichtigen Zweck: sie dienen dazu, das Drehmoment auf einen möglichst großen Querschnitt des Gewebes zu übertragen. Durch die Bolzenmutter und die Niete werden die Platten an das Gewebe angepreßt und dadurch dieses wie in einer Zange gehalten. Das Drehmoment wird also in der gesamten Plattenbreite durch diese und die Niete auf das Gewebe übertragen. Das Hardy-Patent lehnt also prinzipiell die Verwendung von Bolzenlochbüchsen als unnötig ab, weil dann das Drehmoment hauptsächlich durch diese Büchsen, das heißt in einem viel schmälern Streifen, auf das Gewebe übertragen wird.

Durch die Erzeugung der Original Hardy-Kupplungsscheibe in Österreich war es möglich, günstige Preise zu erstellen und werden es sicherlich alle Automobilisten begrüßen, nunmehr Original Hardy-Scheiben überall erhalten zu können.



### Auto- und Motorrad-Material u. Zubehör

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

# Zum Internationalen Europa-Rundflug

VON ING. G. R. ECK, WIEN

Ende August 1932 • Über 13 Länder und 7500 km • Schwerere Bedingungen

Die größte aller flugsportlichen Veranstaltungen der Nachkriegszeit, ist der, auf Anregung des Aero-klubs von Frankreich im Jahre 1928 zum ersten Male ausgeflogene Internationale Wettbewerb für Sportflugzeuge, um den wertvollen Wanderpreis »Challenge de Tourisme International«.

Nach zweijähriger Pause soll nun dieses, für die Entwicklung des sportlichen Flugwesens so überaus wichtige Ereignis, heuer unter Beteiligung der Länder Deutschland, Frankreich, Italien, Polen, Schweiz und der Tschechoslowakei in der Zeit vom 21. bis 28. August, erneut vor sich gehen. Da nach den allgemeinen Ausschreibungen diejenige nationale Flugsportbehörde die Verwaltung der Wandertrophäe im Werte von 20.000 Francs übernimmt und auch für die Gesamtorganisation des darauffolgenden Wettbewerbes verantwortlich zeichnet, der zuletzt der erste Preisträger angehörte, und Deutschland bereits zweimal hintereinander 1929 und 1930 (Fritz Morzik auf BFW) siegreich war, fällt dem Aeroklub von Deutschland auch für 1932 wieder die verantwortungsvolle Aufgabe zu, die entsprechenden Vorarbeiten zu leisten. Er hat soeben die Ergänzungsausschreibungen zum Wettbewerb fertiggestellt und herausgegeben. Bei eingehendem Studium erkennt man, daß die Mängel der früheren Ausschreibungen erfreulicherweise fast ausgeremert sind.

Teilnahmeberechtigt sind auch dieses Mal wieder zwei Kategorien von mehrsitzigen Sportflugzeugen beliebiger Nationalität, deren Leer- oder Rüstgewicht jedoch mit Rücksicht auf die Anforderungen der innerhalb sechs Tagen zurückzulegenden, riesenhaften Strecke von zirka 7500 km mit einem 20%igen Gewichtszuschlag auf 480 kg der Klasse 1 und 336 kg der Klasse 2 erhöht ist, was mit den weiters zugeordneten 5%, — um die sich der gemessene Wert (verringern und) erhöhen darf, eine billige Erleichterung bedeutet, während alle übrigen Punkte der Ausschreibung gegenüber den vorausgegangenen Wettbewerben eine Erschwerung erfahren haben. Der Wettbewerb setzt sich zusammen aus:

1. Technische Prüfung.
2. Streckenflug.
3. Geschwindigkeitsflug.

Der Ausgangsflughafen der Veranstaltung ist zum dritten Male in Deutschland (Berlin-Tempelhof), dem Preisträgerstaat im vergangenen Wettbewerb. Dort findet auch die schwierige technische Leistungsprüfung vor dem Start zum Streckenflug statt, der in drei Großetappen mit nicht weniger als 26 Zwangslandungen über Polen, Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Italien, Schweiz, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark und Schweden nach Deutschland zurückführt. Von einer Kanalüberquerung und Anfliegen Englands hat man in Anbetracht des unsicheren Witterungscharakters über dem Kanal diesmal Abstand genommen, dafür aber einzelne Balkanstaaten und Skandinavien neu in die Route einbezogen.

Wer die ziemlich hoch veranlagten Mindestleistungen bei der technischen Prüfung nicht erfüllt, die sich auf Geringstgeschwindigkeit bei voller Zuladung, Start- und Landeprüfung, Brennstoffverbrauch, Art und Dauer des Anlassens des Motors, Auf- und Abrüsten des Flugzeuges auf die Landtransportausmaße von 3,5 m × 3,5 m und gewissenhafteste Prüfung der kompletten Flugzeugausrüstung erstreckt, darf am Streckenflug nicht teilnehmen und scheidet aus dem Wettbewerb aus.

Die größte erreichbare Gesamtpunktzahl beträgt nach dem Verteilungsplan 500, wovon auf die Prüfung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit allein 180 Punkte entfallen. Dabei haben aber nur jene Flugzeuge überhaupt Anspruch auf Wertung, deren Durchschnitts-Reisegeschwindigkeiten bei 106 km pro Stunde in der Kategorie 2, und 131 km/Std. in der Kategorie 1 liegen und darüber. Errechnet wird die Durchschnittsgeschwindigkeit, indem die Gesamtflugstrecke durch die effektive (Gesamt-)Flugzeit geteilt wird.

Die nächst wichtigste Rolle im Verteilungsplan weist der Veranstalter in verständnisvoller Erkenntnis der besonders gelagerten Verhältnisse, der Prüfung der Flugzeugausrüstung, mit 107 als Höchstpunktzahl zu. Welch großer Wert diesmal also neben der hohen Reisegeschwindigkeit, einer soliden Ausrüstung der teilnehmenden Flugzeugtypen beigemessen wird, läßt

diese Punktaufteilung klar erkennen. Auch sonst kann man über die Ausführungsbestimmungen nur angenehm überrascht sein, die unter anderem sogar die Mitnahme von Schwimmrettungsgerät obligatorisch machen, die eventuelle Verwendung eines Rohölmotors (im Sportflugzeug? — Eine dankenswerte Aufgabe für Junkers!) mit zehn Gutpunkten belohnt und die Mitführung besonderer Feuerschutzvorrichtungen würdigt. Wenn gleich in allen teilnehmenden Ländern, unter Wahrung des größten Stillschweigens, zu diesem Wettbewerb gerüstet wird, fällt es dem Eingeweihten nicht schwer anzunehmen, daß der diesjährige Europa-Rundflug eine Angelegenheit zwischen Deutschland und Italien wird. Dies insbesondere deshalb, weil nicht anzunehmen ist, daß Deutschland kampflös auf die letzte Chance um den wohlverdienten, endgültigen Besitz des Wanderpreises verzichten wird. So ist dem Verfasser zufällig bekannt geworden, daß nicht nur Messerschmitt (früher BFW = Bayrische Flugzeug-Werke), sondern auch der Leichtflugzeugbau Klemm, G. m. b. H., Böblingen und die rühmlich bekannten Heinkel-Werke, Warnemünde, letztere zum ersten Male, Spezialflugzeuge in den Wettbewerb schicken, die sich derzeit schon der Typenprüfung bei der DVL = Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt unterziehen. Von Italien wird erwartet, daß es die Verstimmung vom letzten Europa-Rundflug her überwunden hat und mit einigen Flugzeugen vom neuen Typ Breda 33, die während des italienischen Rundfluges 1931 viel von sich reden machten, in den Wettbewerb gehen wird. Italiens Stärke scheint tatsächlich in dieser Maschine, von der technische Einzelheiten bisher leider nicht bekannt wurden, zu liegen. Gespannt sein darf man mit Recht auf die Teilnehmerflugzeuge der tschechoslowakischen Republik. (Aero Kos 34, mit Walter-Vega ist wohl zu langsam.) Trotz allen Vorbereitungen aber dürfte kaum eine Maschine am Start erscheinen, die allen Ansprüchen der Ausschreibung mit voller Punktzahl entspricht.

Dafür ist den Teilnehmern auf der Endetappe des Streckenfluges, die eine Länge von etwa 300 km mißt, reichlich Gelegenheit zum Aufholen größerer Punktzahlen gelassen. Dies insofern, als die Schlußstrecke zum ersten Male als ausgesprochenes »Luftrennen« gedacht ist. Wenn auch in mancher Beziehung wünschenswert, bleibt es doch den diesjährigen speziellen Erfahrungen vorbehalten, inwieweit es ratsam ist, diese versuchsweise Neuerung als Abschluß eines strapaziösen Streckenfluges von zirka 8000 km (mit Anflug), als ständige Einrichtung beizubehalten. Erschreckend hoch, für beide Kategorien, will hiebei für den Anfang auch die geforderte Mindestgeschwindigkeit erscheinen, die, um überhaupt ge-

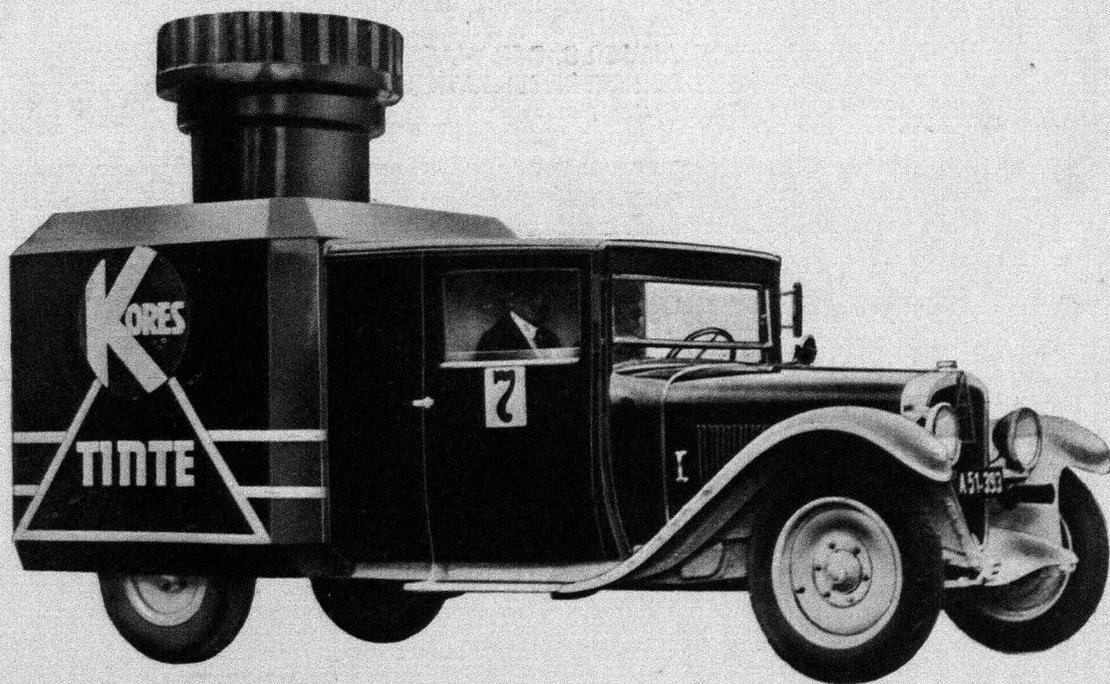
wertet zu werden, über 176 km/Std., bzw. 201 km/Std. liegen muß. Als schwacher Trost bleibt nur, daß allzu hohe Geschwindigkeiten, nämlich solche über 256 km/Std., bzw. 291 km/Std. nicht mehr gewertet werden. Die Veranstalterin tat bestimmt gut daran, eine Grenze nach oben festzusetzen, damit nicht etwa blinder Wettbewerb oder besser übertriebener Rekorderifer zu leicht verhängnisvollen (Überanspruchungs-) Folgen, mit den zum Teil doch recht schwachpferdigen Sportflugzeugen führt.

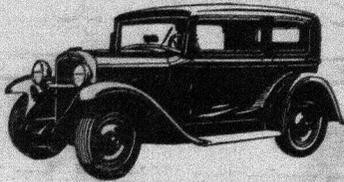
Während bei den verflossenen Wettbewerben, jedesmal nach der erfolgten Landung einer Maschine, ein oft grotesk anzuschauernd und dabei lebensgefährlicher Wettlauf des Fluggastes (Orter) zum Beurkunder der Ankunftszeit einsetzte, der beim letzten Europaflug leider sogar ein Menschenleben zum Opfer fiel (Propellerschlag), sieht die diesjährige Ausschreibung als Ankunftszeit auf einem Zwangslandeplatz das Überfliegen eines Zielbandes in weniger als 20 m vor. Vielleicht gelingt es späteren Ausschreibungen auch noch, den gleichen Mangel bei der Abflugzeit abzustellen.

Ohne hier noch weiter auf Einzelheiten eingehen zu können, was einer späteren Betrachtung vorbehalten bleiben soll, kann man zusammenfassend sagen, daß die Teilnahmebedingungen auch für den derzeitigen hohen Entwicklungsstand des Sportflugzeugbaues, reichlich hart sind, zumal dann, wenn man versucht, diese mit den ausgesetzten Preisen und mutmaßlichen Gewinnchancen in Einklang zu bringen. Ursprünglich lag es doch wohl in der Absicht des Ausschreibers, durch den Wettbewerb ein vielseitig verwendungsfähiges Sportflugzeug zu züchten, das endlich eine serienmäßige Herstellung verlohnt. Der Zweck der diesjährigen, in erster Linie auf Geschwindigkeit zugeschnittenen, Ausschreibungen, muß aber nach dieser Richtung hin, als nicht gerade ideal erreicht, bezeichnet werden. Um so weniger als nur Spezialflugzeuge einige Aussicht auf Erfolg haben, deren Gesteuerungskosten aber durchaus nicht zur Auflage mehrere Stückmuster, ermütern und verlocken.

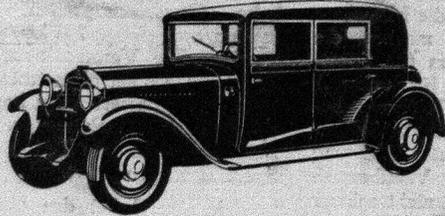
Diese und ähnliche Erwägungen waren schließlich auch mitbestimmend für den Grund, weshalb die ernsthaften und aussichtsreichen Vorbereitungen, die zur Teilnahme eines österreichischen Flugzeuges am Wettbewerb führen sollten, eingestellt wurden, was hier jedoch nur der Vollständigkeit halber Erwähnung findet. Jedenfalls aber läßt die große Bedeutung, die dem »Internationalen Europa-Rundflug« in der Entwicklungsgeschichte des Flugwesens zukommt, manche Hindernisse überwinden und auch dieses Jahr wieder auf eine lebhaftige Beteiligung hoffen.

## EIN ORIGINELLER LIEFERUNGSWAGEN

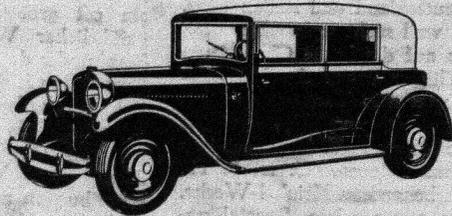




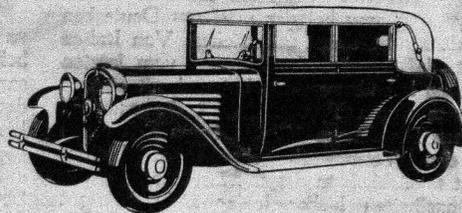
4/22 PS OPEL-STEYR,  
DAS KONKURRENZLOSE KLEINAUTO DES ÖSTERREICHERS S 5480.—



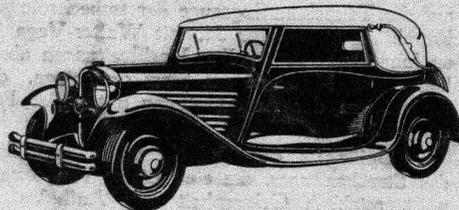
8/38 PS STEYR 30 E,  
DIE PREISWERTE STANDARD-LIMOUSINE S 8950.—



8/40 PS STEYR 30, DAS VIELBEWÄHRTE  
STANDARD-CABRIOLET S 11000.—

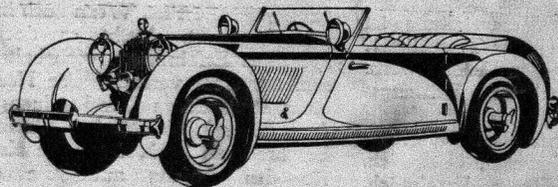


8/45 PS STEYR 30 S, DAS NEUE  
SCHNELLGANGMODELL STANDARD-  
LUXUS-CABRIOLET S 12800.—

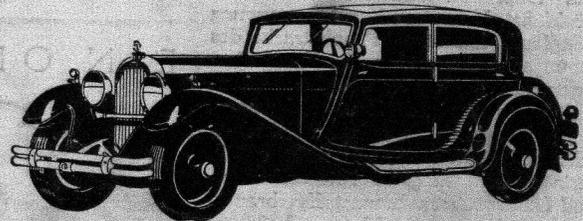


8/45 PS STEYR 30 S,  
DAS 2TUR. LUXUS-CABRIOLET  
S 14500.—

14/120 PS AUSTRO DAIMLER 6  
„BERGMEISTER“ · DER SCHNELLE, SICHERE  
REISEWAGEN MIT 25-JÄHRIGEN SPORT-  
UND RENNWAGENBAUERFAHRUNGEN



17·7/100 PS AUSTRO DAIMLER 8, DER WAGEN EINZIG-  
ARTIGER SCHÖNHEIT; DER REPRÄSENTATIONSWAGEN  
HOCHSTER VOLLKOMMENHEIT



*Einer von diesen  
ist sicher ihr Wagen!*



AUSTRO DAIMLER PUCHWERKE A. G.  
WIEN I., KÄRNTNERRING 13

STEYR-WERKE A. G.  
WIEN I., KÄRNTNERRING 7