

INTERNATIONALE BIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal

Europa Motor

X
un

DER
3
NEUE
PS



ADLER
TRUMPF
-EINGETROFFEN

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



Preis für alle Typen ö. S 6.70. Überall zu haben!

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und
 Spritzlackierwerk für Motorräder
 Wien XVI., Thalheimergasse 46-48. Tel. U-35-1-28

Hyperpolish
 zur Pflege des
 Wagens oder
 Motorrades
 Reinigung und Auffrischung ohne
 Verwendung von Wasser möglich
 Zu erhalten in allen einschlä-
 gigen Geschäften
 HAUPTVERSAND:
Richard Hüpeden & Cie.
 Wien I., Selterstätte 11

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

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

RESTAURANT
Strassers
RUDOLF GLÜCK *Wien Pötzleinsdorf*
 Internationale Küche mit Kaffeehausbetrieb
 Auch im Winter geöffnet

Das Blatt des

Industriellen

Kaufmannes

Bankiers

Intellektuellen

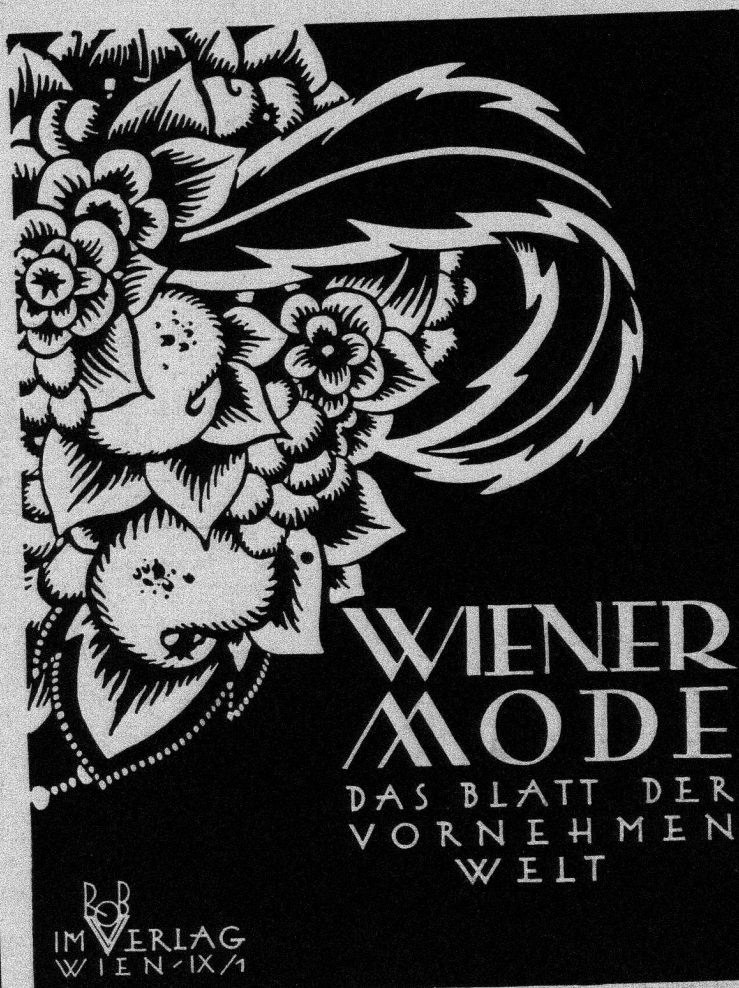
die

Wiener

Allgemeine Zeitung

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

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



Die neue Abonnementsgebühr

„EUROPA MOTOR“

Unser Blatt erscheint jeden Monat

Im Hinblick auf die Wirtschaftskrise ermäßigten wir
 mit 1. Jänner 1932 den Abonnementspreis des

für Österreich auf **S 12.-** pro Jahr

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

Europa Motor

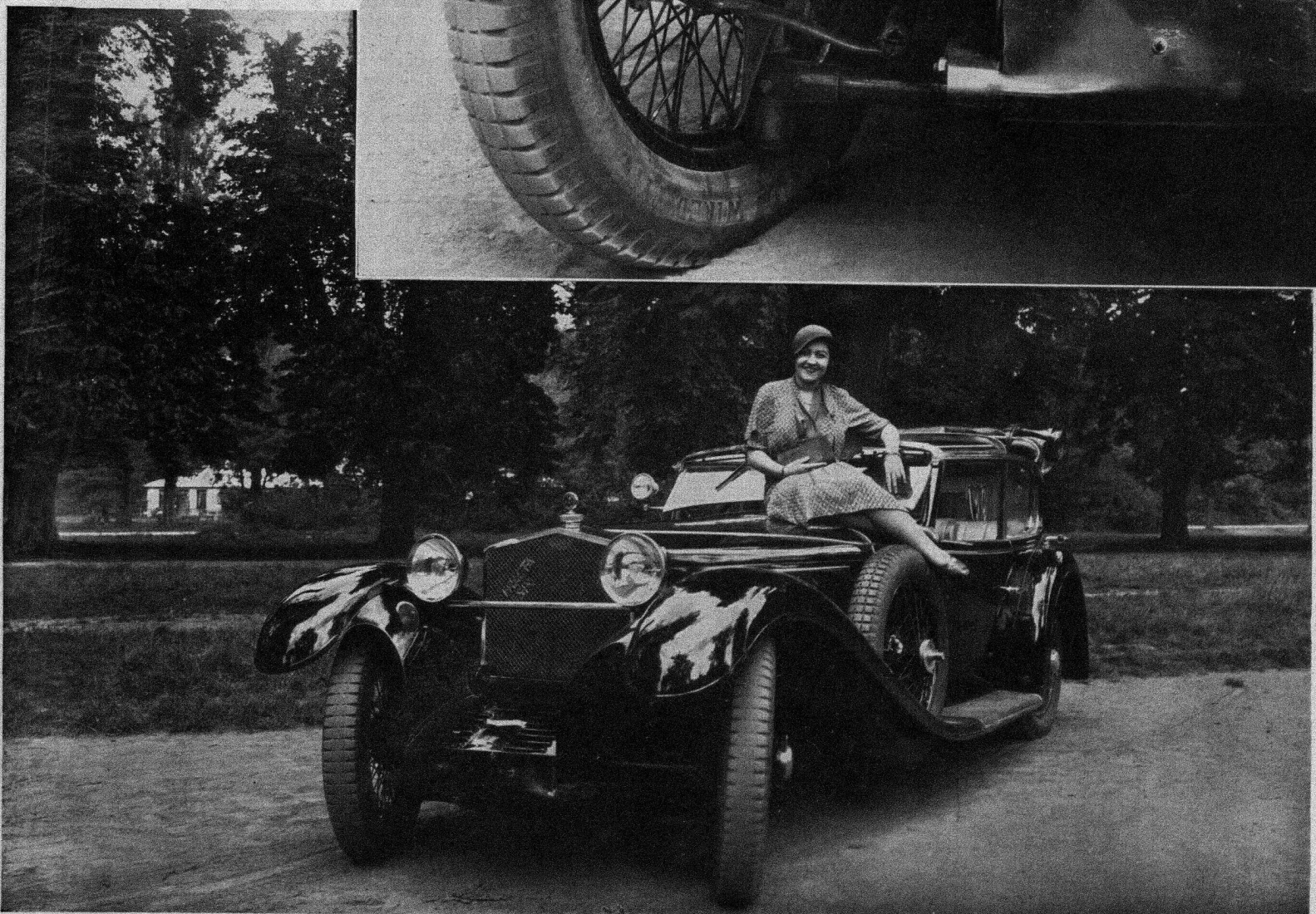
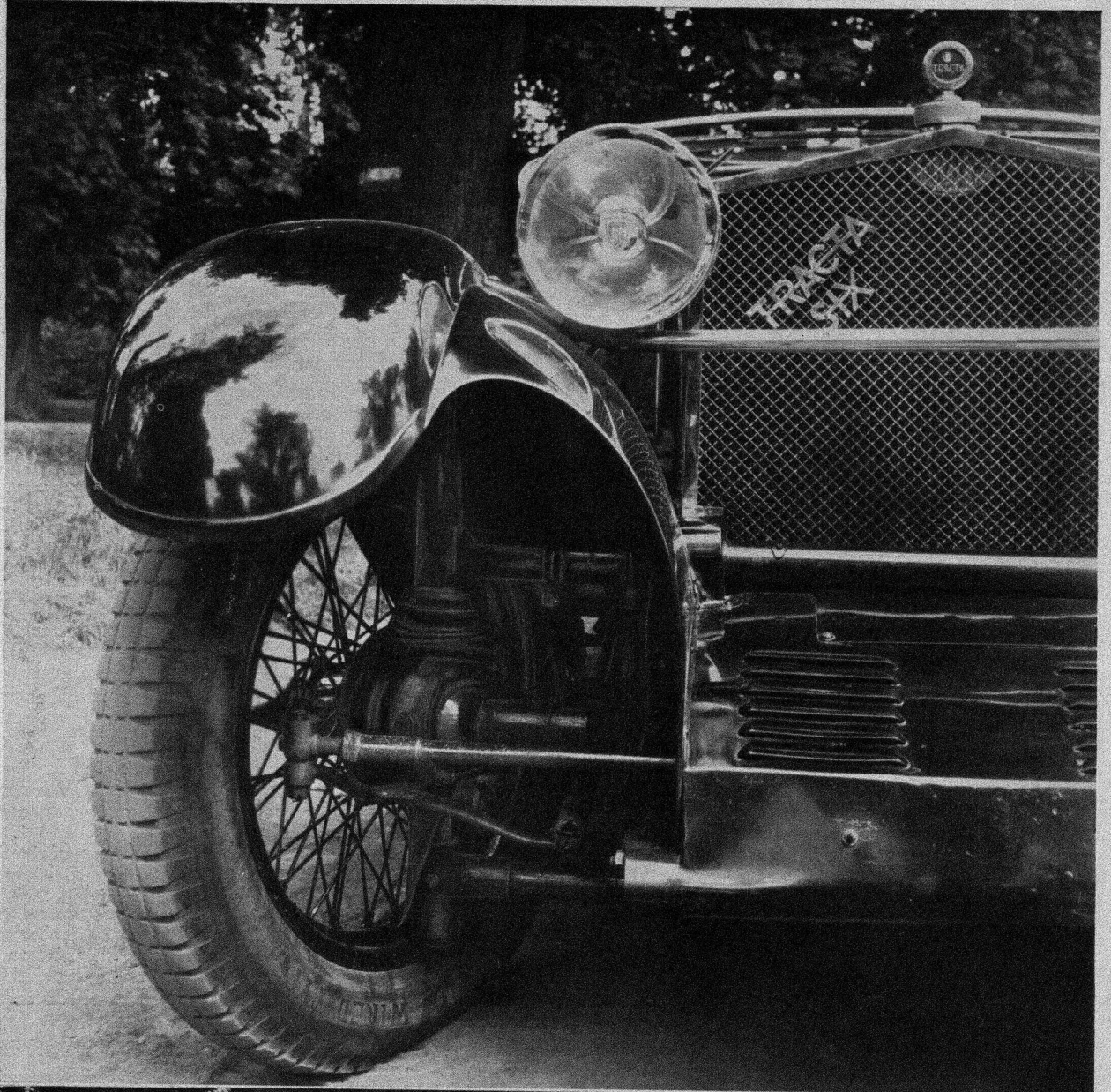
Nummer 8 / 1932
XVIII JAHRGANG

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

Fronttrieb aus Frankreich

Fifi Mars, Tochter der unvergeßlichen Mela Mars, der Star von Egon Dorns Ringenspiel-Kabarett, fühlt sich auf dem neuen Tracta-Six-Kabriolett, der berühmten französischen Fronttriebtype, sichtlich wohl.

Mit seinem 10/55 - PS - Sechszylinder - Continental - Motor, leistet dieser Lancia - gefederte Schwingachser volle 160 Stundenkilometer, die man infolge seiner glänzenden Straßenlage auch wirklich ausnützen kann. Die Karosserie ist Marke Armbruster. Wiener Tracta - Adresse : Autohaus Pölzl, Wien III., Obere Weißgärberstraße 10.



10 GROSCHEN

beträgt der Weltmarktpreis für

BENZIN

Die deutschen Verbraucher zur Treibstoffkonvention

Fürwahr ein teures Naß, dieses Benzin, ohne das unsere Autos nun einmal nicht leben können. Zwar, wir Österreicher haben den geringsten Grund, uns zu beklagen, wenn wir ins Ausland reisen, nach Deutschland, Italien oder in die Schweiz, erkennen wir erst, wie billig wir dran sind. Die italienischen Zapfstellen beispielsweise fordern durch die Bank über zwei Lire für den Liter, dennoch ist die Spannung zwischen Weltmarktpreis und Zapfstellenpreis auch hierzulande eine imposante, was im wesentlichen auf den hohen Benzinsteuersatz und auf die erhöhte Warenumsatzsteuer zurückzuführen ist.

In Deutschland sind Bestrebungen im Gange, die fiskalische Belastung des Betriebsstoffes herabzusetzen, wie überhaupt die Autosteuer zu ermäßigen, zu dem Behufe, Tausende von stillgelegten Autos wieder flott zu machen.

Die augenblicklich in München stattfindenden Verhandlungen der Treibstofffirmen haben es sich zum Ziel gesetzt, ein Preiskartell, wie es schon früher am deutschen Markt bestand, durch ein Quotenabkommen zu unterbauen und damit die Garantie für die Innehaltung der von der Konvention festzusetzenden Preisen zu geben.

Die Haltung der Russen.

Die mehrfachen Ansätze der letzten Jahre, eine aktionsfähige Konvention zustande zu bringen, scheiterten bekanntlich an der Absatzpolitik der Russen, die ihren Anteil am deutschen Markt um jeden Preis zu vergrößern wünschten. Nachdem man jetzt bereit zu sein scheint, den Russen eine größere Quote zu bewilligen, kann kaum mehr damit gerechnet werden, daß sie auch weiterhin die Rolle des Außenseiters spielen werden. Je größer ihr Anteil am Markt, um so größer naturgemäß auch die aus einer Preisunterbietung entstehenden Verluste. Kommt eine neue Konvention zustande, so wird sie wahrscheinlich aus diesem Grunde dauerhafter als die bisherige sein.

Etappenweise Preiserhöhungen.

In Kreisen der Konvention rechnet man mit einer Erhöhung des durchschnittlichen Literpreises um fünf bis sechs Pfennig. Man wird diese letzten Endes angestrebte Preissteigerung jedoch nicht auf einmal, sondern in Abständen staffelweise erfolgen lassen. Dieses allmähliche Vorgehen ist nicht so sehr von einer psychologischen Rücksichtnahme auf die Verbraucher diktiert; wichtiger ist die Überlegung, daß Einzelhandel und Großverbraucher in großem Umfange sich voreingedeckt haben und als Abnehmer für Importeure und Produzenten für die nächste Zeit ohnehin ausscheiden. Eine sofortige volle Preiserhöhung würde also lediglich den Nutzen des Einzelhandels, nicht aber den der Treibstoffindustrie und der Importeure vergrößern.

Stellungnahme der Verbraucher.

Von den Verbrauchern wird diese Entwicklung der Treibstoffpreise mit lebhafter Sorge verfolgt. Die einheimische Treibstoffindustrie hat gegenüber dem Weltmarkt das deutsche Benzinpreisniveau seit dem 18. April 1930 um 14 Pfennig je Liter steigern können, nämlich erstens durch die Erwirkung einer zweimaligen Zollerhöhung, die ihren Erlös um zehn Pfennig steigerte, sodann um weitere vier Pfennig durch den vor einigen Monaten erfolgten Erlaß der Ausgleichsabgabe. Durch die Konvention soll der Preis nochmals um fünf bis sechs Pfennig erhöht werden: die seit dem 18. April 1930 insgesamt eingetretene Steigerung beträgt also rund 20 Pfennig. Kommt die Konvention zustande, so wird der Benzinpreis in Süd- und Ostdeutschland bis Ende dieses Jahres auf etwa 41 Pfennig steigen und der Gemischpreis auf 45 Pfennig. Das bedeutet bei der heutigen Wirtschaftslage erneut stärksten Rückgang des Kraftverkehrs!

Die Verbraucherverbände verlangen daher, daß die Regierung von ihrer Ermächtigung Gebrauch macht, den Treibstoffzoll auf Reichsmark 10.— je dz wieder herabzusetzen, und daß sie ferner die Spritpolitik einer sofortigen Revision unterzieht. Zur Begründung ihrer Forderung führen die Verbraucherverbände folgende Argumente an: Als die inländischen Treibstoffherzeuger in diesem Jahr höhere Zölle forderten, begründeten sie diese mit dem Hinweis darauf, daß der Kampf der Ausländer — wesentlich verschärft durch das Dumping der Russen — nicht auf dem Rücken der deutschen Produzenten ausgetragen werden dürfe. Deshalb müsse die deutsche Benzinerzeugung durch eine Erhöhung der Zölle geschützt werden. Die Regierung ist diesem Wunsche —

wesentlich mitbestimmt durch ihr fiskalisches Interesse — gefolgt. Sie hat aber sowohl bei der Erhöhung der Treibstoffzölle wie auch des Spritbeimischungszwanges ausdrücklich betont, daß sie keine zusätzliche Belastung für die Verbraucher herbeizuführen beabsichtige; denn eine weitere Preissteigerung des Benzins sei nicht mehr vertretbar. Bei den bestehenden Preiskämpfen würden die fiskalischen Mehrlasten aber nicht vom Verbraucher, sondern vom Importeur getragen. Diese beiden wesentlichen Voraussetzungen werden jetzt beim Zustandekommen der Konvention hinfällig: die Notwendigkeit eines Schutzes der einheimischen Treibstoffindustrie wie keine Mehrbelastung durch den Zoll für den Kraftverkehr.

»Normaler« Zapfstellenpreis 15 bis 20 Pfennig.

Die Verbraucherverbände weisen ferner darauf hin, daß der gegenwärtige Weltmarktpreis von fünf Pfennig je Liter Benzin einem deutschen Zapfstellenpreis von 15 Pfennig je Liter als Normalzustand entsprechen würde. Auch bei einer Ratifizierung der in Paris getroffenen internationalen Abmachungen der Treibstoffkonzerne und einem Steigen des Weltmarktpreises von Benzin auf den »normalen« Stand von acht bis zehn Pfennig würde der entsprechende Einzelhandelspreis in Deutschland 20 Pfennig nicht übersteigen. Fiskalische Belastungen, die eine Erhöhung über diesen als normal anzusehenden Preisstand hinaus bedingen, sollten nach Ansicht der Verbraucher nur und ausschließlich den Wegeunterhaltungspflichtigen für Zwecke des Straßenbaues dienen, nicht aber zur künstlichen Züchtung einer unrentablen Inlandsproduktion oder zur Ermöglichung von Übergewinnen verwandt werden.

Die russische Automobilproduktion.

Im ersten Halbjahr 1932 wurden in der UdSSR. insgesamt 9127 Personen- und Lastkraftwagen hergestellt gegenüber 7769 in der gleichen Zeit 1931 und 2448 1930. Zwei Drittel dieser Produktion entfielen auf die Stalin-Werke, der Rest auf die beiden Werke in Nishni-Nowgorod und Jaroslaw. Die auf die russische Autoproduktion gesetzten großen Erwartungen haben sich damit also keineswegs erfüllt. Wesentlich größer ist die russische Traktorenerzeugung, die ebenfalls zu zwei Dritteln in Stalingrad erfolgt und im ersten Halbjahr 1932 auf 21.000 gestiegen ist.



Vom Masaryk-Ring: Ein Bugatti, der den Weg verfehlte. Das Auto völlig entzwei, der Lenker, Herr Mayer aus Wien, unverletzt.

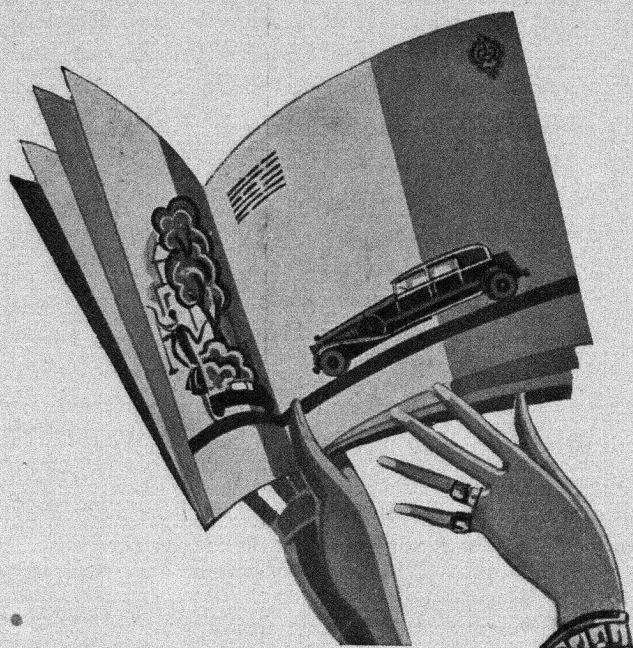
Lieblingstype der Fifth Avenue

»LINCOLN 12«

Für den Kenner und Besitzer eines guten Wagens ist der »Lincoln« von jeher ein Sinnbild besonderer Vornehmheit und Qualität gewesen. Wenn nun ein neuer »Lincoln« auf den Markt kommt, so ist die Wißbegier des Publikums mit Recht groß, und jeder Interessent fragt sich, was an dem neuen Typ noch besser und schöner als an dem bisherigen Modell sein kann.

Nun — der neue »Lincoln« bringt außer der bemerkenswerten Tatsache, daß er zwölf Zylinder aufweist, eine kaum für möglich gehaltene Steigerung der bekannten Schönheit, Zuverlässigkeit und Fahrqualität. Er ist eine neue Verkörperung der Grundsätze, die schon immer beim Bau eines »Lincoln« maßgebend waren.

Die besten Karosseriebauer haben für diesen »Lincoln« ein neues, ganz modernes Schönheitsideal geschaffen. Lange, fließende



gewählt, daß die einzelnen Zylinder in unregelmäßiger Taktfolge zünden. So werden Resonanzschwingungen vermieden. Durch den Ansaug-Dämpfer am Vergaser wird mehr Geräuschlosigkeit erzielt.

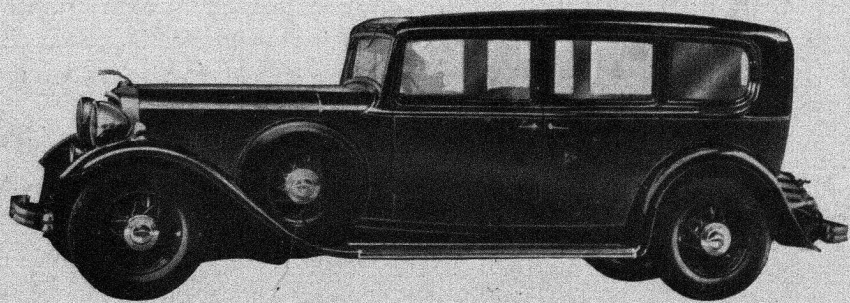
Der Motor des V-12 bleibt selbst bei höchster Leistung stets weich und leise. Diese Eigenschaft verdankt er der Lincoln-Konstruktion, der sorgfältig ausbalancierten

Augenblick über eine Kraftreserve, die stets größer ist, als Sie sie brauchen. Die beiden Zylinderreihen sind unter einem besonderen Winkel gegeneinander geneigt, so daß sich unregelmäßige Zwischenräume zwischen den einzelnen Krafthuben ergeben. Diese Besonderheit der Lincoln-Konstruktion vermindert die Neigung zu Resonanzschwingungen und macht den Motor weich und elastisch.

Die Sicherheit und Festigkeit von Karosserie und Chassis des Lincoln ist über jeden Zweifel erhaben. Die Bremsen des V-12 haben einen besonderen Unterdruck-Verstärker, der die Wirkung des vom Bremspedal ausgeübten Druckes vervielfacht. Diese Ausführung ist besonders für selbstfahrende Damen von Interesse.

Das Schalten des Lincoln V-12 ist leicht und einfach. Sämtliche Vorwärtsgänge sind mit einem neuen Freilaufgetriebe versehen, das durch einen Knopf vom Instrumentenbrett aus bequem betätigt werden kann. Durch eine neue Synchron-einrichtung am Getriebe ist das Schalten leichter und sicherer.

Eine außergewöhnlich große Auswahl an Modellen, die entweder in Normalausführung oder auf besondere Bestellung lieferbar sind, und die große Mannigfaltigkeit der Ausstattung im Innern und außen, geben mehr als je zuvor Spielraum für persönliche Wünsche.



Der neue Lincoln hat fließende Linien.

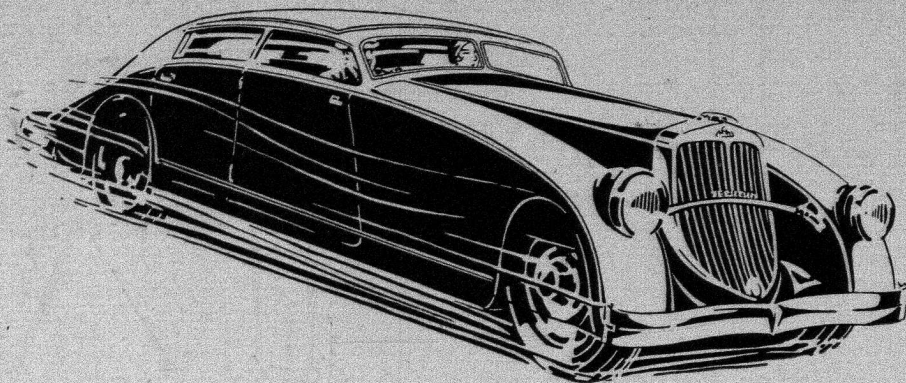
Linien, niedrige gestreckte Form, neuer Luxus und neue Fahrbequemlichkeit kennzeichnen die normalen wie auch die Spezialkarosserien des Lincoln V-12, von denen wir ein Modell hier im Bilde zeigen.

Der Motor des Lincoln V-12 besteht aus zwei Blöcken von je sechs Zylindern, die V-förmig unter einem ungewöhnlichen Winkel angeordnet sind. Daraus entsteht gesteigerte Elastizität. Die Zündfolge ist so

Kurbelwelle, dem geräuschlosen Kettenantrieb der Nockenwelle, dem Schwingungsdämpfer, den leichten Kolben und der Tatsache, daß der Motor auf Gummi gelagert ist.

Die Leistung der Kraftanlage wurde gesteigert und ihre Elastizität verbessert. Im dichten Großstadtverkehr, auf der Landstraße oder auf den stärksten Steigungen verfügt der neue V-12-Motor in jedem

Stromlinien= Plädoyer des neuen Maybach



In den letzten Jahren hat die Automobilindustrie nach weitgehendster Durchbildung des Fahrgestelles der Wagen auch der bisher etwas vernachlässigten Formgebung der Karosserien größere Aufmerksamkeit geschenkt. Hierbei zeigte sich, daß die fließende, glatte Linie durch ihre Sachlichkeit den meisten Anklang fand, wie überhaupt in der Technik alles das auf das Auge schön wirkt, was einfach aber zweckentsprechend durchkonstruiert ist.

Bei Schnellfahrzeugen hat sich nun ganz allgemein ergeben, daß die Formbildung des Aufbaues nicht willkürlich gewählt werden darf, sondern ganz bestimmten aerodynamischen Gesetzen unterworfen sein muß, wenn nicht ein wesentlicher Teil der Antriebskraft, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten, zur Überwindung des Luftwiderstandes unwirtschaftlich verzehrt werden soll.

Während es bei Schiff-, Flugzeug- oder Luftschiffneubauten als selbstverständlich gilt, durch entsprechende Versuche an Modellen, die zweckmäßigste Form herauszufinden, welche die Elemente beim Durchdringen des Körpers mit geringstem Wider-

stand teilt und ohne wesentliche Wirbel- und Sogbildung abgleiten läßt, behandelt man die Landfahrzeuge in dieser Hinsicht recht stiefmütterlich. Es leuchtet ein, daß ein nach aerodynamischen Gesichtspunkten durchgebildeter Wagen dem heute noch vorherrschenden Standardtyp mit seinen zerklüfteten, hemmenden Formen in bezug auf Wirtschaftlichkeit weit überlegen ist, da ein großer Prozentsatz der Motorleistung, der bisher zur Überwindung des direkten Luftwiderstandes und insbesondere der Sogbildung am Rückteil des Wagens benötigt wurde, frei wird und sich nutzbringend auf Betriebstoffverbrauch, Aktionsradius, Beschleunigung, Lebensdauer und Endgeschwindigkeit auswirkt.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend haben die Maybach-Werke als eine der ersten Automobilfabriken einen Wagen entwickelt, dessen Formgebung, ohne ins Extreme zu verfallen, weitgehendst den aerodynamischen Verhältnissen angepaßt ist.

Der neue Maybach-Stromlinienwagen zeigt gegenüber dem seit über 20 Jahren dominierenden Standardautomobiltyp ein

vollkommen verändertes Aussehen. Der erste Blick läßt auch den Laien erkennen, daß hier alles, was dem freien Luftstrom Widerstand entgegensetzen könnte, nach Möglichkeit vermieden ist. Mit welcher Sorgfalt hierbei vorgegangen wurde, zeigt, daß selbst die Türgriffe in den Flächen eingelassen sind.

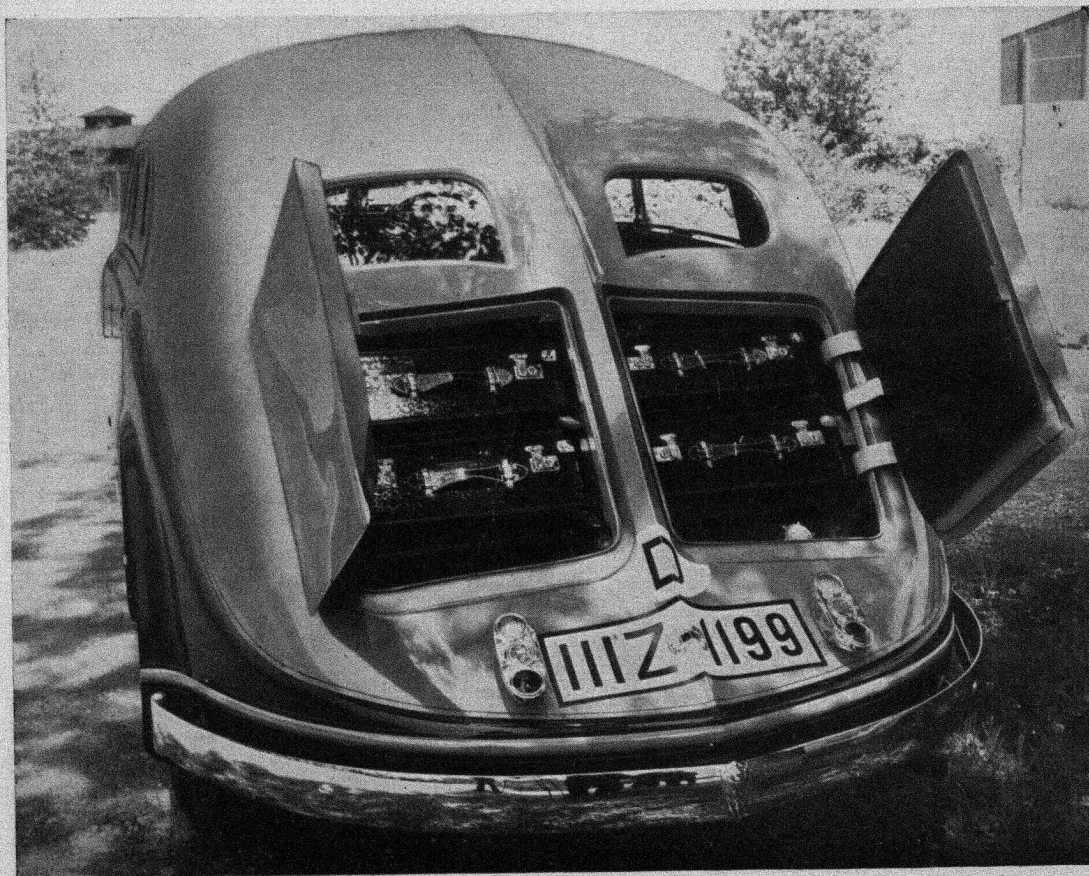
Das Vorderteil des Wagens ist mit Kotflügeln, Scheinwerfern, Kühler und Motorhaube zu einem einheitlichen Ganzen verschmolzen, dessen gewölbte Front, tief heruntergezogen, Chassisarme, Vorderräder und Achse geschickt verdeckt.

Harmonisch angepaßt besteht das Profil aus einer glatten, durchlaufenden Fläche, die lediglich zum Abschluß gegen das Karosserieoberteil durch eine weiche Übergangsrundung unterbrochen ist. Kotflügel, Reserveräder und soweit erforderlich, Trittbretter, sind in den Seitenflächen organisch eingebaut.

Das Rückteil des Wagens bildet im Gegensatz zu der bisherigen Bauart, die mit senkrecht verlaufenden Rückwänden unterbrochen durch Koffer, Kotflügel, Reserveräder usw. ein Eldorado für stromhemmende Sog- und Wirbelbildungen erzeugt, eine dem Auge gefällige, mit dem Dach des Fahrzeuges langsam abfallende, glatte Fläche, welche weit über die Hinterräder herabreichend, dem Luftstrom ohne Hemmnisse ein Abgleiten auf die Fahrbahn gestattet. Kraftverzehrende Vakuumräume und Wirbelbildungen werden hierbei durch die zweckmäßige aerodynamische Formgebung fast vollkommen vermieden.

Ohne wesentlichen Widerstand und dementsprechend geringsten Kraftaufwand lüftet gewissermaßen die abgestumpfte, tief liegende Stirnfläche des Wagens bei Fahrt die auf dem Boden ruhende Atmosphäre und läßt den Windstrom über Haube und Windschutz auf dem allmählich abfallenden breiten Rückteil abgleiten.

Die neue Zweckform der Karosserie ergibt weiterhin ein bisher unbekannt geräumiges Innere, welches mit allem Komfort für die verwöhntesten Ansprüche ausgestattet werden konnte. Oberhalb des Rückpolsters der Fondsitze ist eine besonders praktische Ablage vorhanden, die sich für Hut, Stock, Schirm usw. eignet. Das Dach



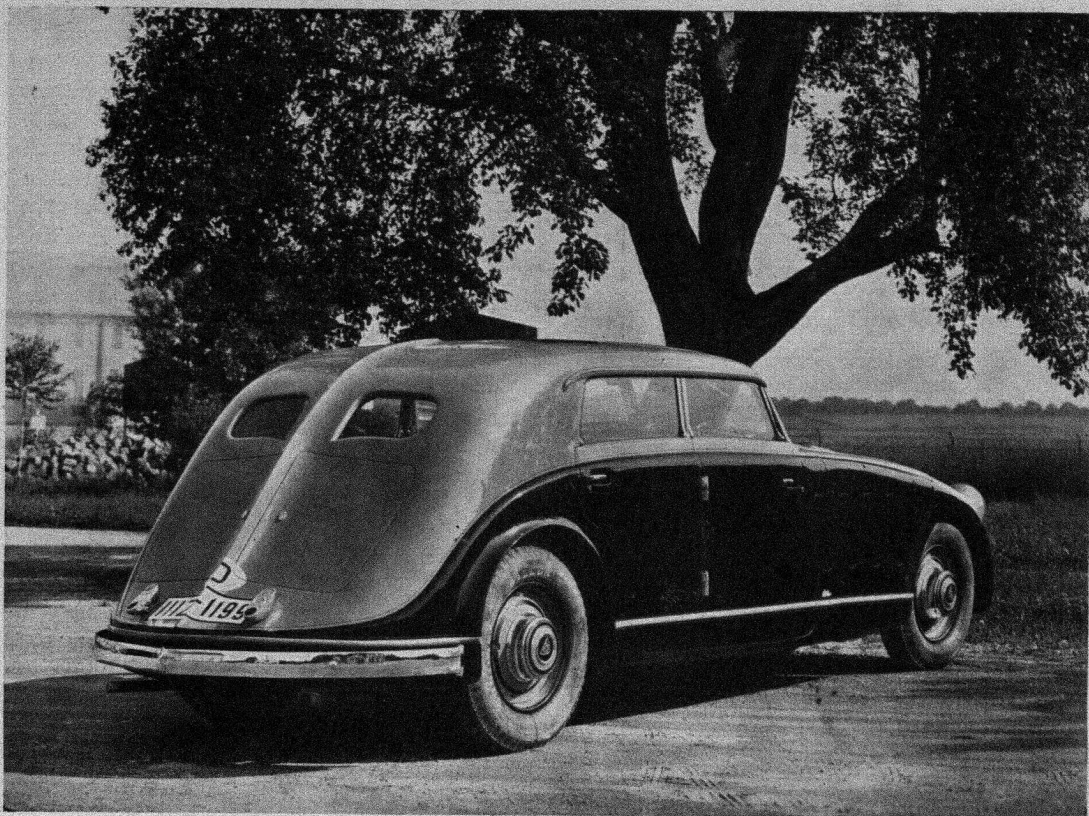
Verschließbare Klappen führen zum originellen Kofferraum.

ist aufklappbar, so daß abgesehen von guter Belüftung, auch im Gebirge ein freier Ausblick möglich ist.

Der große Kofferraum im Rückteil des Wagens eingebaut, ist durch zwei verschließbare Klappen leicht zugänglich. Mit dem Türschloß werden durch eine sinnreiche Vorrichtung gleichzeitig Motorhaube und Reserveradräume verriegelt.

Maybach-Stromlinienwagen werden auf Spezialchassis der bewährten Sechs- und Zwölfzylindertypen »W 6« und »Zeppelin« geliefert. Über den maschinellen Teil geben Sonderprospekte ausgiebig Aufschluß, so daß es sich erübrigen dürfte, an dieser Stelle hierauf näher einzugehen.

Mit dem Maybach-Stromlinienwagen ist ein elegantes, zuverlässiges Fahrzeug geschaffen, welches höchste Wirtschaftlichkeit bei größtem Komfort durch vollendete, zweckmäßige Formbildung erzielt. Ohne ins Extreme zu verfallen, bietet der Wagen einen kultivierten, rassigen Anblick, der auch die gediegene Geschmacksrichtung bald für sich gewinnen dürfte.



Die langsam abfallende, glatte Fläche, weit über die Hinterräder herabreichend, gestattet dem Luftstrom ein ungehindertes Abgleiten.

RUND UM DIE GLETSCHIER

Erlebnisse eines englischen Journalisten und Konkurrenten der diesjährigen Internationalen Alpenfahrt

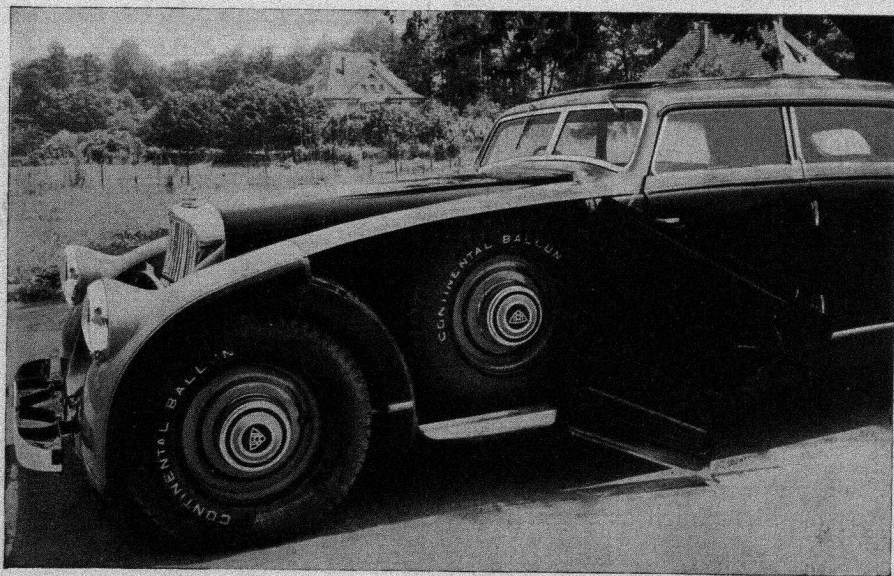
Redakteur H. E. Symons von »The Motor«, London, der heuer zum zweiten Male als Konkurrent teilnahm und, wie im Vorjahr, als punktloser Sieger aus der Fahrt hervorging, schildert in ebenso interessanter wie bemerkenswerter Weise seine Eindrücke. — Bevor wir auf seine Schilderung eingehen, die durch die Brille des Bergfremden gesehen für uns, die wir fast täglich mit den diversen Wimmerln der

Alpen in Kontakt sind, umso interessanter ist, muß man gerechterweise die geradezu stupendiöse Leistung ihres Verfassers hervorheben, der täglich die schweren langen Strecken spielend zurücklegte, um dann abends, statt zu schlafen, viele Seiten lange Berichte nach London telephonierte, Filme per Flugpost expedierte, »interviewte« u. dgl. ermüdende Scherze mehr. Nur der Sportgeist und die Ausdauer eines Briten bringen

so etwas zu einem siegreichen Abschluß.

Und vorher noch einige Worte über die Veranstaltung: Von dem königlichen Automobil-Club von Italien als Mandatar der Automobilklubs von Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz veranstaltet, wurden 107 Nennungen für die Fahrt erzielt. 99 Fahrer, darunter allein 42 Engländer, starteten in München. Von diesen erreichten 38 (davon 23 Engländer) punktlos das Ziel in San Remo. In den Jahren 1928, 1929 und 1931 fanden ebenfalls internationale Alpenfahrten statt. Doch nun in medias res:

Abwage und Start erfolgten in der Kaserne Maximilian II. in München. Der erste Wagen der stärksten Klasse (über 2 Liter) startete punkt vier Uhr früh, ... »gerade als es licht wurde«. — Wir lassen Mister H. E. Symons das Wort. — »Unglücklicherweise begann gleichzeitig der Regen und die Münchner Straßen wurden prompterweise ebenso glatt wie ein Skating Rink. Die meisten Teilnehmer »krochen« höchst vorsichtig durch die Stadt (München hat Asphalt — auch anderswo liebt man noch diesen veralteten gefährlichen Belag — sogar für Bundesstraßen! Anmerkung des Übersetzers) en route zur österreichischen Grenze. E. U. Smith (1.5 Liter Aston Martin) im Begriffe A. E. Gupper (Frazer-Nash) zu überholen, der zwei Minuten vor ihm gestartet war, kam ins Rutschen und



Auch die Reserveräder beim neuen Maybach sind organisch eingebaut.

stieß mit einem Taxi zusammen. Die Untersuchung ergab eine schwer verbogene Achse, so daß dieser unglückliche Konkurrent, kaum eine Meile vom Start, bereits aufgeben mußte.

Die meisten Konkurrenten fuhren die ersten paar Meilen recht langsam, um das Öl im Motor, Getriebe und Hinterachsbrücke erst warm werden zu lassen. Auf der Landstraße, die wir durchheilten, war das Fahren leicht, und ohne mehr Tempo als zirka 64 bis 72 Stundenkilometer vorzulegen, konnte man einen Durchschnitt von 64 Stundenkilometer erzielen und dabei trotzdem die Städtchen Rosenheim und Traunstein im langsamen Tempo durchqueren. Daher fanden fast alle Zeit, in einem Dorfe nahe der Grenze, ein zweites Frühstück von Kaffee und Gebäck einzunehmen.

Glücklicherweise hörte der Regen nach etwa einer Stunde auf und Fahrer wie Passagiere begannen die Aussicht zu genießen.

Felsen, nicht unähnlich unserem Stirling¹, überragt. Dann auf Straßen, die immer staubiger und kurvenreicher wurden (Fremdenverkehrsleute — bitte notieren! Anmerkung des Übersetzers) fuhren wir durch malerische Dörfer und eine mit reichlichen Kulturen bedeckte Landschaft, der ersten wirklichen Kletterpartie, der Tauernhöhe entgegen.

Wir erreichten sie nach langer, kurvenreicher Bergfahrt durch grüne Wälder, die weiße Straße wand sich zum felsigen Gipfel empor in Steigungen, die öfters bis zu 1 in 5 (englische Bezeichnung für 20%) betrugen. Über die Paßhöhe hinüber, die in 5793 Fuß Seehöhe liegt, tauchten wir talwärts hinab nach Mauterndorf und St. Michael passierend, sahen wir eine gelbliche Straße steil zwischen Bäumen ansteigen — der Katschberg.

Nun, dieser Paß wird selbst von den Österreichern als eine Art Schrecken be-

Die drei Invictas, geführt von Healey, schossen in herrlichem Stil bergan, während die Achtzylinder Fords ihre große motorische Kraft bewiesen. Sehr rasch war das Talbot-Team, das die steile Strecke mit 25 Stundenkilometer (40 Stundenkilometer) mit der »Ersten« erzwang. Alles in allem kamen auch die übrigen gut hinauf.

De Cortance, der allein in einem 1465 cm³ Peugeot (der neuen Type 301) mit schwerer Innenlenkerkarosserie fuhr, fand die Bergstrecke ein langes und hartes Stück Arbeit, durchwegs mit der »Ersten« fahrend. Dank ihrer Vierganggetriebe kamen andererseits die Rileys mit Leichtigkeit hinauf.

H. Tourneur, der Schweizer Lenker eines 2.5 Liter Darracq, hatte ernstliche Schwierigkeiten und mußte sich schließlich hinaufschleppen lassen. Dafür erhielt er so viele Strafpunkte, daß er heute aufgab.

Der Speed Twenty Alvis mußte mehrmals stoppen, startete aber jedesmal mit Leichtigkeit, wobei Liebert, der Ersatzfahrer, am Kotflügel sitzend, das Drosselgestänge betätigte, während Porter Hargreaves lenkte. Dieses System wurde drei Tage lang angewendet, ohne daß sich die Bemannung dieses Wagens über die Ursachen einig werden konnte. Am dritten Tag kamen sie zur richtigen Diagnose: Verlegung des Unterdruckapparates durch Gas infolge Erwärmung durch die nahe daran vorbeiführende Auspuffleitung. Durch die Behebung wurde jedoch soviel Zeit verloren, daß man neun Minuten zu spät in der Kontrolle St. Moritz eintraf und daher ausscheiden mußte.

Nach dem steilen, kurvenreichen Gefälle auf der anderen Katschbergseite eilten wir via Gmünd und Oberdrauburg nach Lienz in Tirol. Bei Arnbach winkten uns die Leute beim österreichischen Zollamt zu, rasch weiter zu fahren, denn ein paar hundert Meter weiter war die italienische Grenze, wo die Zolleute beider Länder die Kontrolle unserer Pässe und Carnets gemeinsam mit Blitzesschnelle vornahmen.

Die italienischen Zollbeamten mit Gewehren en bandoulière geschultert, ließen uns, um uns vor den Zeitverlust weniger Sekunden zu bewahren, nicht einmal von den Sitzen aufstehen. Sie warfen uns unsere Dokumente in die Wagen hinein und mit lauten »Avanti«-Rufen winkten sie uns loszufahren, auf der schönen, breiten Straße nach Vipiteno (Wilpian).

Und so kamen wir zum Jauffen (Col di Giovo), einem wirklichen Bergpaß, mit unzähligen Haarnadelkurven und einer Höhe von fast 7000 Fuß: 20 km harte Arbeit.

Über den nackten Felsgipfel hinüber begann dann die lange, lange Talfahrt über die gefährlich kurvenreiche Straße nach Meran.

Am Fuße, wenige Kilometer vom Ziel, fanden wir ein Dorf, vollgestopft mit Wagen. Dort waren die drei Talbots, die Teams von Ford und Wanderer und mehrere Herrenfahrer mit starken Wagen.

Als bald gesellten sich die Fahrer anderer Wagen zu uns: der geniale Österreicher, der unter dem Pseudonym »A. B.« einen viersitzigen Standard lenkte und Aldington auf seinem 1.5 Liter Frazer-Nash, der den Wagen seiner Klasse weit vorangeeilt war.

Dann, als es Zeit für die Kontrolle wurde — wir durften nicht mehr als zehn Minuten zu früh kommen — fuhren wir einzeln in die hübsche, alte Stadt Meran, die



Hanomag auf dem Bernina.

Die Straße wand sich bergauf, bergab, jetzt durch düstere Föhrenwälder, dann durch große Felder reifer Ähren. Plötzlich, als wir im Morgensonnenschein aus dem Walde beim Chiemsee herauskamen, überraschte zum ersten Male ein herrlicher Fernblick auf die Alpen unsere entzückten Augen. Sie waren noch weit weg und erstreckten sich von einem Ende des Horizontes zum andern, ihre zackigen, schneeigen Spitzen erglühten rosenrot auf einem Firmament vom zartesten Blau. Nun, in ein paar Stunden werden wir da droben unter ihnen auf den langen Steigungen sein und Haarnadelkurve auf Haarnadelkurve bewältigen müssen!

In Freilassing verließen wir Deutschland im Achtziger Tempo, wobei uns die Zollbeamten herzlich zuwinkten. Dann erreichten wir das österreichische Zollamt, wo man uns die Papiere bereits gestempelt eingehändigte. Hinter uns verhallten die Rufe »Links halten«, als wir auf Salzburg lossteuerten, eine schöne alte Stadt, von einem großen Schloß auf einem hochgetürmten

trachtet. Er hat zwei wirklich steile Stellen, wo die Steigung etwas unter 33% beträgt, die übrige Steigung ist wesentlich milder. Die Straße ist ziemlich gerade, in gutem Zustand und breit genug, um bei zwei Wagen das Vorfahren zu ermöglichen. Mit einem Wort, sie ähnelt mehrerer der berühmten schottischen Pässe.

Während andere Konkurrenten nahe am Fuße stoppten, um nach ihrem Kühlwasser zu sehen oder zu Tanken, fuhren wir in unserem grünen Armstrong-Siddeley darauf los, gefolgt von Major Lago und Beverton in einem roten Wagen derselben Marke. Wir waren am Berge ganz allein und brachten (auf die Steigung) einen Durchschnitt von über 20 Meilen in der Stunde (mehr als 32 km) heraus, der gangwählende automatische Geschwindigkeitswechsel unseres Wagens befähigte uns, auf dem 30%igen Teil der Steigung blitzschnell umzuschalten.

¹ Stirling Castle, die alte Feste der Stadt Edinburg, reich an Erinnerungen der schottischen Geschichte.

sich wie die Szenerie aus einer Oper ausnahm, ein. Von den 99 Gestarteten erreichten 91 strafpunktlos Meran. Fünf Wagen waren entweder unterwegs oder in der Kontrolle ausgeschieden. Thorpe (M. G.) verlor den Weg und kam gerade noch vor Kontrollschluß nach Meran, was ihm 138 Punkte eintrug. Länge der ersten Etappe: 568 km.

Zweite Etappe: Meran—Meran.

29. Juli — 406 km.

»Early to bed and early to rise« (früh ins Bett und früh heraus) war das Motto in dem sehr bequemen Esplanaden-Hotel in Meran und am Freitag früh, ab fünf Uhr, wurden die Konkurrenten auf die Reise geschickt zu der sehr strapaziösen, aber umso schöneren Fahrt ins Herz der Dolomiten.

Rasche Fahrt nach Bozen und dann nach Ponte all'Isarco (Eisackbrücke) brachte uns zum Sella-Joch, auf dem gerade weitläufige Ausbesserungen der Straße im Gange sind. Eine sehr schöne Bergfahrt auf 7277 Fuß. Darauf das Pordoi-Joch (7355 Fuß) und der Falzarego-Paß (6946 Fuß), weiters der Rolle (6345 Fuß) und der Kaner (jetzt Costalunga mit 5279 Fuß). Diese Pässe folgten einander so unmittelbar, daß es unmöglich war, viel Zeitreserve herauszufahren. Alles zusammen erwies sich dieser Tag in den Dolomiten als recht anstrengend — aufrichtig gestanden, obschon er aber auch wegen der Grandeur der Szenerie zu einem der Genußreichsten der sechs Fahrtage wurde.

Dritte Etappe: Meran—St. Moritz.

Samstag, 30. Juli — 339 km.

Bald wird die Straße von Meran auf das Stilsfer-Joch eine der schönsten Europas werden. Bereits jetzt ist sie stellenweise dreimal so breit als einstens, mit gutem, glatten Belag und weit ausholenden Kurven. Den ganzen Weg hinauf im Etschtal arbeiteten Leute am Straßenbau. Als wir sie, in dichte Staubwolken gehüllt, passierten, erhoben sie die Hand zum Faschistengruß.

Das Stilsfer-Joch, Europas höchster Bergpaß, gipfelt in einer Höhe von etwa 9055 Fuß und hat 49 scharfe Haarnadelkurven in den letzten 12 Meilen (20 km). Die Bergfahrt ist aber fast 18 Meilen lang und durchaus schwer genug. Nach einigen Meilen durch dunkle Tannenwälder kommt man auf die bloßen felsigen Abhänge, wo in tiefen Mulden noch Schnee liegt. Die Kurven sind so eng, daß nur Wagen mit einem Drehkreis von unter 40 Fuß (13 m) ohne Reversieren herumkommen.

Stilsfer-Joch — 23 Minuten, 43.2 Sekunden.

Während im Vorjahre nur vier von 57 Wagen die Stelviofahrt unter 30 Minuten zu bewältigen vermochten (und zwar die Invicta Healeys, ein 105 Talbot, ein Kom-

MOTORRENNEN — EIN BISCHEN VERRÜCKT

Wie der Spezialzeichner der Shell, Herr Bernhard, das Dirt-Track-Rennen sieht.



Oben: Kurven-Wild-West. — »...siegesbewußt, die Gage in der Brust« absolviert der Vierer seine Ehrenrunde.

Mitte: Wiener Dirt-Track-Star, natürlich a s c h blond. — Eine Zündkerzenenquete. — Aschenpolierer an der Arbeit.

Unten: Der Mann, der die Schutzwand »aufkrallen« möchte.

pressor Alfa Romeo und ein Lancia Lambda), kamen heuer eine ganze Anzahl, darunter viele kleine Wagen in weniger als einer halben Stunde hinauf. Tatsächlich vermochten beispielsweise nur vier englische Fahrer heuer ihre vorgeschriebenen Mindestdurchschnitte nicht einzuhalten, und zwar Grosch und Couper auf Lagonda (letzttere machte aber trotzdem die schnellste Zeit aller 2-Liter-Wagen), sowie Hill (Aston-Martin) und Seaman (M. G. Magna). Bezeichnend ist, daß unter den 21, die am Stelvio Strafpunkte erhielten, sich nur vier englische Wagen befanden, obschon etwa 50% aller Teilnehmer englische Wagen fuhren.

Die Art und Weise, wie die englischen Wagen bei dieser Bergprüfung abschnitten, sollte alle Skeptiker zum Schweigen bringen. Wagen mit Motoren unter 1500 cm³ mußten reglementmäßig einen Durchschnitt von 18.63 Meilen (das sind 32 Stundenkilometer!) einhalten, während für die »größeren« Klassen 34 Stundenkilometer vorgeschrieben war (19.88 Meilen). Aber selbst die »Kleinen« machten vielfach

Durchschnitte von über 32 Stundenkilometer.

Die besten Leistungen am Stelvio waren, nach Klassen geordnet:

Über 2 Liter: Healey (Invicta, 4.5 Liter), 23:43.6.

Bis 2 Liter: Couper (Lagonda), 34:41.

Bis 1.5 Liter: Gripper (Frazer-Nash), 27:43.

Bis 1.1 Liter: Hobbs (Riley), 29:51.

Alles englische Fahrer auf englischen Wagen. Die Talbots und Wanderer fuhren zirka 25 Minuten, die Armstrongs 29 bis 30 Minuten. Die beiden Singer Junior waren sichtlich flink, ihre Übersetzungen waren für das Stelvio gerade richtig bemessen. Spockhorst (Ford) schied am Fuße des Stelvio aus, und überließ es den Talbot- und Wanderer-Leuten, den Kampf um den Teampreis weiterzuführen. Für sein Ausscheiden wurden zwei Gründe genannt — Beschädigung des Unterkartens durch Steinschlag und (eine andere Version) Kurbelwellenbruch. Die Rileys hatten mehrere Minuten Zeitreserve. Die M. G. und Wolseley setzten alles in Staunen. Morgans Humber machte eine sehr rasche Auffahrt und der Standard

von »A. B.« machte einen ganz ausgezeichneten Eindruck, erhielt aber dann in Pontresina infolge Kondensatordefekts einige Strafpunkte.

Wie wir bei Campocologno den Boden der Eidgenossenschaft berührten, fanden wir die Orte beflaggt, Wimpel mit »Willkommen!« über die Straße gespannt. Hübsche Mädchen warfen Buketts von Bergblumen in unsere Wagen. Durch eine Landschaft, die viel zu schön ist, um zu versuchen sie zu beschreiben, klonnen wir den Fluela-Paß (7835 Fuß) empor — ein hochsportlicher Paß — um sogleich den Julier-Paß (7503 Fuß) zu bezwingen, vorbei an Morgan, der eben an seinem Humber eine

merkung des Übersetzers). Trotzdem waren aber die beiden Pässe dieser Etappe, der Splügen und der San Bernardino wirklich schwierig zu nehmen und speziell in den Talfahrten förmlich beängstigend und dies sogar für solche, die sich schon ans Alpenfahren zu gewöhnen begonnen hatten.

Aber trotz alledem erreichten die 88 von St. Moritz gestarteten Wagen noch Stresa am Lago Maggiore zeitlich genug fürs — Frühstück! Nur drei erhielten hier Strafpunkte, Damiani (Lancia Astura), der sich in Stresa arg verspätet hatte, weil er am Wege eine neue Vorderachse einbauen ließ (!!!), Seemann (M. G. Magna), der in der Kontrolle von Bellizona wegen Benzin-

niemand hätte die vorgeschriebenen Durchschnitte einzuhalten vermocht. Wie es war, hielt das Wetter aber aus und erst am nächsten Tag ... doch davon später.

Zwischen Bernina und dem Splügen, der ein wirklicher Paß und unendlich lang ist, kam eine wunderbare Geradstrecke — 40 Meilen — mit kaum einer Kurve, so daß ein Herausfahren von Zeitreserve leicht fiel.

Der Splügen hat enorm viele Haarnadelkurven, alle sehr nahe beisammen, ganz à la Stelvio. Was wegen der Dunkelheit vielen recht unangenehm wurde und notgedrungen oft reversiert werden mußte, obschon normalerweise dies natürlich nicht von Nöten gewesen wäre.

Oben in 6945 Fuß Seehöhe verließen wir Italien und traten in der bewährten »Blitz«-Methode auf Schweizer Bundesgebiet über. Die Talfahrt war — wenigstens für die Passagiere, wenn schon nicht für die Fahrer — tatsächlich nervenaufreibend. In der Dämmerung konnten wir tief unter uns die zahllosen Kehren des Passes erkennen, mit den Haarnadelkurven nur etwa 50 Meter auseinander. Hier kam Luttgau vom Ford-Team auf dem schlüpfrigen Geröll ins Rutschen. Sein Wagen fuhr über den Abhang hinunter und landete, wie durch ein Wunder, auf der nächsten Serpentine unten. Sein Ford blieb unbeschädigt, Luttgau selbst verstauchte sich den rechten Knöchel, vermochte jedoch die Fahrt fortzusetzen.

Vom Fuße des Passes an lief unser Weg durch ein ödes Tal. Links lag ein großer, schweigender See, auf dem sich noch nichts von dem orangefarbenen Schimmer, der die Höhen im Osten erröten ließ, spiegelte. Voran fingen die höchsten Spitzen gerade in den ersten Sonnenstrahlen an zu scheinen, während über uns in voller Größe die Sterne noch auf tiefblauschwarzem Firmamente leuchteten.

Da tauchte nebelhaft im Zwielficht links der San Bernardino-Paß auf. Aufwärts blickend konnten wir Cyril Siddeleys Scheinwerfer sehen, wie sie, erst rechts, dann links die Kehren erhellten. Endlich hatten auch wir die Höhe (6782 Fuß) erreicht, fröstelnd infolge der Nähe der Region des ewigen Schnees.

Wenige Meilen später in Bellizona, legten wir unsere Mäntel wieder ab, denn die lauen Lüfte strichen herauf von den italienischen Seen. Im Frühhorgensonnenschein durchleiten wir die den Lago Maggiore umsäumende Straße und Locarno passierend erreichten wir bei Pallanza wieder italienisches Gebiet. Stresa, ein glitzerndes Juwel am See bot uns ein herzliches Willkommen. Funktionäre thronten unter bunten Parasolen im Schatten von Palmen neben der Straße. Jedem Teilnehmer und Begleiter wurde sogleich ein besonderes Abzeichen eingehändigt und alle wurden zu einer Dampferfahrt am Lago Maggiore samt thé-dansant und Besuch des immens großen und schönen Schlosses des Prinzen Borromeo eingeladen.

Hier gab es förmlich einen weiteren Ruhetag, der mit Baden, Kanufahrten, Sonnen u. dgl. ausgefüllt wurde, aber der rasche Klimawechsel in die Wärme des Südens wirkte derart erschlaffend, daß viele Konkurrenten am nächsten Morgen so matt waren, als ob sie die Nacht schlaflos verbracht hätten.

Der wahre Held der Nachtfahrt war



kleine Feuerlöschübung vornehmen mußte, die ihm zehn Punkte eintrug.

Außer Spockhorst gaben heute noch auf: Richard (Bugatti), Klinker (Mercedes-Benz) und Kirchlechner (Austro Daimler). Die Teams von Tatra und DKW verloren 8, respektive 78 Punkte, wodurch in den kleinen Klassen nur mehr die Teams von Riley und Hanomag punktlos verblieben. In St. Moritz wurde auf den Tennisplätzen vor dem Grand Hotel parkiert. Der nächste Tag, Sonntag, war Rasttag.

Vierte Etappe: St. Moritz—Stresa.

Montag, 1. August — 347 km — Nachtfahrt.

Dank dem Rasttage erwies sich die Nachtfahrt leichter als angenommen, de facto weniger ermüdend als die Wertungsfahrt London—Lands End des Motor Cycling Club (offen auch für Autos. An-

„Park-Maschine“ in Chicago

In Chicago ist eine ganz neuartige Garage aufgestellt worden, in der auf einem Platz, den man gewöhnlich für sechs Wagen braucht, 48 Wagen parken können. Mit einem Elevator werden die Wagen nach oben gebracht und stehen dort dicht übereinander.

leitungsdefekt verspätet eintraf und Mayenburg, der Fahrer eines der interessanten kleinen, luftgekühlten Vierzylinder Tatra-Wagens, der zehn Punkte erhielt, weil er angesichts der Kontrolle stehen blieb. 30 Fahrer hatten also bis jetzt Strafpunkte erhalten.

Die Nachtfahrt begann mit der vielversprechenden Fahrt auf den Bernina, die sich trotz der warmen Nacht übel genug anließ. Hätte Grand Ufficiale Mercanti seinen Willen gehabt (er ist etwas dramatisch angehaucht) und hätte es geregnet, dann wäre keiner ohne Strafpunkte geblieben, denn

Morgan (Humber) der, bevor er St. Moritz verlassen konnte, 55 wertvolle Minuten damit verbrachte, eine neue Batterie einzubauen und seine Auspuffleitung, welche bereits mehrmals den Wagen in Brand gesteckt, mit Asbestschnur zu isolieren. Herrliches Fahren, wobei er alle Wagen am Wege, mit Ausnahme der kleinen Singer, die nach ihm gestartet, überholen mußte, brachte ihn zeitgerecht in die Kontrolle am Splügen, trotzdem er en route noch eine kleine Kurzschlußpanne zu beheben gehabt, dieweil Mistreß Morgan das Lenken besorgte!

Fünfte Etappe: Stresa—Grenoble.

Dienstag, 2. August — 516 km.

Mit Stimmeneinhelligkeit die schwerste Etappe. 320 Meilen mußten zwischen 5 und 16 Uhr zurückgelegt werden, annähernd ebenso schwer wie der schwerste Tag der vorjährigen Alpenfahrt.

Außer einigen sehr schlechten Straßen und wolkenbruchartigen Regen talauf gegen Aosta und die französische Grenze, ereignete sich nichts von Bedeutung bis zur Kontrolle von La Thuile, wo wir außer Pré St. Didier einen kurzen Paß erklimmen, wo wir zu unserem Schrecken fanden, daß die Straßenoberfläche aus grauem, lehmigen Boden bestand, auf dem sich die Räder durchdrehten, so daß größte Vorsicht in den scharfen Haarnadelkurven dringend geboten erschien. Tatsächlich geriet dabei Signor Adorno mit seinem O. M. so tief in den Graben, daß er 25 Minuten benötigte, um wieder auf die Straße zu gelangen. Whitlock, mein Mitfahrer, schlug daher hier vor, die beiden Reserveräder mit den neuen Pneus zu montieren, was sich denn auch glänzend bewährte, besonders angesichts der großen Schwierigkeit, die die nun sofort folgende Bergprüfung am Petit St. Bernard unter solchen Umständen bot. Die Straßenoberfläche war hier schleimiger brauner Lehm, die Steigung zu stark für die »Dritte« und auf der Zweiten verursachte das geringste Gasgeben bereits Durchdrehen der Räder! Wenn man eine der 27 oder 28 scharfen, zumeist Haarnadelkurven nur im geringsten zu rasch nahm, rutschte der Vorderteil des Wagens prompt seitwärts und wenn man diesen Rutscher nicht sogleich im Werden korrigierte, lief man Gefahr, samt Passagieren im Graben oder — tief unten im Abgrund zu landen! Diesen steilen Morast hinauf mußten die Wagen über 2 Liter 40 km, bis 2 Liter 39 km, bis 1.5 Liter 38 km und bis 1.1 Liter 37 km Stundendurchschnitt erzielen! Nicht weniger als 42 Konkurrenten wurden hier pönalisiert, da sie das Tempo nicht einzuhalten vermochten. Hier waren die meist an solche Morastprüfungen gewohnten Briten im Vorteil, die kleinen Wagen erwiesen hier ihre leichte Lenkbarkeit.

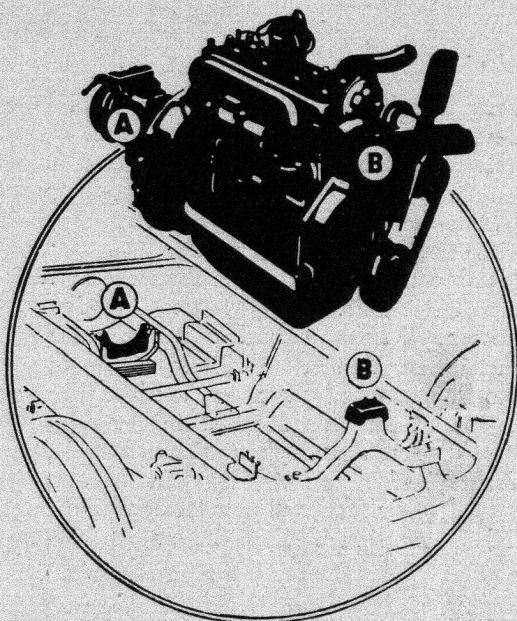
Trotzdem gab es nur wenige Lenker, die über mehr als ein paar Sekunden Zeitreserve verfügten, als sie, das »Herz im Mund« über das Zielband rollten. Zu den schnellsten zählten hier W. Delmar (2.3 Liter Bugatti), der angab, die Fahrt in 12 Minuten, 45 Sekunden gemacht zu haben und Healey.

Dann führte die Route nach Séez, Albertville und St. Michel de Maurienne zu jenem großartigen alten Bergpfad, dem Galibier. Dieser Paß ist entsetzlich lang und wird an Höhe nur vom Stelvio übertroffen.

Der Tunnel auf der Paßhöhe liegt in 8300 Fuß Seehöhe! Heute lag der Gipfel tief in Wolken gehüllt, neben der Straße tiefer Schnee, aus dem an seichten Schmelzstellen Vergrünung nicht wie bunte Farbenspitzen hervorlugten.

Trotz seiner Steilheit (bis zu 20%) bot der Galibier nur wenigen Schwierigkeiten und infolge der kühlen Temperatur, gabs wenig Sieden. Großzügige Straßenarbeiten sind hier im Gange, daher die Fahrt sich etwas holprig anließ.

Bei der Talfahrt konnten die Teilnehmer die den Bewegungen einer sich in Todeszuckungen windenden Schlange vergleichbaren scharfen Kurven und steilen Anstieg der im Vorjahre als Bergprüfungsstrecke benützten anderen Paßseite überblicken, die damals so vielen Strafpunkte eingetragen hatte. Noch eine kurze Bergfahrt auf den Col du Lautaret und die schier endlose Talfahrt nach Grenoble begann, vorbei an kolossalen Dammarbeiten, die den Bau einer ganz neuen Straße involvieren. Grenoble. Viele Konkurrenten, totmüde nach elfstündiger anstrengender Fahrt schlafen beim Diner ein.



Auch die »schwebende Kraft« des Citroën-Motors braucht Kontakt mit dem Chassis. A und B sind die Stellen, wo auch ein schwebender Motor zu schweben aufhört.

Letzte (6.) Etappe: Grenoble—San Remo.

Mittwoch, 3. August — 422 km.

Wer darüber gebrummt, daß die Winter-Alpenstraße im Hochsommer für die Alpenfahrt zu leicht war, wurde am letzten Fahrttag dafür durch die Fahrt über den Col d'Allos entschädigt. Das ist ein schöner malerischer Paß mit steiniger Fahrbahn und meistens nichts dazwischen, um einen vor einen mehrere tausend Fuß tiefen Sturz in den Abgrund zu bewahren. Obschon viele der starken Wagen, wie die Talbots, mehr als eine Stunde Zeitreserve beim Eintreffen vor der am halben Wege in Barcelonette gelegenen Zeitkontrolle sich herausgefahren hatten, waren zehn Minuten — zu spät daran, als sie den sturmumtosten Gipfel überquerten, um das Zickzack der Talfahrt zu beginnen. Die meisten Wagen waren zu spät daran, bis sie bei Nizza die Riviera erreichten.

Früh morgens waren wir von Grenoble aufgebrochen. Die meisten britischen Teilnehmer fühlten, daß nichts mehr ihnen den Sieg entreissen könnte. Bradley, der wieder

mit dem Kühler seines Armstrong Siddeley zu tun hatte, mußte erst 300m zu einer Garage fahren. Hier wurde sein Kühler entleert, abmontiert, gelötet und wieder montiert. Dann streifte die Kopfdichtung. Hinter der Kontrolle von Barcelonette, die er gerade noch zur Zeit erreichte, halfen ihm Whitlock und Symons, die einen gleichen Wagen derselben Marke lenkten. Sie verloren dabei mehr als eine halbe Stunde, aber in rascher Fahrt holten sie Zeit auf und konnten sogar die alte Bergrennstrecke von La Turbie im 56 Stundenkilometer Durchschnitt überquerend, sich wieder eine halbe Stunde Zeitreserve ergattern. Bradley, mit nur vier kompressionsfähigen Zylindern vermochte gerade noch zur rechten Zeit San Remo zu erreichen. Auch Herr und Frau Lionel Martin (Wolseley Hornet) hatten heute Defekt: beide elektrische Benzinförderer stellten die Arbeit ein. Sie mußten daher des öfteren stoppen, um einen unter der Haube gelegenen, und jetzt sehr willkommenen Reserverbehälter, Fassungsraum: 1 Gallone (4.5 Liter), nachzufüllen.

Vor Ventimiglia (italienische Grenzstation) stoppten die klügeren der Fahrer, um wegen der Konditionsprüfung ihre Bremsen nachzustellen und das Funktionieren der Beleuchtungsanlage zu überprüfen.

Im Gegensatz zu Frankreich, wo das Interesse für die Fahrt nur sehr »lauwarm«, stand die laute Begeisterung der Italiener, die alles in Staunen setzte. Wir werden nie den Abschluß der Fahrt an der italienischen Riviera von Ventimiglia nach San Remo vergessen. Männer, Frauen und Kinder, laute Evivvas ausrufend, säumten die Straße ein. Faschistenmiliz und Soldaten grüßten militärisch in jeder Kurve. An der Grenze präsentierte uns eine wunderschöne Signorina einen prächtigen Nelkenstrauß, an dem eine Karte hing: »Mit den Komplimenten des Reale Automobile Club d'Italia«. Und wie wir die glatte, kurvenreiche Küstenstraße dahinglitten, dem Ziel entgegen, wurden wir von lächelnden Mädchen mit Blumen überschüttet. »Neunzig« durch Dörfer und Städte, von der Polizei noch angespornt.

Dann ein Warten vor der Kontrolle San Remo.

Das Ziel war erreicht!

(Deutsch von J. E. W.)

Der Tracta Six

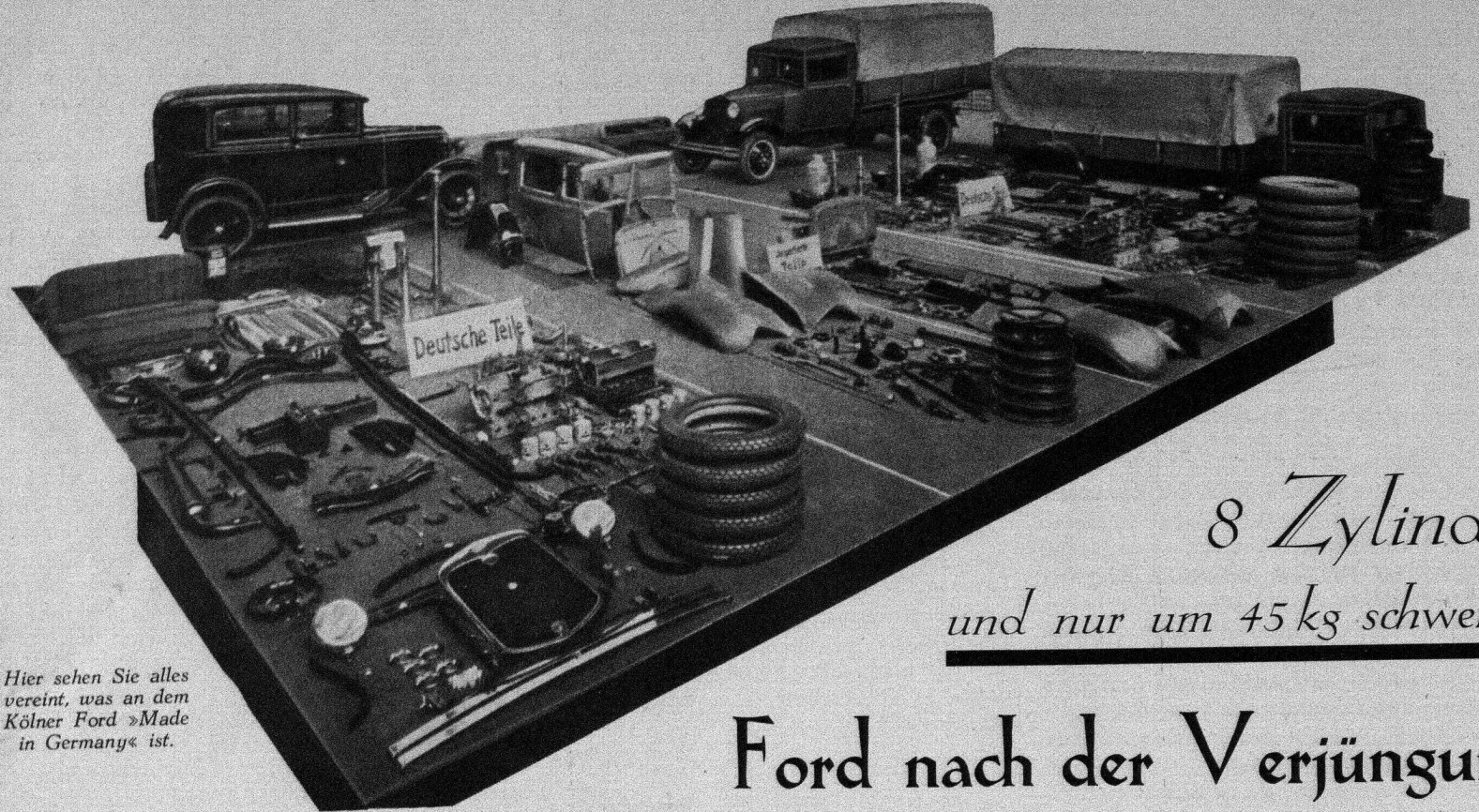
auf Seite 1 unserer Zeitschrift ist, wie uns mitgeteilt wird, im Autohaus Ferdinand Pölzl, Wien III., Obere Weißgärberstraße Nr. 10, Telefon B-51-0-50, ausgestellt. Hier sei verraten, daß der Wagen besonderer Umstände halber zu sehr günstigem Kurs verkäuflich ist.

Der benzinsparende Pallas-Vergaser!

Der neue Pallas-Vergaser mit Beschleunigungspumpe, welcher bekanntlich bei der Steyr-Type XXXE und XXXS serienmäßig montiert ist, zeichnet sich nicht nur durch ökonomischeren Betrieb aus, sondern bewirkt hauptsächlich ein flottes Anzugsmoment.

Die Generalvertretung Adolf Riedl, Wien IX., Türkenstraße 25 (Telephone A-17-1-64 und A-11-4-30) verfügt über eine eigene Einbau- und Reparaturwerkstätte für Pallas-Fabrikate und werden durch Spezialmonteure sämtliche Reparaturen sachgemäß durchgeführt.

Die Werkstättenleitung erteilt jederzeit kostenlos und unverbindlich Auskünfte und Ratschläge über Vergaserfragen.



Hier sehen Sie alles vereint, was an dem Kölner Ford »Made in Germany« ist.

8 Zylinder
und nur um 45 kg schwerer:

Ford nach der Verjüngung

Der neue Ford bedeutet einen Meilenstein in der Geschichte des Automobilbaues. Die Ford Motor Company hat an der Konstruktion dieses Wagens seit langer Zeit gearbeitet. Niemals bestand die Absicht, hier nur ein verbessertes Modell herauszubringen, sondern es sollte ein vollkommen neuer Wagen entworfen werden, der in einem Wagen mit niedrigem Preise die Vorteile der teuersten Automobile vereinigen sollte. Die Aufgabe war, dies ohne die Nachteile zu großer Dimensionen und zu hohem Gewichtes zu erreichen, Nachteile, die erhöhte Betriebskosten zur Folge haben. Es wird interessieren, daß dieser Wagen, obwohl er eine geräumige Karosserie, einen Achtzylindermotor von 14/65 PS, Synchron-Getriebe mit geräuschlosem zweitem Gang, einen starken, gekröpften Tiefrahmen und verbesserte Fahreigenschaften besitzt, trotzdem nur etwa 45 kg mehr wiegt als das alte Modell. Wenn man davon ausgeht, daß heutzutage der Anschaffungspreis niedrig und die Betriebskosten gering sein müssen, dann haben wir es hier mit einem Wagen zu tun, der wie kein zweiter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt ist.

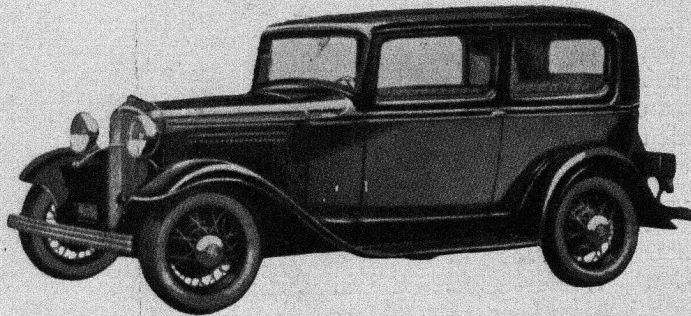
Jede gewünschte Bequemlichkeit und jeder praktische Komfort wurden in diesen Wagen eingebaut, dabei sind die grundlegenden Prinzipien bestehen geblieben, welche die Erfahrung von Ford im Bau von über 20 Millionen Automobilen kennzeichnen.

Die Ford Motor Company hat stets auf einfache Konstruktion und ungewöhnliche Stabilität bei geringstem Gewicht, besonders beim ungefederten Gewicht, gesehen (Ingenieure nennen dies »eingebaute Zuverlässigkeit«). Sie hat ferner, wie allgemein bekannt, stets für erstklassiges Material sowie absolute Präzisions- und Werkmannsarbeit gesorgt.

Ein flüchtiger Blick zeigt schon, daß man es hier mit einem neuen Wagen zu tun hat. Von der neuen und modernen Kühlerhaube bis zum hintenliegenden Benzintank

verleihen die tiefgeschwungenen Stromlinien dem Wagen das Aussehen anmutiger Schönheit und verhaltener Kraft. Diese neuen Linien bedeuten mehr als Schönheit, sie erhöhen die Leistung des Wagens, weil die schräge Windschutzscheibe, die niedrige Verdecklinie und die geschwungene Rückwand der Luft den geringsten Widerstand leisten. Verdeck- und untere Seitenlinien harmonisieren mit neuen breitgeschwungenen Kotflügeln und langen, breiten Trittbrettern.

Der neue Ford wird in 14 verschiedenen Karosserietypen mit einem neuen Achtzylinder- oder Vierzylindermotor geliefert. Der Achtzylinder ist eine 65pferdige Maschine vom V-Typ, die erste und einzige



Eine von den 14 Karosserieformen des neuen Ford.

Maschine dieser Art in einem Automobil mit wirklich niedrigem Preis. Der V-Typ-Motor, der bemerkenswert weich arbeitet, ist bisher ausschließlich Wagen mit höherem Preise vorbehalten gewesen.

Wie alle Ford-Motoren ist der V-8 einfach in der Konstruktion. Der Einfachheit entsprechend sind die Auspuffkanäle in die Zylinderblöcke hineingegossen. Die Ansaugrohre liegen in einem besonderen Aluminiumgehäuse zwischen den Motorblöcken angeordnet und sind mit dem darüberbefindlichen Fallstromvergaser direkt verbunden.

Im Achtzylindermotor sind zwei Reihen von je vier Zylindern unter einem Winkel von 90 Grad in V-Form zu einem einzigen Block mit dem Kurbelgehäuse zusammengegossen. Diese Anordnung ermöglicht eine

kurze, kräftige Kurbelwelle, so daß die ganze Maschine nicht mehr Raum als ein Vierzylinder einnimmt. Die mit Aluminiumkolben versehenen Pleuelstangen sind paarweise nach Gewicht abgestimmt und sitzen paarweise auf der um 90 Grad versetzten, äußerst stabil gehaltenen, statisch und dynamisch ausbalancierten Kurbelwelle. Dadurch und durch die präzise Gewichtsverteilung erhält der V-8-Motor seinen vibrationsfreien Gang.

Alle Pleuelstangen sind untereinander auswechselbar. Die zu gegenüberliegenden Zylindern gehörenden Pleuelstangen laufen paarweise nebeneinander auf derselben Kurbelwellenkröpfung. Die auftretenden Pleuellagerdrucke werden durch eine neuartige, innen und außen mit Weißmetall versehene Pleuellagerbüchse gleichmäßig über die ganze Pleuellagerfläche verteilt.

Der V-8-Motor besitzt Fallstromvergaser mit Ansaugeräuschkämpfer und Luftfilter sowie Druckschmierung sämtlicher Lagerstellen.

Bohrung und Hub des V-8 betragen $3\frac{1}{16} \times 3\frac{3}{4}$ Zoll (77.5 mm $\times$ 95 mm). Die entsprechenden Zahlen für den neuen 13/50 PS Vierzylinder lauten: Bohrung und Hub $3\frac{7}{8} \times 4\frac{1}{4}$ Zoll (98 mm $\times$ 108 mm).

Der neue 13/15 PS Vierzylinder hat so zahlreiche technische Verbesserungen und Neuerungen, daß man auch bei ihm mit Recht von einem neuen Modell sprechen kann. — Da ist zunächst die erhöhte Leistung des neuen Wagens zu erwähnen. Während das Modell A als 13/40 PS 40 Brems-PS aufwies, hat der neue Vierzylinder-Ford 50 Brems-PS, also um 25% größere Leistung.

Der Modell-A-Motor entwickelte seine Leistung bei einer Tourenzahl von 2200 Umdrehungen in der Minute. Der neue verbesserte Vierzylinder-Ford-Motor erzielt 50 Brems-PS bei 2800 Umdrehungen pro Minute. Das bedeutet schnelleres Beschleunigungsvermögen und höhere Spitzengeschwindigkeit des Fahrzeuges. Die Kom-

pression ist von 4.2:1 auf 4.6:1 erhöht worden. Damit gehört der Motor immer noch zu den Maschinen mit mittlerer Kompression.

Die Zündung ist vollautomatisch und wird durch einen im Stromverteiler liegenden Regulator geregelt.

Auch die stärkere Kurbelwelle ermöglicht ein ruhigeres Laufen des Motors bei größeren Geschwindigkeiten und damit eine größere Kraftentwicklung.

Die Reibungsverluste in den Zylindern sind äußerst gering, da die Zylinderbahnen »glashart poliert« sind. Dies verhindert nicht nur Reibung und Abnutzung, sondern auch Verschiebungen der Kolbenringe.

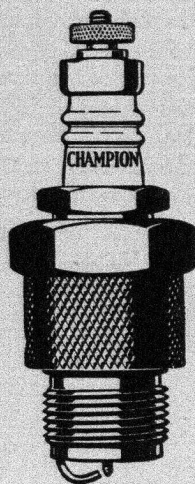
Ein größerer Vergaser, ein größeres Ansaugrohr und größere Ventilöffnungen ermöglichen dem Brennstoffgemisch schnelleren, freieren Ein- und Auslaß. Das Profil der Nocken wurde umgestaltet und dadurch ruhigeres Arbeiten der Ventile und geringere Abnutzung an den Ventilsitzen und -stößeln erzielt. Reichliche Verwendung von Gummiisolationen, wie weiter unten beim V-8 näher ausgeführt, hat auch beim neuen Vierzylinder-Ford einen vibrationsfreien Lauf des Wagens zur Folge. Die bereits erwähnte automatische Zündeneinstellung bewirkt ebenfalls einen gleichmäßigen Gang des Motors. Brems- und Kupplungspedale sind jetzt nicht mehr am Motor, sondern am Chassisrahmen befestigt. Spiralverzahntes, daher geräuschloses Getriebe für den zweiten Gang, Verbesserung des Kühlsystems, Verlegung des Benzintanks nach hinten und viele andere Verbesserungen und Änderungen machen auch den neuen Vierzylinder-Ford, der mit genau dem gleichen Chassis und denselben

Henry Ford hat immer darauf hingewiesen, daß »je mehr ein Wagen wiegt, desto mehr Brennstoff und Öl zu seinem Antrieb gebraucht werden; je leichter aber das Gewicht ist, desto geringer sind naturgemäß die Unterhaltungskosten«. Er hat ferner stets gesagt, daß »Gewicht nichts mit Stabilität zu tun hat, und daß Fahrkomfort nicht vom Gesamtgewicht herkommt, sondern vom richtigen Verhältnis zwischen ungefedertem und gefedertem Gewicht«. Mit »ungefedertem« Gewicht ist das Gewicht der unterhalb der Federn befindlichen Teile gemeint, wie z. B. der Achsen und Räder, im Vergleich zu dem Gewicht oberhalb der Federn, das heißt des Rahmens, des Motors und der Karosserie. Leichtes ungefedertes Gewicht bedeutet angenehmes Fahren, und das gerade ist eine Eigenschaft, die den

**BESSERE MOTORLEISTUNG
MIT**

CHAMPION

**WELTREKORD
ZÜNDKERZEN**



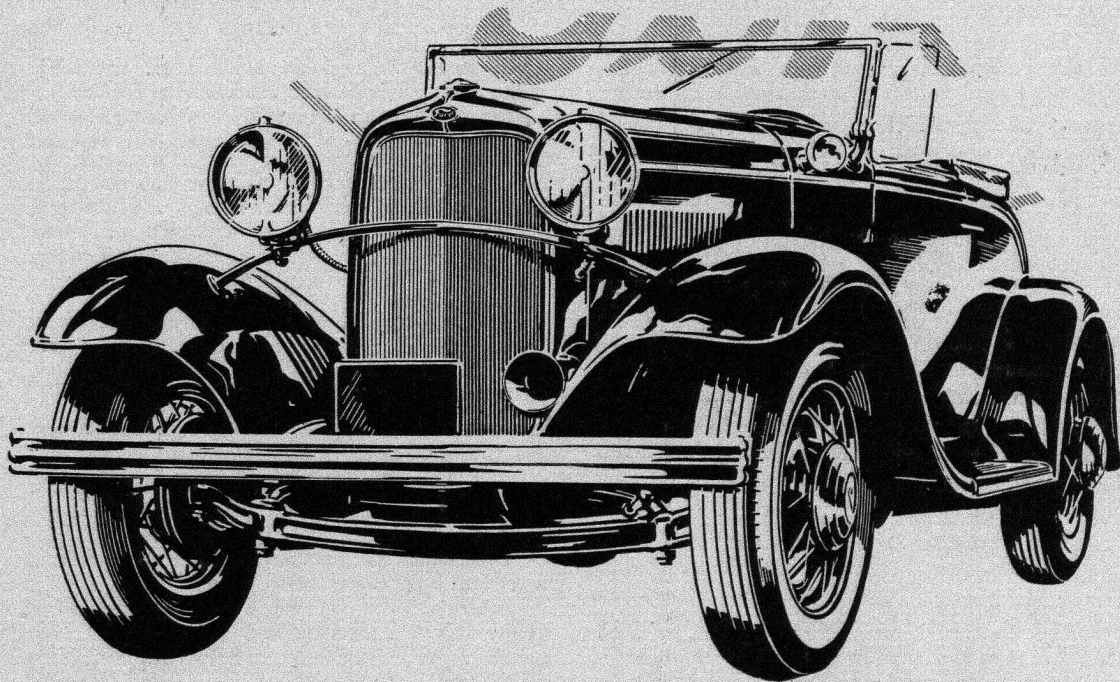
**LEICHTER START
BRENNSTOFF-
ERSPARNIS •**

**VERLANGEN SIE DAS
MODELL FÜR IHREN WAGEN**

DÉNES & FRIEDMANN A. G.

WIEN 18., MITTERBERGGASSE 11

TEL. A-22-5-70



Ford 8 als Roadster.

luxuriösen Karosserien wie der V-8 geliefert wird, zu einem neuen Ford-Modell von nicht minder großem Reiz.

Ford besonders auszeichnet. Während also unnötiges Gewicht überall als Nachteil angesehen werden muß, ist dieses besonders

unerwünscht unterhalb der Federung. Das V-8-Chassis ist die vollkommenste und neueste Verkörperung des Prinzips vom ungefederten niedrigen Gewicht. Die Aufgabe, unnötiges Gewicht fortzulassen und trotzdem Ford-Qualitätsgrundsätze aufrechtzuerhalten, ja, zu erweitern, ist in allen Teilen dieses Wagens restlos gelöst worden. So sind z. B. die Räder, die zum ungefederten Gewicht gehören, und die stark und doch leicht sein müssen, in einer Ganzstahlkonstruktion zu einem Stück elastisch zusammengeschweißt. Beim Ford-Wagen hat jeder Teil nur das zu seiner Festigkeit und Sicherheit notwendige Gewicht. Unnötige Gewichtsanhäufungen sind strikt vermieden. Denn übermäßiges Gewicht führt zu unnötigem Kraftverbrauch bei der Fortbewegung des Wagens. Durch Verminderung überflüssigen Gewichts und durch Vermehrung der Stärke des Wagens werden höchste Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und beste Fahreigenschaften des neuen Ford-Wagens erzielt. Elektrische Schweißung ersetzt die in früheren Zeiten übliche Schraubenverbindung vieler Teile. Bei dieser Gelegenheit mag erwähnt werden, daß Henry Ford besondere Sorgfalt auf die Vermeidung der Schraubenverbindungen legt.

SPORTNATUREN

Gesunde Ernährung — undenkbar ohne —

— undenkbar ohne — gesunde Ernährung

STEINMETZBROT

»Eine Schraubenverbindung.« sagt er, »zeigt zwei Dinge verbunden, die in Wirklichkeit nur aus einem Stück gearbeitet sein sollten«.

Es gibt kaum einen Wagen, der so prompt auf den Gashebel reagiert und so einfach zu handhaben ist. Eine Synchronisierungsvorrichtung im Getriebe macht es möglich, bei jeder Geschwindigkeit vom dritten auf den zweiten Gang zu schalten, auf und ab, sanft und leise, ohne jedes Geräusch. Ein besonderes Vergnügen beim neuen Ford besteht darin, daß man im zweiten Gang vollkommen geräuschlos fährt. Die Zahnräder des Getriebes für den zweiten Gang sind nämlich spiralverzahnt und bewirken daher ein ebenso geräuschloses Fahren im zweiten wie im dritten Gang.

Auch die Steuerung wurde neu konstruiert und läßt sich mühelos handhaben.

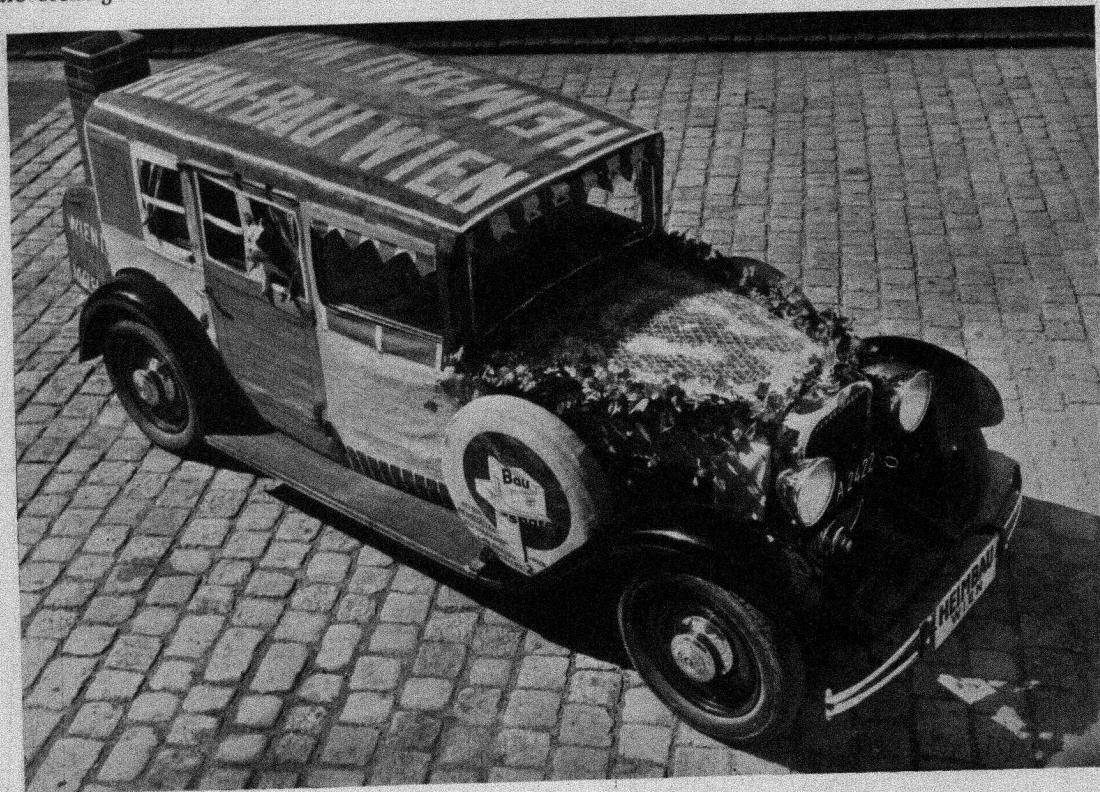
Der frühere Handzündhebel ist durch die automatische Zündregulierung ersetzt worden. Sie bewirkt jederzeit automatisch die richtige Zündeneinstellung.

in der Konstruktion des Chassis und der Karosserie. Unter Beibehaltung des grundlegenden Ford-Prinzips der Querfederung und des niedrigen ungefederten Gewichtes sind wichtige Verbesserungen vorgenommen worden. Die Räder sind verhältnismäßig klein und dafür der Querschnitt der Reifen größer. Die Hinterfeder wurde neu konstruiert, um weiche, nachgiebige Federung und erhöhten Fahrkomfort zu erzielen. Die Hinterfeder liegt jetzt hinter der Hinterachse, wodurch die Karosserie um fast 5 cm tiefergelegt werden konnte. Dadurch ist der Schwerpunkt niedriger, die Stabilität noch größer, und man fährt mit einem Gefühl vollkommener Sicherheit.

Andere Chassiseinrichtungen außer den Federn mit Dreipunktaufhängung tragen zum Fahrkomfort bei. Vier selbstregulierende, hydraulisch doppelt wirkende Houdaille-Stoßdämpfer mit thermostatischer Regulierungsvorrichtung, mittels Dreieckstreben aufgehängte Achsen und die Schubrohr-

wand. Wo größere Querschnitte der Karosserieteile miteinander verschraubt sind, ist schalldämpfendes Material verwandt. Große Karosseriefächen, welche klappern könnten, sind an der Innenseite mit einer geräuschdämpfenden Isolierschicht überzogen. Wie man sieht, ist alles getan worden, um dem Komfort und der Bequemlichkeit der Insassen zu dienen.

Es lag der Ford Motor Company nicht daran, in kürzester Frist einen Wagen auf den Markt zu bringen, der einige Neuerungen hätte aufweisen und durch Verwendung billigeren Materials noch preiswerter hätte sein können. Wenn die Welt auf die neuen Ford-Modelle länger, als es der Geduld vieler Autoliebhaber erträglich erschien, warten mußte, so geschah dies, weil die Ford-Tradition langwierige Vorarbeiten, praktische Versuche, kostspielige Proben erheischte, ehe man die neuen Typen aus den Fabriken entließ, damit sie aufs neue den Ruhm und den Ruf des Ford-Wagens aller Welt beweisen.



Was der 30er alles propagiert!

Die Bremsung ist weich und doch unbedingt zuverlässig. Die Vierradbremse wurde neu konstruiert, um der höheren Fahrgeschwindigkeit zu entsprechen. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Anordnung der Bedienungsknöpfe geschenkt. Die Knöpfe zur Betätigung der Zündung und der Luftklappe sind auf dem Instrumentenbrett angebracht und bequem erreichbar. Das Kombinationsschloß, das Zündung und Steuerung zugleich sichert, ist an der Steuersäule montiert. Der Anlasserknopf befindet sich in bequemer Reichweite auf dem Instrumentenbrett. In allen geschlossenen Wagen ist der Führersitz verstellbar und kann leicht den Wünschen des Fahrers entsprechend gerichtet werden. Für Damen ist die geschilderte praktische Anlage aller Bedienungsvorrichtungen besonders angenehm.

Es ist von jeher ein Ford-Grundsatz gewesen, alle Vorteile des modernen Automobils in einem Wagen niedrigster Preisklasse zu vereinigen. Dies trifft ebenso auf die Bequemlichkeiten für die Insassen wie auf den Komfort beim Fahren zu. In diesem Wagen sitzt man bequem. Fahrkomfort liegt

Hinterachse machen das Fahren selbst auf einer schlechten Straße angenehm. Der Grundsatz dieser sich der Temperatur und den Straßenverhältnissen anpassenden Federaufhängung mit Stoßdämpfern ist nur beim »Ford« verwirklicht.

Die Freude am Fahren in diesem Wagen beruht zum Teil auch auf dem ruhigen Gang des neuen »Ford«. Gummi ist an allen möglichen Verbindungsstellen und Lagern im Wagen angebracht, um Geräusche zu verhindern und ruhiges, sanftes Fahren zu gewährleisten. Die Federbolzen und die Stoßdämpfer-Verbindungsarme sind in Gummi gelagert. Diese Gummi-Isolation bedeutet: verminderte Abnutzung und Geräuschlosigkeit an diesen Punkten sowie Fortfall von Schmierstellen. — Gummi-Isolierungen sind auch in der Verbindung von Dreieckstrebe und Schubrohr mit dem mittleren Chassisquerträger angebracht, um dadurch das Triebwerk von dem Chassisrahmen zu trennen. Die Karosserie ist natürlich vom Rahmen durch Gummiplatten isoliert. Um ferner dauernde Geräuschlosigkeit der Karosserie zu gewährleisten, ist elektrische Schweißung in vielen Teilen ange-

Bosch-Rennkalender 1932:

Bisher 24 bedeutende Rennen mit Bosch-Erzeugnissen gewonnen.

Bei dem Rennen am Sonntag den 17. Juli 1932 um den Großen Preis von Deutschland, das wie alljährlich, auf dem Nürburg-Ring ausgefahren wurde, siegte wiederum Caracciola, als Zweiter ging Nuvolari und als Dritter Borzacchini durchs Ziel. Alle drei siegreichen Fahrer waren mit Bosch-Magnetzündern FH 8 ausgerüstet. Nuvolari fuhr außerdem noch die schnellste Runde mit einem Durchschnitt von 124,8 Stundenkilometer. Damit wurde gleichzeitig ein neuer Nürburg-Ring-Rundenrekord geschaffen.

Sieger in der Klasse der mittelstarken Wagen wurde der Schweizer Henry C. Täuber auf dem Ein-einhalb-Liter Alfa Romeo-Wagen, mit dem er bereits das ADAC-Eifelrennen auf dem Nürburg-Ring gewonnen hat. Auch sein Wagen war mit Bosch-Batteriezündern ausgerüstet.

Außerdem wäre noch zu berichten, daß auch das am 9. und 10. Juli 1932 ausgeführte Rennen um den Großen Preis von Belgien mit Bosch-Erzeugnissen siegreich beendet wurde. Erster wurde auch hier ein Alfa Romeo-Wagen, gesteuert von Brivio-Siena, der die 187 Runden, die einer Strecke von 2786 km gleichkommen, mit einem Durchschnitt von 116 Stundenkilometer zurückgelegt hat. Zweiter wurde Taruffi-Dippolito, Dritter Lord Howe und Sir Birkin, ebenfalls auf Alfa Romeo, alle drei ausgerüstet mit Bosch-Zündung.

Damit sind bis jetzt in diesem Jahre nicht weniger als 24 bedeutende Rennen, darunter die größten internationalen Rennen der ganzen Welt, mit Bosch-Erzeugnissen gewonnen worden.

Der Steyr 30, Typ S, ein Wagen, auf den sich die Österreicher etwas einbilden können.

So urteilt ein Kunde über die neue Steyr, Type S, wie nachstehendes begeistertes Anerkennungs-schreiben dokumentiert.

»Sie haben mir am 26. April d. J. ein Fahrzeug Ihrer neuen Type 30 geliefert.

Ich freue mich sehr, Ihnen nun nach einer Fahrleistung von 6000 km innerhalb kurzer Zeit berichten zu können, daß ich von den Leistungen meines Autos sehr befriedigt bin.

In der kurzen Spanne Zeit hatte ich Gelegenheit, so gut wie alle Alpenpässe Österreichs zu fahren. Meine Fahrten wickeln sich bedeutend rascher ab als früher, und zwar hauptsächlich deshalb, weil der neue 30 S, wenn ich mich so ausdrücken darf, Steigungen geradezu verschluckt.

Selbst bei schwierigsten Verhältnissen konnte ich unsere bekannten Alpenpässe in einem Tempo fahren, welches in einem das Gefühl erweckt, die Frage nach Berg und Tal heute überhaupt überwunden zu haben. Wie mein Wagen schwieriges Bergterrain in den Dolomiten genommen hat, einfach verblüffend.

Es erübrigt sich ein Loblied zu singen. Wir Österreicher und damit auch Sie in erster Linie, können uns auf den 30 S bestimmt was einbilden und ich glaube, daß Ihnen diese Feststellung meine wirklich voll befriedigten Gefühle wohl am besten zum Ausdruck bringt.

Ich verbleibe Ihr ergebener Soucek Viktor«.

JURID BREMS- UND KUPPLUNGSBELAG PALLAS VERGASER mit Pumpe GUMMIGELENKSCHLEIBEN

Generalvertreter: ADOLF REDL, Wien IX., Türkenstr. 25. Tel. A-11-4-30 u. A-17-1-64

ADLER TRUMPF

(ZU UNSEREM TITELBILD)

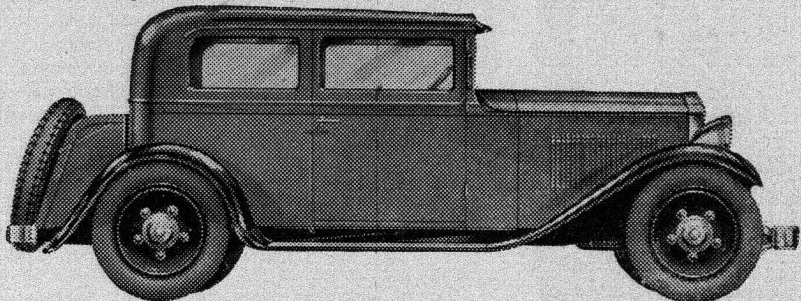
Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Schon Ende des Frühjahres hatten prominente Sportsleute und die Wiener Presse Gelegenheit, den Adler Trumpf, das jüngste Kind der Adler-Werke, vormals Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt am Main, in Wien zu bewundern. Freilich wurde damals den p. t. Interessenten nur insofern ein Vorgeschmack der kommenden Sensation gegeben, als diese Wagen nur eine Antrittsvisite, gleichsam einen Höflichkeits-

runge und 95 mm Hub mit einer Effektivleistung von 32 PS bei 3400 Umdrehungen in der Minute. Er hat einseitig stehend angeordnete Ventile, zweifach gelagerte Nockenwelle, vollständig ausbalancierte Kurbelwelle, Nelson-Bohnalite-Kolben mit Invar-Stahleinlagen, Motorschmierung durch Druckumlauf, Batteriezündung, Bosch-Vergaser mit Beschleunigerpumpe und Starterklappe, Thermosyphon-Wasserkühlung und Ventilator.

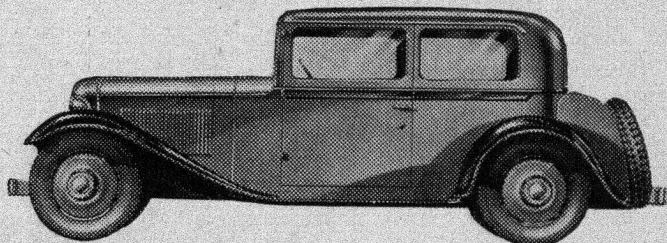
Zweckmäßigkeit und unbedingte Zuverlässigkeit erwiesen hat. Wir zweifeln nicht daran, daß er auch bei diesem seinen Weg machen wird, mit jenem Elan, der ihm nun einmal eigen ist.

Wie wir hören, hat die Wiener Hauptvertretung, die Firma Duhan & Co., Wien I., Hegelgasse 6, schon jetzt reichlich zu tun, den Nachfragen nach ihrer jüngsten Kreation gerecht zu werden.

Auch in den Städten Graz, Innsbruck und Salzburg haben die Adler-Werke Vertretungen etabliert, und zwar: Zickero &



Der Adler Trumpf, die jüngste Beauté unseres Automarktes, als Kabriolett und —



als Innenlenker karossiert.

besuch bei der Wiener Generalvertretung, der bekannten Firma Duhan & Co., Wien I., Hegelgasse 6, abstatteten, um gleich darauf ihre Propagandatour durch Mitteleuropa fortzusetzen. Wir hatten also außer dem vorzüglichen Eindruck, den die Adler Trumpf hinterließen, damals nur das Nachsehen.

Jetzt ist er wirklich da, der Adler Trumpf, der modernste Vorderradantriebswagen mit Schwingachsen und Tiefbett-rahmen, mit doppelt wirkenden Stoßdämpfern und besonders günstiger Schwerpunkt-lage, mit Fahreigenschaften, wie sie wohl kein Wagen seiner Klasse auch nur annähernd aufzuweisen imstande ist.

Der Trumpf läßt sich nicht beeinflussen durch schlechteste Straßen, durch Schlaglöcher oder Rillen; ohne Erschütterung, ohne zu rutschen oder zu schleudern gleitet er über alle Bodenunebenheiten, sein angeborenes Temperament braucht selbst in schwierigeren Kurven nicht gezügelt zu werden. »Bodenständigkeit ist Trumpf.«

Dem Äußeren nach präsentiert sich das Adler-Trumpf-Kabriolett als die letzte Modeschöpfung im Automobilbau; niedrig, langgestreckt und klar in der Linienführung, bietet es ein Bild makelloser Schönheit.

Motorisch gehört der Adler Trumpf in die Klasse der Vierzylinder von 71 mm Boh-

Die Wirtschaftlichkeit des Adler Trumpf ergibt sich zunächst aus dem sehr niederen Anschaffungspreis. Die lange Lebensdauer der Adler-Wagen macht es möglich, daß die Amortisation auf eine Reihe von Jahren verteilt wird. Der Brennstoffverbrauch ist dank der günstigen Form des Verbrennungsraumes, welche eine restlose Ausnutzung des Brennstoffes verbürgt, ferner durch das Viergang-Schon- und Spargetriebe mit zirka neun Liter auf 100 km gering, wie auch der Ölverbrauch von ein Viertelliter auf 100 km kaum wesentlich in die Wagschale fällt. Stärke, Leistung und Gewicht als Hauptkomponenten der Wirtschaftlichkeit, sind hier in ein so günstiges Verhältnis gebracht worden, daß sich aus diesem harmonischen Gefüge der wirtschaftliche Wagen und zugleich der billige Betriebskilometer ergibt.

Wir hatten schon seinerzeit Gelegenheit genommen, uns mit den technischen Details dieses Fahrzeuges ausführlich zu befassen und wollen deshalb heute nur kurz zusammenfassend sagen, daß im Adler Trumpf einer der fortschrittlichsten Wagen der Gegenwart auf unserem Markt erschienen ist.

Nun wird er dem Käuferpublikum zugeführt, der »kleine, große« Adler Trumpf, nachdem er bis ins kleinste Detail auf dem Prüffeld und auf Langstreckenfahrten seine

Strohmenger, Schönaugürtel 64 in Graz, H. Egger & Co., Salurnerstraße 7—9 in Innsbruck, und Anton Pollak, Markus-Sittikus-Straße 23 in Salzburg.



Die Welt-sensation in Qualität und Preis

404

mit elektro-dynamischem Lautsprecher

Hornophon

Telephon B-43-5-70

Bauerlaubnis Telefunken Huth

SERVICE PACKARD GARAGE

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

Flugzeugkatastrophen

und ihre Ursachen

VON ING. G. R. ECK

Angesichts der gerade in letzter Zeit wieder bekannt gewordenen Flugzeugunfälle wäre es falsch, wollte man sich ohne genaue Kenntnis der Dinge und ohne individuelle eingehende Prüfung der einzelnen Flugzeugkatastrophen und ihrer Ursachen, ein Urteil über die Sicherheit des Verkehrsflugwesens im allgemeinen bilden. Es darf vielmehr gleich einleitend gesagt werden, daß das gesamte deutsche Flugwesen einen kaum noch zu überbietenden Sicherheitsgrad erreicht hat.

Betrachten wir z. B. die Passagierfrequenz der letzten Luftverkehrsjahre mit deutschen Verkehrsflugzeugen, die anerkannt die technisch vollkommensten der Welt sind, so muß festgestellt werden, daß diese

strophen werden läßt und in den Gemütern der breiten Masse irrige Vorstellungen über die Sicherheit im Luftverkehr weckt.

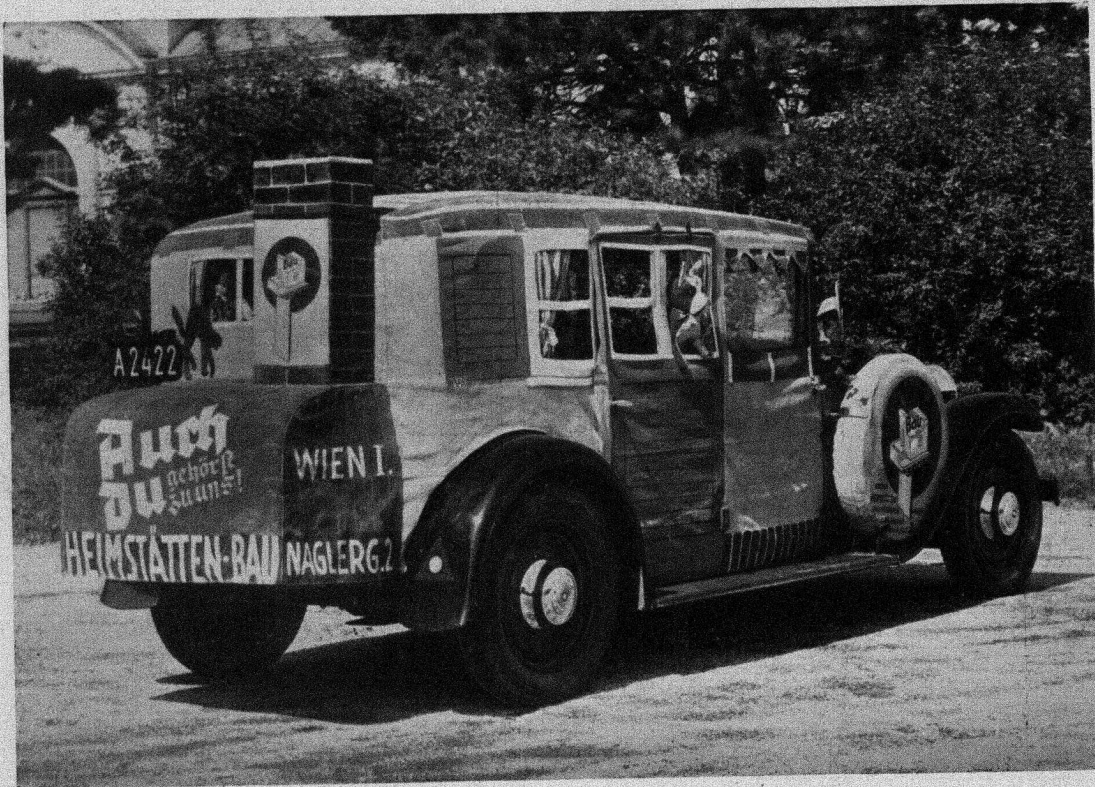
In der Hauptsache ist der Sicherheitsfaktor im Luftverkehr abhängig von der Qualität und dem Alter der im Gebrauch befindlichen Maschinen, der Bodenorganisation der angeflogenen Flughäfen im Verein mit zuverlässigem Wetterdienst und nicht zuletzt von der Auswahl des zur Verfügung stehenden Führermaterials. Flugstörungen können durch die verschiedensten Ursachen, wie höhere Gewalt, Fehler in der Konstruktion, durch die Schuld des Führers und durch Störungen in der Motorenanlage hervorgerufen werden. Durch die Zwei-, Drei- und Mehrmotoren-

noch ungewohnten Fluggerät zu suchen ist. Mit dem Auftreten einer Motorenstörung am einmotorigen Flugzeug ist ein Flugunfall aber noch keineswegs bedingt. Setzt z. B. beim Flugmotor ein Zylinder unregelmäßig oder ganz aus, was eine Verminderung der Umdrehungszahl mit sich bringt, so ist die Flugfähigkeit bei unwesentlicher Verringerung der Geschwindigkeit noch nicht beeinträchtigt, wohl aber das Steigvermögen. Beim Aussetzen zweier Zylinder und entsprechend stärkerem Abfall der Tourenzahl, kann bei relativ großer Flughöhe noch der nächste Flughafen erreicht oder geeignetes Notlandegelande in Ruhe ausfindig gemacht werden. Noch größerer Leistungsabfall an der Kraftquelle bedeutet dann endgültig die Notlandung auf unbekanntem Gelände, das sich der Führer unter Berücksichtigung des Flugzeuggleitwinkels, der unter normalen Verhältnissen 1:6 bis 1:8 beträgt (1 km Höhe bedeutet daher 6 bis 8 km Gleitvermögen) und sonstiger Merkmale flugtechnischer und meteorologischer Art aussucht. Die Notlandung selbst geschieht mit abgestellter Zündung und birgt, wenn der Pilot die Ruhe nicht verliert, in den seltensten Fällen Gefahr in sich. Selbst solche Notlandungen, bei denen eine Beschädigung des Flugzeuges oder gar ein Überschlag desselben, wegen schlechter, vorher nicht erkennbarer Bodenbeschaffenheit, nicht zu vermeiden ist, sind für die Insassen harmlos. Die Erfahrung hat im Kriege sogar gelehrt, daß auch Notlandungen, die durch ganz bedenkliche Schäden verursacht wurden, wie sie an Flugzeugen ohne feindliche Einwirkungen wohl schwerlich jemals auftreten werden, durch Umsicht und Geschicklichkeit des Führers, zum guten Ende geführt werden können.

Endlich sorgen dann noch die, von der obersten Luftfahrtbehörde erlassenen, und bei allen Flugzeugneubauten streng nachgeprüften Bestimmungen über Baufestigkeiten für zuverlässige Konstruktion und Verwendung nur einwandfreier Baustoffe. Wir können also sagen, daß die staatlichen Abnahmebedingungen schon im allgemeinen eine genügende Sicherheit garantieren. Des weiteren üben die amtlichen Aufsichtsorgane auch im Serienbau eines an sich schon geprüften und zugelassenen Flugzeugmusters eine ständige Kontrolle aller einzelnen Bauteile aus.

Obwohl diese Vorschriften im Prinzip noch vom Kriegsflugzeugbau her übernommen wurden, hat man bisher, trotz eifrigster Nachprüfung, keinen Grund gefunden, deren weitere Gültigkeit anzufechten. Es ergibt sich, wie wir sehen, also auch daraus, daß Flugunfälle, bei denen Personen zu Schaden kommen können, nach dem Stande der heutigen Erfahrungen auf das Mindestmaß herabgedrückt sind. Unterzieht man nun noch die Flugunfälle, verursacht durch die Schuld des Führers einer näheren Betrachtung, so muß gesagt werden, daß man bei der Beurteilung, ob tatsächlich ein solches Verschulden vorliegt, außerordentlich vorsichtig zu Werk gehen muß. Wohl bemerkt ist es dabei nebensächlich, ob die Schuld bewußt oder unbewußt herbeigeführt wurde. In Wirklichkeit fallen eine ganze Reihe von Flugunfällen auf das Konto des Führers. Eine Ausschaltung dieser Kategorie Unfallursachen kann nur durch die strenge Auswahl des fliegerischen Nachwuchses erreicht werden. Für ständige Überwachung des Flugschülers in seinem Werdegang als Pilot, trägt neben dem Fluglehrer und der Fliegerschule ebenfalls der Staat als Aufsichts- und Prüfungsorgan Sorge.

Bis vor wenigen Jahren hatte man im Flugwesen noch eine weitere Ursache für Flugunfälle, nämlich den Unfall ohne erkennbaren äußeren Grund. Darunter fiel z. B. das Abbrechen einer Trag- oder Steuerfläche bei sonst als zuverlässig und hervorragend konstruiert bekannten Flugzeugen, und die ungeklärten Brände. Im letzteren Falle genügte es nicht, die Gewißheit gefunden zu haben, daß ein Vergaserbrand vorgelegen hat, vielmehr kam es



Der Steyr 30 ist für Heimbau.

mehr als um das Doppelte an Anzahl und Kilometern zugenommen hat und einschließlich dem zeitweilig durchgeführten Nachtflugverkehr bei 100%iger Regelmäßigkeit, eine nachweisbare Sicherheit von 98% erreichte.

Auf der anderen Seite aber werden sich Flugzeugunfälle trotz größter Vollkommenheit genau so wenig ganz ausschalten lassen, wie bei der sicherlich doch äußerst vollkommenen Eisenbahn und anderen Verkehrsmitteln des täglichen Gebrauchs. Das Flugzeug kann heute ohne weiteres nicht nur mit anderen Verkehrsgelegenheiten in Wettstreit treten, sondern es besteht den Vergleich bestens. Passiert nun dennoch einmal ein Flugunfall, so ist zunächst zu entscheiden, ob es sich überhaupt um ein Verkehrsflugzeug oder um eine Schul- oder Sportmaschine handelt. Geschah der Unfall auf einem planmäßigen Verkehrsfluge, einem Fabrik-, Probe-, Übungs- oder gar Schaufluge. Die meisten Menschen neigen dazu, diese so überaus wichtige Fragen ganz unberücksichtigt zu lassen und kurzer Hand von einem Flugunfall zu sprechen. Dazu kommt, daß die entstellte Wieder- gabe, oft harmloser Flugunfälle, mitunter auch einfache Notlandungen, rasch zu furchtbaren Flugkata-

Anordnung wird sie beseitigt, da der Ausfall eines, oder gar zweier Motoren, wenn sie entsprechend placiert sind, die Flugfähigkeit zwar beeinträchtigen, aber nicht aufheben. Immerhin wird eine Außen-(Not-) Landung auf ungeeignetem Gelände verhindert und der Weiterflug bis zu einem, dem Piloten bekannten Flughafen ermöglicht. Diese Störungen haben natürlich nicht, wie irrtümlicherweise fast immer angenommen wird, einen Flugunfall im Gefolge.

Während Einflüsse höherer Gewalt auf das fliegende Flugzeug bei mitteleuropäischem Witterungscharakter, mit Ausnahme überraschend auftretendem Nebel, als so gut wie wirkungslos bezeichnet werden können, und unsere Verkehrsflugzeuge sogar anormalen Einflüssen gewachsen sind, ist die Gefahr einer Kraftquellenstörung bei einmotorigen Flugzeugen schon größer. Unfälle, die ihre Ursachen in Konstruktionsfehlern haben, sind bei Maschinen, die bereits zum Luftverkehrsdienst amtlich zugelassen sind, ausgeschlossen. Dies bezieht sich jedoch nicht auf das Ein- und Versuchsfliegen fabrikneuer Verkehrsflugzeuge, wobei eine gewisse Gefahrenquelle naturgemäß bestehen bleibt, die aber meist in dem ungenügenden Vertrautsein des Führers mit seinem

darauf an, genau festzustellen, wodurch dieser verursacht wurde. Heute hingegen hat man längst gründliche Vorkahrungen getroffen, die zur Verhütung auch dieser Ursachen dienen.

Wesentlich anders verhielten sich die Dinge im Kriege unter feindlicher Einwirkung und heute noch beim Schul-, Übungs-, Sport- und Kunstfliegen. Während beim Schulfliegen mit dem Fluglehrer am Doppelsteuer selbst Unfälle nur höchst selten vorkommen, ergeben sich solche schon häufiger bei Übungsflügen des Flugschülers. Da ist zumeist die Ursache jedoch nicht etwa beim Fluggerät, sondern zumeist bei der Unerfahrenheit oder Nachlässigkeit des Schülers zu suchen.

Tatsache ist, und durch die Praxis tausendfach bewiesen, daß sich der Reisende mit ruhigem Gewissen genau so ruhigen Gemütes und mit dem gleichen Selbstverständlichkeitsgefühl dem modernen Verkehrsflugzeug anvertrauen kann, wie dem guten, nur ach so rasch altmodisch werdenden Stahlroß auf Schienen.

Jeden **TANZ** und jeden Schritt in 4-6 Stunden bei **EINZELSTUNDE S 3.50** **ELITE**
 VI., Mariahilferstr. 53, vis-à-vis Gerngroß
 TELEPHON: B-22-175

lich in Garagen aber auch in Zubehörhandlungen Original englischen Ferodo-Bremsbelag verlangt haben, irgend einen Belag anderer Provenienz geliefert bekommen haben.

Mit solchem falsch gelieferten Material konnten natürlich die Käufer nicht die von der Firma garantierte Wirkung und Lebensdauer haben, weshalb es mit solchem falsch gelieferten Material zu Reklamationen kam. Bei Untersuchung dieser Reklamationen stellte sich heraus, daß das in Frage stehende Material kein Original englischer Ferodo-Belag und die Reklamationen nur zu gerechtfertigt waren.

Seitens der Firma wird deshalb höflichst aufmerksam gemacht, daß Bremsbelag, auf welchem nicht mit Golddruck der Name »Ferodo« klar lesbar steht,

sind, beweist, daß z. B. sehr hochtourige Wagen bei großen Anstrengungen zu knallen beginnen, respektive Glühzündungen erzeugen, wenn die unscheinbaren Gründe bei der Schlußprüfung nicht behoben werden.

Nur die Spezialfabrikation und Spezialprüfungsmaschinen sind imstande, diesen Übelstand zu beheben, denn die Ursachen desselben treten, wie bereits bemerkt, nur in Erscheinung bei Spezialprüfungsmaschinen und diese nur bei gewissenhaftem und sorgfältigem Prüfen.

Wie unangenehm solche Glühzündungen, die hauptsächlich bei falsch konstruierten und ausgeführten Zündkerzen bei raschem Tempo erfolgen, sind, weiß jeder Automobilbesitzer.

Die Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X.,



STROMLINIE MIT VORBEHALT. ADR 8, einer der schönsten Wagen der Welt, schwärmt — wie man sieht — nicht für 100%ige Aerodynamik.

Ein englischer Austro-Daimler-Rekord, der nicht geschlagen werden kann.

Die englische Vertretung der Austro Daimler-Puch-Werke A.-G., die Firma T. Ch. Luxury, Sport Car & Coachwork Consultants & Engineers, London, sandte kürzlich nachstehendes Schreiben an das österreichische Stammhaus.

»Sie werden aus den englischen Zeitschriften jedenfalls mit Interesse entnommen haben, daß bei dem wichtigsten Bergrennen, das in Großbritannien abgehalten wird, nämlich Shelsley Walsh, das am 25. v. M. stattgefunden hat, der von Herrn Stuck auf dem Dreieinhalb-Liter Austro Daimler aufgestellte Rekord ungebrochen blieb. Obgleich dieser Rekord vor ungefähr zwei Jahren auf einem Wagen ohne Kompressor aufgestellt wurde und trotzdem Versuche von den besten und schnellsten kontinentalen und englischen Automobilen, mit und ohne Kompressoren, gemacht wurden, blieb der Rekord doch ungebrochen. Dies ist ein Triumph der Austro Daimler-Technik, als auch der Fertigkeit des Fahrers.«

Ferodo nur mit Goldaufdruck echt!

Die Generalvertretung des Original englischen Ferodo-Brems- oder Kupplungsbelages, die Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60, ist wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden, daß Automobilbesitzer, die ausdrück-

energisch zurückzuweisen ist. Nur jenes Material ist anzunehmen, bei welchem der Goldaufdruck »Ferodo« klar lesbar vorhanden ist. Vorsichtshalber wäre es auch angezeigt, auf der diesbezüglichen Faktura sich bestätigen zu lassen, das das gelieferte Material Original englischer Ferodo-Brems- oder Kupplungsbelag ist.

Glühzündung (Knallen) der Zündkerzen darf nicht vorkommen!

Es ist erwiesen, daß eine Beschäftigung, die ausschließlich einem Spezialfach gewidmet ist, stets überraschende Erfolge mit sich gebracht hat.

Um wieviel mehr gilt dies bei der Zündkerzenfabrikation, die als ausschließliches Spezialfach nur von wenigen Firmen auf dem automobilistischen Weltmarkt betrieben wird.

In einer ausschließlichen Spezialfabrik, wo nichts anderes erzeugt wird, wird die sensationelle »Silverrex« Glimmer-Isolationszündkerze erzeugt und kann dort demzufolge nicht nur jedem einzelnen Bestandteil eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, sondern kann auch die fertiggestellte Zündkerze in der Schlußprüfung einer besonders rigorosen Behandlung unterzogen werden. Diese Behandlung zeitigt dann so viele Erscheinungen, die bei einer normalen Erzeugung überhaupt nicht bemerkt werden können.

Wie lehrreich und kostbar diese Erscheinungen

Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60, die Erzeugerin der »Silverrex« Glimmer-Isolationszündkerze garantiert, daß die vorerwähnten Übelstände bei ihren Erzeugnissen nicht vorkommen.

Stop-Blinker, das neun Stop-Licht mit Blinkwirkung.

Die Denés & Friedmann A.-G. bringt einen neuen, kleinen Apparat unter dem Namen Stop-Blinker auf den Markt. — Diese Vorrichtung wird an Stelle eines normalen Stop-Lichtfußschalters eingebaut und erzielt durch ihre Verwendung eine Blinkwirkung des Stop-Lichtes.

Es liegt auf der Hand, daß die Blinkwirkung des Stop-Lichtes ein unvergleichlich sichereres Warnungs-

Alle Automobilisten
 rauchen
SAMUM
 Zigarettenpapier — Zigarettenhülsen.

zeichen darstellt als das bisherige ruhige Stop-Licht, das neben dem roten Schlußlicht doch leicht übersehen werden kann.

Der Apparat wirkt rein mechanisch, ist also außerordentlich sicher und kann in jedem Wagen leicht eingebaut werden.

Die wesentlichen Vorteile dieses Apparates, verbunden mit dem Preis (er kostet S 12.— per Stück) werden sicher eine große Anzahl von Automobilisten veranlassen, sich einen solchen Apparat in einer Garage oder Reparaturwerkstätte einbauen zu lassen. Er ist durch jedes größere Autozubehörgeschäft, wo gefällige Demonstrationsmodelle die Aufmerksamkeit des Automobilisten anziehen, zu beziehen.

Lizenzierung und Generalvertretung: Dénes & Friedmann A.-G., Wien XVIII., Mitterberggasse 11.

lutionierende Neuerung in der Zündungstechnik werden wir in einer unserer nächsten Nummern veröffentlichen.

Mit dem Senderkompaß in der Hand . . .

. . . kommt man nicht nur durch das ganze Land, sondern fliegt mühelos von einer Radiostation zur anderen, ohne sich dabei den Kopf zu zerbrechen. Es gibt für den begeisterten Amateur nichts Lästigeres, als seinem Lautsprecher eine Sendung nach der anderen zu entlocken, deren Provenienz sich nicht bestimmen läßt. Er ärgert sich, wenn es Viertelstunden lang dauert, ehe der Ansager zwischen den Teilen eines großen Programmes an das Mikrophon kommt und es auch dann sehr oft unterläßt, sich vorzustellen. Der Senderkompaß am »Hornophon 404« hat diesen

Hyperpolish greift Lack und Leder nicht an und ist nicht feuergefährlich.

Die Flüssigkeit wird in Kannen von einem halben Liter Inhalt an verkauft und ist in allen einschlägigen Geschäften erhältlich.

Hauptdepot: Richard Hüpeden & Cie., Wien I., Seilerstätte 11.

»Panne unterwegs«. Ein Hilfsbuch für Kraftfahrer. Von Chefkonstrukteur O. H. Hacker. Mit 8 Tafeln und 47 Textbildern. TB. 941/946. Tagblatt-Bibliothek, Steyrmühl-Verlag. Leipzig—Wien—Berlin. S 3.—, Mark 1.80.

Die Panne ist des Fahrers Feind. Sie macht aus dem flott dahinrollenden Wagen ein Verkehrshindernis, aus dem geschmeidigen Motor eine trotzig und gefährliche Sphinx und aus einer fröhlichen Überlandfahrt ein Ärgernis — manchmal sogar eine Katastrophe.

Man sollte also denken, daß aller Eifer des Fahrers seit jeher dem Studium der Pannen gegolten habe. Leider nicht! Der Mensch ist ein Optimist, der in dem Gedanken dahinfährt, daß schon nichts geschehen werde und daß bei einem Defekt — natürlich einem ganz harmlosen! — die nahe Servicestation bald Abhilfe schaffen könne. Wie aber, wenn das Gebrechen ferne jeder menschlichen Ansiedlung eintritt, wenn die Ursache des Steckenbleibens zwar harmlos, aber tückisch verborgen ist und wenn man nicht einmal eine verachtete Kuh finden kann, um sie vor den Wagen zu spannen? Dann wird dem Lenker, der schon längst nicht mehr am Volant sitzt, sondern verzweifelt um den Wagen herumrennt, die peinliche Erkenntnis aufdämmern, daß er sich früher und gründlicher um all die Dinge hätte kümmern sollen, die zwischen Anlasser und Pneu ihren schweren Dienst verrichten. Schade nur, daß diese Erkenntnis gegenüber einem undichten Zylinder, einem bockenden Vergaser, einer sterbenden Lichtmaschine so gar nichts nützt! Sie bringt den Fahrer zwar innerlich weiter, aber der Wagen rührt sich nicht vom Fleck. Und doch ist es in 99 von 100 Fällen nicht schwierig, den Fehler zu finden und, zumindest notdürftig, Abhilfe zu schaffen, wenn man von haus aus den Wagen nicht nur lenkt, sondern alle seine Lebensäußerungen beobachtet, wenn man die Vorstellung vom Zweck, der Arbeit und dem Ineinandergreifen der einzelnen Teile in sich trägt, kurz wenn man die aus der Erfahrung gezogenen Lehren befolgt, die Ing. O. H. Hacker in dem Buch »Panne unterwegs« erteilt. Der Verfasser hat als Chefkonstrukteur der größten österreichischen Automobilfabrik tausende Wagen vor Gebrauch und nach Gebrauch beobachten können. Er hat selbst ungezählte Fahrkilometer am Volant zugebracht; er kennt die heiklen Stellen jedes Wagens und die Schwächen der meisten Fahrer. Er hat daher sein Buch, das man schlechterdings als unentbehrliches Handbuch bezeichnen darf, so abfassen können, daß es dem Anfänger ebenso wie dem erprobten Langstreckenfahrer eine Unmenge interessanter Dinge mitteilt.

Der Hauptabschnitt des Werkes ist den Pannen gewidmet, der Art ihres Auftretens, der Diagnose und der Abhilfe. Es gibt wohl kaum eine Störungsmöglichkeit, die nicht bedacht wurde, ebenso wie alle gebräuchlichen Konstruktionen berücksichtigt wurden. Eine wohlwogene Gruppierung des Stoffes, unterstützt durch zahlreiche, sehr klare Abbildungen und geschickte Anordnung des Druckes, läßt jeden sofort Rat finden. Dabei sind schwierige technische Erläuterungen vermieden. Alles ist auf das Handgreifliche und trotz aller Gründlichkeit leicht zu Überblickende hin gearbeitet. Wer mit einiger Kenntnis der in dem Buch enthaltenen Kapitel eine Reise antritt, muß vor keiner Panne bangen. Er wird sich leicht und rasch helfen können.

Was solche Hilfe wert ist, wird jeder Fahrer einsehen; dennoch ist der zweite, an Umfang kleinere Abschnitt des Buches, der sich »Im Bogen um die Panne« betitelt, noch höher zu bewerten. Der in der Medizin längst anerkannte Grundsatz, Vorbeugen ist wichtiger als heilen, gilt auch für den Kraftfahrer. Entstehen doch die Mehrzahl aller Pannen nicht aus Materialfehlern, sondern durch unsachgemäße Behandlung und Mangel an Pflege. Deshalb gibt der Verfasser in den vier Kapiteln »Was sich abnützt«, »Der neue Wagen«, »Wagenpflege« und »Reisevorbereitung« Ratschläge, die geeignet sind, die Lebensdauer des Wagens zu verlängern, die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, die Sicherheit des Lenkers und der Mitfahrer zu gewährleisten und das Reparaturkonto auf das Mindestmaß hinunterzudrücken. »Panne unterwegs« ist der ideale Tourenfreund jedes Motorsportlers: klug, bescheiden und billig. Der Fahrer soll es nicht nur, wie der Verfasser meint, auf Reisen mitnehmen, er soll es immer bei sich tragen und sich das Wissen zu eigen machen, das ihm hier in so angenehmer Form geboten wird!



Eine moderne Frau: Nichts zum Anziehen — aber ein Auto muß sie haben.

Neue Wege in der Zündungstechnik.

Es ist jedem Automobilfahrer, dessen Wagen mit einer Batteriezündung ausgerüstet ist, bekannt, und wird schon ein jeder die unangenehme Erfahrung gemacht haben, daß diese Zündungsart der Batteriezündung noch immer große Mängel aufweist, und zwar:

Ungenügender Funke bei hohen Touren, besonders bei Motoren mit großer Zylinderzahl.

Ungünstige Anlaßmöglichkeit des Motors bei kalter Witterung infolge Spannungsabfall der Batterie.

Raschere Abnutzung der Unterbrecherkontakte infolge starken Primärstroms.

Unzuverlässige Zündung infolge Abhängigkeit von der Batterie — das empfindlichste Organ im Fahrzeug, ein Element das »lebt und stirbt«.

Die weltbekannte Fabrik für elektrische Apparate für Automobile und Flugzeuge, die Scintilla-Aktiengesellschaft in Solothurn, Schweiz, bringt nun einen neuen Magneto in vertikaler Ausführung auf den Markt, welcher an Stelle eines jeden Batteriezündungsverteiler ohne Änderung des Antriebes in kürzester Zeit eingebaut werden kann. Durch den Einbau dieses neuen Zündapparates, benannt »Scintilla-Magneto-Vertex« können alle diese Mängel beseitigt werden.

Eine ausführliche Beschreibung über diese revo-

lutionäre Anlaß übler Radiostimmung ein für allemal und restlos beseitigt. Es genügt, den Einstellungszeiger nach dem Namen der gewünschten Station zu drehen, um just diese Station und keine andere einzufangen. Ein einziger Blick auf die nach Sendernamen geeichte Skala verrät mit absoluter Präzision, woher im Augenblick Musik und Sprache aus dem Äther kommen. Der Senderkompaß am »Hornophon 404« ist eine wahre Wohltat für jeden Radiohörer, der auch auf seiner Funkreise durch das Wellenmeer die Bequemlichkeit nicht entbehren will.

Hyperpolish.

Wer nicht immer Zeit und Gelegenheit hat, sein Fahrzeug, sei es Auto oder Motorrad, waschen zu lassen, die Reinigung mit Wasser aber nicht selbst vornehmen kann, ist in der Lage, bei Verwendung unseres »Hyperpolish« dasselbe selbst zu reinigen und aufzufrischen.

Hyperpolish ist eine Flüssigkeit, die die Eigenheit hat, Schmutz, sogar starken Kotbelag, vollständig aufzulösen, so daß er mit einem Tuch abgeputzt werden kann.

Außerdem wird der Lack durch Hyperpolish wieder glänzend und sieht wie neu aus.

Die Flüssigkeit wird mit Hilfe einer Hyperpolish-Spritze auf die zu reinigenden Stellen zerstäubt.

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 / Telefon A-17-5-40 / Tüchtige Vertreter gesucht!

Billige Autos sind zu verkaufen!

GROTESKE VON JOSEF ROBERT HARRER

Die Zeiten sind schlecht. Bei der Firma »Achsenbruch & Co.« wurde seit einer Woche kein Auto verkauft. »Wenn das so weiter geht, kann man zusperrern«, sagt der Chef zur Sekretärin.

»Mary, was tun wir, um ein Auto zu verkaufen?«

Mary färbt sich die Lippen, Mary pudert ihr Näschen, Mary schlägt die schlanken Beine übereinander und sagt:

»Wir werden inserieren, daß wir übermorgen die letzten fünf billigen Autos verkaufen werden, jedes um ein Fünftel des

»Gewiß, mein Herr«, sagt Mary und lächelt einladend, während sie mit der Zunge die Lippen befeuchtet. Sie ist die lebende Verführung. »Hier sind die fünf Autos! Wählen Sie aus! Jedes kostet nur 1000 Mark.«

Der Herr besichtigt die Autos; sein Gesicht wird allmählich länger und länger, bis das Kinn die Brust berührt. Mary lächelt.

»Vielleicht darf ich Ihnen die Vorzüge der fünf billigen Autos erklären, mein Herr! Hier Nummer eins; es hat einen sanften leisen Motor, niemand wird gestört, wenn man ihn laufen läßt.«

»Aber die Pedale funktionieren nicht!«

»Dann würde ich Nummer zwei empfehlen; der Motor hat zwar eine gewaltige

empfehl... Bedenken Sie nur, dafür kostet es nur den fünften Teil eines neuen Autos. Sie kaufen vollständig reell, mein Herr. Wird Ihnen vielleicht die Wahl schwer?«

Der Herr blickt von einem Auto zum anderen; dann sagt er:

»Wenn ich mir zum Beispiel alle fünf Autos kaufe, so habe ich sämtliche guten Eigenschaften eines guten Autos gekauft.«

»Sehr richtig, mein Herr!«

»Und was kosten alle fünf Autos?«

»Sie kosten zusammen 5000 Mark, also ebensoviel wie ein neues Auto, das alle guten Eigenschaften besitzt.«

»Da würde ich tatsächlich besser tun, gleich ein neues Auto statt der fünf alten Autos zu kaufen!«

»Sehr richtig, mein Herr! Und wenn ich Ihnen einen ehrlichen Rat geben darf, so würde ich Ihren letzten Vorsatz nur bestärken.«

Mary muß wieder die Lippen färben, sie pudert das Näschen und schlägt die schlanken Beine übereinander. Der Herr blinzelt mit einem Auge auf die Beine, mit dem anderen in die Brieftasche.

»Ja, Fräulein, ich kaufe ein neues Auto. Es ist doch immer am sichersten, neue Sachen zu kaufen. Hier sind die 5000 Mark, schönes Fräulein. Lassen Sie mir das neue Auto, das dort bei der Türe steht, heute noch zustellen. Guten Tag und auf Wiedersehen!«

Mary steckt das Geld ein und atmet glücklich. Ihr Plan ist gelungen... Da kommt eine Dame und sagt:

»Sie haben den Verkauf von fünf billigen Autos inseriert.«

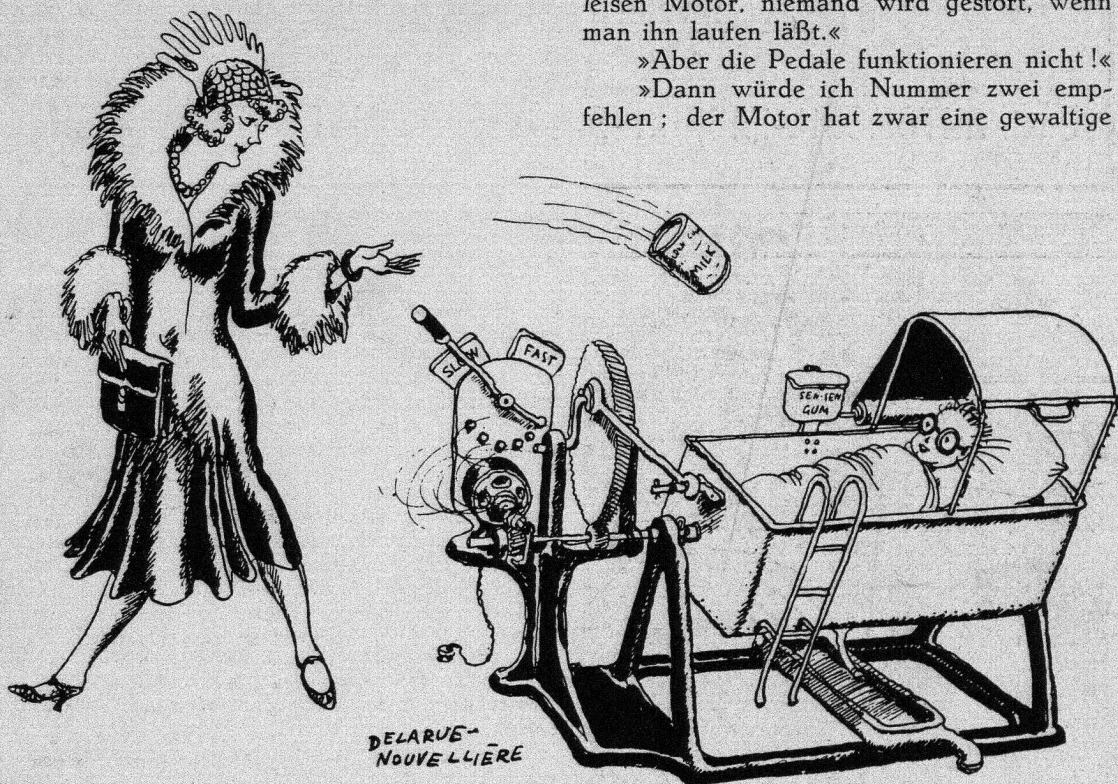
... Zehn Minuten später ist wieder ein neues Auto verkauft...

Mittags kommt der Chef, sieht die fünf alten Autos, flucht, wirft den Hut zu Boden und meint:

»Ihr feiner Plan! Schade um das Geld für die Inserate!«

»Ich habe bis jetzt sieben neue Autos verkauft.«

Der Chef fällt in einen Sessel; ein neuer Käufer erscheint...



Elektrobaby wünscht einen höheren Gang.

tatsächlichen Preises. Wenn wir alle fünf verkaufen, haben wir ein neues Auto verkauft. Nun?«

»Niemand kauft einen alten Kasten!«

»Lassen Sie nur mich machen, Herr Chef«, sagt Mary und zieht ein Butterbrot aus der Lade...

Das Inserat erscheint am nächsten Tag; nach weiteren vierundzwanzig Stunden kommt Mary, schöner, süßer, reizender als sonst. Der Chef blickt sie traurig an.

»Bitte, lassen Sie mich allein! Gehen Sie spazieren, setzen Sie sich ins Kaffeehaus. Heute bin ich Chef!« Und sie lächelt.

Der Chef von »Achsenbruch & Co.« nickt, nimmt den Hut, wirft einen Blick auf die fünf bereitgestellten alten Autos, welche Mary heute an den Mann oder an die Frau bringen will. Der Chef ist innerlich verzweifelt; denn die fünf Autos gewähren einen Anblick, bei dem auch ein Rekordoptimist weinen könnte. Dann geht er.

Zehn Minuten später betritt ein Herr den Verkaufssaal.

»Sie haben den Verkauf von fünf billigen Autos inseriert!«

Klangfülle, die vielleicht nervös macht, dafür aber besitzt es die besten Pedale der Welt.«

»Aber es steht auf sehr schwachen Rädern, sehen Sie nur!«

»Vielleicht gefällt Ihnen Nummer drei besser, wenn Sie auf starke Räder Wert legen. Nummer drei steht wie auf Eisen!«

»Stimmt in der Tat! Aber dieses Auto macht von außen einen armseligen Eindruck.«

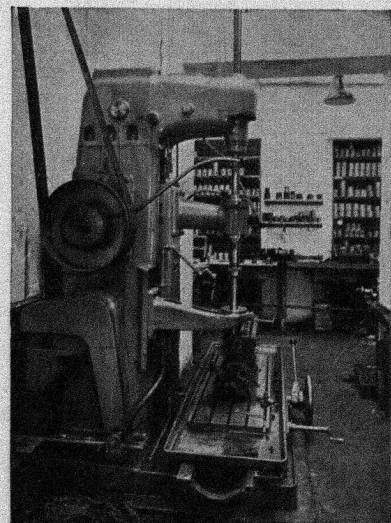
»Bitte, werfen Sie Ihre Aufmerksamkeit auf Nummer vier; dieses Auto ist von außen so schön wie ein Engel.«

»Es ist schön... Aber es hat keine Zylinder, Fräulein, und keinen Benzinbehälter.«

»Wenn Sie auf derlei Kleinigkeiten Gewicht legen, mein Herr, würde ich Nummer fünf anraten.«

»Aber bei Nummer fünf bewegt sich das Lenkrad nicht.«

»Daran gewöhnt man sich, mein Herr... Sie sehen, jedes dieser fünf Autos hat für sich eine hervorragende gute Eigenschaft, wodurch es sich von selbst



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

Allgemeine Versicherungsgesellschaft

Phönix (gegründet 1860)

Sitz: Wien IX., Otto Wagnerplatz 5,
Telephon: B-43-5-80 Serie

Auto-Haltpflicht-, -Havarie-,
-Unfall-Versicherungen sowie
Übernahme sonstiger Sach-,
bzw. Elementarversicherungs-
Abschlüsse jeglicher Art.

Lebensversicherungs-Gesellschaft

Phönix (gegründet 1882)

Sitz: Wien I., Riemergasse 2,

Telephon: B-29-5-65 Serie.

Automobil-Versicherungen
gegen Haltpflicht, Havarie,
Unfall, Lebensversicherungen
aller Art, Renten - Versiche-
rungen.

WIENER HERBSTMESSE

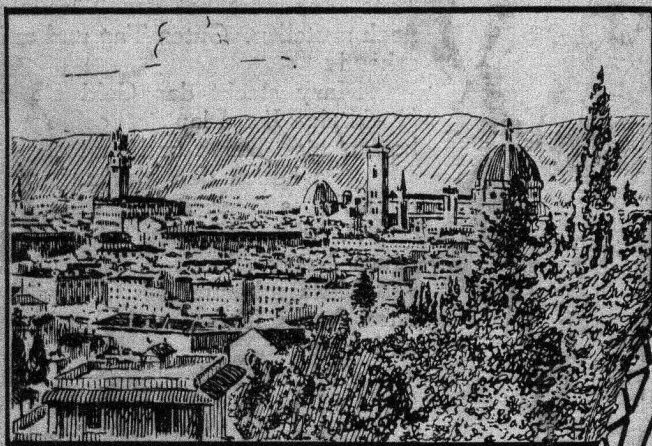


WIR STELLEN AUS
IN UNSERER

VERKAUFSSTELLE: I. KÄRNTNERRING 18

**SCHNELLASTWAGEN
AUTOBUSSE
TAXAMETERWAGEN**

Oest. AUTOMOBIL-FABRIKS-A. G. vorm. „AUSTRO-FIAT“ WIEN



F L O R E N Z

REISEZIEL **5**



Gesamtentfernung: 982 km. Abschnitte: Wien—Klagenfurt 315 km.
Meist sehr gute Straßen, teilweise Steigungen (für den Alpenreifen
Semperit Cord ohne Bedeutung). Klagenfurt—Florenz über Udine—
Mestre—Bologna 567 km. Straßenzustand sehr verschieden, starke
Steigungen. Grenze bei Thörl. Paß ohne Visum. Triptyk (Carnets)
ein Jahr gültig. — Gesamte Reisedauer 20—25 Stunden, am besten
auf drei Tage verteilt.

friliko

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

