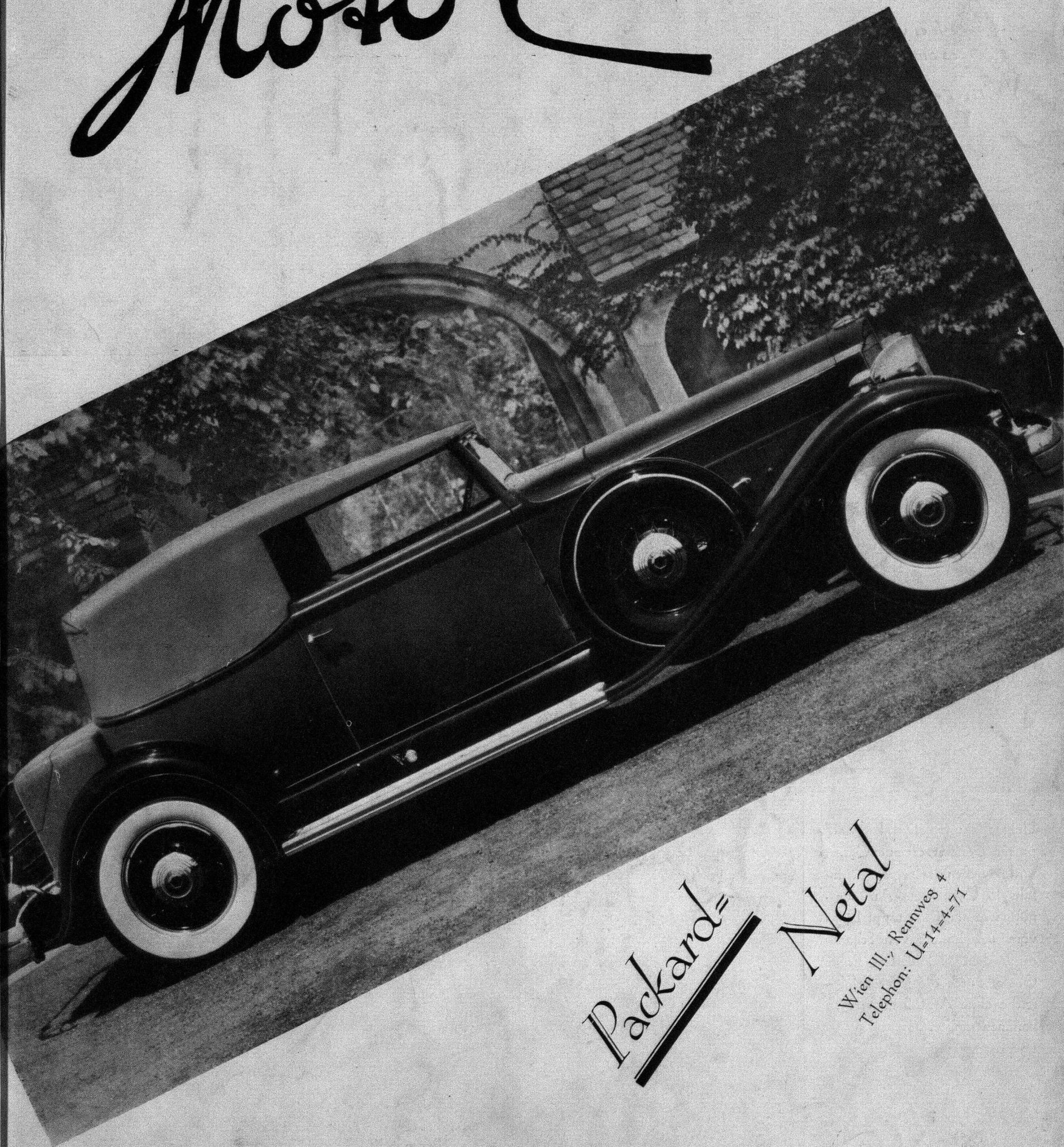


INTERNATIONALBIBLIOTHEK  
Zeitschriftensaal.

# Europa Motor

cl  
w



Packard Metal

Wien III., Rennweg 4  
Telephon: U-14-4-71

# Nicht in St. Moritz oder Davos

sah es vor 4 Wochen  
so aus, sondern beim

## Winter-Gymkhana

wider Willen auf dem  
Semmering, veran-  
staltet vom O. A. C.



Oben: Ein ADR-Konkurrent aus dem durch photographische Kunst ein Schwarzkünstler wurde. (Milderungsgrund: Das aufnahmefindliche Wetter.)

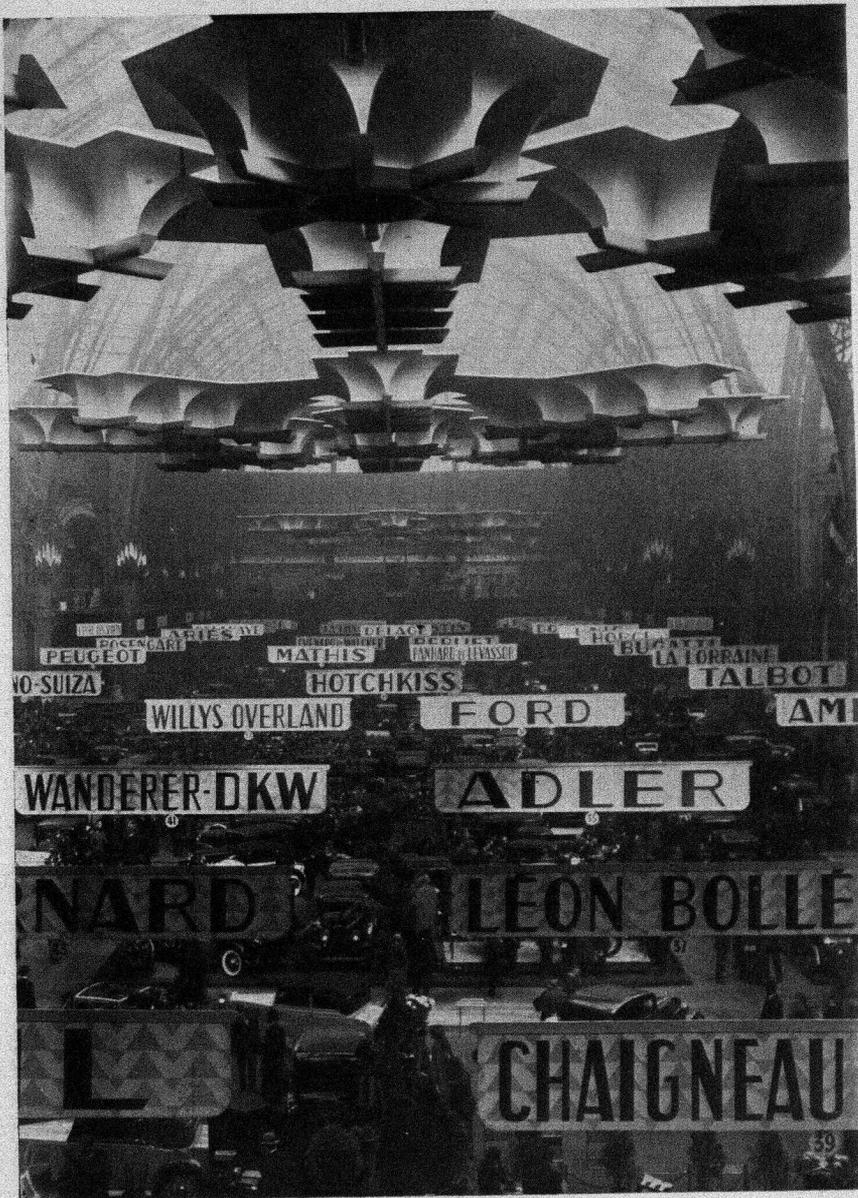
+ + +

Mitte: Die letzte autotechnische Errungenschaft: Das schwebende Auto oder: »Der Weg zum Glück führt über diese Brücke...« Der hier abgebildete 30er bewährt sich als famoser Wipper.

Unten: Austro Daimler ante portas. Die Zeit, die zum Öffnen und Schließen des Tores – gleichfalls eine Gymkhana-Aufgabe – nötig war, wurde gestoppt. Links vom Wagen die von Champusflaschen flankierte hohle Gasse, durch die jeder Erfolgreiche ohne Anstoß zu erregen kommen mußte.



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



## UNTER DEN DÄCHERN DES GRAND PALAIS

## PARISER SALON DER KRISENMODELLE

»Finden Sie nicht, es gab eigentlich gar nichts Neues im Pariser Salon?« sagte mir ein kundiger Thebaner. Nein, ich finde nicht. Und will hier versuchen, das »eigentlich gar nicht Neue« kurz zu skizzieren, kunterbunt, ohne Einhaltung einer Rangordnung:

Einbürgerung des Freilaufs, auch bei billigen Modellen, beim DKW, Mathis, Renault.

\*

Karosserie und Chassis miteinander verschweißt, was wesentlich zur Versteifung des Gesamtgefüges beiträgt. Keine Verwindungen, also keine hiedurch entstehenden Nebengeräusche.

\*

»Zimmer-Kuchel-Kabinett«-Wagen als Anhängsel für jedes, auch schwaches Tourenauto, sind erschwinglicher geworden. Dabei geht die Tendenz dahin, statt der

wenig festen Zelte hölzerne Aufbauten zu verwenden. Weekenvillen, die allen Stürmen trotzen. Eingerichtet sind diese Campingkarren mit viel Verständnis für trautes und trauestes Familienleben.

\*

Michelin, nach amerikanischen Vorbildern, debütiert mit dem Überballon, dem Pneu Super-comfort mit zirka einer Atmosphäre Druck. Alle neuen französischen Wagen werden serienmäßig mit Überballon geliefert.

Eine Revolution auf dem Gebiete der Bereifung im deutlichen Anrollen.

\*

Unabhängige Vorderräder sehr en vogue. Nachdem Peugeot im Vorjahre als erste Großserienfabrik die roues indépendantes bei seinem 201er lanciert hat und diese Konstruktion auch vollinhaltlich für den 301er übernommen hat, kommen

zunehmend Mathis, Delage, Talbot mit ähnlichen, zum Teil sehr interessanten Konstruktionen.

\*

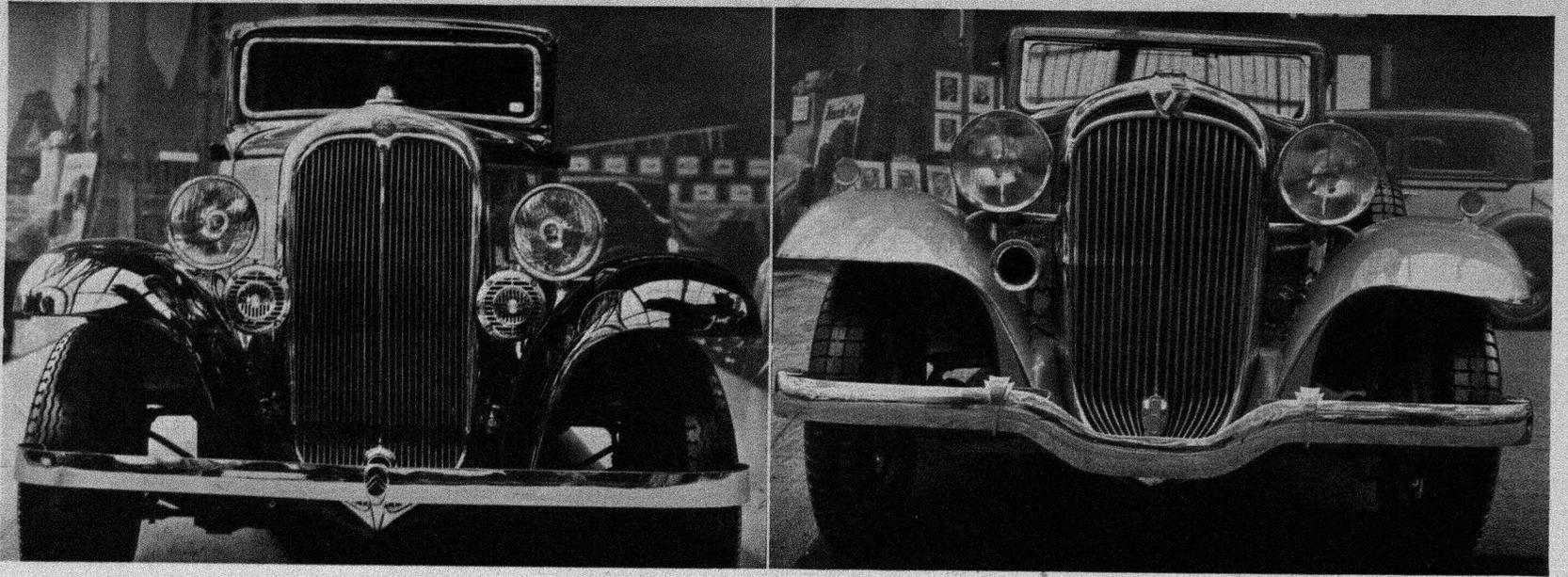
1.5 Liter wird mehr und mehr Modelvolumen 1932. Renault, Peugeot, Citroën wählten für ihre Haupttypen einen Vierzylindermotor von ungefähr 1500 cm<sup>3</sup>.

\*

Ein Ganzstahllinnenlenker ohne mittleren Quersposten wird von Lancia demonstriert und hat alle Chance, sich einzubürgern. Trotz der in ihren Maßen bescheidenen Karosserie geben vier Flügeltüren das Entree bequemst frei, eine Folge der unterbliebenen Unterteilung, des fehlenden Querspостens.

\*

Ein Kippwagenheber wurde von Mercedes als Standardausrüstung adoptiert. Bei seiner Benützung entfällt das lästige Unterdenden-Wagen-kriechen, auch gibt es kein Ab-



Modell 1933 macht ein langes Gesicht: Der neue, kleine Citroën — Talbot-Six.

rutschen mehr. Der Heber setzt beim Tritt-  
brett an und kippt den Wagen um seine  
Längsachse, wodurch die linken, bzw. rech-  
ten Räder »frei werden«.

Schnellgang wird von den französischen  
Typen nur selten »getragen«.

Deutliche Amerikanisierung des Kühlers,  
besonders bei französischen Erzeugnissen.  
Das Gesicht des Autos wird derart von  
Jahr zu Jahr länger. Neuestes Detail: der  
nach vorn gezogene untere »Zipfel«.

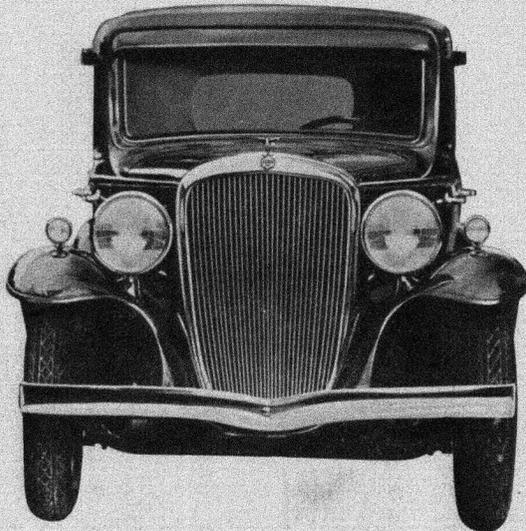
Statt der »Ganzstahl« bevorzugen viele  
Fabriken eine kombinierte Holzstahlkaros-  
serie.

Synchrongetriebe mit zwei geräusch-  
losen Gängen sehr beliebt. Maybach bringt  
als erster das Getriebe mit vier Geräusch-  
losen.

Selbst regulierende Stoßdämpfer (durch  
Thermostaten) und solche, die von Hand  
während der Fahrt einzustellen sind, trifft  
man häufig an.

Der Einzylinder fürs Volk scheint sich  
einbürgern zu wollen. Der Major-Klein-

wagen, als der billigste im Salon, Kosten-  
punkt zirka 8000 Francs, vollzieht die Rück-  
kehr zum durchaus normal veranlagten, seit-  
lich gesteuerten Einzylindermotor, einer



Aparte Kühlerform des Essex-Terraplane.

ebenso strapazfähigen als geräuschlosen  
Maschine.

Schwebende Kraft, von Chrysler in

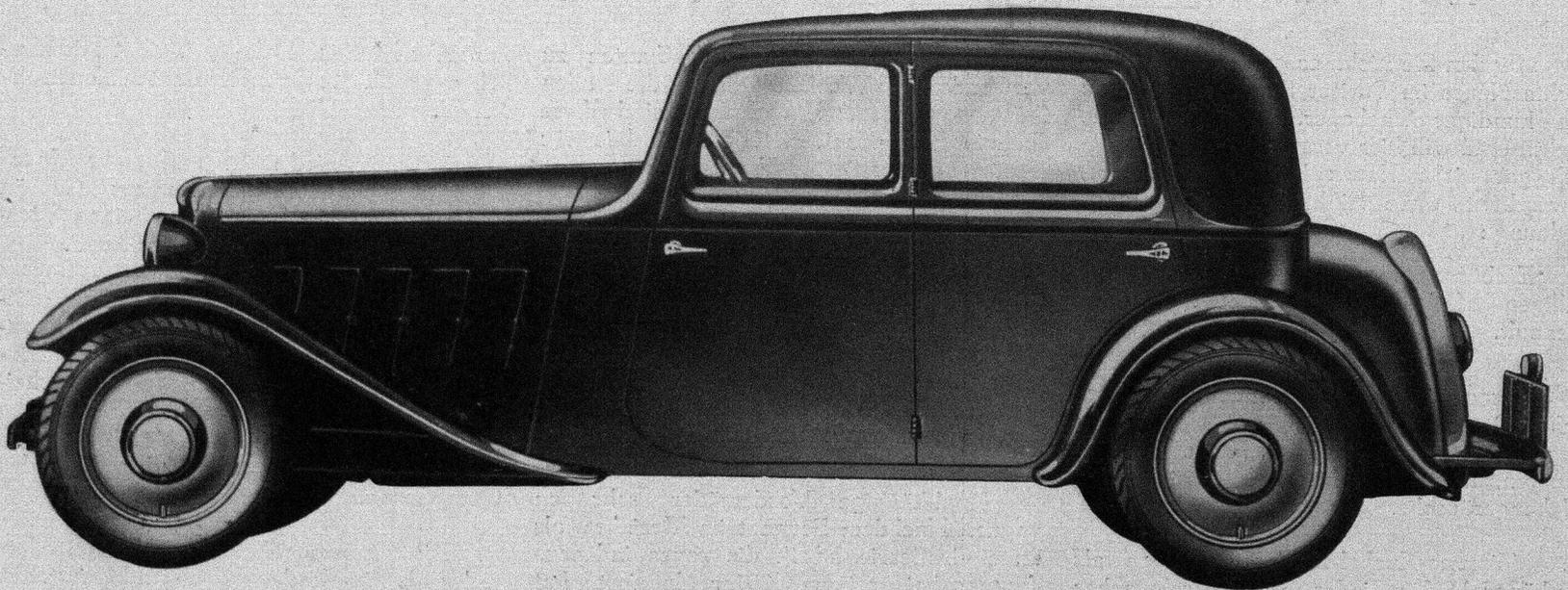
Amerika eingeführt, von Citroën in Frank-  
reich (mit Lizenzrecht) nachempfunden,  
macht sichtlich Schule und die bewährtesten  
Patentumgeher werden herangezogen, etwas  
Ähnliches zu ersinnen, wo man ihnen nicht  
ankann. Nach dem moteur flottant, der  
original schwebenden Kraft, blüht uns jetzt  
noch der moteur oscillant und demi oscillant,  
wobei in allen Fällen Gummi zur Dämpfung  
herangezogen wird. Auch Silentblock-Lage-  
rung des Motors findet man häufig.

Zukunftsreiche Winkeranbringung beim  
kleinen Lancia, Modell Ardena. Hier ist der  
Winker nahe der Rückwand der Karosserie  
montiert, so daß der nachkommende Autler  
ihn deutlich vor Augen hält.

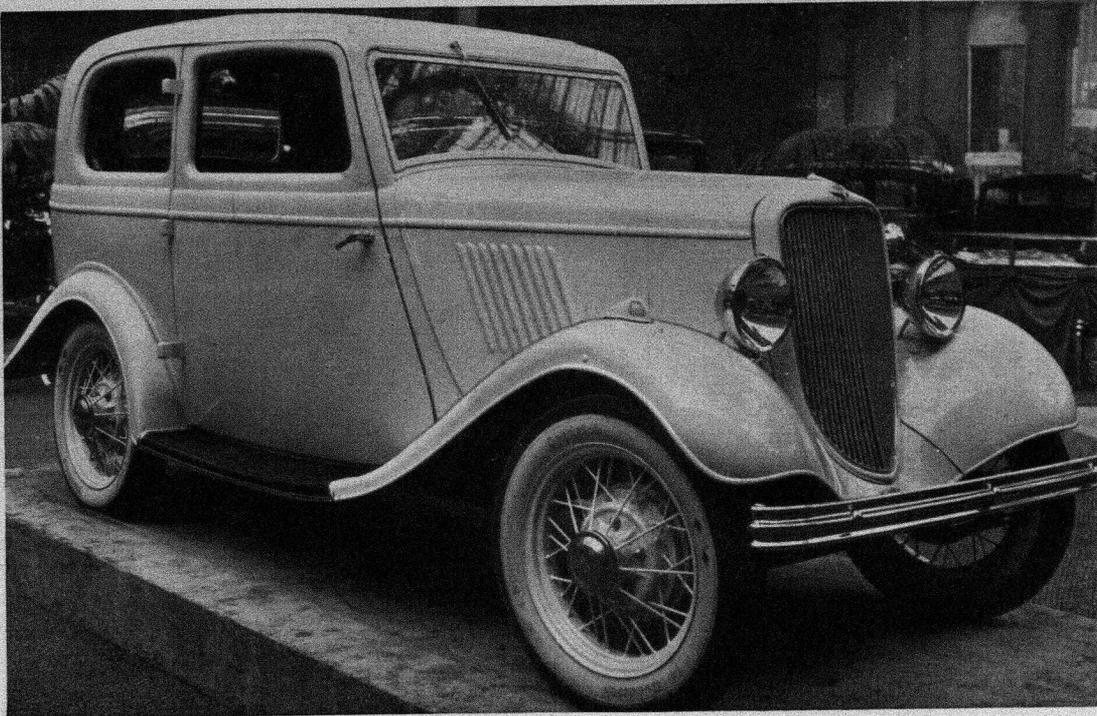
Flüssigkeitskupplung und Getriebe mit  
Gangwähler in der Serie.

Häufiger Einbau von Vierganggetrie-  
ben, auch bei billigen, verhältnismäßig  
schwachen Wagen.

Neuerdings werden Autos mit zwei  
feindlichen Stoßdämpfergarnituren geliefert.  
Reibungsstoßdämpfer für die Anfangs-  
schwingungen, Öldruckstoßdämpfer für die  
späteren.



1.5 Liter »Adler-Trumpf-Limousine« mit vier breiten Türen, hiedurch besonders bequemes Einsteigen. Das Bild zeigt auch, daß der Wagen reichlich Platz für vier große Personen bietet. Auffallend der freie Ausblick durch die großen Fenster nach allen Seiten.



So sieht der 1-Liter-Ford aus! Seinem großen Bruder, dem Ford 8, wie aus dem Kühlergesicht geschnitten.

Die Langeweile der nichtendenwollenden Motorhauben versuchen die Farbkünstler durch Ornamente zu unterbrechen. Bei einem sehr schicken Wagen sah man gar drei knallrote Scheiben auf der seitlichen Haubenwand, durch Zierlinien mit dem Einfüllstützen des Kühlers verbunden.

Der Vierzylinder behauptet sich bis gut 1.5 Liter. Ausnahme macht lediglich der kleine Rosengart Six mit 1200 cm<sup>3</sup>.

Bei Damenwagen werden Volant und Schaltknauf »eingefärbt«, will sagen in einer farbigen Zelluloidmasse ausgeführt, die dem Ton der Polsterung entspricht.

Essex-Terraplane hat übergroße Schaugläser auf dem Armaturenbrett. Heraus schauen der Augen zum Ablesen der Kilometerleistung oder der Geschwindigkeit nicht mehr nötig.

Homespun-Polsterung ist Mode.

Armaturenbrettschaltung, wie sie DKW bei seinem Typ Meisterklasse in Anwendung bringt, wird jetzt häufiger. Allerdings nur, wenn technisch motiviert.

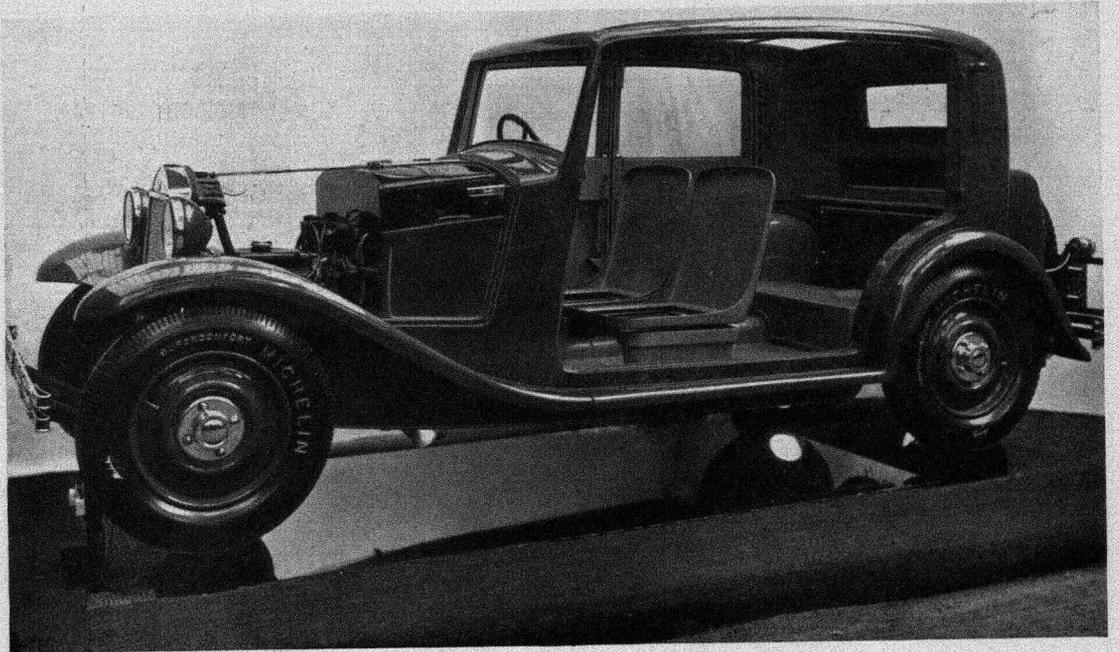
Ein eigener Lichtschalter unterhalb des Volants sehr praktisch.

Das Kabriolettdach wird jetzt viel schicker als früher und wohlgerundet ausgeführt, so daß die Linie der Karosserie vom Dache »fortgesetzt« wird.

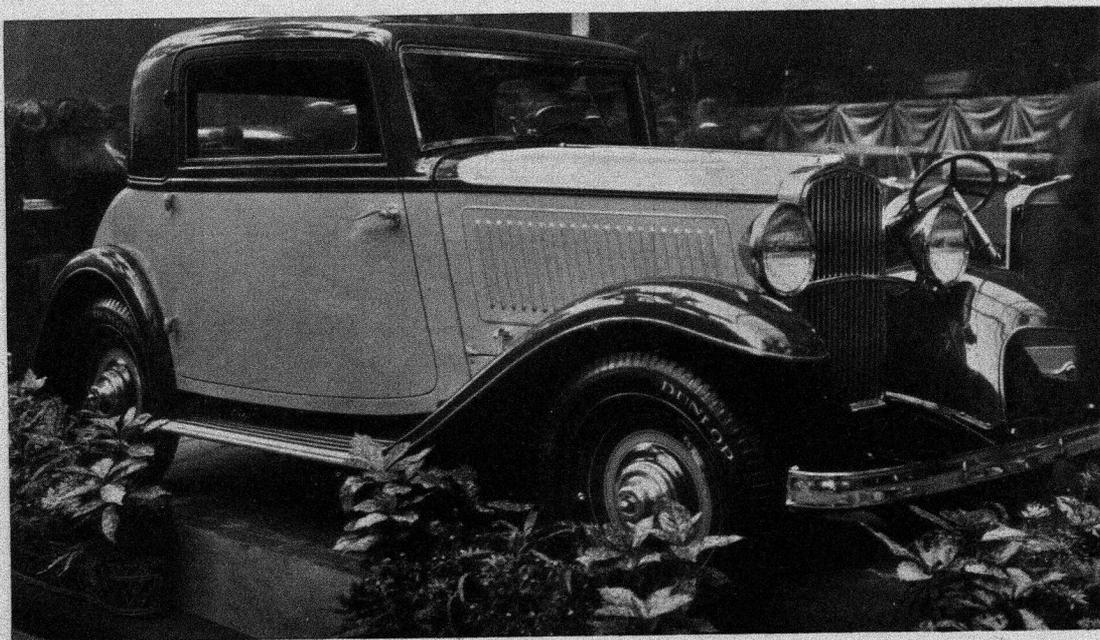
Wanderer bringt bei seinem Kabriolet Polsterung in Zwei-Farben-Leder, gelb und schwarz.

Der standardmäßig mitgelieferte Blechkoffer ist seit dem Vorjahre erheblich gewachsen und erhebt Anspruch darauf, ernst genommen zu werden.

Eine leichtgeneigte Anordnung der Reserveräder ist ebenso beliebt wie die Versenkung derselben in der Kofferrückwand.



Der kleine Lancia (1.2 Liter), Karosserie mit Chassis verschweißt. Kein Mittelposten! Einstieg durch breite Flügeltüren.



Ein reizendes Fiat-Ballila-Coupé.

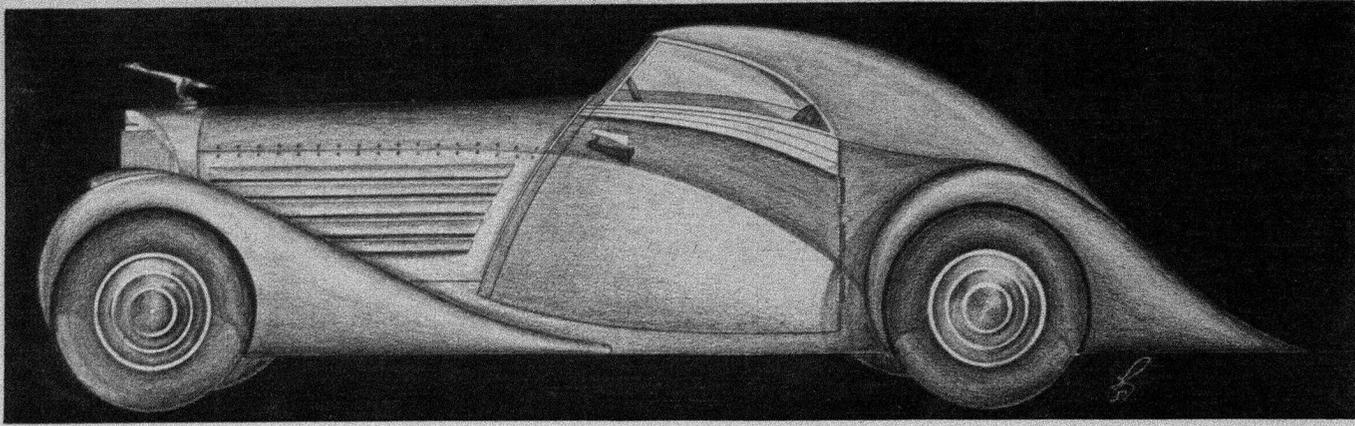
Seitlich abdeckende Kotflügel mit kreisrunden Aussparungen, um den Radwechsel nicht zu erschweren, gelten für schick.

Eine Renaissance der Postkutsche scheint knapp bevorzustehen. Wurde die Form im Vorjahre eigentlich nur von Peugeot bei seiner Berline lanciert, so sah man heuer eine ganze Reihe von ausgesprochenen Postkutschen-Karosserien im Grand Palais.

Gelb-Schwarz, natürlich unpolitisch, wird von den Farbtechnikern im Karosseriegewerbe bevorzugt. Überhaupt ist man stark auf Kontrastwirkungen aus.

Das Monogramm bei feschen Autos nur mehr in Silber.

Bei manchen Luxuswagen wird für die Fondbenützer ein eigener Tachometer eingebaut. Offenbar, um das Verrenken der Pupillen zu vermeiden.



Wiener Stromlinienphantasie.

Kühlergitter up-to-date.

Langhaariger Plüsch stark verwendet.

Viele Karossiers kokettieren mit der Stromlinie, trau'n sich aber noch nicht recht.

Die 12- und 16-Zylinder-Epidemie im Abklingen. Früher rissen sich die Leute um die Vielzylinder, jetzt hat sie die Krise geheilt, sie tun es billiger. 8-Zylinder sind schließlich auch ganz schön.

Die wagenbreite Karosserie bürgert sich ein. Ohne Trittbretter oder nur mit deren Andeutungen. »Ausladend-einladend« ist die Parole der Karossiers.

On revient toujours . . . auch zum Getriebe mit vier Stufen. Dabei geht die allgemeine Tendenz dahin, die Dritte und Vierte »still zu machen«, sie durch Klauen (und Synchronisierung) zu wechseln.

Der Rohrrahmen kommt wieder zu Ehren. Wie verächtlich blickte man doch in den Uranfängen des Automobilismus, zu jener Zeit, da Gräf & Stift noch in der Gymnasiumstraße hausten, auf diese »Primitivität«. Jetzt ist der Rohrrahmen wieder sehr begehrt. Das Allerneueste und Allerälteste . . .

Den Zweimeter-Längenrekord der Motorhaube hält wiederum Bucciali. Zum soundsovielten Male im Salon, zum soundsovielten Male mit demselben Wagen (nicht nur derselben Type) und der angsteinflößenden Ende-nie-Haube. Diesmal schwimmen zu beiden Seiten zwei Schwäne in übernatürlicher Größe. Uns schwant etwas.

Die niederste Kategorie des Krisenwagens: der Vélocar. Muskelmotorwagen. Fahrrad auf vier Rädern, mit bequemer Ka-

rosserie, Stromlinienanklängen, zwei Polstersitzen mit Rücklehne — ideale Strampelangelegenheit für bescheidenen Weekendbedarf.

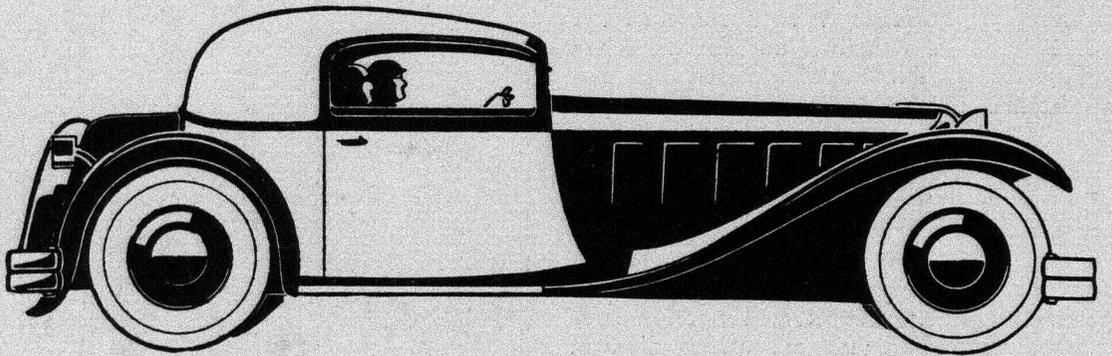
Vélocar, wann kommst du zu uns, wir rufen nach dir.

Rahmenhohlträger stark in Verwendung. Peugeot, im Sommer dieses Jahres, kreierte diesen Typ mit der Bezeichnung »Bloctube«. Jetzt kommt auch Citroën, kommt Mathis, kommen andere damit. Im Prinzip ein U-Rahmen, die offene Seite mit einem Abdeckblech versehen. Der Abdeckstreifen unten bei Peugeot, seitlich bei Citroën. Elektrische Punktschweißung. Der

Fabriken so gut oder geht es ihnen so schlecht, daß sie sich das leisten können?

Die von Bendix herausgebrachte automatische Kupplungseinrichtung, durch Unterdruck gesteuert, ist häufig anzutreffen. Ersetzt gewissermaßen den Freilauf und bewährt sich außerordentlich.

Dual ratio — die neue Prägung von Auburn. Übersetzt die Hinterachse zweimal. Das eine Mal groß, das andere Mal klein, wie man gerade will, hier für die Ebene, dort für den Berg. Alles andere sind Kompromißwagen, meint Auburn. Dual ratio ist die Lösung, der Fortschritt, der Königsgedanke.



Renault und die neue Linie.

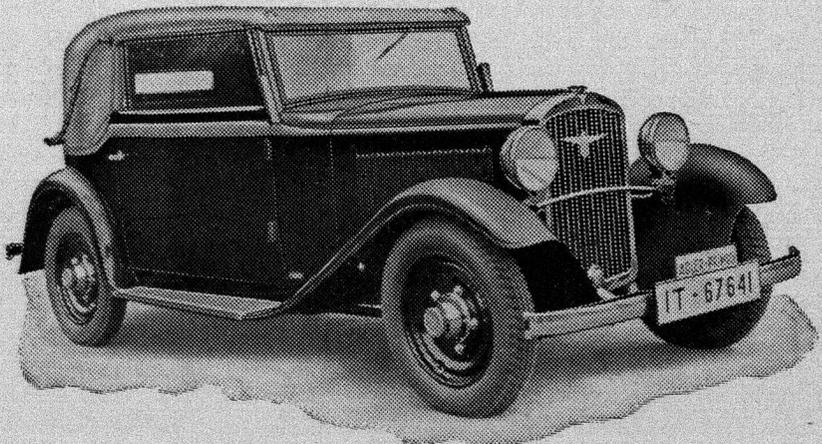
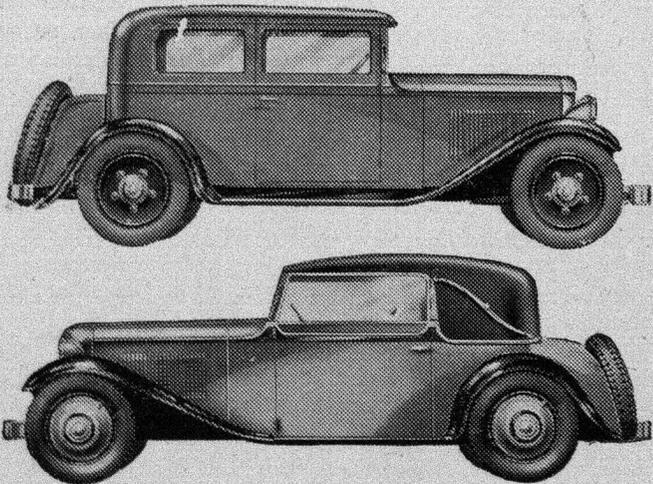
kastenförmige Querschnitt des Rahmens stärkt ihn außerordentlich, schützt vor Verwindungen. Erspart hie und da auch die X-Versteifung.

Die Krise braucht einen Hilfsmotor, um sich richtig zu entwickeln. Sachs in Deutschland baut ihn und zwölf französische Fahrradfabriken bauen ihn ein. Renaissance des Hilfsmotorrades? Kann man wissen?

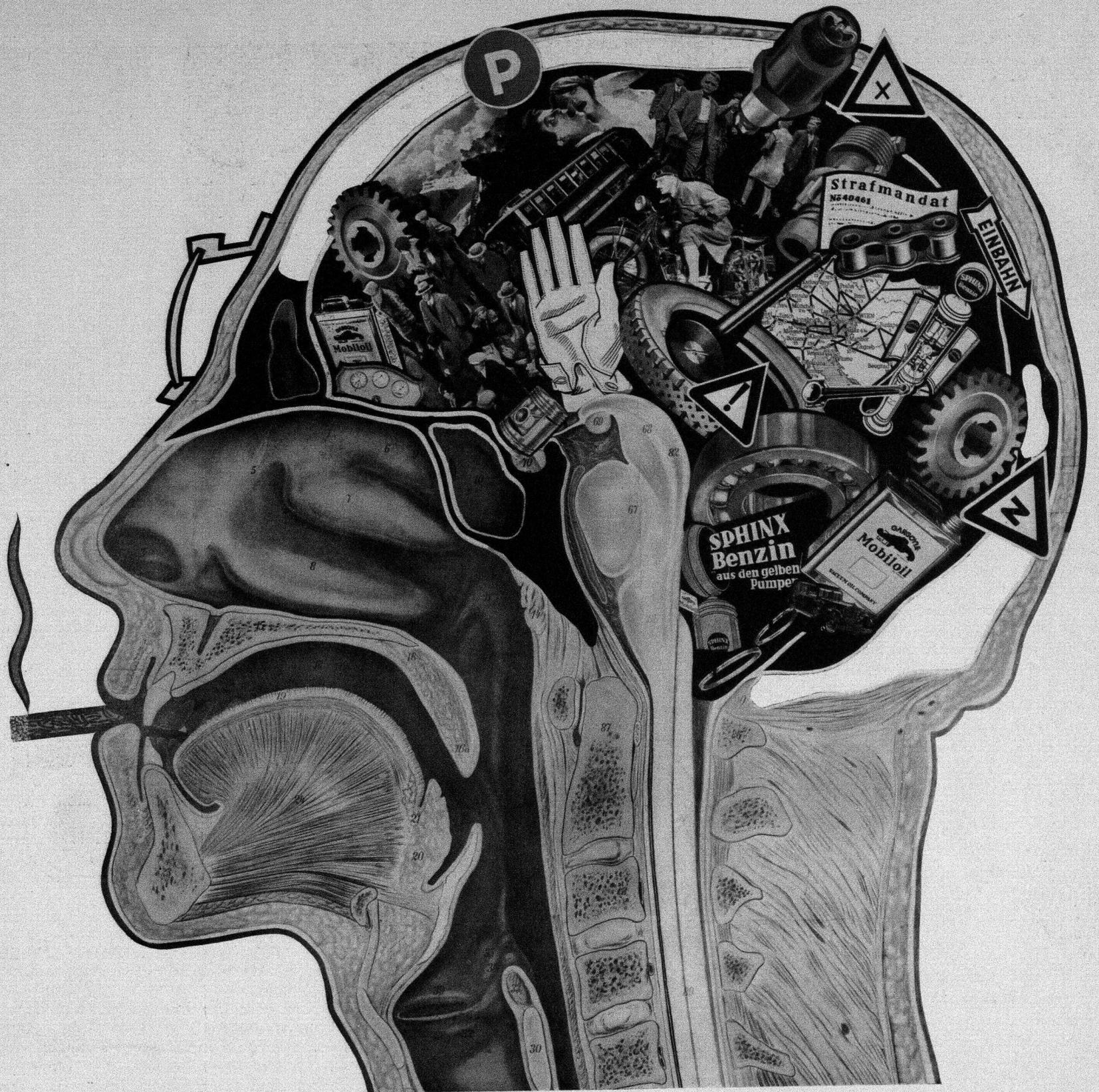
Statt jeder besonderen Anzeige ihres Salondesinteresses erschienen Voisin, Irat, Cottin, BNC, Farman, heuer nicht im Salon. Bleibt nur die Frage: Geht es diesen

Ohne Dual ratio kein moderner Wagen (wirklich keiner?). Erst der Auburn 8, der Auburn 12 sei das Auto für alle Schikanen des Besitzers. Gipfelstürmen und Ebenelflitzen. Auburn ist hurtig am Berg, schnell, polizeiwidrig schnell, wo es flach wird. 160 km im Garantieschein. Ein Dreh des Schlüssels im Armaturenbrett — hohe Hinterachse, niedere Hinterachse. Es lebe die Vakuumschaltung!

Was machen die Motoren? Sie entwickeln sich nur mehr bescheiden. Man steigert die Drehzahl, 4000 gelten bereits als gut bürgerlich und die Triebwerkteile halten



Adler-Trumpf und Adler-Primus in Standardausführung.



## Querschnitt durch das Gehirn eines Salon-Besuchers

F. F.

es aus. Delage, so berichtet man, soll einen Motor in Entwicklung haben, der sich auf die Schauern erregende Drehzahl von 12.000 versteigt. Von jeher war Delage ein Freund des Hochtourers, auch in der Serie. Seine Motoren sind als weich und geschmeidig berühmt. Aber 12.000 die Minute? Ein frecher Sprung nach oben. Was reimt sich auf Delage? Blamage! Jener nämlich, denen so was vorstellbar erscheint. Wir zählen mit dazu.

### Reifliche Überlegung.

Zwangsläufig und naturnotwendig mußte es so kommen. Es mußte. Die Ballonmenschen wollten sich noch idealer hutschen, noch weicher rollen und konstruierten, in eigener Regie, ohne umständliche Befragung der Männer vom Reifenbau, ihren Privat-Überballon durch Wahl von Überprofilen

und sträflich schwaches Aufpumpen. Am »Botschen« fahren, nennen's unsere Schaffler in Wien. Und jetzt, Oktober 1932, das Datum ist autogeschichtlich anmerkwürdig, erscheint hoch offiziell der Überpneu, der Superkomfort, der Jumbo (Elefantenprofil), mit einem Wort, die Riesenwurst mit wenig Luft darin.

Von U. S. Royal werden die Vorteile des Überballons wie folgt charakterisiert: 1. Größerer Komfort. 2. Größere Sicherheit. 3. Höhere Adhäsion. 4. Geringere Neigung zum Schleudern. 5. Stärkere Bremswirkung. 6. Höhere Durchschnittsgeschwindigkeit. 7. Weniger Verletzungen und Platzungen. 8. Geringere Wärmeentwicklung im Reifen und daher längere Lebensdauer.

Firestone, Fisk, General, Good Year und India Rubber in England machen Über-

ballon und liefern ihn »ganz alltäglich«. In Wien gondelt erst ein 30er damit und eine Peugeot, 301-Berline.

Was der Überballon will, ist klar. Noch weichere Abfederung von Wagen und Passagier, Verteilung aller Stöße, Vermeidung des Schleuderns in der Kurve und bei scharfem Bremsen. Da der Ballon nur auf eine Atmosphäre Druck gepumpt wird, braucht er besonders widerstandsfähige Seitenwände, die die Bewegungen vertragen, damit der Reifen nicht vorzeitig konsumiert wird. Auch die größte deutsche Gummi-fabrik, Continental in Hannover, hat ihre Type Aero geschaffen, die indes, mit 1½ Atmosphären, nur als Halbüberballon anzusprechen ist. Der richtige Elefantenreifen sitzt auf einer Zwergfelge, auf einem kleinwinzigen Rad, auf daß er unter dem normalen Kotflügel Platz finde.

Umwälzung in der Autobereifung? Scheint etwas übertrieben. Aber ein Fortschritt ist es, ein »fühlbarer« Fortschritt, sagen die, die damit bereits gefahren sind und ein Fortschritt, der vielleicht das ganze Schwingachsgetue ad absurdum führen wird. Vielleicht.

#### Schnellgang — eine Episode?

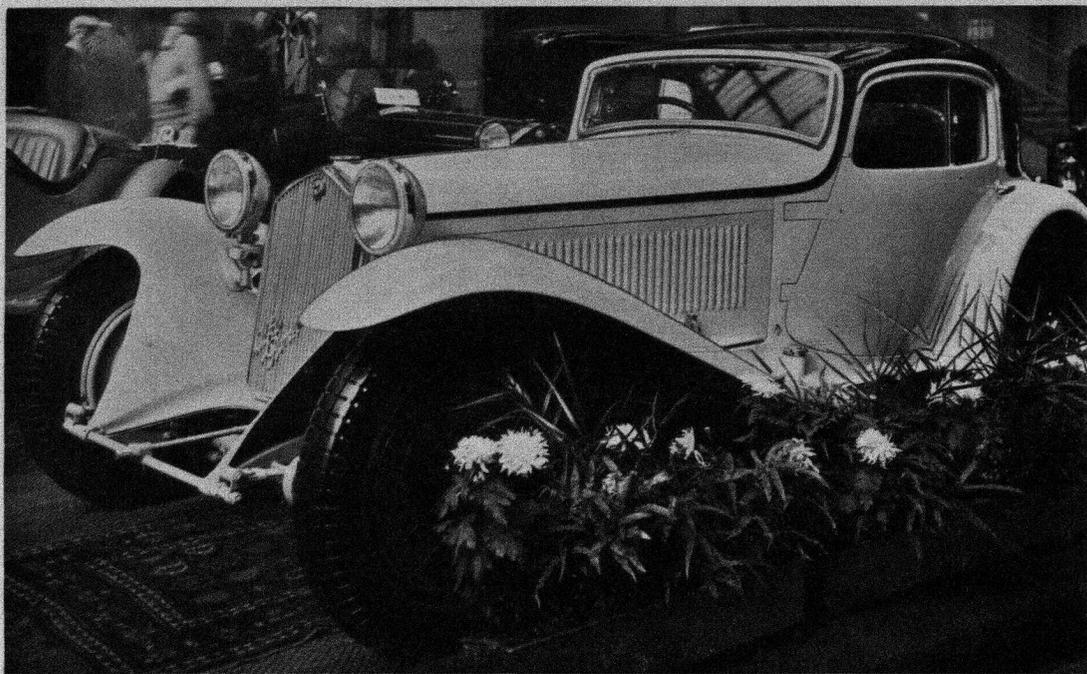
Fast scheint es so. Reichsdeutsches Intermezzo im Getriebebau. Vorerst hellaulodernde Begeisterung über den Schnellgang. Der Motor moderiert sich und dennoch schärferes Tempo des Wagens. Weniger Benzin, weniger Verschleiß, weniger Geräusch. Bis man darauf kam: daß das Weniger durch ein Mehr (mehr als) kompensiert wurde. Beim schwächsten Bergerl mußte man herunterschalten. Immer wieder schalten. Ewig den Ganghebel in der Hand halten, wie das Gigerl seinen Spazierstock, Gott, wie lästig. So wurde aus dem Schnellgang, freilich nicht bei allen, wieder ein Normalgang, eine hochgeschraubte Dritte, oft auch Vierte, geräuschlos natürlich, aber nicht mehr Überdirekte.

Künftighin, meint ein deutscher Fachmann, werden die Zahnräder ausschließlich der Übertragung des Drehmoments dienen, und somit in dauerndem Eingriff bleiben, während die Schaltung von besonderen, hierzu prädestinierten Klauenringen oder ähnlichen Elementen besorgt werden wird. Auch die alleswissende »Motorkritik« konstatiert die allgemeine Tendenz, wieder vier Getriebestufen anzuwenden. Dritte und Vierte still, durch Klauen und Synchronisierung. Schaltpausenloser Wechsel. Wenn die Getriebe haltbar sind, werden sie wohl bald das Schnellganggetriebe mit Vorwählung verdrängen, das doch nur ein Surrogat ist. Sagt die »Motorkritik«.

Wanderer, bei seinen 32er Modellen mit Porsche-Motor, hat Bekennermut: Unser Schnell- und Schongang resultiert aus dem Übersetzungsverhältnis des Endtriebes, ist also kein Schnellgang in gebräuchlichem Sinne.

#### Reisevolumen 1.5 Liter.

Entente cordiale der großen Franzosen: Citroën, Renault, Peugeot. Bei 1500 cm<sup>3</sup>



Alfa-Romeo-Achtzylinder, Modell Grand Sport.



oder ganz nah davon, haben sich diese drei Massenerzeuger in Freundschaft gefunden. Begreiflich. Käufernot kennt kein Gebot. Früher wich man einander mit Leidenschaft aus, teilte die Käufer gewissermaßen auf, jetzt stürzt man sich zu dritt (rechnet man Mathis hinzu, sogar zu viert) auf das »arme Opfer«.

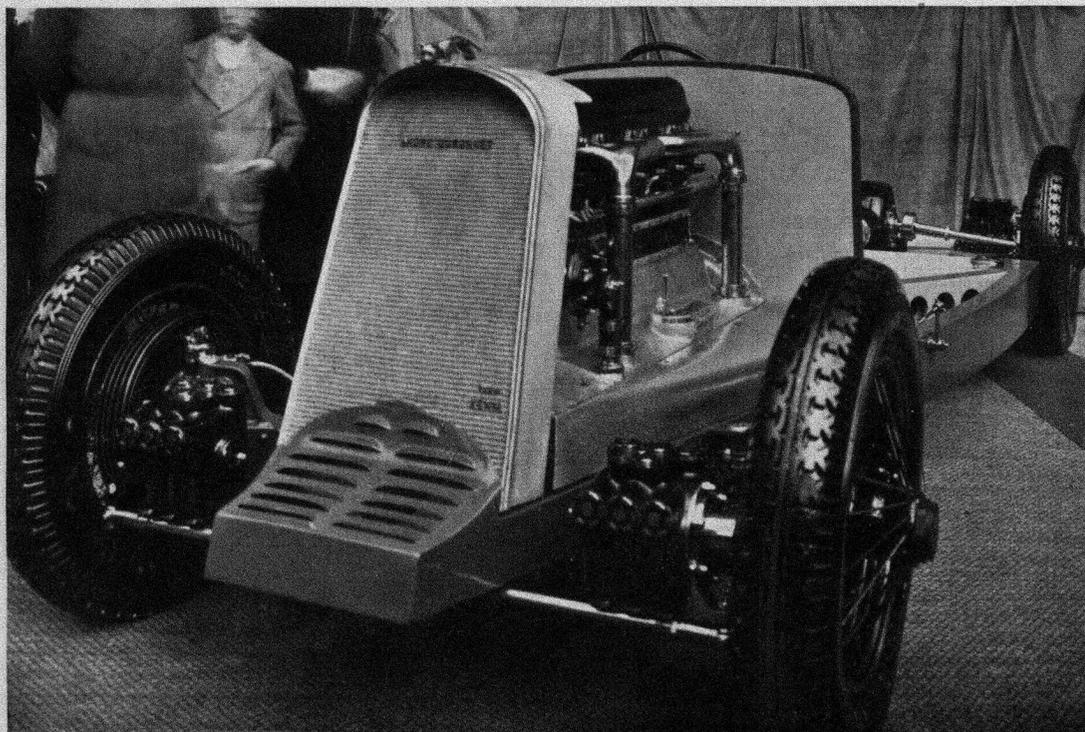
Der neue 1½ Liter? Natürlich moteur flottant, schwebende Kraft oder soviel wie schwebende, »Gummi-Lösung« der Vibrationsverteilung, höhere Touren, bis 4000, 90 bis 100 Sachen die Stunde, aber ehrlich. Viersitziger Aufbau, tres comfortable, steht's im Prospekt, immerhin zum Sitzen de facto. Ganzstahl, Halbstahl (mit Holz legiert), Monopiece bei Citroën, fünf Teile, elektrisch verschweißt (neuer Gedanke oder nur neuer Bluff?).

Peugeot 301er mit ausdrücklicher Unabhängigkeitserklärung seiner Vorderräder. Und andere desgleichen. Aber auch die anderen, da überballonisiert, erstaunlich straßenimmun.

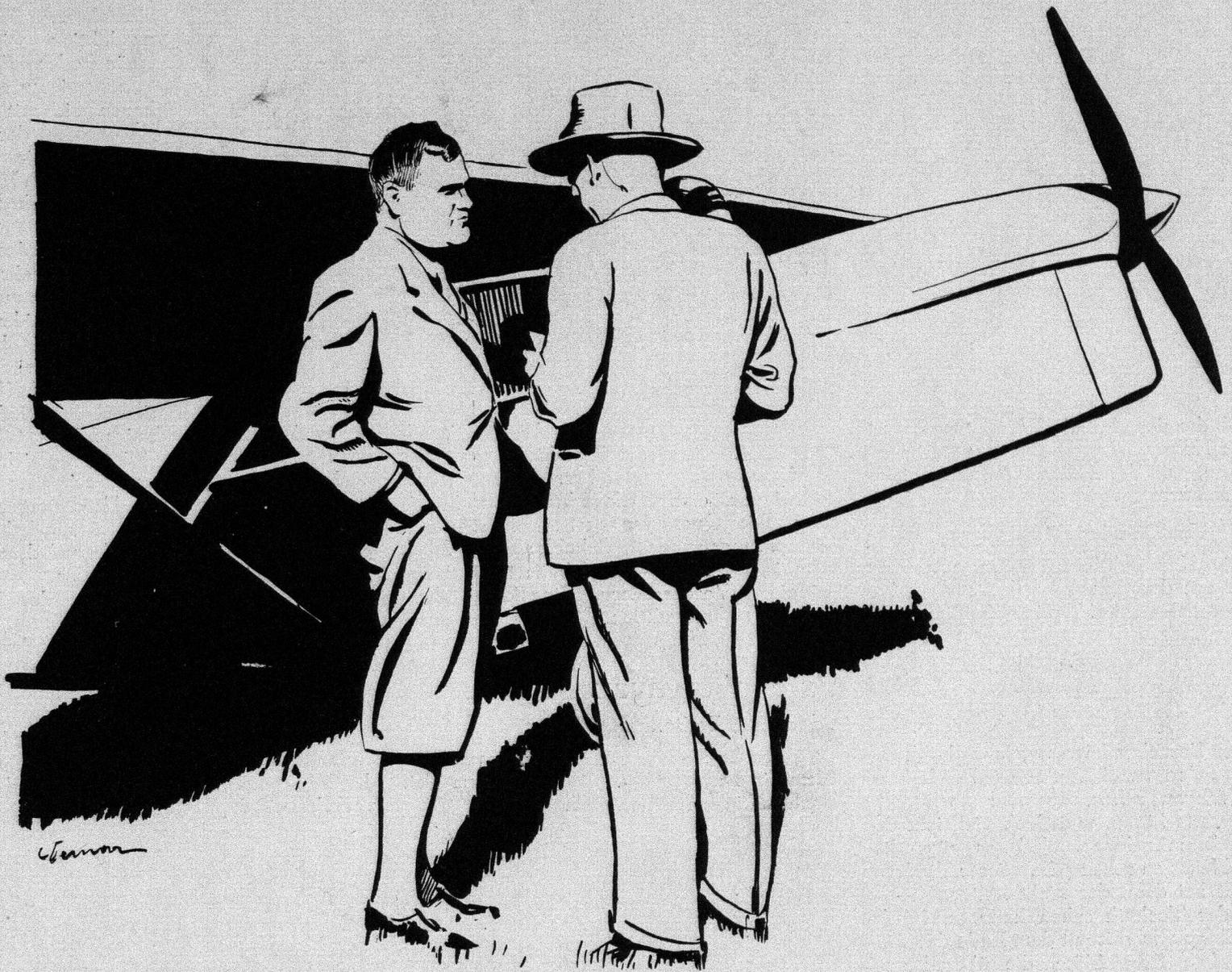
Ganzgescheite meinen: Der 1½ Liter sei nur wegen der Krise da, das ginge vorüber. Krankheit der Börsen. Zu wenig, um damit auszukommen, zu viel, um dadurch zu sparen. Qui vivra, verra! Spätestens im Salon 33.

#### Und die Voiturette . . . ?

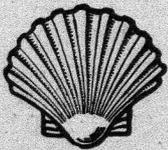
Lächerlichkeit tötet. Schaudernd mußten sie dessen gewahr werden, die Sima, Violet, Bedelia. Über eine gewisse Grenze der Herzigkeit, des Putzigseins, des Kripspindelertums darf man nicht hinausgehen, sollen die Leute nicht die Köpfe schütteln. Die neue Voiturette, Krisengeburt par excellence, Amilcar mit 800, Major mit noch weniger und obendrein Monocylindre, die Donnette, Diminutiv von Donnet und Zweitakt, posieren bereits auf richtiges Auto, ohne humoristische Note. Anders die Automuche (Köhler-Escoffier), von einem Fachkritiker der satirischen Abteilung als lebensgefährliche Scheußlichkeit angesprochen. An- und aufregender: der Major, Viertakt, Einzylinder. Originell-apart das Vorderg'stell, Schneckenhinterachse, Schwachmatikus von Rahmen. Und er bewegt sich doch. Mit 65 im Durchschnitt, wenn's wahr is', was die Erzeuger des Krisenbabys für Pleitebflissene behaupten.



Dubonnet-Six mit Hispano-Motor im Halbprofil. Spezialaufhängung mit hydraulischer Stoßdämpfung.

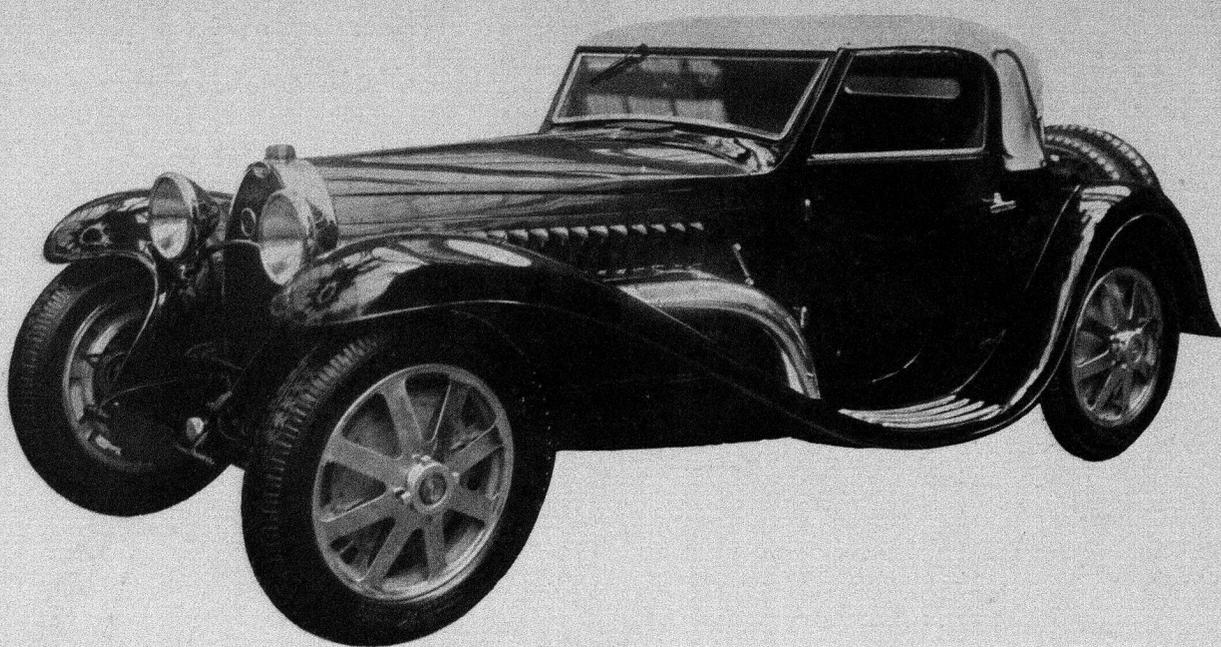


... und haben sich bei den Treib- und Schmiermitteln die enormen Temperaturschwankungen bemerkbar gemacht?  
... Ich habe während des ganzen Fluges, bei welchem Temperaturunterschiede von plus 50°C bis minus 20°C vorgekommen sind, nicht die geringste Motorstörung gehabt. Ich verwendete Shell-Flieger-Benzin und als Schmiermittel Aeroshell während meines Fluges.



SHELL BENZIN und  
SHELL MOTOR OIL

arbeiten unter den schwierigsten Betriebsbedingungen immer absolut verlässlich



2-Liter-Bugatti.

Ob das der gesunde Weg ist zum spottbilligen Kilometer, den wir ebenso dringend brauchen, wie der Lebensmüde den Strick, bleibt abzuwarten.

#### Unabhängige Räder vorne.

Die Konstruktion 201 ist gut. Zwei Lenker mit der Querfeder darüber ergeben eine Parallelführung. Dreieckabstützung für

Seitenfestigkeit. Talbot stellt das Prinzip auf den Kopf. Die Feder liegt hier unten, das Schublenkerpaar darüber. Dann die Schwingachse von Delage beim neuen Zweiliter. Die Querfeder greift diskret durch Aussparungen des Schublenkers. Auch Mathis, beim Emy-Six, debütiert mit unabhängigen Vorderrädern. Eine klare, übersichtliche Konstruktion.

der großen Masse nach einem billigen Transportmittel Rechnung trägt, zugleich aber auch ein ausgesprochenes, schnelles Fernverkehrsmittel ist. Beide Forderungen sind schwer zu vereinen. Ihre Lösung haben sie eigentlich zum ersten Male auf dem diesjährigen Pariser Salon gefunden.

Die große Reaktion, die der Nachkriegsscheinblüte folgte, veranlaßte zunächst einmal eine auch jetzt noch nicht beendete allgemeine Flucht in die ganz kleine Wagenklasse. Aber diese ganz kleinen Wagen (BMW, Hanomag, Vierzylinder-Opel, Fiat-Ballila, Baby-Ford, Rosengart usw.), befriedigten und befriedigen nur die eine Hälfte der Wünsche. Sie sind vorwiegend Nahverkehrsmittel. Trotzdem sind sie gute, bil-

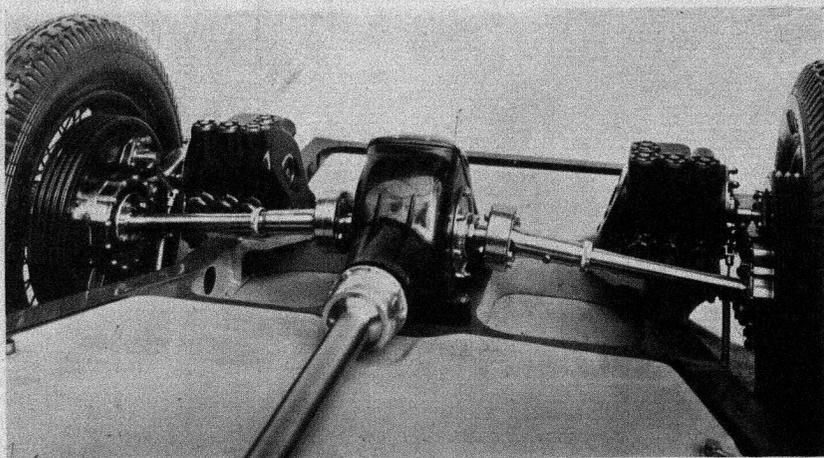
## Der 1.5 Liter als Reisewagen

Dipl.-Ing. Paul Friedmann, Berlin.

Der Besucher kann tagelang durch den Pariser Salon wandern; er wird viele herrliche Wagen sehen, er wird noch mehr Schlagworte hören, und doch vielleicht den Eindruck mitnehmen, daß es eigentlich wenig Neues zu sehen gibt. Dieser Eindruck herrscht bei dem, der nicht hinter die Kulissen der Technik sehen kann, auf jeder Ausstellung vor, seit mit dem Ende der wirtschaftlichen Scheinblüte, die überall nach dem Kriege eingesetzt hatte, auch das sinnlose Experimentieren auf Kosten des kaufenden Publikums verschwunden ist.

Trotzdem ist der Drang nach technischem Fortschritt nicht geringer geworden; vielleicht sogar gerade jetzt besonders stark, wo die »Weltkrise« die Fabrikanten zu erhöhtem Wettbewerb treibt. Wer mit seinen Wagen für den billigsten Preis am meisten bieten kann, der wird sicher die Krise überstehen. Und dieser scharfe Wettbewerb fällt mitten in eine Zeit hinein, in der sich Europa von den lange Zeit führenden Anschauungen Amerikas über richtigen Autobau endgültig freigemacht hat, und für die europäischen Wirtschaftsverhältnisse ganz andere Fahr-

zeuge bauen muß. Da treten viele neue Probleme in Erscheinung, die heute zum Teil noch heftig umstritten sind.

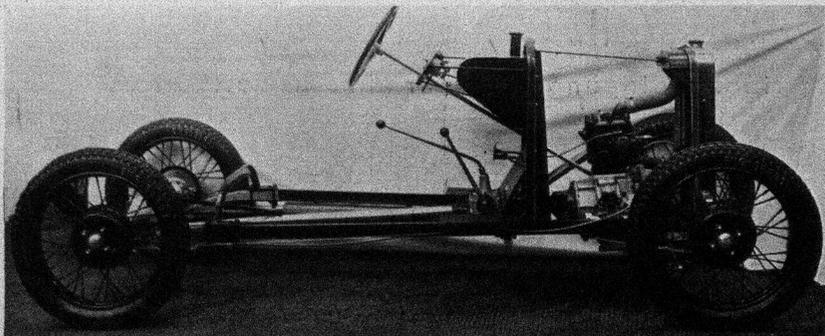


Dubonnet, der Wagen mit der originalsten Federung. / Eine Batterie hydraulischer Stoßdämpfer mit Spiralfedern kombiniert.

Es gab eine Zeit, da wurden in Deutschland etwa 30 verschiedene Achtzylinder-Modelle gebaut. In dieser Zeit gab man auch dem Pariser Salon den Namen, »Der Salon der Achtzylinder«. Es war überall das gleiche. Die Zeiten haben sich geändert.

lige und zweckmäßige Wagen, denn 95% des gesamten Automobilverkehrs ist ausgesprochener Nahverkehr.

Es fehlten jedoch Wagen in ähnlicher Preislage, die über Leistung und Fahreigenschaften verfügen, die sie zum Fernverkehrsmittel machen, das über viele Stunden ein Tempo von 90 bis 100 km/Stunden durchhalten kann, ohne Wagen und Fahrer zu ermüden. Diese Forderung schufen die neuen 1.5-Liter-Vierzylinder-Wagen unter 1000 kg Gewicht. Ohne sich über das vorherrschende Bedürfnis im klaren zu sein, wird man es kaum verstehen können, warum Citroën, Peugeot, Renault, Adler, Austin usw. plötzlich alle anderen Modelle zum Vorteil dieser Größengattung vernachlässigten. Allerdings müssen diese neuen Modelle ganz bestimmte Forderungen erfüllen.



Chassis des Major-Einzylinders. / Der Billigste im Salon.

# Essex-Terraplane

die Sensation des Pariser Salon 1932, in Wien eingetroffen

Generalvertretung in Wien I., Hegelgasse 8 / Tel. R-25-2-75

AMERIKA IM SALON:

## DER NEUE PACKARD

Erkenntnis des Pariser Salons: Packard bleibt Packard; voraussichtlich für ewige Zeiten (über all die zweifellos vorhandenen, nicht wegzuarargumentierenden Modeschwankungen automobilistischer Markenbeliebtheit hinweg). Wenn es überhaupt angeht, von respekteinflößenden Autos zu sprechen, geht das den Packard an. Packard, die Lieblingsmarke der Fifth Avenue, nicht nur der New-Yorker. Überall, in ganz Europa bevorzugt die wahrhaft Noblen, denen das Vornehmste, Gediegenste, Beste gerade gut genug erscheint, den Packard. Man besehe sich nur einmal die Liste der Packard-Besitzer in Österreich und wird zugeben, daß dieser Amerikaner auch hierzulande äußerst wählerisch war beim Aussuchen seiner Kundschaft.

Klar, daß eine Marke von diesem Range und Klänge keinerlei, auch nicht die leisesten Qualitätskonzessionen an diese »sparsame Zeit« machen kann. Mit anderen Worten, daß sie keine Krisenmodelle baut. Auch der »kleine Packard« als der bescheidenste Typ, ist ein 100%iges Nobelauto. Wenn auch in den Bereich des Erschwinglichen gerückt...

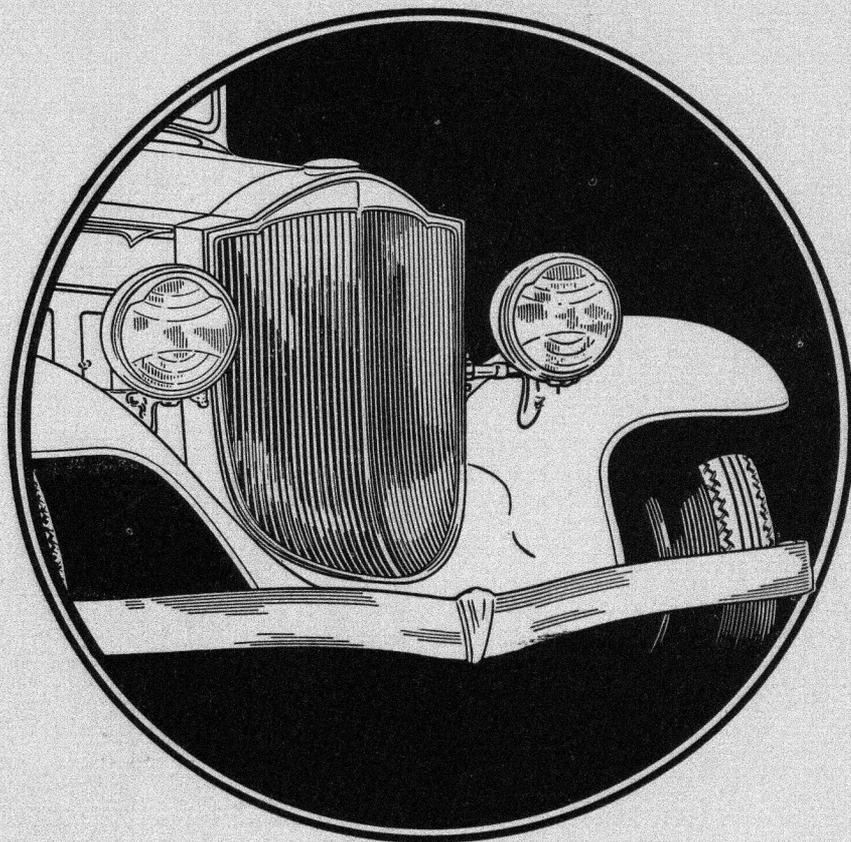
### Der leichte Packard 8.

Der leichte Packard 8 ist ein vollständig neuer Wagen. Auf ein Chassis von außerordentlicher Stärke und Festigkeit gebaut, mit einer Kreuzverstrebung in der Mitte des Rahmens und einer »K«-Versteifung in der Stirnfront desselben, ist seine Karosserie ein Wunderwerk neuzeitlicher Schönheit in Linie und Ausdruck, ohne jedoch von den traditionellen Packard-Linien abzuweichen. Seine Kraft bezieht er von einem Linienmotor, welcher 110 PS an der Bremse leistet und welcher für höhere Geschwindigkeiten und besseres Anzugsvermögen gebaut ist. Außerdem sind weitere Neuheiten an diesem Wagen angebracht, wie beispielsweise die Fahrregulierung, die Chassisisolation, die bequeme Lagerung und das splitterfreie Glas sowie auf das geräusch-

lose Synchrongetriebe, welches geräuschlos in alle drei Vorwärtsgänge schaltet sowie der durch »Finger Control« zu betätigende

verhältnismäßig Wenige sich bis heute leisten konnten.

Dann der mittlere, für unsere Begriffe



Neue Front beim neuen Packard.

Freilauf. Die Karosserien sind tiefer dank des neuen Hinterachsgetriebes. Hiedurch werden die graziösen Linien des Wagens gesteigert. Kurz: der neue leichte Packard 8 ist eine Verbindung zwischen Leichtigkeit und Schönheit, zwischen Beweglichkeit und Kraft, zwischen Anmut und Luxus, eine Verbindung, welche der Automobilfahrer schon längst ersehnt hat, aber welche

bereits gewaltige Packard, der Packard Eight de Luxe mit 140 nachweisbaren PS. Neu in

**KOLBEN  
KRAUS**

**Preissenkung**

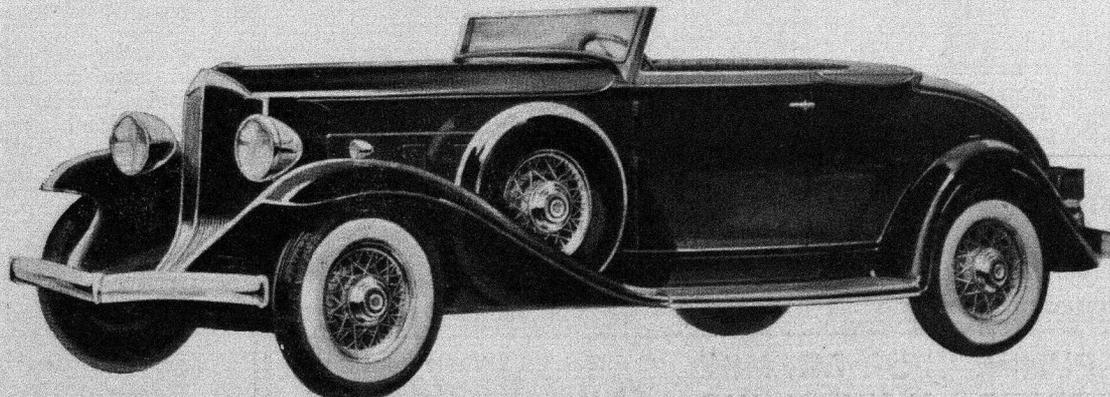
Wir haben unsere Preise ermäßigt. Dabei garantieren wir Ihnen auch weiterhin Spitzenleistung in Präzision und Qualität.

Sie sparen nun bei der Geldausgabe und brauchen dabei nicht auf die Qualität zu verzichten.

Wenn Sie Ihren Zylinder zum ausschleifenhonen haben, brauchen Sie jetzt nicht mehr überlegen, sondern senden ihn gleich zu uns. Mit Preisanbot dienen wir gerne!

**Kraus**  
PRÄZISIONSWERKSTÄTTEN  
FÜR ZYLINDERSCHLEIFEN U. MOTOR-SERVICE  
AUTOTECHNIKER MAX KRAUS

WIEN, II. LANDSTRASSE HAUPTSTRASSE 107  
TELEFON U 14.425, U 16.304  
SALZBURG, SCHALLMOOSER HAUPTSTR. 23  
TELEFON 480  
KLAGENFURT, VOLKERMARKTERRING 9  
TELEFON 1852  
GRAZ, GRIEßPLATZ 14 - TELEFON 3658



Der »kleine Packard« als Roadsterkabriolett, vom »Linienamt« approbiert.

seiner zeitlichen Erscheinung, seinen modernen Farben, seinen so schönen, einfachen Linien und seiner Gestaltung gereicht dieses Modell der modernen reinen Architektur zur Ehre.

Motor: Achtzylinder, in einem Block gegossen, L-Kopftyp auf Gummi montiert, Bohrung 89 mm, Hub 127 mm, abnehmbarer Zylinderkopf.

Pferdekräfte: 24 deutsche Steuer-PS, 32 Schweizer Steuer-PS, S. A. E. 39.2 PS. Die Bremsprobe ergibt gegenwärtig mehr als 135 Brems-PS.

Zündung: Dynamo, Batterie und Packard-North-East-Verteiler.

Anlasser: Packard-Dyneto-Anlaßmotor.

Beleuchtung: 7-Volt-Scheinwerfer mit doppel-fädigen Birnen, Kotflügel-, Armaturen-, Lese- und Tonneau-Lampen, zwei kombinierte Schluß- und Signallichter, Polizeilichter. Stromerzeugung vermittelt eines Packard-Dyneto-Dynamo. Lichtschalter am Steuerrad, Batterie mit 160 Ampèrestunden.

Kurbelwelle: Neunmal gelagert und mit Gegen-gewichten ausbalanciert.

Kühlung: Zirka 24.6 Liter Wasserinhalt, auto-matischer Thermostat zur Regulierung der Kühlwasser-temperatur.

Schmierung: Automatische Zentral-Chassis-Druckschmierung zu den 40 Punkten, welche ständiger Bedienung bedürfen. Schmierung des Motors: Pressen von filtriertem Öl an alle sich bewegenden Teile. Kurbelwellengehäuse mit Kühlrippen.

Benzin: Zirka 94.6 Liter Behälter und Benzin-pumpe. Benzinfilter vor dem Vergaser.

Kupplung: Doppeltrockenplattensystem mit Ab-federung.

Umschaltung: Vier Geschwindigkeiten vorwärts und eine rückwärts. Ausgewählte Konstruktion. Syn-chronisatoren für die dritte und vierte Geschwindigkeit.

Chassisrahmen: Gepreßter Stahl, zirka 20 cm tief, mit kräftigen Verstrebungen und einer soliden Ver-steifung.

Federung: Halbelliptische Federn. Metallver-kapselung.

Bremse: In Betrieb: Fußbremse, Innenbacken-bremse mit Servo-Wirkung, mit 16" (40.6 cm) Brems-trommel, auf den hinteren und vorderen Rädern. Beim Parkieren: Handbremse, Innenbackenbremse auf den hinteren Rädern durch Handhebel-Betätigung.

Räder: Fünf abnehmbare Stahlscheibenräder, Holzräder oder Drahtspeichenräder, wenn gewünscht seitlich montiert mit geringem Zuschlag.

Pneus: 19/7.

Radstand: 3.64 und 3.77 m.

Farbe: Sowohl alle offenen als auch geschlos-senen Modelle werden in einer großen Anzahl von Standardfarben mit den dazu harmonisierenden Polste-rungen angeboten. Besondere Farben und Polsterungs-zusammenstellung können gegen Zuschlag geliefert werden.

Und schließlich noch das Auto der Majestäten, der Dollar-, Kupfer- und Kon-serven-Könige in USA., the new Packard Twin Six, der 160 PS entwickelt und in Österreich an die 75.000 Schilling kosten wird. Also in seiner Art auch ein — Anti-krisenmodell.

Ein Zwölfzylinder allermodernster Prä-gung, mit sämtlichen Raffinements der Auto-technik versehen, dabei überaus einfach, übersichtlich, leicht zu handhaben. Besonders luxuriös und resemäßig die Karosserie, so ein Seven Passenger Sedan, darin sieben Personen mit den höchsten Gepäckan-sprüchen über jede Straße mit Pullmann-komfort reisen können in einem Durch-schnitt, der den der Expreßzüge weit über-ragt.

## DEPRESSIONCAR 1933:

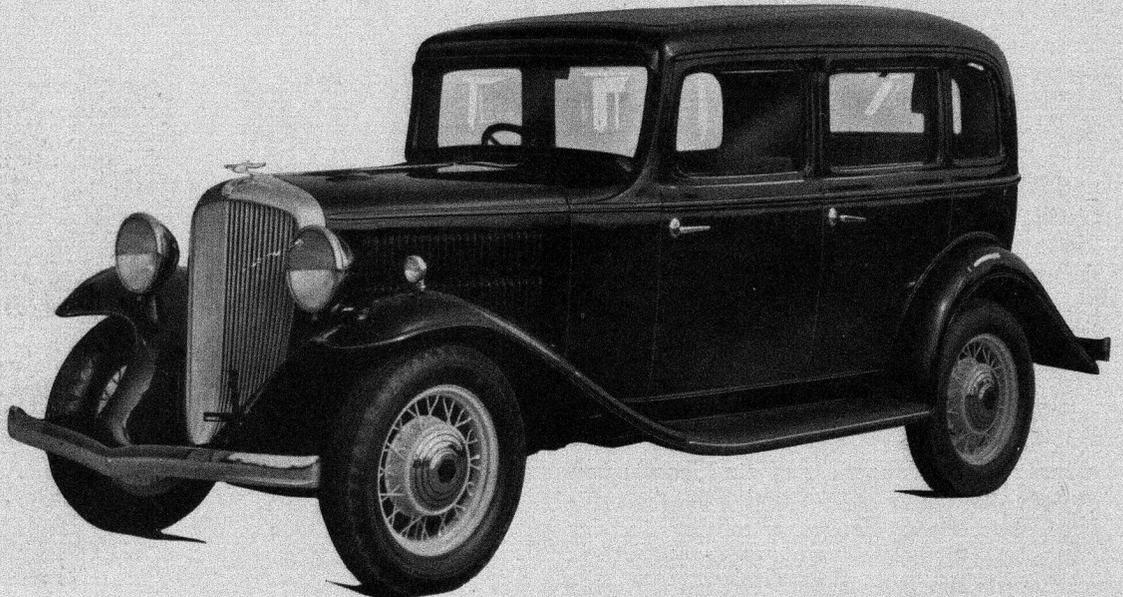
# ESSEX-TERRAPLANE

Sage mir, woher du kommst, und ich sage dir wer du bist. So ungefähr ließe sich das bekannte auf die menschlichen Schwächen gemünzte Sprichwort ins Automobilistische übersetzen.

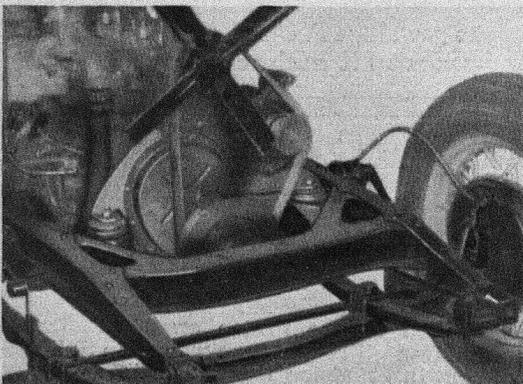
Nun, der neue Terraplane braucht seine Pedi-gree wirklich nicht zu verheimlichen. Die Hudson Motor Car Company ist Schöpferin und Herstellerin dieses Qualitätswagens der niedrigsten Preisklasse.

Seit 1900 baut Hudson anerkannt schöne Auto-mobile, die sich durch ihre Qualität, durch fortschrit-tliche Konstruktion, durch Leistungsfähigkeit, niedrige Betriebskosten und lange Lebensdauer auszeichnen.

Dem erfindungsreichen Ingenieurgeist dieser Fabrik sind bereits manche bahnbrechende Erfindungen in der Entwicklung des modernen Automobilbaues zu danken, es sei hier nur beispielsweise auf die Schafung des Super Six-Motors nach dem Prinzip der aus-gegliederten und in sich ausbalancierten Kurbelwelle, oder auf die Einführung des Coach, ein geschlossener Wagen, der nicht mehr kostet als ein offener, hin-gewiesen. Und so ließen sich noch ungefähr 60 Schlager, die mit dem Namen Hudson verbunden sind, aufzählen. Wir wollen uns heute mit der jüngsten und in der Gegenwart zweifellos interessantesten Neu-erscheinung der Hudson Essex Motors Company, dem Terraplane, befassen, der seinem Aufbau und seiner Konstruktion nach zweifellos maßgebenden Einfluß auf die Entwicklung der Wagen der niedrigsten Preis-klasse ausüben wird.



Der schöne Essex-Terraplane. So sieht in USA. ein Depressioncar aus.



Die neue vordere Querversteifung und die Gummi-lagerung des Motors.

An technischen Details des Terraplane soll hier kurz erwähnt werden: Der massive, vibrationsfreie Essex-Terraplane-Sechszylindermotor von 50 PS ist hochkomprimiert und gummigelagert. Eine vollkommen ausbalancierte Kraftanlage mit einer im Verhältnis zu ihrer Größe ungewöhnlich hohen Kraftentfaltung, ohne die für »überzüchtete« Motoren charakteristische Un-elastizität. Die ausgewuchtete Kurbelwelle und die aufeinander abgestimmten Kolben und Pleuel gewähr-leisten zusammen mit den entsprechend konstruierten Verbrennungskammern ein Maximum an weichem Lauf. Die besondere Form der Verbrennungskammern bewirkt Hochkompressionsleistungen ohne Spezial-Brennstoff. Alle zusammenwirkenden Teile sind mit der für Hudson traditionellen Exaktheit und Genauig-keit eingepaßt.

Am vorderen Ende des Terraplane-Motors und -Rahmens sieht man die zuverlässige vordere Quer-

versteifung und die vorderen Gummilager für den Motor.

Der Spezial-Fallstrom-Vergaser mit Luftfilter und geräuschloser Ansaugdüse garantiert eine gleich-mäßige, störungsfreie und sparsame Brennstoffzufuhr. Er ist ein wesentlicher Faktor für die sanfte und schnelle Beschleunigung des Terraplane vom Stand auf die höchsten Geschwindigkeiten.

Die kräftigen, nicht komplizierten Steuerungs-organe sowie die Kupplungs- und Bremspedale sind äußerst stabil an einer der widerstandsfähigsten Stellen des Rahmens, kurz vor der diagonalen Kreuzver-steifung, angebracht.

Die patentierten Essex-Terraplane-Bremsen und geschlossenen Bremsstrommeln sind wetterfest und lassen weder Feuchtigkeit noch Sand oder Schmutz eintreten. Außerordentlich breite Bremsbänder mit entsprechendem Belag sind für die schweren, nicht



# PALLAS • JURID • RIEDL

VERGASER MIT PUMPE  
BRENNSTOFFFÖRDERER

FÜR BREMSE  
U. KUPPLUNG

GENERALVERTRIEB:  
WIEN IX., TÜRKENSTR. 25  
TEL. A-17-1-64 und A-11-4-30



# HERBAMALT

das hochwertige Kräuter-Nährpräparat

von den Ver. Laboratorien des allg. öst. Apotheker-vereines überprüft und ärztlich begutachtet

von hervorragender Wirkung bei Husten, Verschleimung, Schwächezuständen, Rekonvaleszenz, Appetitlosigkeit, Blutarmut, Magen- und Darmverstörungen.

Erhältlich bei der **Herbamalt** Generalvertretung für Österreich und Deutschland, Wien VI., Linke Wienzeile 40  
Verlangen Sie Prospekt.

Telephon A-35-0-66  
Provinzversand.

quietschenden Bremsen verwendet worden, die ein sicheres und ruhiges Bremsen bei jeder Geschwindigkeit zulassen.

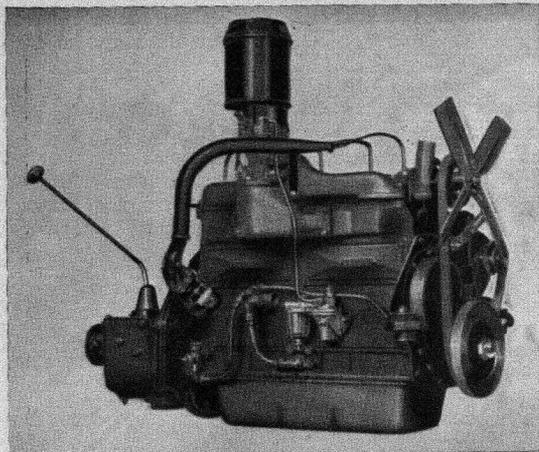
Der Terraplane wird in folgenden Karosserieformen geliefert: Als fünfsitziger Sedan, als fünfsitziger Coach, als viersitziges Coupé und als Roadster für zwei oder vier Personen.

Die Fahreigenschaften des Essex-Terraplane lassen sich am besten mit dem Begriff eines Dahingleitens über dem Erdboden vergleichen. Er schmiegt sich der Straße an, nimmt Kurven mit einer Sicherheit, die selbst bei großen und teuren Wagen kaum wiederzufinden ist, er nimmt Steigungen und Höhen ohne jedes Zeichen von Ermüdung.

Geht man den Ursachen dieser ganz exceptionalen Fahreigenschaften nach, so wird man finden, daß diese auf folgenden vier neuen Konstruktionsprinzipien beruhen:

1. Das Maximum an Antriebskraft pro Pfund — bestes Verhältnis von Kraft zu Gewicht — im Vergleich zu jedem hier oder in einem anderen Lande produktionsmäßig hergestellten Wagen.

2. Eine so tiefe Schwerpunktage — und eine so geringe Gesamthöhe — daß hiedurch das Äußerste an



Dem Terraplane-Motor merkt man nichts von der »Depression« an.

sicherer Straßenlage bei großen Geschwindigkeiten erreicht wird; auch in der Kurve liegt der Wagen automatisch sicher.

3. Die erste wirkliche Verbindung von Aufbau und Rahmen zu einer einzigen konstruktiven Einheit.

4. Sorgfältigste Abstimmung aller Abmessungen, daher geringster Energieverlust und beste Fahreigenschaften.

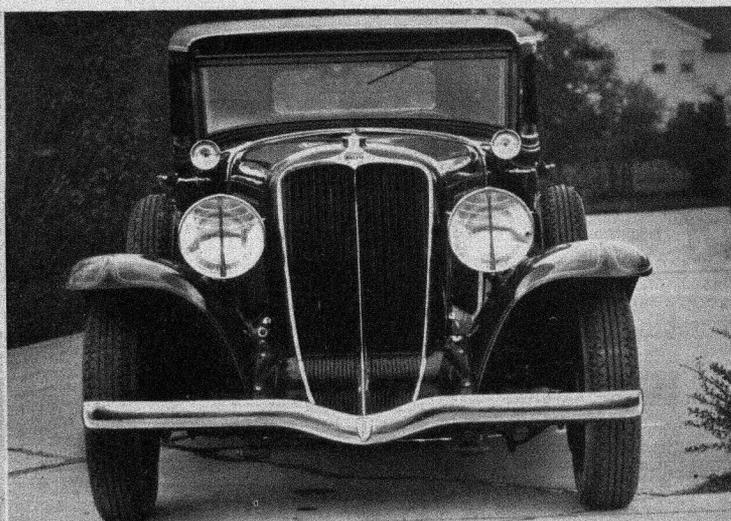
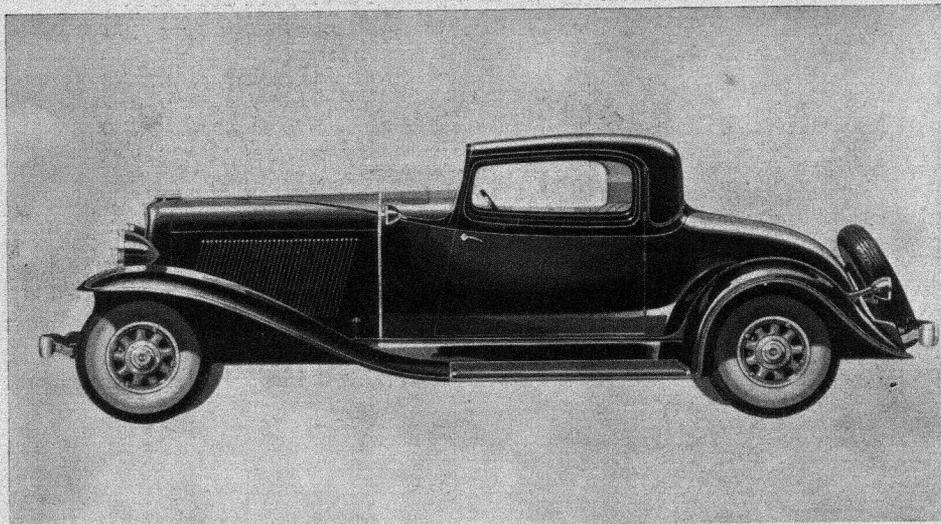
## Moderne Luxuswagen

Dipl.-Ing. Paul Friedmann, Berlin.

Wenn der Pariser Salon nichts weiter böte, als eine Untersuchung darüber, welcher Wagen am wirtschaftlichsten und am zweckmäßigsten ist, so würden die weiten Hallen des Grand Palais wahrscheinlich leer und verödet dastehen, denn das große Publikum versteht nichts von Wirtschaftsgedanken und von ihrer Formgebung in motorischen Transportmitteln.

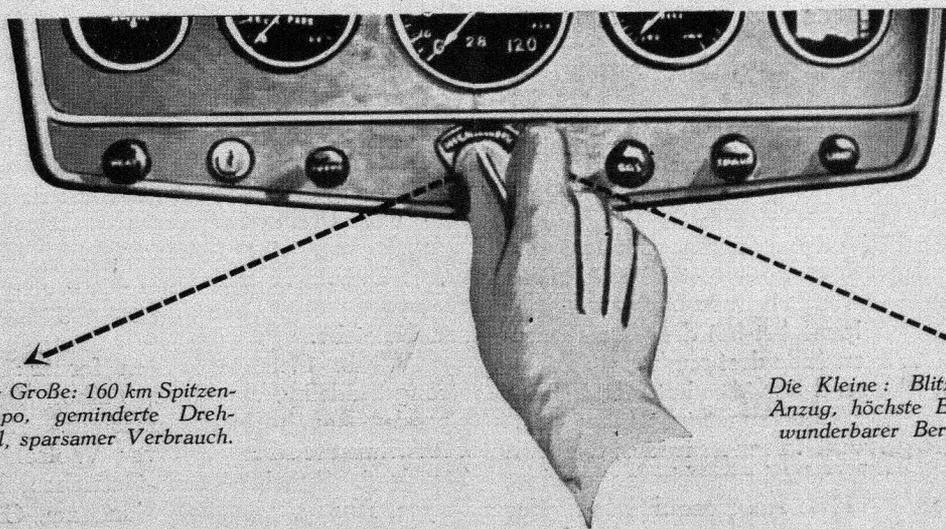
DAS AUTO OHNE KOMPROMISSE:

# AUBURN 12 DUAL RATIO



Auburn 12, der Wagen, der »alle Stückerln spielt«. Demultiplikator in der Hinterradbrücke, während der Fahrt verstellbare Stoßdämpfer, vollautomatischer Starter, Bendix-Bremsen, Synchrongetriebe, Freilauf nach eigenen Patenten, Überballonreifen, Fallstrom-Vergaser. Spitzentempo 160 Stundenkilometer.

Dual Ratio: Die Doppelübersetzung im Endantrieb



Die Große: 160 km Spitzentempo, geminderte Drehzahl, sparsamer Verbrauch.

Die Kleine: Blitzschneller Anzug, höchste Elastizität, wunderbarer Bergsteiger.

Die Welt-sensation in Qualität und Preis



404

mit elektro-dynamischem Lautsprecher

**Hornyphon**

Telephon B-43-5-70

Bauerlaubnis Telefunken MuH

Aber das große Publikum kommt. Es kommt in Paris in unerhörten Massen. Es ist ein einzigartiger Eindruck, von der Galerie der Ausstellung herab auf die Stände zu sehen und auf die schwarze Masse der Zuschauer, die sich Kopf an Kopf durch die Gänge und um die Wagen drängt. Von diesen Massen verstehen noch nicht 5%, welches der Sinn der heutigen Konstruktionstendenzen ist und von diesen Massen können sich noch nicht 10% das bescheidenste Wägelchen leisten, aber sie kommen doch und sie stauen sich vor den Prachtstücken und den Extravaganzen der Ausstellung, vor dem massigen Bucciali, vor dem Düsenberg-Wagen, der 220 km/Stunden Geschwindigkeit hat und 320 PS Leistung entwickelt, vor den Stromlinienformen von Maybach und Dubonnet, vor dem Schlafkabriolett von Horch, vor dem berühmten Mercedes-Benz SS, der so viele Siege errungen hat, vor den schmissigen Bugattis... und sie sprechen mit Ehrfurcht von den unerhörten Leistungen all dieser Wagen.

### Sind Luxuswagen notwendig?

Hat dieser Luxus in Leistung und Ausstattung bereits dadurch seine Berechtigung, daß primitive Menschen an ihnen ihre Sehnsucht nach schönerem Leben befriedigen? Wohl kaum; und tatsächlich hat es Kritiker gegeben, die die Existenz all dieser Luxusfahrzeuge mit ihren 12- und 16-Zylinder-Motoren, mit ihren Leistungen von 150 bis 200 PS, mit ihren Spitzengeschwindigkeiten von 140 km/Stunden und mehr, mit ihren Gewichten von 2500 bis 3000 kg zum Transport von vier bis sieben Passagieren einfach als unwirtschaftlich ablehnten.

Ein derartiger Standpunkt dürfte jedoch grundfalsch sein. Natürlich gibt es nur wenige Auserwählte auf dieser Erde, denen diese Wagen nicht nur Spielerei und Befriedigung ihres Luxusbedürfnisses, sondern wirtschaftliche Notwendigkeit sind. Aber selbst die, die ohne zwingenden Grund zu großen Luxuswagen greifen, dienen dem technischen Fortschritt.

Noch immer ist jede Neuerung am Luxuswagen eingeführt worden, denn ihre Herstellung und Erprobung sind teuer. Vom Luxuswagen haben wir hohe spezifische Motorleistung, Ölreinigung, Geräuschdämpfung, automatische Schaltung, geräuschlose und synchronisierte Getriebe, Einzelradaufhängung, Vorderradantrieb, Zentralschmierung usw. gelernt. Am Luxuswagen wurden die Studien gemacht und entschieden, ob die Neuerung für die Fortentwicklung des Gebrauchswagens geeignet ist. Das ist der eine große Vorteil, den die Allgemeinheit vom Luxusbedürfnis einzelner hat.

(B. Z. a. M.)

**Wanderer** zeigt zum ersten Male einen völlig neuen Sechszylinder, der in mehrjähriger Konstruktionsarbeit entwickelt und durch rastlose Versuche unter allen Betriebsverhältnissen zur höchsten Vollkommenheit gebracht wurde. Der Motor weist als besondere Eigenart einen leichten Block aus Siluminguß auf, in dem aus besonders hartem Gußstahl gefertigte Laufbüchsen eingezogen sind, die naturgemäß einem weit geringeren Verschleiß unterliegen als die normalen Gußzylinder, außerdem durch ihre leichte Austauschbarkeit das zeitraubende und kostspielige Ausschleifen vermeiden lassen. Dieses neue Modell wird serienmäßig mit 1.7 (7/35 PS) und 2 Liter (8/40 PS) Motor hergestellt und auf dem Pariser Salon als serienmäßige 8/40-PS-Limousine und -Kabriolett gezeigt. Der neue Wanderer ist sprichwörtlich alter Wanderer-Qualität, dürfte mit die interessanteste Neukonstruktion des Pariser Salons sein.

**Lancia** bringt eine neue Voiture extra légère, einen ganz kleinen Lancia, noch nie so klein dage-

wesen, mit 1.2 Liter Inhalt, Vierzylinder, Motor 69.85 x 78 (genau 1.194 cm<sup>3</sup>), Zenith-Vergaser, etwas veränderte Lancia-Federung, unabhängige Vorderräder, neuer Ganzstahllinienlenker ohne Mittelpfosten, Tempo weit über 100.

**Major**, »la Marque qui promet... et qui tient«, zeigt das winzige, leichte Wägel mit Einzylinder-motor, ziemlich hochtourig, drei französische Steuerpferde, 84 Bohrung, 107 Hub, hohes Spitzentempo, respektable Durchschnitt. Der offene Major notiert 8800, das Zweisitzer-Coupé 9900 und ebensoviel der Lieferwagen.

**Renault** zeigt elf Typen, und zwar: Vier Achtzylinder, drei Sechszylinder und vier Vierzylinder. Neue, verbesserte Karosserien. Monaquatre hat jetzt 8 C. V. (statt 7). Alle Motoren auf Gummi gelagert. Primaquatre und Vivaquatre auf Wunsch mit besonderer elastischer Aufhängung des Motor, genannt S. A. (elastisch und drehbar beweglich). Achtzylindertypen haben jetzt statt des Ölkühlers einen Temperaturregler,

mittels dessen das Öl beim Ingangsetzen des Motors erst erwärmt und dann abgekühlt wird. Alle Wagen der Stella-Klasse sind mit Leerlauf versehen (Servomotor, betätigt durch Ansaug-Vakuum, besorgt automatisches Auskuppeln beim Auslassen des Gaspedals). Die Wagen der Stella-Klasse sowie die Vivaquatre und Primaquatre haben Synchrongetriebe. Preise? Die Monaquatre (sie macht 100 Stundenkilometer und darüber) Francs 17.000—, die Reinasport (Achtzylinder) Francs 65.000.—.

### Etwas Präsenzliste.

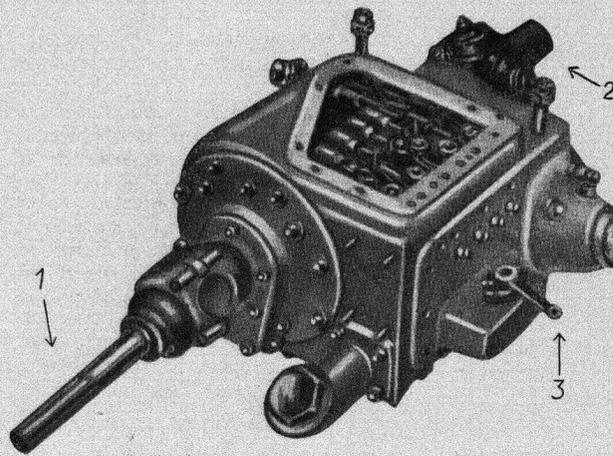
Unter anderen sah man: Direktor Fritz Engel (der Adler-Werke), Ing. Neubauer (Mercedes-Benz), Konstrukteur Roehr, der Mann, der den Adler-Trumpf erschuf, Ing. Anton Gazda, Dr. Wessely, Kommerzialrat Rudolf Klein, Direktor Ing. Herbert Schrack, Direktor Vittorio Luigi Stua, Dr. Max Stepiski, Kommerzialrat Karl Strakosch. Die Herren O. J. Aulehla, Smolina, Hoffmann, Kandl.

## Schalten kein Kunststück mehr!

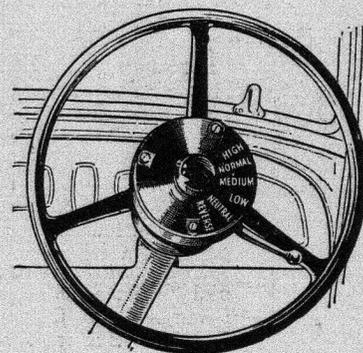
Die Schlager der Olympia-Schau: Getriebe mit schmerzlosem Gangwechsel.

»Aber das ist doch alles längst dagesewen«, — höre ich im Geiste die liebe Leserin, respektive Leser unmutig obige Titelzeilen kommentieren. Gewiß, Sie haben recht, aber — als seinerzeit das Synchron-Mesh-Getriebe erschien — das war 1928 — also vor vier Jahren, gab's so etwas nur beim Cadillac (fünfstelliger Luxus), jetzt beim kleinen Austin Seven um netto 115 Pfund (dividiert durch vier, also rund 2900 Schilling dallesianischer Währung, fast so viel macht bei uns schon die Versicherung aus!). Die hydraulische Schwungmasse von Daimler (die Marke der englischen Könige

schieden große Kegelräder bewirkten Veränderung der Geschwindigkeit, ihrer kreisenden Bewegung gebracht. Solche Getriebe haben sich im Krafttradbau sowie beim Ford, Modell T, durchaus bewährt, werden aber bei ersteren heute selten mehr angewandt, da ihr Einbau vermöge der naturgemäßen Beschränktheit des zur Verfügung stehenden Raumes zu schwierig ist. Der Gangwähler des Wilson-Getriebes ist meist an der Lenkstange angebracht. Hat man »gewählt«, genügt ein Druck auf das Kupplungspedal und das Umschalten — ganz ohne Kunst — ist vollzogen.



1. Kupplungswelle. 2. Antriebswelle. 3. Vom Gangwähler betätigter Hebel.



Gangwähler am Volant.

und entsprechend teuer) hat heute der kleine BSA und andere. Der »Europa Motor« hat als erstes österreichisches Fachblatt seinerzeit die Beschreibung dieser nun derart bewährten Erfindungen gebracht. Heute kann ich hier mit begreiflicher Befriedigung berichten, daß auf der diesjährigen Olympia-Schau fast alle Marken von Rang das eine oder das andere Getriebe (respektive Kupplung) dieser Art einbauen.

Neu ist heuer das der Anordnung seines Gangwählers dem Sodengetriebe ähnliche Wilsonsche »Pre-Selector«-Getriebe, das sich auf der Alpenfahrt bei den Armstrong-Siddeley-Wagen (alle drei punktelos, Teampreis) so glänzend bewährt hat. Es ist dies ein sogenanntes Planetengetriebe (auch »epicycloidal« genannt). Planetenräder, die etwa wie in einem Ausgleichgetriebe angeordnet sind, werden durch Abbremsen eines oder mehrerer Räder zur, durch entsprechend ver-

### Paris und Amerika überholt!

In technischer Beziehung hat heuer die Londoner Schau den Salon weit überholt. Auch hier herrscht der Vierzylinder Eineinhalb Liter, aber — folgende Marken zeigen hydraulische Kupplung, System Daimler, plus Wilson-Getriebe (also: Schalten überhaupt nur mehr beim Anfahren auf beträchtlichen Steigungen, sonst alles mit Akzelerator- und Bremspedal, was sonst nur bei Wagen von vier Liter aufwärts möglich war): Daimler, Lanchester, BSA, Riley hat die hydraulische Salerni-Kupplung und Wilson-Getriebe.

Wilson-Getriebe zeigen ferner: Armstrong-Siddeley, Standard, Talbot, Invicta, Crossley, auch Isotta-Fraschini. Bendix-Freewhuls die Marken Rover, Wolseley und Standard. Synchron-Mesh-Getriebe: Rolls-Royce, Austin, Vauxhall, Sunbeam, Citroën (in Slough in England erzeugte Wagen!).

# NEUE WEGE in der Zündungstechnik

## SCINTILLA = »Vertex« = Magneto

**Gestern:** Vor den Kriegsjahren hat man gerne gesagt und oft wiederholt, daß der Magneto von dazumal vollendet und definitiv entwickelt sei. Diese Be-

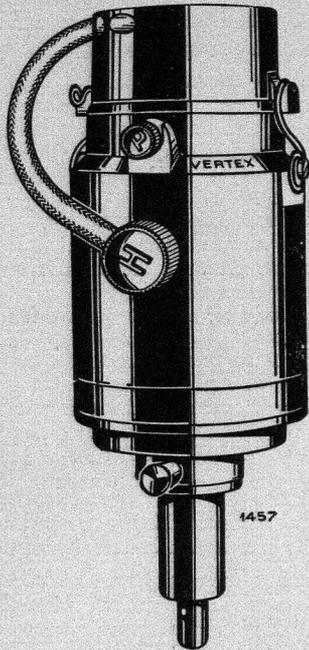


Fig. 1. Ansicht des Scintilla-»Vertex«-Magnetos.

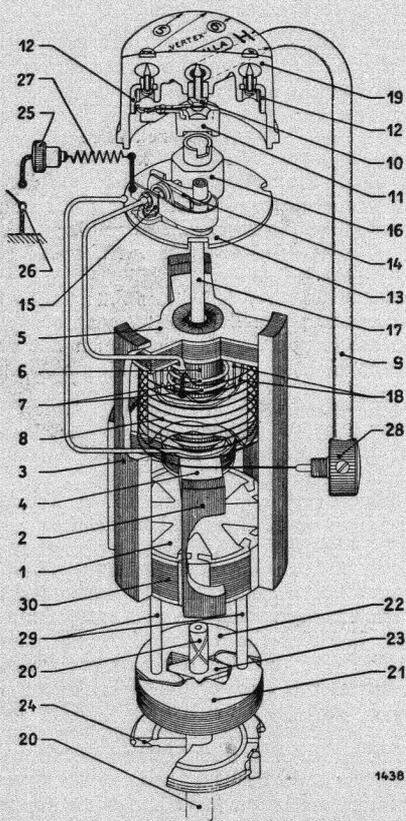


Fig. 2. Aufbau des »Vertex«-Magnetos.

1. Rotierender, permanenter Magnet. 2. Kurze Polschuhe, eingegossen. 3. Lange Polschuhe, eingegossen. 4. Kernverbindungsstück. 5. Kernverbindungsstück. 6. Spulenkern. 7. Primärwicklung. 8. Sekundärwicklung. 9. Verbindungskabel. 10. Zentralkontakt des Verteilers. 11. Verteilerstück. 12. Elektroden im Stromabnehmerkopf. 13. Unterbrechergrundplatte. 14. Unterbrecherhebel. 15. Feststehender Kontaktträger. 16. Nocken. 17. Achse des Rotors. 18. Kondensator. 19. Stromabnehmerkopf. 20. Antriebsachse mit Bremse. 21. und 22. Fliehgewichte für automatische Zündmomentverstellung. 23. Nocken für automatische Verstellung. 24. Friktionsbremse. 25. Kurzschlußknopf. 26. Zündungsschalter. 27. Widerstand. 28. Hochspannungsklemme. 29. Führungsstifte für Lamellenbündel. 30. Lamellierte Rotorpole.

hauptung war berechtigt, da die höchsten Tourenzahlen der Explosionsmotoren der damaligen Zeit kaum an die 3000 Touren pro Minute heranreichten. Die rasche Entwicklung des Automobil- und Flugzeugmotors, besonders während der Kriegsperiode, wirkte sich vor allem in der Steigerung der Drehzahlen aus und verlangte nach neuen Zündapparatsystemen, da Motortouren von 5000, ja sogar 6000 nichts Seltenes bedeuteten.

Der Scintilla-Magneto tauchte auf und bewies seine Zweckmäßigkeit an die gestellten Anforderungen. Bei diesem Apparat ist die Spule mit eingewickelmtem Kondensator feststehend, und nur der permanente Magnet in Glockenform, welcher den Kern der Spule mit Kraftlinien durchsetzt, ist drehend angeordnet. Der Unterbrecher ist ebenfalls feststehend, daher keine Anstände bei hohen Tourenzahlen, selbst bei 12- und 18-zylindrigen Motoren. Diese empfindlichen Teile (Spule, Kondensator und Unterbrecher) sind somit vor den schädlichen Einwirkungen der hohen Drehzahlen geschützt und nur die unempfindlichen Teile (Rotor und Nocken) sind drehend angeordnet. Dank dieser Vor-

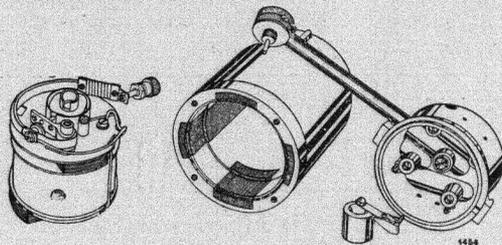


Fig. 3. Spule mit Unterbrechervorrichtung. Gehäuse mit eingegossenen Polschuhen und Stromabnehmerstück.

teile erwarb sich der Scintilla-Magneto in verhältnismäßig kurzer Zeit die Sympathie und das Vertrauen der Fachleute.

**Heute.** Der heutige Stand jedoch zeigt, daß trotz Anstrengungen der Zündungstechniker, dem Magneto das Feld zu erhalten, die Batteriezündung immer mehr Boden gewinnt, wenigstens für das Gebiet der Personalfahrzeuge; sie droht sogar in absehbarer Zeit die zuverlässigere Magnetozündung zu verdrängen. Die Gründe: Vor allem vereinfachter und deshalb billigerer Einbau des Batteriezündverteilers, da er mit der Nockenwellengeschwindigkeit läuft, dann niedrigere Gestehungskosten und endlich Propagierung durch die amerikanische Fahrzeugindustrie, die gezwungenermaßen infolge Fehlens eines qualitativ hochstehenden,

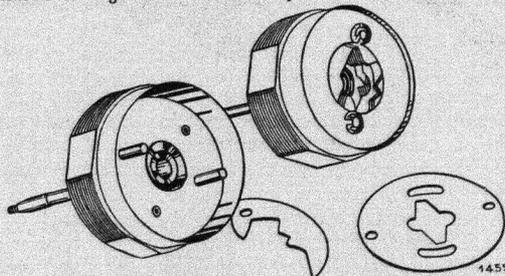


Fig. 4. Permanenter Magnet mit automatischer Zündmomentverstellung.

bei den niedrigsten Tourenzahlen sicher zündenden Magnetos, zur Batteriezündung greifen mußte.

Die hauptsächlichsten Mängel der Batteriezündung lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen: 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 Vorteile beider Systeme, Magnet und Bat-

teriezündung, in einem Apparat vereinigt, stellen unzweifelhaft die ideale Lösung der Zündung dar.

Der neue Scintilla-»Vertex«-Magneto beweist nun die Möglichkeit der Schaffung eines solchen Apparates. »Vertex« erfüllt in einem Apparat die Aufgabe des Verteilers, der Spule, der Batterie und des bisherigen Magnetos, daher ergeben sich folgende Vorteile:

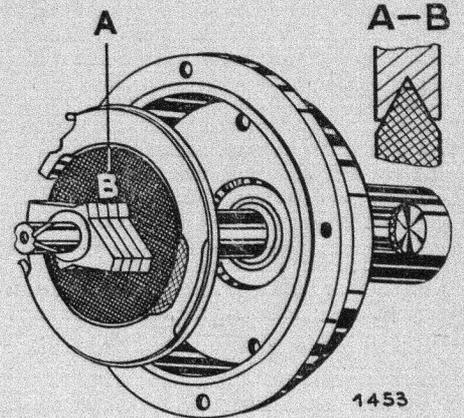


Fig. 5. Antriebsstutzen mit Bremsvorrichtung.

Ein kräftiger, regelmäßiger Funke, von den niedersten bis praktisch höchsten erreichbaren Tourenzahlen.

Ein absolut sicheres Anlassen des Motors selbst bei größter Kälte.

Der konstant bleibende Primärstrom sichert den Unterbrecherkontakten eine fast unbegrenzte Lebensdauer.

Der selbsterzeugte »Vertex«-Funke ist absolut unabhängig von den Störungen der Batterie, wie ungenügende Aufladung, oxydierte Anschlüsse, defekte Zellen, Verdunsten des Elektrolyts.

Die glücklichen Konstruktionsprinzipien, feststehende Spule mit eingewickelmtem Kondensator und rotierender Magnet, die sich schon in den bestbekannten Scintilla-Magnetos überall gut eingeführt und bewährt haben, wurden auch beim »Vertex« angewandt. Der große Vorzug aber, den der »Vertex« auch gegenüber allen andern Magnetos besitzt, besteht in seiner vorteilhaften Anordnung und in der Anpassung seiner drehenden Elemente, an den leichten Verteilerantrieb und an die standardisierten Abmessungen. Er kann ohne Änderung am Motor an Stelle eines jeden vorhandenen Zündverteilers in kürzester Zeit eingesetzt werden.

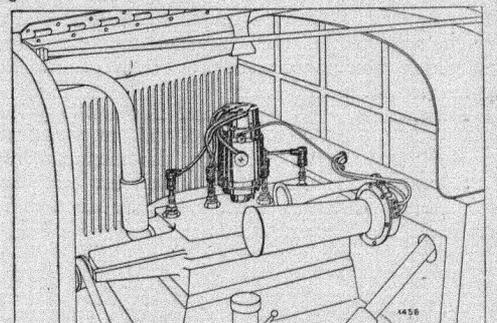


Fig. 6. »Vertex«-Magneto auf Motor.

Der »Vertex«-Magneto, welcher mit einer automatischen Zündmomentverstellung versehen ist, erzeugt einen kräftigen, zündfähigen Funken im ganzen Verstellbereich, schon bei 30 bis 35 Touren, dies entspricht beim Viertaktsystem 60 bis 70 Motortouren, da der »Vertex« mit der Nockenwellengeschwindigkeit angetrieben wird.

**Wirkungsweise** (siehe Figur 2). Der rotierende, aus Kobaltstahl hergestellte, permanente Magnet 1 erzeugt in den Polschuhen 2 und 3 einen wechselweisen

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

Kraftlinienfluß, der sich über die Kernverbindungsstücke 4 und 5 schließt. Dieses wechselnde Kraftlinienfeld fließt somit durch den Kern der Spule 6 und induziert in der feststehenden Primärwicklung 7 einen Niederspannungsstrom. Die plötzliche Öffnung der Unterbrecherkontakte induziert in der Sekundärwicklung 8 einen Hochspannungsstrom, welcher durch das Kabel 9 an den Zentralkontakt des Verteilers 10 geleitet wird. Das Verteilerstück 11 bedient die einzelnen Elektroden 12, von wo aus der Strom in richtiger Reihenfolge an die Kerzen geführt wird.

Der Unterbrecher besteht aus Grundplatte 13, Unterbrecherhebel 14, feststehendem Kontaktträger 15 und Nocken 16 und ist im oberen Teil des Apparates leicht zugänglich untergebracht. Der Nocken (siehe Figur 3) ist auf der Achse 17 des Rotors aufmontiert und von einem feststehenden Ölschutzring umgeben, der seinerseits mit Dauerschmierung versehen ist. Parallel zu den Kontaktschrauben des Unterbrechers ist zur Verringerung der Funkenbildung zwischen denselben ein Kondensator 18 geschaltet, der wiederum analog dem altbewährten Prinzip, geschützt vor äußeren Einflüssen, zwischen Primär- 7 und Sekundärwicklung 8 in der Spule eingebettet ist. Der Stromabnehmerkopf 19 ist durch zwei Federn festgehalten und schließt den Apparat staub- und wasserdicht ab.

Der permanente Magnet mit automatischer Zündmomentverstellung rotiert in unmittelbarer Nähe der Lagerung der Antriebsachse 20. Diese Anordnung sichert dem Apparat eine größere Stabilität. Die Pole des 4-, 6-, oder 8-schenkligen Rotors sind wechselnd polarisiert. Durch die Verwendung eines Spezialstahles und durch die technisch einwandfreie Konstruktion der Fluxführung im Apparat konnte ein leichter und in geringen Abmessungen gehaltener Rotor 1 angewendet werden (350 gr), dessen Trägheitsmoment dadurch sehr günstig gewählt werden konnte.

Die automatische Zündmomentverstellung kennzeichnet sich ebenfalls durch ihre neuartige, federlose Konstruktion. Die beiden, als Fliehkörper ausgebildeten Lamellenbündel 21 und 22 bestehen aus ungleich geformten und im Gewicht verschiedenen Lamellen. Durch die Fliehkraft werden bei Beginn der Verstellung alle Scheiben verstellt und bewirken durch ihren Mitnehmer eine Drehung des fest mit der Rotorachse gekuppelten Nocken 23. Durch zunehmende Tourenzahl werden die einzelnen Scheiben der Form entsprechend abgeschaltet. Jede beliebige Kurve kann durch Einbau entsprechender Lamellen eingestellt werden. Diese Konstruktion hat gegenüber dem erlahmenden Federautomaten den Vorteil eines auf die Dauer gleichbleibenden Verstellbereiches.

**Einbaustutzen und Antrieb.** Wie schon erwähnt, entsprechen die Abmessungen des Einbaustutzens denjenigen des Batteriezündverteilers. Der Einbau eines »Vertex«-Magnetos kann demzufolge unter den einfachsten Bedingungen erfolgen. Der Rotor ist durch die automatische Zündmomentverstellung mit der Antriebsachse gekuppelt, welche im Stutzen doppelt gelagert und mit einer Friktionsbremse 24 versehen ist. Die auftretenden Abrißstöße werden durch diese Bremse im Antrieb gleichmäßig ausgeglichen.

**Kurzschlußvorrichtung.** Der seitlich am Apparat angebrachte, isolierte Kurzschlußknopf 25 wird mit dem Zündungsschalter 26 auf dem Schaltbrett verbunden. Im Innern des Apparates ist zwischen Kurzschlußknopf 25 und Primärspule 7 ein Widerstand 27 eingeschaltet, der jede Entmagnetisierung verhindert, wenn durch Unvorsichtigkeit Batteriestrom in den Apparat geleitet wird.

**Allgemeines.** Wie aus dieser Beschreibung hervorgeht, stellt zweifellos der zahnradlose »Vertex«-Magnet heute die beste Lösung des Zündproblems dar. Seine ästhetische Form paßt sich der modernen Linienführung des heutigen Motorenbaues an und der Einbau auf den Motor läßt sich auf das einfachste vornehmen. Seine Wirkungsweise und Betriebssicherheit sind vollkommen, so daß die auf dem Markt befindlichen, kombinierten Systeme einem Vergleich mit »Vertex« nicht standhalten. Diese Überlegenheit liegt in dem technisch durchgedachten und sinnreichen Aufbau, dem die bewährten Konstruktionsprinzipien der klassischen, weltbekanntesten Scintilla-Magnetos zugrunde gelegt wurden.

Die »Vertex«-Magnetos für 4-, 6- und 8-zylindrige Motoren wurden an der Pariser Automobilausstellung vom 6. bis 16. Oktober im Betrieb vorgeführt.

Verlangen Sie Auskünfte und Prospekte von

**SCINTILLA** -Gesellschaft m. b. H., Wien III., Marxergasse 3, Telephon U-18-1-19.

## DAMPFBAD

wirksamst **GEGEN**

## RHEUMATISMUS

Die DAMPFBÄDER im

## DIANABAD

sind weltberühmt, unerreicht an Größe, Eleganz u. Zahl der Räume und Bassins, Komfort und Hygiene

und trotzdem **BILLIG**

Im Abonnement (5 Karten) nur **S 2.-** per Bad  
**HÖHENSONNE-BESTRAHLUNG**  
gegen **S 1.-** Zuschlag

### Jurid-Fabrikate.

Die Jurid-Brems- und Kupplungsbeläge, welche bekanntlich von 90% der österreichischen und deutschen Automobilindustrie serienmäßig eingebaut werden, sind als Qualitätsfabrikat allseits bekannt. Jurid ist der erste hydraulisch gepreßte Brems- und Kupplungsbelag gewesen, der auf dem Markt erschienen ist, daher verfügen auch die Erzeuger, die Kirchbachschen Werke, in der Bremstechnik, welche bekanntlich von Jahr zu Jahr Fortschritte zeigt, über große Erfahrungen.



Der Jurid-Belag wird in verschiedenen Qualitäten hergestellt, ganz in Anpassung an das Brems- und Kupplungsmaterial der einen oder anderen Wagentypen. Die Firma Adolf Riedl, Wien IX., Türkenstraße 25, unterhält ein reichhaltiges Lager für sämtliche Wagenmarken und Typen und ist daher in der Lage, immer den entsprechenden Belag zu liefern.

Durch die besondere Wärmebehandlung ist der Belag öl-, fett-, wasser- und hitzebeständig und verbindet hohe Bremswirkung mit größter Gleichmäßigkeit.

Die Jurid-Gummigelenscheibe ist, mit patentamtlich geschützter, umgreifender Armierung mit eingezogenen Stahlbüchsen versehen. Sie stellt daher die Gelenkscheibe für Höchstbeanspruchungen dar. Jede Scheibe ist mit dem Jurid-Fabrikszeichen laut obestehender Abbildung versehen und gegen Nachahmung geschützt.

Ein Großteil der Automobilfabriken, wie Steyr, Austro Daimler, Fross-Büssing, Austro-Fiat, baut die Jurid-Gummigelenscheiben auf Grund der damit gemachten vorzüglichen Erfahrungen ein.

Auch in Gummigelenscheiben kann die Firma Riedl allen Lieferungswünschen entsprechen. Es wird besonderes Gewicht darauf gelegt, daß die Jurid-Fabrikate nicht mit einem allgemein üblichen Sammelnamen verwechselt werden.

### »Trumpf-Kabriolett«.

Auf Seite 13 unserer letzten Folge, in dem Trumpf-Kabriolett erschienenen Artikel, hat sich bei der Legende der linken Abbildung durch ein technisches Versehen ein bedauerlicher Irrtum eingeschlichen. Es heißt dort »Trumpf-Kabriolett«, während der abgebildete Wagen in Wirklichkeit einen Adler der Type Primus als Limousine karossiert darstellt.

Der Herr am Volant und noch mehr die Dame, die die Geschicke ihres Wagens auf Reisen selbst in die schlanken Hände nimmt, muß stets darauf bedacht sein, alle physischen Ermüdungserscheinungen energisch und zeitgerecht zu bekämpfen. Mit anderen Worten, Herbamalt, das von medizinischen Kapazitäten überprüfte und glänzend begutachtete Kräuter-Nährpräparat, ist die gegebene Zusatznahrung für chauffierende Menschen. Seine ganz ausgezeichnete Wirkung bei Schwächeständen, Appetitlosigkeit, Blutarmut ist unbestritten. Aber auch gegen Husten, Magen- und Darmverstopfungen nimmt man vernünftigerweise Herbamalt, das hochwertige Kräuterpräparat.

### Skoda-Auto und sensationelle »Silverrex«-Glimmer-Isolations-Zündkerze.

Die heutigen Autokonstruktoren neigen fast alle zur Schaffung von überkomprimierten Motoren, zwecks Erhöhung der Leistung. Solche Motoren stellen aber an die Leistungsfähigkeit der Zündkerzen gewaltige Anforderungen, denen meist nur schwer entsprochen werden kann.

Der Brüner Vertreter der Erfa-Werke S. Erben & Sohn, teilt in diesem Zusammenhange mit, daß bei Skoda-Wagen verschiedene Kerzen der hohen Kompression nicht standhalten konnten.

Ein Versuch aber mit der sensationellen »Silverrex«-Glimmer-Isolations-Zündkerze Type STR., die für hochkomprimierte Motore geschaffen ist, hat einen überaus glänzenden Erfolg gezeigt.

Es ist dies wieder einer der vielen Beweise, daß überall dort, wo Kerzenanstände auftreten, die nicht behoben werden können, die »Silverrex«-Glimmer-Isolations-Zündkerzen vorzüglich entsprechen.

Auskünfte erteilen gerne die alleinigen Erzeuger: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60.

### Anerkennung für Primaquatre-Renault.

Die österreichische Generalrepräsentanz der Renault-Werke, die Firma Karl Strakosch, Wien I., Fichtegasse 6, erhielt von einem ihrer Kunden nachstehendes Anerkennungs schreiben:

»Ich freue mich, Ihnen berichten zu können, daß mein durch Ihre Firma bezogener Primaquatre-Renault-Innenlenker sich auf einer im vergangenen Monate unternommenen Reise durch die österreichischen Alpenländer und Dolomiten auf das allerbeste bewährt hat. Mit vier Personen und reichlichem Gepäck beladen, hat unser Wagen bei zeitweise sehr warmer Witterung in jeder Beziehung klaglos funktioniert, keine Defekte aufgewiesen und alle vorkommenden Steigungen anstandslos und ohne die geringste Überhitzung des Motors genommen. Die gefällige Form des Wagens und sein leiser Gang haben überall lebhaften Beifall gefunden.

Indem ich erkläre, daß dieses Attest ohne irgend eine Aufforderung von Ihrer Seite, ganz spontan abgegeben wird, empfehle ich mich Ihnen mit vorzüglicher Hochachtung  
Dr. B. Szigeti, prakt. Arzt.«

**Das Auto-Testbuch.** Von Dipl.-Ing. Ernest Friedlaender. Mit 200 Abbildungen. Preis: kartoniert RM 5.—, in Ganzleinen RM 6.50. Erschienen im Verlag Wilhelm Knapp, Halle (Saale).

Je stärker sich die wirtschaftlichen Verhältnisse zuspitzen, desto sorgfältiger und bedächtiger geht der Automobilist bei der Beschaffung eines neuen oder gebrauchten Wagens vor. Zur rechten Zeit erscheint in der deutschen Fachliteratur ein Buch, das diesen vielen unschlüssigen und unsicheren Automobilaspiranten ihre Aufgabe wesentlich erleichtern wird.

Im Auto-Testbuch hat der bekannte Automobil-Sachverständige und Fachschriftsteller Dipl.-Ing. Ernest Friedlaender seine großen Erfahrungen in der Prüfung moderner Automobile in allgemein verständlicher Form niedergelegt. Die übersichtliche Gliederung der Ergebnisse der 36 geprüften und meist gefahrenen deutschen und ausländischen Wagen macht es spielend leicht, Bergsteigfähigkeit, Beschleunigung, Bremsvermögen, Straßenlage, Wendefähigkeit usw. der interessierenden Fahrzeuge gegeneinander abzuwägen und so den Wagen zu bestimmen, der dem persönlichen Geschmack am meisten entgegenkommt. Hervorzuheben verdient die objektive Darstellung des Stoffes und die Tatsache, daß der Verfasser einen Gegensatz zu den Fabrikangaben nicht scheut, also nichts beschönigt.

Das Buch ist in Großformat erschienen, überaus reichlich bebildert und sehr geschmackvoll ausgestattet.

## IST IHNEN IHR LEBEN 40 SCHILLING WERT?

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

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

# »Mein Stimson fliegt allein«,

sagt Mister White, der Luftdirektor der Vacuum Oil Company

»Die Kiste fliegt beinahe allein«, so hörte ich den Fluglehrer schon damals sagen, als ich vor 19 Jahren die ersten schüchternen Versuche unternahm, den Schuleindecker wenigstens im Rollen in die mir anbefohlene Direktion zu zwingen. Der Mentor hatte recht. Die Kiste rollte wirklich allein,

Doch Mister White stellt das gerade Gegenteil beliebig oft und mit unwiderstehlicher Liebenswürdigkeit unter Beweis. Er fliegt in Amerika von

doch solcherart, daß sich das Direktionsobjekt nur allzubald statt vor dem Propeller meines Flugzeuges hinter meinem Rücken befand. Zweifellos war dies mein eigener Fehler, den gutzumachen, ich im Schweiß meines Angesichtes verurteilt war. Denn Doppelsteuer gab es damals nicht und aus der Direktion kommen, hieß nach unumstößlichen Flugschulgesetzen für den Flugschüler halten, aus der Kiste klettern, zur Schwanzkufe laufen, an dieser den Apparat mit höchstpersönlichen PS aufheben und wieder in die ursprüngliche Fahrtrichtung einstellen. Begreiflich, daß es unter diesen Lehrverhältnissen auch bei den ersten Flugrunden zu ähnlichen »Alleinflügen« des geplagten Schulflugzeuges und seines nicht minder geplagten Insassen kam.

»Die Kiste fliegt beinahe allein«. So sagte der Fluglehrer am Doppelsteuerapparat ein paar Jahre später zu seinem Schüler und entführte ihn in das unbekannte Element. Und der Fluglehrer tat gut daran, diese Behauptung vom Anfang an aufzustellen, auch wenn er selbst nicht unbedingt daran glaubte. Er stärkte das Vertrauen und Selbstbewußtsein des Schülers und brachte gleichzeitig zum Ausdruck, daß bei der Bedienung der Steuerungsorgane des Flugzeuges zuviel des Guten von Übel sei.

»Die Kiste fliegt allein«, sagt Mister Henry James White von seiner Stimson-R-Reisemaschine. Und diesmal hat er wirklich recht, der amerikanische Luftdirektor der Vacuum Oil Company, mit der Aufgabe betraut, dem Flugsport neue Freunde zu gewinnen und ihnen zu beweisen, daß Fliegen eine Sportbetätigung sei, die jedermann gefahr- und mühelos erlernen könne.

Sein Tätigkeitsbereich, Amerika, Europa. Man sieht, das Arbeitsfeld ist nicht gerade klein und Mister White sollte man meinen, habe alle Hände voll zu tun, um seiner Aufgabe gerecht werden zu können.

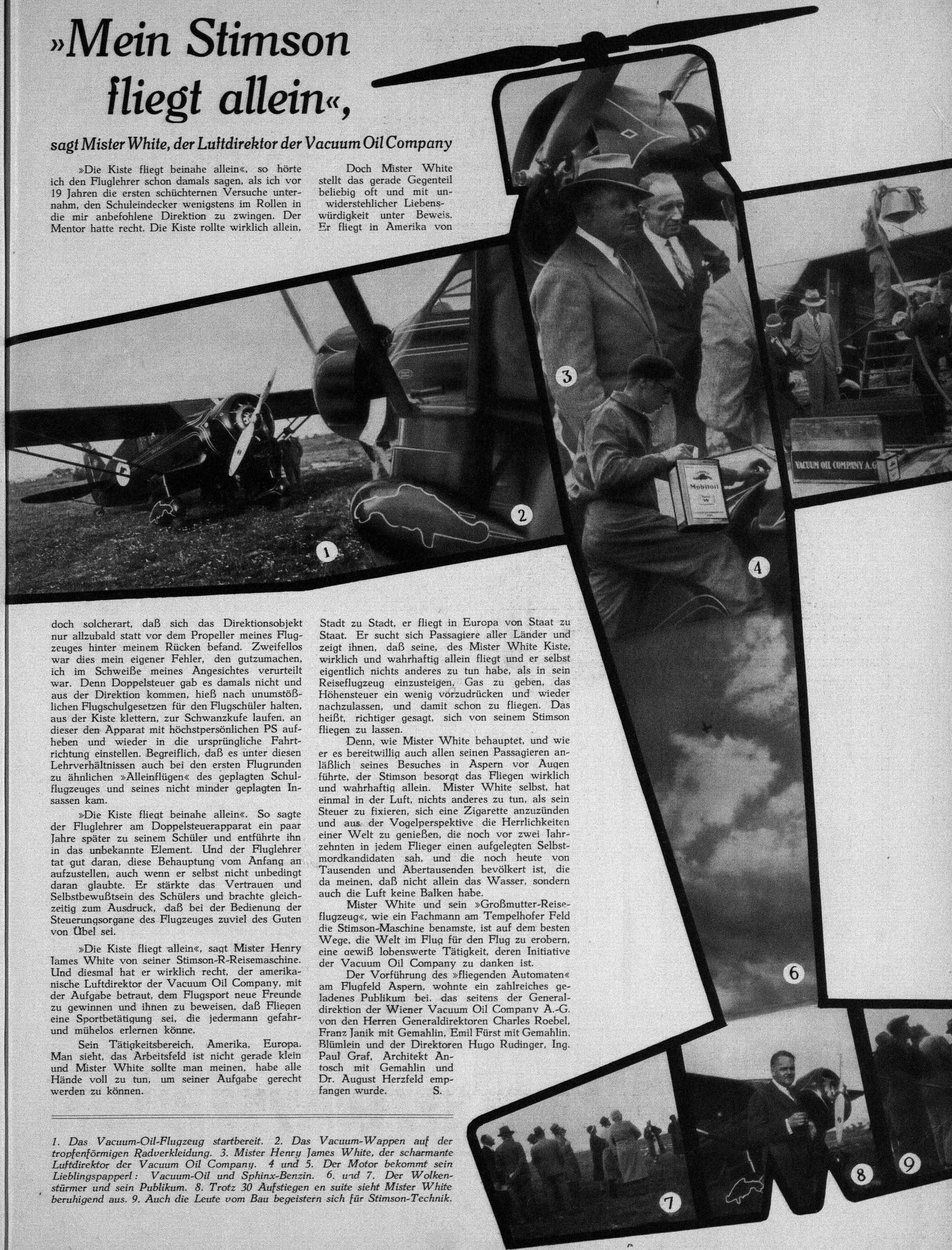
Stadt zu Stadt, er fliegt in Europa von Staat zu Staat. Er sucht sich Passagiere aller Länder und zeigt ihnen, daß seine, des Mister White Kiste, wirklich und wahrhaftig allein fliegt und er selbst eigentlich nichts anderes zu tun habe, als in sein Reiseflugzeug einzusteigen, Gas zu geben, das Höhensteuer ein wenig vorzudrücken und wieder nachzulassen, und damit schon zu fliegen. Das heißt, richtiger gesagt, sich von seinem Stimson fliegen zu lassen.

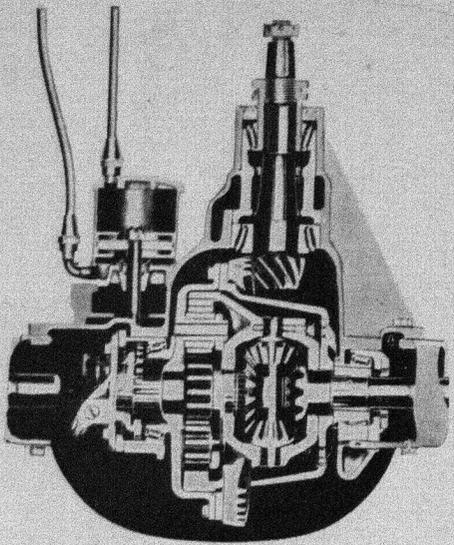
Denn, wie Mister White behauptet, und wie er es bereitwillig auch allen seinen Passagieren anlässlich seines Besuches in Aspern vor Augen führte, der Stimson besorgt das Fliegen wirklich und wahrhaftig allein. Mister White selbst, hat einmal in der Luft, nichts anderes zu tun, als sein Steuer zu fixieren, sich eine Zigarette anzuzünden und aus der Vogelperspektive die Herrlichkeiten einer Welt zu genießen, die noch vor zwei Jahrzehnten in jedem Flieger einen aufgelegten Selbstmordkandidaten sah, und die noch heute von Tausenden und Abertausenden bevölkert ist, die da meinen, daß nicht allein das Wasser, sondern auch die Luft keine Balken habe.

Mister White und sein »Großmutter-Reiseflugzeug«, wie ein Fachmann am Tempelhofer Feld die Stimson-Maschine benamste, ist auf dem besten Wege, die Welt im Flug für den Flug zu erobern, eine gewiß lobenswerte Tätigkeit, deren Initiative der Vacuum Oil Company zu danken ist.

Der Vorführung des »fliegenden Automaten« am Flugfeld Aspern, wohnte ein zahlreiches geladenes Publikum bei, das seitens der Generaldirektion der Wiener Vacuum Oil Company A.-G. von den Herren Generaldirektoren Charles Roebel, Franz Janik mit Gemahlin, Emil Fürst mit Gemahlin, Blümlein und der Direktoren Hugo Rudinger, Ing. Paul Graf, Architekt Antosch mit Gemahlin und Dr. August Herzfeld empfangen wurde. S.

1. Das Vacuum-Oil-Flugzeug startbereit. 2. Das Vacuum-Wappen auf der tropfenförmigen Radverkleidung. 3. Mister Henry James White, der scharmante Luftdirektor der Vacuum Oil Company. 4 und 5. Der Motor bekommt sein Lieblingspapperl: Vacuum-Oil und Sphinx-Benzin. 6. und 7. Der Wolkenstürmer und sein Publikum. 8. Trotz 30 Aufstiegen en suite sieht Mister White beruhigend aus. 9. Auch die Leute vom Bau begeistern sich für Stimson-Technik.





Dual Ratio des Auburn 12 im Querschnitt. Zwei Geschwindigkeiten in der Brücke, Vacuum-Schaltung.

## Rich. Klinger A.-G. im Pariser Salon

Die österreichische Industrie war auf dem heurigen »Pariser Salon« nur durch die Rich. Klinger A.-G. in Gumpoldskirchen vertreten. Auf ihrem vornehm ausgestatteten und reich assortierten Stand brachte die Firma ihre rühmlichst bekannten Spezialitäten für den Automobilbedarf zur Ausstellung.

Die von der Rich. Klinger A.-G. erzeugten formgepreßten »Klinger«-Bremsbeläge zeichnen sich durch ihr homogenes Gefüge aus, unterliegen daher nur einer geringen Abnutzung, behalten ihren vom Verschleiß unabhängigen, immer gleichbleibenden Reibwert bei. Infolge ihrer Zusammensetzung aus nur hitzebeständigen Stoffen erfährt die Bremswirkung selbst bei hohen Temperaturen keine Beeinträchtigung. Das bei vielen anderen Bremsbelägen auftretende Weichwerden unter dem Einfluß von Wärme kommt beim »Klinger«-Belag nicht vor. Da er auch frei von metallischen Zusätzen ist, werden die Bremstrommeln weitestgehend geschont und das höchst unangenehme

Kreischen der Bremsen wird völlig vermieden. »Klinger«-Bremsbeläge sind gegen Flüssigkeiten ganz unempfindlich, verlieren also an Bremswirkung auch dann nicht, wenn Öl oder Wasser in die Bremstrommeln eindringt.

Nebst diesen, für hohe und höchste Beanspruchungen bestimmten formgepreßten Belägen erzeugt die Rich. Klinger A.-G. noch einen für mäßigere Beanspruchungen geeigneten Bremsbelag, der unter der Marke »Erka« auf den Markt kommt und in Bandform erzeugt wird. Der große Vorteil dieses Belages ist seine vollständige Unabhängigkeit vom jeweiligen Bremstrommeldurchmesser, wodurch es auch kleineren Auto-Reparaturwerkstätten möglich ist, jedes Fahrzeug mit einem guten Belag zu versehen und dabei doch nur ein verhältnismäßig kleines Lager zu unterhalten.

Als besondere Attraktion auf dem »Pariser

bedeutenden Fortschritt gegenüber der bisher üblichen Abdichtungsweise bilden. Die metallisierten Klinger-Dichtungen haben daher auch rasch Eingang gefunden und werden in der Automobilindustrie Frankreichs, Englands, des Deutschen Reiches, Belgiens und anderer Staaten in immer größer werdenden Mengen verwendet und verdrängen in rascher Folge die bisher fast allgemein benützten Kupfer-Asbestdichtungen.

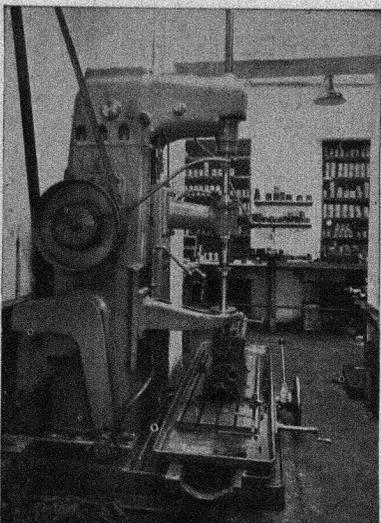
Die Rich. Klinger A.-G. bringt auch eine Wasserstopfbüchsen-Packung für die Abdichtung von Kühlwasserpumpen von Automotoren heraus, welche ihre große Elastizität und Widerstandsfähigkeit gegen die Einflüsse des Kühlwassers lange Zeit hindurch bewahrt, unbedingte Dichtheit der Pumpenwelle sichert und die letztere vollkommen schont.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die Rich. Klinger A.-G. in ihrem Werke in Gumpolds-



»Tag der Geschickten« auf dem Semmering.

(Sportphot. Zapletal.)



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

Salon« wirkte die von der Rich. Klinger A.-G. herabgebrachte Spezial-Dichtungsplatte »Klingerit 1000« für die Abdichtung von Zylinderkopf und Auspuff. Es ist das eine nach patentierten Verfahren hergestellte Dichtung von überaus großer Festigkeit und gleichmäßiger Dichte, die ebenfalls aus nur hitzebeständigen Stoffen aufgebaut ist, an den Explosionsräumen nicht ausbrennt und daher auch bei hochkomprimierten Motoren die längste Lebensdauer hat. »Klingerit 1000« ist gegen Öl und Wasser indifferent, unterliegt demnach keiner chemischen Zersetzung und keinem Aufweichen an den Verbrennungsräumen. Die aus »Klingerit 1000« hergestellten Formstücke (Zylinderkopf- und Auspuffdichtungen) sind den für diesen Zweck bisher benützten Kupfer-Asbestdichtungen weit überlegen. Die den letzteren eigene relative Weichheit und Nachgiebigkeit erfordert ein oftmaliges, übermäßig starkes Anziehen der Befestigungsschrauben, wodurch das von jedem Automobilisten so sehr gefürchtete Verziehen und in weiterer Folge Undichtwerden des Zylinderkopfes eintritt. Diese Nachteile werden bei Verwendung von »Klingerit 1000« gänzlich vermieden, denn die große Dichte desselben macht ein übermäßig starkes Anziehen der Bolzenschrauben überflüssig.

Zum Schutze gegen das Anbacken der Dichtungen auf den Auflageflächen werden die Formstücke aus »Klingerit 1000« mit einem metallischen Überzug versehen. Diese Ausführung erregte die besondere Aufmerksamkeit der den »Pariser Salon« besuchenden Fachleute, umsomehr, als festgestellt werden konnte, daß die Klingerschen Zylinderkopfdichtungen in ihrer neuesten, metallisierten Form einen

kirchen einen nach den modernsten Prinzipien gebauten Bremsstand, Fabrikat Bendix-Cowdrey, zur Aufstellung brachte. Diese einzig in ihrer Art dastehende Maschine ermöglicht ein genaues Überprüfen des Bremsbelages hinsichtlich Bremswirkung, Abnutzung, Wärmeentwicklung usw. Die genannte Firma ist gerne bereit, Wagen, welche mit Klinger-Bremsbelägen ausgestattet sind, auf diesem Bremsstand zur kostenlosen Überprüfung der Bremsen zu übernehmen, den Bremsmechanismus ohne Kostenberechnung nachzustellen und einzuregulieren. Der Bremsstand steht den P. T. Interessenten schon ab November d. J. zur Verfügung.

Von allen ihren Erzeugnissen für den Autbedarf unterhält die Rich. Klinger A.-G. bei ihren österreichischen Generalvertretern, den Herren Richard Hüpeden & Cie. in Wien I., Seilerstätte 11, stets ein reich dotiertes Lager, ebenso bei ihren übrigen Auslandsvertretungen.

### Karosserie-Fabrik

## Carl Blaha & Söhne

handelsger. beeid. Schätzmeister u. Sachverständiger  
Wien XIV., Preysingg. 5, 7 u. 9, Huglg. 8

Telephon B-31-2-80

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

# SPORTNATUREN

Gesunde Ernährung — undenkbar ohne —

— undenkbar ohne — gesunde Ernährung

# STEINMETZBROT

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

# SERVICE PACKARD GARAGE

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

## Abschiedsbankett bei der Vacuum Oil Company.

Die zentraleuropäischen Gesellschaften der Vacuum Oil Company veranstalteten am 21. Oktober im Hotel Imperial ein Abschiedsbankett zu Ehren des aus dem aktiven Dienste scheidenden Generaldirektors Otto Blümlein. Außer Generaldirektor Blümlein waren nachstehende Herren anwesend: Präsident R. H. Evans, Generaldirektor C. Roebel, Generaldirektor C. F. Cochran, Generaldirektor F. Janik, Generaldirektor M. O. Rebentisch, Generaldirektor E. Fürst, Generaldirektor L. Horvat, Generaldirektor L. Sztolcman, Generaldirektor A. Vajda, Generaldirektor Dr. H. H. J. Galle, Verwaltungsrat Dr. J. Schenk, Direktor Th. Wenglein, Direktor P. P. Prandtstetten, Direktor A. Hlavacek, Direktor E. Wülker, Direktor W. Feldmann, Direktor A. Kopelman, Direktor F. Kollmann.

Der würdig verlaufene Abend war ein Beweis für das kordiale Zusammengehörigkeitsgefühl aller Mitglieder der genannten Gesellschaft und für einen Geist, der sich naturgemäß auch in dem Arbeitseffekte der Gesellschaft Ausdrucksform schafft; er ist nicht in letzter Linie die Basis jener technischen Spitzenleistungen, welche die Vacuum Oil Company in der Schmieröl- und Benzinindustrie erzielt.

## Winterschutz fürs Auto.

Jeder Automobilist, der seinen Wagen in seinem Beruf benützt, muß natürlich darauf bedacht sein, den Wagen auch in der Wintersaison jederzeit fahrbereit zu halten. Bekanntlich springen viele Wagen bei niedrigen Temperaturen sehr schwer an, was natürlich zu unliebsamen Aufenthalten führt. Daher soll der Automobilist bei Eintritt der kalten Jahreszeit seinen Wagen entsprechend ausrüsten.

Zunächst braucht fast jeder Wagen eine Kühlerdecke, damit er nicht so rasch auskühlt, ferner ein Frostschutzmittel, um ein Einfrieren des Kühlerwassers zu verhindern. Wir nennen da das bekannte Glysantin, Fabrikat der I. G. Farben. Sehr praktisch sind auch die sogenannten Katalyt-Öfen, die unter der Motorhaube angebracht werden. Diese werden mit Benzin geheizt, sind vollkommen gefahrlos und halten den Motor warm. Für Motoren, die schwer anspringen gibt es die Einspritzpumpen, die vom Führersitz aus zu betätigen sind.

Das Wichtigste sind aber Schneeketten, die bei Schneefall unbedingt gebraucht werden. Neben den gewöhnlichen bekannten Ketten aus Eisen und Stahl, werden jetzt hauptsächlich Gummiketten empfohlen, die den Vorteil haben, daß sie die Straßen schonen und auch auf harten, schneefreien Wegen benutzt werden können.

Über alle diese Winterartikel hat die bekannte Firma Richard Hüpeden & Cie. und Julius Klein & Co., Wien I., Seilerstätte 11, eine Liste herausgegeben, die jedem Interessenten franko zugesandt wird.

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

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

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



**Silverrex** GLIMMER-ZÜNDKERZE  
 DIE SENSATIONELL "SILVERREX"  
 IST DIE AM SOHN ZÜNDKERZE

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

## Von Österreichs Radioindustrie

Neun Jahre Radiohaus Horny.

Das weltbekannte Radiohaus Horny in Wien wurde schon im Jahre 1923, zu einer Zeit, wo Radio für Amateurzwecke noch behördlich verboten war, und es in ganz Europa noch keine offiziellen Rundfunksender gab, von Friedrich Horny gegründet. Damals begnügte man sich noch, einmal in der Woche eine Stunde den Wiener Versuchssender des Technologischen Gewerbemuseums zu hören, eine Verbindung mit den ersten Versuchssendungen des Pariser Eiffelturm-Senders oder des Senders Königswusterhausen, galt schon als eine besondere Attraktion.

Sowohl die damaligen Sender als auch Empfänger leisteten nur schwache Arbeit, so daß man sich zunächst nur auf Kopfhörerempfang beschränken mußte. Erst der Herbst 1923 brachte vornehmlich ausländische Apparate, mit denen auch ein Lautsprecherempfang möglich war. Die Schwierigkeiten bei der Einfuhr solcher Apparate waren sehr große, so daß sich die Firma Horny veranlaßt sah, die Fabrikation von Radiobestandteilen und Apparaten im Inland aufzunehmen.

Als ersten Apparat brachte Horny den noch heute vielfach in Verwendung stehenden FH Neutrox 4-Röhren-Apparat auf den Markt, welcher für damalige Zeiten eine Sensation war, und auch im Ausland glänzenden Absatz fand.

Die Firma Horny ermöglichte aber auch den Amateuren und Händlern den Selbstbau dieser Apparate durch Lieferung des hiezu erforderlichen Materials sowie der Schalt- und Baupläne.

Nebst dem Neutrox-Apparat brachte die Firma einen billigen 2-Röhren-Apparat, Neutro-Baby genannt, auf den Markt, der derartig gute Leistungen aufwies, daß er durch volle drei Jahre erzeugt und verkauft wurde. Selbst diese kleinen Neutro-Baby-Apparate haben in damaligen Zeiten reichlich Auslandssender und bei guter Empfangslage auch amerikanische Stationen empfangen.

Die Schirmgitterröhren, die gegenüber den normalen Empfangsröhren ganz besondere Leistung aufwiesen, wurden in Europa von der Firma Horny erstmalig verwendet, trotzdem manche Firmen der Branche den Einbau dieser modernen Röhren entschieden ablehnten. Der Erfolg war durchschlagend und bekehrend. Die Branche erkannte die Vorteile der Schirmgitterröhren und verwendete sie nach und nach bei allen ihren Neukonstruktionen.

Die Besitzer von Netzanschlußapparaten können sich keine Vorstellung von den kleinen und großen Unannehmlichkeiten, die sich aus dem Gebrauch von Batterie-Empfängern ergaben, machen, da die Heizakkumulatoren ungefähr alle 14 Tage aufgeladen und die verwendeten Anodenbatterien in längstens zwei bis drei Monaten ersetzt werden mußten. Speziell der Ersatz der Anodenbatterien veranlaßte die Radiokonstrukteure, die sogenannten Netzanschlußgeräte zu schaffen, welche den zum Betrieb eines Apparates erforderlichen Anodenstrom aus der Lichtleitung liefern. Diese Netzanschlußgeräte ermöglichten erst den Verkauf von größeren, sieben bis acht Röhren enthaltenden Empfängern in großem Maßstabe. Schon damals haben die Konstrukteure der Firma Horny einen Apparat entworfen, welcher eine geradlinige,

nach den Wellenlängen geeichte Skala von großer Übersichtlichkeit und Feinheit in der Einstellung, aufwies. Dies wirkte bahnbrechend, weil durch das System der Einknopfbedienung sich die Einstellung jedweder beliebigen Station außerordentlich einfach gestaltete.

Als Horny die ersten Netzanschlußapparate, bei denen die viel Unannehmlichkeiten schaffenden Akkumulatoren, Anodenbatterien und Netzanschlußgeräte in Wegfall kamen, auf den Markt brachte, gewann das Radiogeschäft erst seine rapid aufsteigende Bedeutung. Damit war das Interesse aller Schichten der Bevölkerung für Radioapparate geweckt.

Ebenso bahnbrechend wirkte die Firma Horny auf dem Gebiete der Lautsprecher. Sie brachte den weltberühmten Brownschen Lautsprecher auf den Markt, sie war es auch, die im Anschluß daran unter Verwertung der Erfindung des Amerikaners Farrand dem breiten Publikum wirklich einwandfrei arbeitende elektromagnetische Lautsprecher zur Verfügung stellte. Die ausgezeichnete Qualität und der billige Preis dieser Lautsprecher brachte es mit sich, daß im zweiten Halbjahr 1931 allein von diesen Lautsprechern ungefähr 60.000 Stück erzeugt und in den Handel gebracht werden konnten.

Sensationelle Ergebnisse zeitigten die sich überstürzenden Erfindungen in der Radiobranche. Die Firma Horny steht, was ihren eigenen Patentbesitz anbelangt, zweifellos an der Spitze der österreichischen Firmen. Diese Erfindungen setzten das Haus Horny in die Lage, bei fortschreitender Verbilligung der Empfangsgeräte, eine außerordentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rundfunkgeräte zu bewerkstelligen, ebenso auch die Leistungsfähigkeit der in den Apparaten verwendeten Röhren entsprechend zu steigern.

Die Verwendung der sogenannten Bandfilter brachte endlich die Konstruktion moderner Superheterodyne-Apparate mit sieben abgestimmten Kreisen mit sich, eine Empfängertypen, die selbst bei den derzeit schweren Senderverhältnissen volle Selektivität verbürgt.

Der Aufstieg, den das Radiohaus Horny aus kleinen Anfängen zu seiner heutigen Bedeutung in verhältnismäßig kurzer Zeit genommen hat, war nur durch den Aufwand ungeheurer schaffender Arbeit möglich. Das Werk der Firma Horny kann heute täglich bis zu 200 Radioempfangsgeräte schaffen und das hierzu erforderliche Material erzeugen. Unbestritten ist das Unternehmen kommerziell und technisch vorbildlich geleitet. Es beschäftigt zur Saison mehrere hundert Angestellte und Arbeiter.

Zur Wiener Herbstmesse 1932 hat das Radiohaus Horny wieder eine Reihe interessanter Neuheiten in »Hornophon«-Apparaten gebracht, die sich aller Voraussicht nach, so wie in früheren Jahren, im Sturm die Gunst des Publikums erobern werden.

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

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

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

**Unsere Winterartikel:**  
 Schneeketten  
 Kühlerdecken  
 Katalyt-Heizofen  
 Frostschutzmittel  
 Glysantin  
 Die neue Winterliste ist erschienen  
**RICHARD HÜPEDEN & CIE.**  
 Wien I., Seilerstätte 11

Allgemeine Versicherungsgesellschaft

**Phönix** (gegründet 1860)

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

Auto-Haftpflicht-, -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 Haftpflicht, Havarie,  
Unfall, Lebensversicherungen  
aller Art, Renten-Versiche-  
rungen.

Die neue  
**Abonnement**  
gebühr

des

*Europa*  
*Motor*

**12 Schilling**  
(zwölf Hefte)



M O N A C O

REISEZIEL

6



Gesamtlentfernung: 1267 km. Abschnitte: Wien—Klagenfurt 315 km. Meist sehr gute Straßen. (Die in den Alpen vorkommenden starken Gefälle sind für Semperit Cord ohne Bedeutung). Klagenfurt—Mailand 579 km. Straßen sehr gut. Grenze bei Thörl. Paß ohne Visum. Triptyk (Carnets) ein Jahr gültig. Mailand—Genua 162 km. Sehr gute Straße. Genua—Monaco (Monte Carlo) 211 km. Sehr gute Straße. Paß mit Visum. Triptyk (Carnets) ein Jahr gültig. — Gesamte Reisedauer: 25 Stunden, am besten auf drei Tage verteilt.

friliko

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

