

Europa Motor



DKW

ZENTRALE: O. J. AULEHLA, III., MARXER-
GASSE 6 / TELEPHON U-15-4-27



Otto Faulhaber Bosch-Dienst

Vertrieb, Einbau und Instandsetzung sämtlicher Erzeugnisse der
ROBERT BOSCH A. G.

Wien I., Seilerstätte 11. Tel. R-24-2-75. / Werkstätte: IV., Goldeggasse 4. Tel. U-42-4-64

Bei telephonischem Anruf der Werkstätte wird die Zeit für Sie eingeteilt, in der Sie den Wagen am ehesten entbehren können



Schnelllastwagen Autobusse Taxameterwagen Spezialfahrzeuge

aller Art

Verkaufsstelle: Wien I., Körntnerring 18

Allgemeine
Versicherungsgesellschaft

Phoenix

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

Das Götze- Magazin

DIE GROSSE ILLUSTRIERTE
WÖCHENTLICHE ROMAN-
BEILAGE DES "GÖTZ VON
BERLICHINGEN"
ERHÄLT JEDER KÄUFER
DES "GÖTZ"

gratis

SERVICE **PACKARD** GARAGE

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

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

ES GEHT UM DEN



Sämtliche Bilder von
Sportphot. Zapletal.

*Sieghafte Austro Daimler-Bergmeisterin, Prinzessin Shelagh von
und zu Liechtenstein, hebt das malerische Bild der Stuckalpe*

ALPENPOKAL

Es wird ein Wein sein,
Und mir wer'n nimmer sein.

Es wird eine Alpenfahrt geb'n,
Und mir wer'n nimmer leb'n.

Seit Erschaffung der Automobilwelt — das genaue Datum dieses Ereignisses ist arg umstritten — wird der Katschberg ob seiner Unbezwinglichkeit als prominentester österreichischer Renommierhügel geschätzt und — überschätzt. Hand aufs Herz, verehrte

Herrenfahrer, bedeutet es denn wirklich den Inbegriff autotouristischer Glückseligkeit, just über diesen Busen der Natur mit allen unter der Haube vereinten Kräften hinwegzurollen? Der landschaftliche Komfort, den der Katschberg liefert, ist doch wirklich nicht so gigantisch und rechtfertigt keineswegs die Patzigmacherei dieses Gipfels chauffierender Sehnsüchte. Aber wir Wiener sind nun einmal so kapriziert. Ein

Auto, das den Katschberg negiert, gehört in die Würst'. Darum lautet die erste Frage, namentlich bei Ankauf eines zugrasten Typs: Sagen sie, geht er auch den Katschberg? Und der Berufsoptimist im Autoladen bejaht es — bejaht es auch dann, wenn die Probe aufs Exempel ein Versuch mit untauglichen Verkehrsmitteln wäre. Darum gab uns eine gütige Vorsehung den Automobilklub, ein gütiger Automobilklub die Alpenfahrt, auf daß wir die Wagen in flagranti erwischen.

Apropos Alpenfahrt. Nichts anderes, als ein mit wechselndem Raffinement inszenierter Katschberg. Seit eh und jeh fungiert er als Kalafatti dieses österreichischen Ringelspiels. Um ihn dreht sich alles. Auch diesmal, 1933, bei der Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal und die Österreichische Alpenplakette, die eine Arbeitsgemeinschaft

*Kommerzialrat Direktor Anton Czech,
ADR 8, sieht am Nederalpl den Himmel
offen.*



*Richard Gerin, Austro Daimler-
Sport, am (strafpunktfreien)
Nederalpl.*

österreichischer Automobilklubs arrangierte, war unser Kärntner Paradeberg die Hauptperson. Hier und nirgendwo anders entschied sich das Strafpunkteschicksal der p. t. Konkurrenten. Nahmen sie die Prüfungsstrecke mit dem vorgeschriebenen Temperament, so hatten sie die Alpenmatura mit Auszeichnung (großer Alpenpokal) bestanden. Wenn nicht, müssen sie die Wiederholungsprüfung absolvieren. Nächstes Jahr im Juni.

*

Die Zeiten werden immer schwerer, die Alpenfahrten immer leichter. Das scheint zumindest so, wenn man seinen bekannt kritischen Blick über die Ehrenkompagnie der 20 Sieger schweifen läßt.

Eine Dame und 19 Herren des Volants also besitzen wahre Unschuldslamperln von Autos, blütenweiße Geschöpfe mit betont strafpunktfreien Allüren. Katschberg, Nederalpel und was sonst man ihnen, den



*Ingenieur Josef Gräf, Gräf & Stift,
erledigt das Nederalpl im fortis-
simo seiner schwebenden PS.*

»Drei von der Tankstelle« (Herr v. Bitzy, Austro Daimler, MiB Wegscheid).

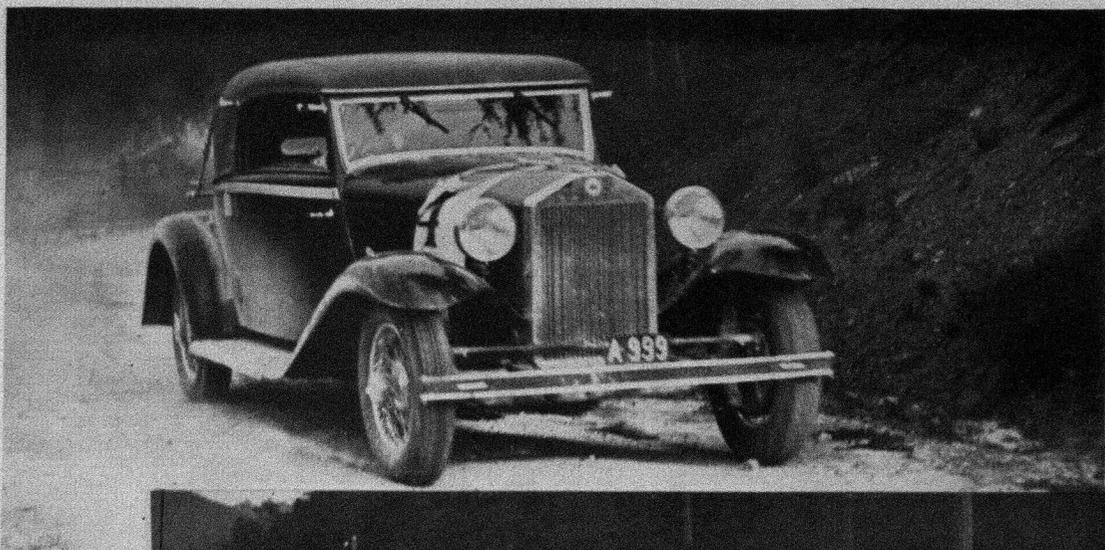
Mitte: Prinzessin Shelagh von und zu Liechtenstein bereitet ihrer p. t. Konkurrenz eine freundliche Aufnahme.

Unten: Generalsekretär des Ö. A.-C., Emanuel H. Köchert, Graf Arthur Pächta und H. Kraulitz in Wegscheid (Graf Pächta zählt gerade seine vier Strafpunkte).



p. t. siegreichen Rädertieren, zum Non-Stop-Fraße vorwirft, alles verzehren sie mit Speed und Elan. Und die 950 km, die das vom Ö. A.-C. und seinen freundnachbarlichen Klubs angekurbelte Alpenkarussell 1933 im Umfang maß, was bedeuten sie, gemessen an dem 200.000- oder 300.000-km-Leben eines Durchschnittswagens von nur einigermaßen gediegenen Eltern.

20 Glückliche, die es sich auf die Visitenkarte drucken lassen dürfen: Gewinner des Alpenpokals 1933. Fünf Steyr-Fahrer voran. Rudolf Kurz, Dr. Erich Hrbuy, In-

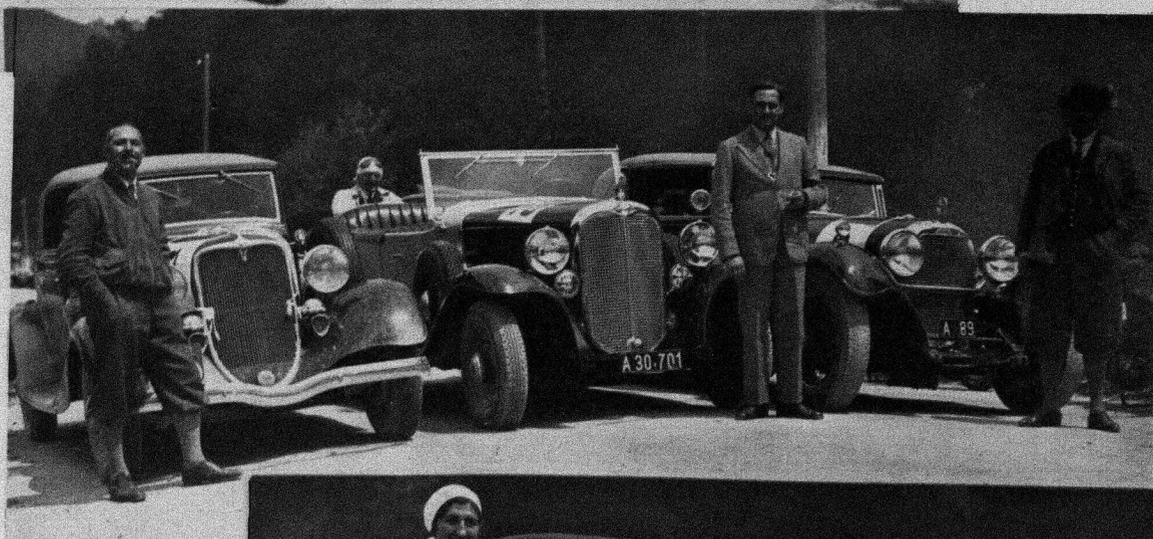


Standard SS gilt allgemein als Beauté und Wiener Sehenswürdigkeit.

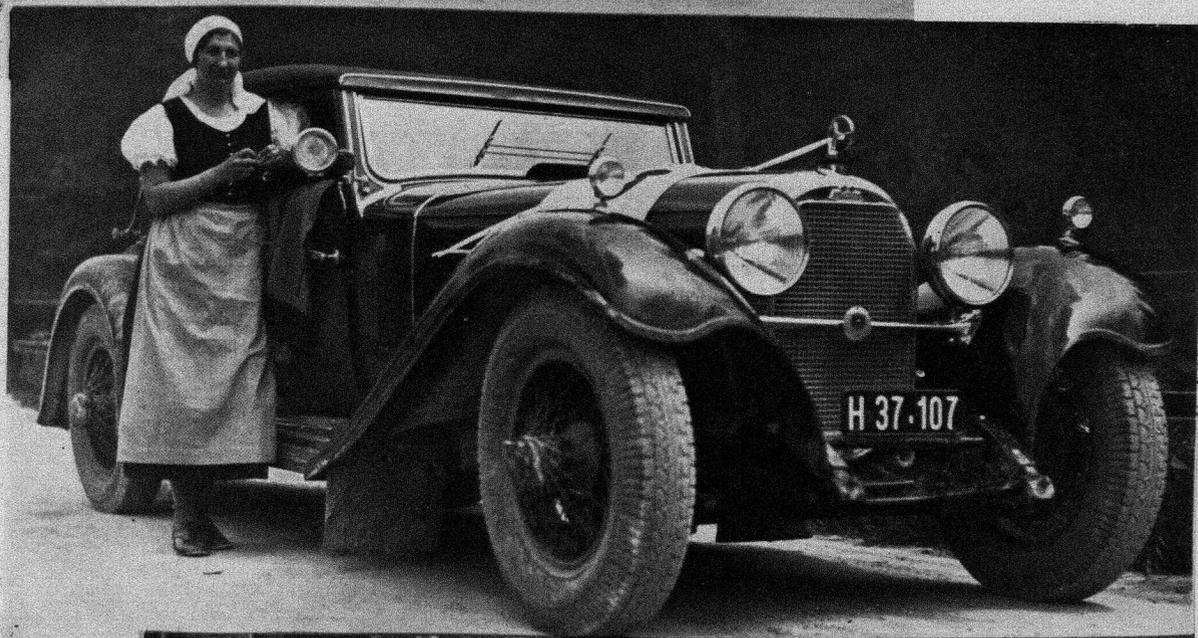
Auch Ford 8 blickt zurück auf völlig strafpunktloses Alpenfahren; eigentlich peinlich, daß ein Vollblutamerikaner so viel Verständnis aufbringt für Made-in-Austria-Gebirge. Ingenieur Willi Böckl, neuerdings aus New York, hat ihn gesteuert. Heimgekehrt, wird er persönlich bei Mister Henry Ford vorsprechen, ihm die wärmsten Sympathien des Katschberges zu übermitteln.

Walter Delmar, wie immer, fuhr vorneweg. Und siegte souverän. Wie wäre es, wenn man den Alpenfahrtpropositionen 1934 die Proposition machen würde, für Delmar

*Maximilian Salins-Spallek,
Herrensieger auf Lancia-Astura.*



*Eine feingemischte Gesellschaft
und internationale Sieges-A.-G.:
Ingenieur Böckl (Ford 8), Inge-
nieur Gräf (Gräf & Stift), v. Bitzy
(ADR). Selbstverständlich Team-
preis.*



*Prinzessin Shelagh von und zu
Liechtenstein, Pokalgewinnerin, im
ADR-Dirndl.*

*Peter Graf Orssich, Standard SS,
kreiert eine praktische Alpen-
fahrerdreß. (Für einen 100%igen
Sieger könnte er fröhlicher drein-
schauen.)*

genieur Anton Kammergruber, Dr. Ludwig zu Loudron-Laterno, Ing. Ernst Rausch. Steyr ist eben der geborene Hochtourist und das Triumvirat Kammergruber—Loudron-Rausch, das den Teampreis des Ö. A.-C. ergatterte, ein Dreibund, auf den man sich verlassen kann.

Prinzessin Shelagh von und zu Liechtenstein, Austro-Daimler-Bergmeisterin mit dem großen Alpenpokal! Überdies einzige aktive Autoalpinistin des Jahres. Sie ist bezaubernd gefahren, ohne Spur von Ermüdung kam sie ans Ziel, ein silbernes Pokallächeln auf den Lippen.

Weitere Daimler - Pokalhelden: Die Herren Desiderius v. Bitzy und Richard Gerin; gemeinsam mit Kommerzialrat Czech Verantwortliche des sieghaften Austro-Daimler-Markenteams.

Standard SS des Grafen Peter Orssich — Sieger. Selbstverständlich. Indes, man muß auch Selbstverständlichkeiten der Alpenfahrt erwähnen. Je schöner ein Auto, desto leichter ist es gekränkt. Und dieser



Jedem das Seine!

Was dem
Säugling
die Milch-

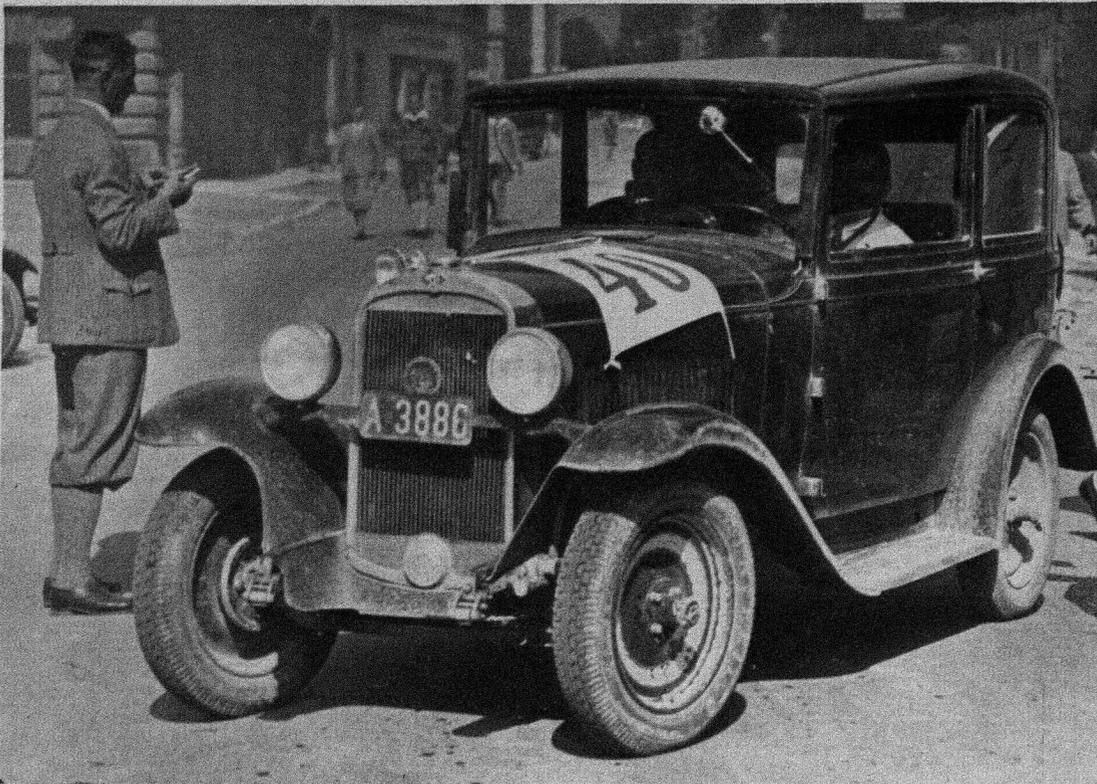


Darüber gibt es schon
lange keinen Zweifel mehr: die zu-
trüglichste Nahrung für das heikle Kleinkind
ist und bleibt die Milch, mit der Einschränkung,
daß nur die nach hygienischen Prinzipien abgefüllte
Milch — in Originalflaschen — in allen Fällen das richtige
ist. Darauf kommt es aber an. — Auch der moderne,
hochbeanspruchte Kraftfahrzeugmotor ist heikel, er verträgt
nicht „Öl“ an und für sich, sondern nur ein Motoröl, das
in richtiger Erkenntnis seiner Beanspruchung von den
ersten Fachleuten der Welt in den modernsten
Fabriken geschaffen wurde. Shell Motor Oil
ist ein derartiges Öl, geeignet für
jeden Kraftfahrzeugmotor.

Verlangen Sie Kannen
mit dem Original-
verschluß.

pb
- ist dem Motor

SHELL MOTOR OIL



Ingenieur Ernst Beyschlag auf Opel-Steyr, in Judenburg. Er fuhr in einer ganz normalen Serienlimousine. Ein wahrhaft »billiger« Sieg.

einen eigenen, nach Maß gearbeiteten Bugatti-Sport-Kompressor-Durchschnitt vorzuschreiben.

Ingenieur Josef Gräf auf neuem Zweieinhalbliter Gräf & Stift zählt zu den überaus Pressierten der Alpenfahrt. Siegte mit Schmiß. Auch aus seiner geradezu aufreizenden Überlegenheit könnte die Alpenfahrt für das nächstemal lernen.

Maximilian Salins-Spallek rannte auf Lancia-Astura über die Alpen. Als vollendeter und fragloser Amateur. Frägt sich nur, wem mehr zu gratulieren ist: Herrn Salins-Spallek zum Lancia-Astura oder Herrn Lancia-Astura zu Salins-Spallek?

Unter den motorischen Schwächlingen (750 bis 1500 cm³) drei Sieger auf Tatra 57. Ein Erfolg der Benzin-Gummipreis-Bescheidenheit sowie des luftgekühlten Katschberges. Schon der Dichter sagt: In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister (auf Tatra 57). Alpenpokalsieger Ingenieur Erich Ledwinka, Willfried Proskowetz, Fritz

Weiß; strafpunktlose Plakettengewinner: Otto Fleischmann, Alois G. Stiebitz.

Zu dem Sensationssieg des Tatra 57 wäre noch zu bemerken, daß es sich hier um den einzigen, wirklich erfolgreichen Wagen dieser populären Klasse handelt. Nur er blickt zurück auf vollendete Punktlosigkeit, auf ein curriculum vitae frei von jeder Pönalisation. Wer also einen perfekten Alpen-Kleinwagen braucht, kein Hangend- und - bangend - in - schwebender - Katschbergpein - Fahrzeug und dennoch nur über wenig elastisches Einkommen verfügt, wird entschieden gut tun, vor endgültigem Entschluß (drum prüfe, wer es ewig schindet...) mit dem neuen herzigen Tatra, dem Spezialisten für luftgekühlte Parforce-Touren, sehr kräftig zu kokettieren.

Ingenieur Ernst Beyschlag auf Opel-Steyr — drei Strafpunkte. Wahrlich kein moralischer Ballast für ein 5000-Schilling-Allerweltwagerl. Entscheidend ist hier die Frage: ob überhaupt? Und der Steyr-Opel liebt geradezu den Katschberg. Nur darf er ihn nicht zur Raserei treiben wollen.

Eine gemischte, aber sehr gute Gesellschaft: das Siegerteam Austro Daimler-Gräf & Stift-Ford (v. Bitzy, Ingenieur Gräf,



So sah es am Ziel der Bergprüfung des Niederalp aus. Auch hier hatte die Shell-Floridsdorfer beflaggt.

Ingenieur Böckl). Teampreis des Ö. A.-C.!

Voreilig genug stellten wir eingangs fest: Die Alpenfahrten werden immer leichter. Stimmt nicht. Nur die Autos werden immer besser...

*

Resultate:

Wertungsgruppe I: Automobile über 2500 cm³:
 Sieger (Alpenpokal): Alexander James Cormack, Edinburgh (Rover); Desiderius v. Bitzy, Wien (Austro Daimler-Bergmeister); Prinzessin Shelagh von und zu Liechtenstein (Austro Daimler-Bergmeister); Maximilian Salins-Spallek, Wien (Lancia-Astura); Richard Gerin, Wien (Austro Daimler-Sport); Ingenieur Willi Böckl, Wien-New York (Ford V 8); Ingenieur Josef Gräf, Wien (Gräf & Stift); Dr. Armand Lettich, Graz (Fiat). — Zweiter: Lt. Colonel MacFarlane, Budapest (Sunbeam, 10 Schlechtpunkte). — Dritter: Kommerzialrat Anton Czech, Wien (Austro Daimler 8, 12). Ausgeschieden: Prager (Ford), Dr. Zenkl (A. D.), Kletzer (Studebaker).

Wertungsgruppe II: Automobile von 1500 bis 2500 cm³:
 Sieger (Alpenpokal): Rudolf Kurz, Innsbruck (Steyr 30, S.); Dr. Erich Hruby, Wien (Steyr 30, S.);

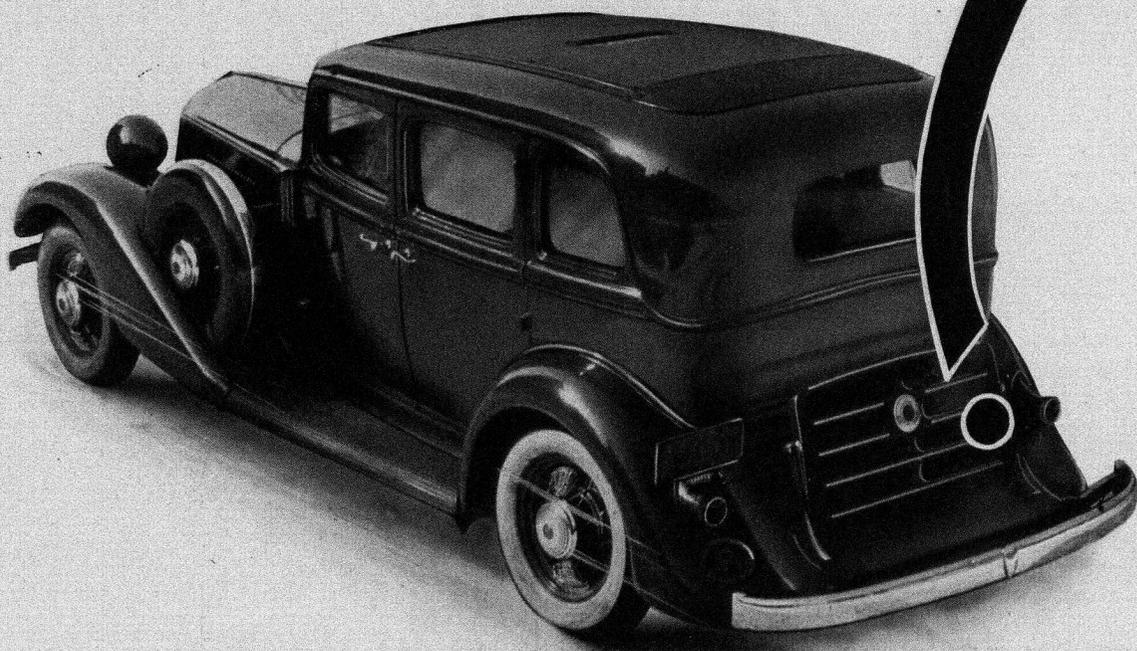


Ingenieur Josef Gräf auf der Strecke. (Wo? Frage der Redaktion.)

Anonyme Kräfte?

“Irgendein” Benzin unbekannter Herkunft und Qualität soll Ihren Wagen treiben? Nein! — Sie wollen einen Supertreibstoff! —

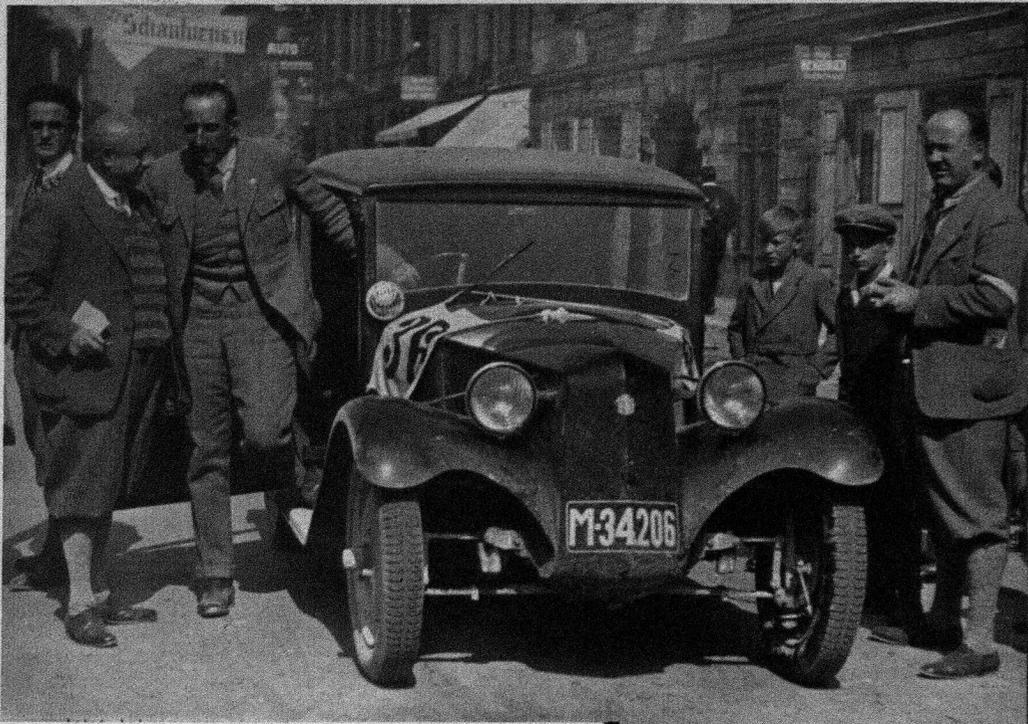
Deshalb:



SPHINX SPECIAL

BENZOL-GEMISCH
VACUUM OIL COMPANY A.G.

zur richtigen
Schmierung:
Mobiloil!



Ingenieur Wilfried Proskowetz, der Tatra-Sieger, umarmt die Presse (Vibro).

Graf Peter Orsich, Wien (Standard, SS); Diplomingenieur Walter Delmar, Budapest (Bugatti); Zivilingenieur Anton Kammergruber (Steyr 30, S.); Doktor Ludwig zu Lodron-Laterano, Wien (Steyr 430); Ingenieur Ernst Rausch, Steyr (Steyr 30, S.). — Zweiter: Primarius Freiherr Dr. Wolfgang v. Wieser, Wien (Steyr 30, S., 2). — Dritter (ex aequo): Graf Artur Pachta-Rayhofen, Wien (Steyr 30, 4); Ingenieur Otto Doblhoff, Wien (Steyr, 30, 4). — Vierter: Ingenieur Wilhelm Markl, Wien (Steyr 30, 5). — Ausgeschieden: Krickl-Rheinthal (Tatra), Warschi (Steyr). Wertungsgruppe III: Automobile von 750 bis 1500 cm³:

Wertungsgruppe III: Automobile von 750 bis 1500 cm³:

Sieger (Alpenplakette): Otto Fleischmann, Wien (Tatra 57). — Zweiter: Karl Schüle, Semmering (Tatra 11, 7). — Ausgeschieden: Schön (Tatra 12).

Teamwertung:

Klubteams:

Siegerteams: Österreichischer Automobil-Club (Bitzy auf Austro Daimler, Ingenieur Böckl auf Ford, Ingenieur Gräf auf Gräf & Stift); Österreichischer Automobilklub (Kammergruber, Dr. Lodron-Laterano und Ingenieur Rausch, alle auf Steyr 30). Zweiter Klubteampreis: Steiermärkischer Automobilklub (Krafft-Ebing auf Calthorpe-Motorrad, Beust auf Calthorpe, Harnos-Hihalom auf Puch Z). Dritter Klubteampreis: Vorarlberger Automobilklub (Haug auf Triumph, Widmer auf Puch, Kiene auf BMW).

Markenteam, Siegerteam: Austro-Daimler-Team (Bitzy, Gerin, Czech).



Endlich ein Tatra, der sich durchschauen läßt.



Felix Graf Spiegel-Diesenberg wahrt sein photographisches Inkongnito.

Sieger (Alpenpokal): Ingenieur Wilfried Proskowetz, Kvasice (Tatra 57); J.-U.-C. Kamil Kadlezak, Mährisch-Ostrau (Z); Fritz Weiß, Brünn (Tatra 57); Ingenieur Erich Ledwinka, Nesselsdorf (Tatra 57); Milos Bondy, Prag (Aero). — Zweiter: Graf Felix Spiegel-Diesenberg, Visnove (Tatra 57, 1). — Dritter: Walter Straßer, Wien (Tatra 57, 2). — Vierter: Ingenieur Ernst Beyschlag, Wien (Opel-Steyr, 3). Fünfter: Dr. Leopold Wagner, Wien (Tatra 57, 12). Angekommen (nicht placiert): Willi Linser, Innsbruck (Opel-Steyr); Maximilian Woda, Wien (Fiat 508).

Fahrt um die österreichische Alpenplakette:

Wertungsgruppe II: Automobile von 1500 bis 2500 cm³:

Sieger (Alpenplakette): Alois Gottfried Stiebitz, Wien (Tatra); Hans Urban, Wien (Steyr 30, S.).

• Walter Strasser (Tatra), auch ein dunkler Fall.



HERMANN RÜTZLER

Spezialwerkstätte für Steyr-Wagen und
aller Marken-Wagen

Wien VI., Webgasse 41

Telephon A-34-0-63



Am Ziel des »schwergeprüften« Niederalpls.



Dr. Ludwig von Lodron-Laterano, ein Steyr-Sieger.



Von 32—35: Freiherr von Wieser, Ingenieur Kammergruber, Dr. von Lodron-Laterano, Ingenieur Rausch.
(Beliebtes Steyr-Quartett.)

Garantiescheine.

Wie schon berichtet, sah sich die Ferodo Limited genötigt, für ihr Produkt, das Original englische Ferodo-Bremsmaterial, Garantiescheine einzuführen. Infolge der wegen seiner unerreichbar hohen Qualität bedingten außergewöhnlichen Verbreitung des Original englischen Ferodo-Materials in der ganzen Welt, hat sich nach und nach der Markenschutzname »Ferodo« als Gattungsname für Bremsmaterial überhaupt eingebürgert. Gerne haben die Imitationserzeugnisse sich diesen Umstand zu Nutze gemacht, indem sie versteckt hinter dem angemessenen Gattungsnamen »Ferodo« minderwertiges Bremsmaterial den Verbraucherkreisen zuschoben. Diesen Unfug machen nun die erwähnten Garantiescheine ein Ende, indem nur jene Werkstätten, Händler, Garagen und Private die Garantiescheine erhalten, die tatsächlich Original englisches Ferodo-Material beziehen. Jetzt, nachdem diese Garantiescheine verhältnismäßig erst kurze Zeit im Umlauf sind, zeigt sich, wie viel und wie oft der Name »Ferodo« mißbraucht wurde und wie notwendig diese Maßnahme war.

Nähere Auskünfte erteilt die Generalvertretung: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60.

Gräf & Stift

gewinnt auf neuem 6 Zyl. **2.5l MF 6**

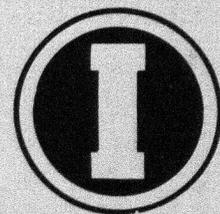
Fabrik und Verkaufsbüro:

Wien XIX., Weinbergg. 70. Tel. B-12-5-90

Alpenpokal und Teampreis

100% = 1 Wagen am Start — 1 Wagen siegreich = 100%

Ausstellungslokal: Wien I., Schwarzenbergstraße 8. Telephon R-26-2-92



Kaufmann & Co.

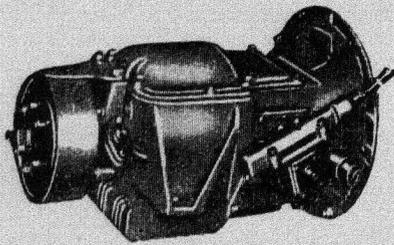
Oesterreichs größtes
Spezialhaus für
Wien III., Hint. Zollamtsstr. 17
Tel. U-11-2-45 u. B-50-0-95

Auto-Ersatzteile

»REO« der Wunderwagen!

Auch USA schaltet automatisch!

Die amerikanische Marke »Reo« bringt seit kurzem ihre Wagen mit einem gänzlich automatischen System des Gangwechsels heraus. Das neueste Reo-Getriebe hat für normale Zwecke — Fahren in der Ebene und auf mäßigen Steigungen, zwei Gänge,



Das Reo-Getriebe.

die je nach der Tourenzahl des Motors ganz von selbst in Aktion treten. Für Fahrten im Gebirge wird durch Stellen eines Hebels an der Spritzwand ein Reduktionsgetriebe eingeschaltet, wodurch die beiden verfügbaren Gänge, jetzt entsprechend niedriger übersetzt, das glatte Nehmen jeder beliebigen Steilstraße ermöglichen.

Natürlich ist — echt amerikanisch — die ganze Sache nur für Wagen mit kräftigen Motoren bestimmt. Die »Große« ist direkt, die »Kleine«, zum Starten und Beschleunigen, indirekt. Der Gangwechsel erfolgt automatisch im Wege einer Zentrifugalkupplung.

Wie auf unserer diagrammatischen Skizze ersichtlich, ist die Kupplungswelle mit der (durch Handhebel einrückbaren) auxiliären Übersetzung verbunden, die normal eine direkte Verbindung mit einer Hilfswelle, die mit einem Zahnrad versehen ist, bildet. Dieses Zahnrad wird von einem Hüllrohr mit äußerer und innerer Verzahnung umfaßt und bildet wieder die Verbindung mit einem großen Ring mit Innenverzahnung, der die Kardanwelle treibt. Bei geringen Drehzahlen ist das solcherart erzielte Übersetzungsverhältnis etwa 2:1 — dies zwischen der Hilfswelle und der Antriebswelle. Eine Art von Freilaufvorrichtung — hier nicht ersichtlich — verhindert die verzahnte Hülse, sich in verkehrtem Drehsinne zu bewegen.

Wird eine genügende Tourenzahl, die etwa 20 Stundenkilometer Tempo entspricht, erreicht, dann tritt eine Zentrifugalkupplung in Aktion, welche die Hilfswelle mit dem

verzahnten Ring verbindet, und die Angleichung der Drehzahlen bewirkt. Bei etwa 22 Stundenkilometer Tempo genügt der Widerstand dieser Kupplung, um die Verbindung dieser Teile fix zu gestalten, so daß der Antrieb von der Hilfswelle zum Kardanschaft direkt erfolgt. Wie die USA. »Automotive Industries« berichten, hat sich dieses Getriebe in der Praxis sehr gut bewährt. Nach dem Auskuppeln drückt der Fahrer den Ganghebel ganz »hinein«, so daß dadurch das Zahnrad nach vorne geschoben wird, welches die Kupplungswelle mit der Hilfswelle verbindet. Dann kuppelt man ein und tritt, behufs »Wegfahrens«, auf das Akzeleratorpedal. Bei zunehmender Beschleunigung geht der Wechsel von indirektem zum direkten Antrieb so leicht und unmerklich von statten, daß nur das allmähliche Abnehmen der Tourenzahl auf den Gangwechsel schließen läßt. Verringert sich die Fahrgeschwindigkeit dadurch, daß man das Gaspedal ausläßt, dann genügt die Zentrifugalkupplung, um bis zu einem Tempo von zirka 8 Stundenkilometer den

direkten Eingriff zu erhalten. Tritt man dann brüsk auf das Gaspedal, dann wird ohne irgendwelchen Stoß oder Geräusch die indirekte Übersetzung ganz automatisch eingerückt, was besonders wertvoll erscheint, da die »Zweite« nur wenn unbedingt erforderlich in Aktion tritt.

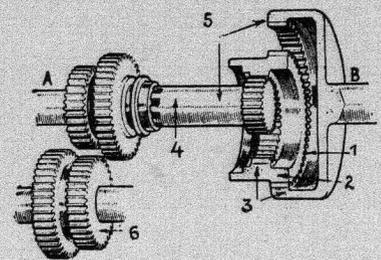
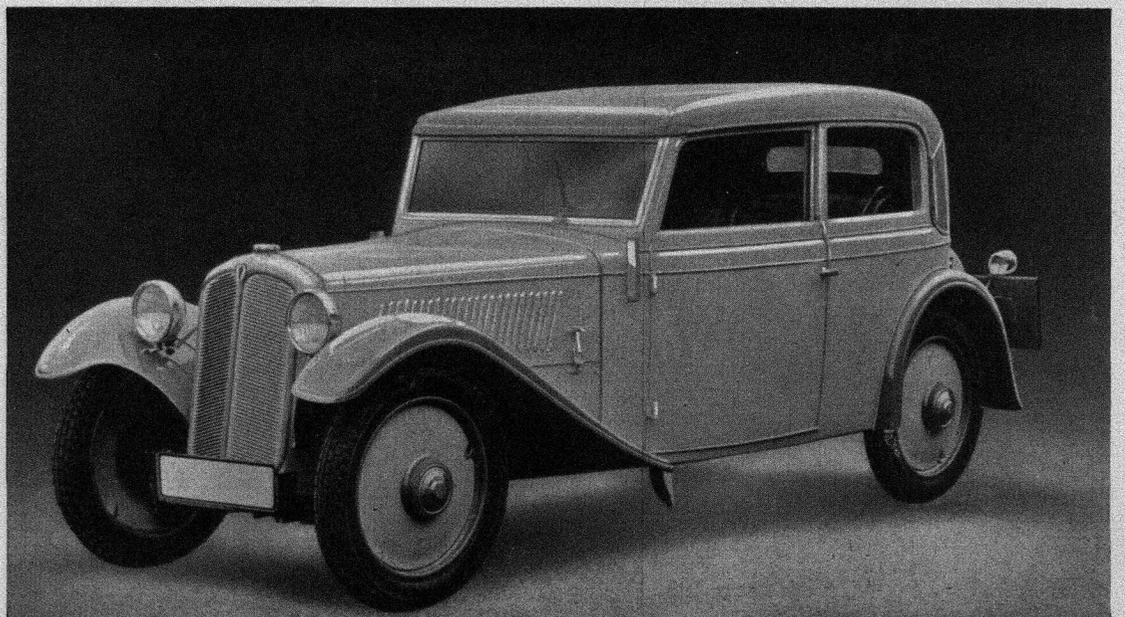


Diagramm des neuen, gänzlich automatischen Reo-Getriebes. 1. Ring mit Innenverzahnung. 2. Hüllrohr mit äußerer und innerer Verzahnung. 3. Verzahnung für die beiden »automatischen« Gänge. 4. Hilfswelle. 5. Durch die Zentrifugalkupplung verbundene Teile. 6. Reduktionsgetriebe (zwei Gänge), das durch Handhebel eingerückt werden kann.

DKW, 700 cm³

Der DKW-Frontantrieb ist der einzige deutsche Kleinwagen, dessen Motor nach dem Zweitaktprinzip arbeitet. Verschafft ihm schon diese Eigenart eine Sonderstellung, weil er trotz kleinem Hubvolumen

kehrspülung in Fortfall, so daß der Kolbenboden sich jetzt durch nichts mehr von der Ausführung für Viertaktmotoren unterscheidet. Der Effekt dieser wesentlichen Verbesserung ist ein erheblicher Leistungszu-



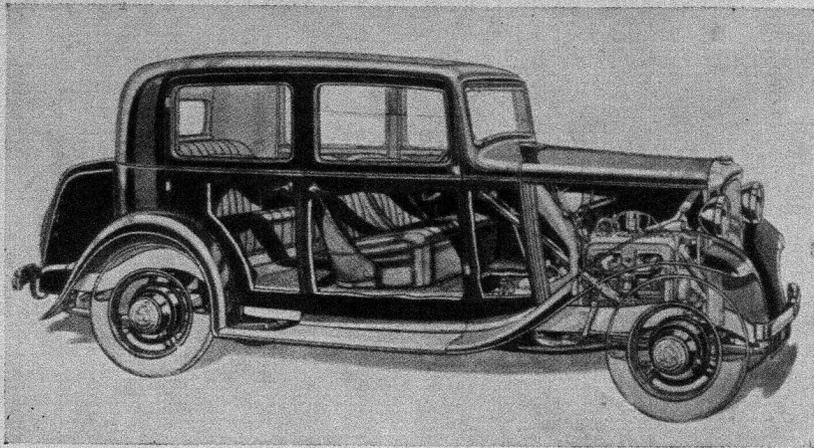
Großes leistet und hohe Überlastung verträgt, so dankt er seine Beliebtheit auch seiner modernen konstruktiven Gestalt mit Frontantrieb und Schwingachsen. In dem DKW-Front, der neuesten Ausführung des Frontantriebs, sind diese beiden Vorzüge auf ein Höchstmaß gefördert worden. Insbesondere konnte der kleine 700 cm³ durch ein verbessertes Spülverfahren (Umkehrspülung) auf über 20 PS gebracht werden. Der bisher verwendete, thermisch weniger günstige Kolbenablenker kommt bei der modernen Um-

wachs, sowie eine beträchtliche Erhöhung der Motor- elastizität, bei geringerem Betriebsstoffverbrauch. Der kleine DKW meistert in seiner neuesten Ausführung mühelos den Transport von vier Personen mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 60 Kilometer. Außerdem ist der Brennstoffverbrauch, im Gegensatz zu der überholten Auffassung, daß Zweitaktmotoren viel verzehren, mit nur 5½ bis 6 Liter pro 100 km, für einen ausgewachsenen Viersitzer ohne Zweifel recht gering.

MK-KOLBEN fahren heißt:
Oel und Benzin sparen

KOLBEN-KRAUS, WIEN-SALZBURG-KLAGENFURT-GRAZ

Aus dem Buch der Enthüllungen



Kleine Kostprobe: Citroën = Test

Jedes anständige Auto hat, wie männlich bekannt, drei Stück Höchstgeschwindigkeiten. Zumindest. Die erste steht drin im Katalog, die zweite notiert das Tachometer, die dritte ist jene, freilich ziemlich uninteressante, die das Fahrzeug wirklich entwickelt. Wollte der Autobesitzer in einer strafwürdigen Anwendung von Wißbegierde das De facto-Tempo erfahren, er müßte selbst auf die Stoppuhr schauen. Und das sehr genau und nachsichtslos.

Von jetzt an ist das überflüssig. Das Buch der Enthüllungen, in Deutschland erschienen — genau heißt es: Auto-Testbuch und sein sehr verantwortlich zeichnender Autor ist der bekannte und bekannt-seriöse Fachschriftsteller Diplom-Ingenieur Ernest Friedländer (Verlag von Wilhelm Knapp, Halle a. d. Saale), sagt den zeitgenössischen Autos mitten ins Kühlergesicht die Wahrheit, jene weltverhaßte Wahrheit, die sie genau so schlecht vertragen wie wir Menschen.

Baudry de Saunier, neben Faroux der berühmteste autokritische Franzose, hat einmal, so vor 20 Jahren, die Zeitungskritik technischer Erzeugnisse als überaus gewagtes und entschieden verdammenswertes Experiment bezeichnet. Mein Gott, die Autos waren eben schon seinerzeit empfindlich, mimosenhaft empfindlich sogar und wer ihrer konstruktiven wie fabrikatorischen Ehre zu nahe kam, riskierte eine Geschäftsstörungsklage. Darum auch hat sich wohl der (internationale) Brauch eingelebt, nur liebenswürdig, nett und kulant über die Autos zu schreiben, möglichst beide Augen bei dieser Tätigkeit zuzudrücken, wiewohl es pädagogischer wäre, sie sperrangelweit zu öffnen.

Nun denn, Diplom-Ingenieur Friedländer hat es gewagt, mit der Autoindustrie hochkritisch anzubandeln und nicht allein mit der reichsdeutschen. Dem Lancia wie dem Mercedes, dem Steyr wie dem Horch, dem Buick wie dem Ford, dem Austro Daimler wie dem Citroën, redet er mit auf viel Fachkenntnis gegründeter Strenge, mit vollendet klarer Diktion ins Gewissen, sich da und dort, in diesem oder jenem Teile ihres werten Organismus zu bessern.

Sintemalen aber heute alle Autos gut sind — nur die Automobilisten sind es zuweilen nicht — betrachtet es der Herr Enthüller naturgemäß als seine vornehmste Pflicht, Konkretes festzustellen: Bergsteigfähigkeit im ersten, zweiten, dritten und

vierten Gang, Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung von 10 auf 60 km/Std., Bremsweg bei 30 km/Std., Übersetzung, Sitzraum, Drehkreis, Stabilität und noch andere hochwichtige Ziffern. Das alles erfährt man bei Diplom-Ing. Friedländer nicht zwischen, nein, in den Zeilen, nicht beiläufig und verschleiert, sondern minutiös genau und gerade heraus, und so mancher Herrenfahrer, nachdem er die Weisheiten des Buches in sich eingesogen hatte, gestand sich freimütig; jetzt weiß ich endlich, was mein Wagen taugt . . .!

Klar, daß so manche der liebevoll Porträtierten mit Vergnügen darauf verzichtet hätten, von dem deutschen Neuerer der Autokritik vielzeitig gewürdigt zu werden. Indes, auch die allzu ausgiebig Enthüllten werden zugeben müssen: der Mann weiß, was er will; und kann, was er will. Vielleicht sein einziger Fehler: er versteht zuviel von Autos, um über sie zu schreiben. Ein enfant terrible der Autokritik.

Für unseren vielzitierten Herrn Niemand, dem p. t. Konsumenten dagegen, ist dieses Auto-Testbuch, dessen Ergänzungsband mit den Kaiserdamm-Neuheiten 1933 soeben erschienen ist, restlos erfreulich. Nicht mehr auf die »Märchen aus Tausend und einem Katalog« angewiesen, hat er jetzt die wertvolle Chance, an Hand der Broschüre praktische Autopsychologie zu betreiben.

Nach dieser Vorrede eine kleine Kostprobe aus dem höchst lesenswerten Buch der Enthüllungen: Citroën, 1.5 Liter, Modell 1933.

Motor: Vierzylinder, 1452 cm³
Preisklasse: RM 3500—4500

Beschleunigung von 10 auf 60 km/Std.: 27 Sek.
Bergsteigfähigkeit im 3. Gang: 7%
« « 2. « 13—14%
« « 1. « 21—23%
Höchstgeschwindigkeit: 85 km/Std.
Bremsweg bei 30 km/Std. 4.75 m

Übersetzung im 3. Gang: 1:1
« « 2. « 1:1.91
« « 1. « 1:3.09
Hinterachsuntersetzung: 5.1:1
Reifengröße: 5.25—16
Radstand: 2700 mm
Radspur: 1340 mm
Federbasis: 970 mm

Sitzraum, vorn: 114 × 43 cm
« hinten: 123 × 48 cm

Überhang: —
Stabilität: 72%
Drehkreis (Mittelwert): 11.25 m
Gewicht der Limousine: 1200 kg

Dieser neue Citroën ist, wie kaum ein anderer, das Ergebnis eines Erfahrungsaustausches zwischen den Automobilschulen der alten und der neuen Welt. Dieses, im wahrsten Sinne des Wortes, internationale Produkt ist daher nicht ganz leicht zu klassifizieren und um so schwieriger zu beurteilen, als die objektive Wertung letzten Endes von einer formgewordenen technischen Weltanschauung ausgeht

Soweit ersichtlich, dominiert die französische Schule in der Motorkonstruktion und im Rahmenbau, während Federung und Lenkung an amerikanische Praxis Anlehnung finden. Die Formgebung ist ein Kompromiß aus allen bestehenden Geschmacksrichtungen, das Schlußergebnis ein zweifellos sehr brauchbares modernes Erzeugnis, dem allerdings infolge seiner heterogenen Abstammung eine gewisse Klarheit der Idee fehlt. Die hier entstandene Konzeptionsform ist selbst für die Automobiltechnik neuartig und das sichtbare In-Erscheinung-Treten einer vielfältigen Entwicklung ein Beweis dafür, daß die französischen Konstrukteure letzten Endes nicht schöpferisch genug waren, um die fremden Einflüsse so weitgehend zu verarbeiten, daß das technische Produkt nicht sichtbare Spuren hinterlassen hätte.

Zweifellos ist die hier geschilderte Konstruktionsmethode bei einem Unternehmen, dessen Fabrikation auf große Absatzzahlen eingestellt ist, verständlich, wenn auch das Verfahren, wie man dem Beispiel entnehmen muß, außerordentliche Anforderungen an die Schöpferkraft des Ingenieurs stellt.

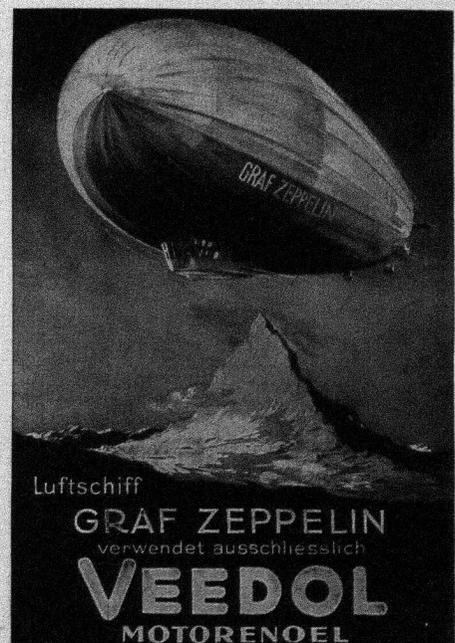
In der konkreten Bewertung verdient am Citroën der Rahmen deswegen lobende Erwähnung, weil er sich im Betrieb überhaupt nicht bemerkbar macht. Das völlige Ausbleiben jeglicher Verwindung scheint dafür zu sprechen, daß der Rahmen in der hier gewählten, ebenso einfachen wie ge-

Juni 1933 erschien:

Das praktischste, übersichtlichste Handbuch für Kraftfahrer:

DISTANZANZEIGER VON ORTEN IN ÖSTERREICH

nebst Auslandsstrecken in Kilometern, mit alphabetischer Anordnung, enthaltend gegen 3000 Streckendistanzen sowie etwa 9000 Zwischenortdist., somit gegen 12.000 Kilometerdistanzenangaben. Ladenpreis brosch. S 4.80, geb. S 6.50. Verlag K. Mößner, „Polygraph“, Wien VII., Westbahnstr. 5/26.



GENERALVERTRIEB FÜR ÖSTERREICH DER
VEEDOL-MOTOREN-OELE UND FETTE
GUSTAV KILLMEY
WIEN, XIII. BEZIRK, LA ROCHEGASSE NR. 3a

diegenen Kastenausführung zumindest in Verbindung mit einer Ganzstahlkarosse höchsten Ansprüchen gerecht wird.

Die Maschine dieses Wagens ist in der patentierten Zweipunktaufhängung von Chrysler aufgenommen, die bekanntlich den Seitenkräften des Motors eine gewisse Freizügigkeit läßt und eine weitgehende Unterbindung auftretender Motorschwingungen bewirken soll. Trotz dieser zweifellos bestehenden Eigenschaft, die der Maschine einen runden, wohlklingenden Klang gibt, ist die Geräuschentwicklung noch erheblich und besonders bei hohen Touren besserungsbedürftig. Hingegen scheint die Zuverlässigkeit des Motors, wie übrigens auch die aller anderen lebenswichtigen Teile, hervorragend zu sein. Das hohe Fahrzeug-Eigengewicht von 1200 kg spricht für eine überreichliche Dimensionierung aller Teile und für eine konstruktive Beobachtung langer Amortisationsfristen zum Ziele wirtschaftlichen Betriebes. In diesen Überlegungskreis fügt sich zwanglos die Verwendung von Aero-Reifen ein, sowie die Bauart der Karosserie, bei der vier riesige Preßteile zu einem einheitlichen Ganzen verschweißt sind. Der Idee angestrebter täglicher Inanspruchnahme ist die serienmäßige Ausstattung mit einem ungewöhnlich geräumigen Koffer zu danken.

Zweifellos war das Bestreben Citroëns in erster Linie darauf gerichtet, einen komfortablen, zugleich strapazierfähigen und dennoch wirtschaftlichen Wagen zu produzieren. Der Wirtschaftlichkeit glaubte er durch eine stabile Bauart und eine gering beanspruchte Maschine am besten zu dienen. In diesem Punkte ist ihm meine Zustimmung sicher. Andererseits hat sich in Deutschland das Vierganggetriebe gerade bei kleinen, sparsamen Wagen als wertvolle wirtschaftliche Maßnahme erwiesen. Daß Citroën seinen kleindimensionierten Motor mit einem Dreiganggetriebe ausstattet, ist ein Manko, unter welchem der Wagen erheblich zu leiden hat. Die deutsche Fabrikation hat dem geringen Beschleunigungsvermögen durch geringfügige Änderungen an der französischen Ausführung einige Härten nehmen können und eine Bergsteigfähigkeit von knapp 7% in direkter Übertragung zu verwirklichen vermocht. Die Höchstgeschwindigkeit ist durch diese Veränderung von 90 km bei dem französischen Produkt auf etwa 85 km beim hiesigen zurückgegangen. Diese Korrektur ist zu begrüßen, weil sie die Fahrweise des Wagens dem deutschen Geschmack näherbringt. Die häufige Inanspruchnahme des zweiten Ganges, die der Citroën von seinen Fahrern fordert, ist zwar bei den guten Schalteigenschaften des Getriebes erträglich, indessen letzten Endes eine unwirtschaftliche Maßnahme, zumal die

Maschine dann bereits bei mittleren Geschwindigkeiten reichlich viel Touren macht.

Zugegeben, daß Citroën durch die Verwendung von Sicherheitsglas an sämtlichen Fenstern den Wageninsassen weitgehenden Schutz gegen Splittergefahr bietet. Andererseits ist diese Maßnahme bei der außerordentlich leichtgehenden Lenkung und den zu seitlichen Pendelbewegungen Anlaß gebenden Federn nicht ganz unbegründet.

Den Hauptvorteil des Citroën-Wagens erblicke ich in seiner spielend leichten Handhabung, seiner gediegenen Straßenlage auf guten bis mittelschlechten Wegen und schließlich in seiner konstruktiv bedingten Strapazierfähigkeit. Der Citroën ist ein Wa-

gen, der bei langer Betriebszeit versöhnt und dessen brave Haltung über alle Kleinigkeiten hinwegzusehen hilft, die auf Grund einer anderen Beurteilung oder einer lokalen Voreingenommenheit das Gesamtbild etwas trüben.

In jedem Falle: eine gute Kapitalanlage.

○

Eine halbe Stunde bei Kaufmann & Co.

Der Laie, dem man etwas von einem Ersatzteillager erzählt, macht sich meist nur sehr unvollkommene Vorstellungen von solch einem Betrieb. Was soll an ein paar Schrauben, Werkzeugen oder Scheinwerfern Bemerkenswertes sein? Ja, wenn es sich nur um primitive Aufmachungen eines Ersatzteillagers handelt, dann ist der Besuch nicht gerechtfertigt. Anders aber bei einem Betrieb, wie jenem der Firma Kaufmann & Co. Da gibt es nämlich nicht nur Teile für eine Marke, wie im Ersatzteillager einer Fabrik, sondern die verschiedensten Teile für die gangbarsten Marken, also eine Vielfältigkeit, die den oberflächlichen Beschauer direkt verblüfft und verwirrt. In großen, fast bis zur Decke reichenden und vielfach unterteilten Stellagen sind die mannigfachsten Teile für Automobile aufgestapelt. Sie alle aufzählen, hieße das Auto in seine Elemente zerlegen. Getriebelager, überhaupt Zahnräder jeder Form und Größe, von kleinen Antrieben für die Pumpe, bis zu den großen Zahnkränzen an den Schwungrädern, Hebel und Bolzen, Schrauben und Stifte, Kegelräder in Eisen, Stahl und Bronze, Gelenke, Wellen, Kolben, Rohre, Riemen, Bremsbeläge, kurz alles, was im praktischen Betrieb öfters zu Störungen Anlaß geben kann; diese Lageräume zu ebener Erde und im Kellergeschoß, die durch einen Warenaufzug miteinander verbunden sind, könnte man als Sanatorium bezeichnen. Nur herein, ihr alle, die ihr mit mechanischen Gebrechen behaftet seid! Ob Fiat, ob Steyr, ob letztes oder älteres Modell, hier ist Hilfe, gleichgültig, wo der Fehler sitzt. Alle die tausenden kleineren und größeren Bestandteile haben Nummern, nach denen sie aufgefunden und eingereiht werden. Dabei ist buchstäblich für jeden Geschmack — über den sich bekanntlich nicht streiten läßt — gesorgt. Wünscht der eine Fahrer für sein Vehikel Bosch-Lichtanlage, so erhält er sie; will ein anderer Siemens-Scheinwerfer, so sind sie ebenfalls vorhanden. Man muß sich eigentlich wundern, daß auf einigen Quadratmetern Grundfläche, wenn auch in zwei Stockwerken, so viele und verschiedene Bestandteile aufgestapelt werden konnten. Aber eine Beruhigung nimmt der Besucher mit: es kann dir nichts geschehen. Hier ist für alles gesorgt, was am Auto brechen oder sich abnutzen kann und was überhaupt noch zu ersetzen rentabel ist.

Der Weltkrieg hatte auch seine guten Seiten.

Denn wenn er nicht gewesen wäre, gebe es heute keine »Hardy-Scheiben«. Zwar hatte Herr Hardy schon im März 1914 sein Patent angemeldet, aber sein Hauptgeschäft bestand darin, französische Autobestandteile nach England zu importieren. Dann kam der Krieg mit seinen kolossalen Ansprüchen an die Automobilindustrie, und Hardy begann die Erzeugung seiner Kupplungsscheiben. Mit Stolz kann er heute sagen, daß es keinen Ort der Welt gibt, wo man Autos, aber nicht Hardy-Kupplungsscheiben kennt.

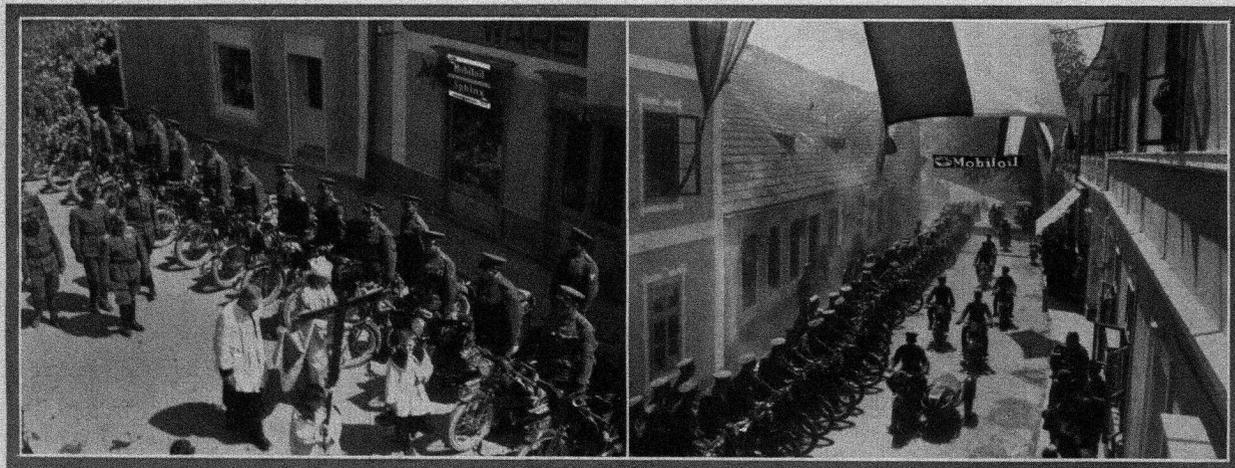
Max-Kraus-Preis für den Gaisberg.

Der von dem Autotechniker Max Kraus gestiftete Preis für das Gaisberg-Rennen wurde von dem besten österreichischen Motorfahrer gewonnen: Fritz Cerny, A. J. S. (beste Zeit aller Motorräder).

Die Autos werden gesegnet



Die Fahrzeuge der Motorsektion empfangen den Christophorussegen.



Brigadepfarrer Tegel schreitet die Front ab.

Einzug in Christophen.

Die Einstellung von Automobilbremsen

Die richtige Einstellung von Automobilbremsen ist eine kompliziertere Angelegenheit, als der Automobilist im allgemeinen annimmt. Meistens erfolgt das Einstellen einer Automobilbremse derart, daß sowohl die Vorderachse wie auch die Hinterachse des Wagens aufgebockt wird und dann die Stellschrauben für die Feineinstellung der

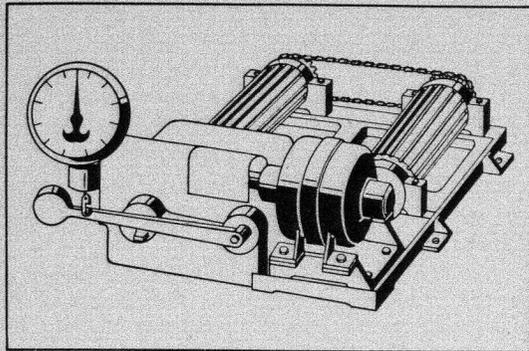


Abb. 1.

Nocken in der Weise nachgezogen werden, daß einerseits im Ruhezustande der Bremse sich alle vier Räder ohne Schleifen der Bremsbeläge an den Bremsstrommeln drehen lassen, andererseits aber bei leichtem Niederreten der Bremse sich an allen Rädern ungefähr der gleiche Widerstand bemerkbar macht. Hierauf wird der Wagen auf der Straße eingefahren und die Nachstellung der einzelnen Bremsen soweit korrigiert, daß auch bei voller Bremswirkung ein Zug des Wagens weder nach rechts noch nach links bemerkbar wird.

Diese Einstellung von Automobilbremsen trägt jedoch verschiedenen Erscheinungen, die nachstehend besprochen werden, keine Rechnung.

Die Bremswiderstände, die sich bei aufgebocktem Wagen an den einzelnen Rädern ergeben, können selbstverständlich nur von Hand aus festgestellt und hiernach miteinander verglichen werden, das heißt also, die Bremsen dürfen nur mit sehr geringer Kraft betätigt werden, denn bei stärkerem Niederreten des Bremspedales könnte man von Hand aus die einzelnen Räder nicht mehr bewegen.

Die Praxis zeigt jedoch in den meisten Fällen, daß die Bremswirkung bei progressiver Beanspruchung der Bremse nicht gleichmäßig an allen Bremsstrommeln steigt, sondern daß mitunter sehr große, vom Zustande des Betätigungsgestänges der Bremsbeläge, der Zentrierung der Bremsbacken und dem Zustande der Bremsstrommeln abhängige Differenzen auftreten. Aus diesem Grunde ist noch nicht gesagt, daß eine mit sehr geringer Kraft betätigte Bremse, die an allen vier Rädern eine annähernd gleiche Bremswirkung aufweist, diese Eigenschaft auch bei stärkerer Beanspruchung besitzt.

Ein zweiter Grund, warum das Einstellen von Automobilbremsen bei aufgebocktem Wagen nicht genau sein kann, hat seine Ursache darin, daß infolge der Entlastung der Achsen die im Betriebe auftretende Durchbiegung dieser Konstruktionsteile vermieden wird, wodurch die Einstellung der Bremsen ebenfalls einer nicht zu vernachlässigenden Beeinflussung unterliegt. Eine als in jeder Beziehung erstklassig bekannte Wagenmarke weist z. B. die

Eigenschaft auf, daß die Bremsen bei aufgebocktem Wagen wesentlich früher greifen, als wenn das Wagengewicht auf den vier Rädern verteilt ist.

Auch Fahrversuche auf der Straße ermöglichen kein exaktes Einstellen von Automobilbremsen. Hier verwischen in erster Linie folgende Erscheinungen ein exaktes Bild:

Jede Straße ist bis zu einem gewissen Grade bombiert und das infolge der Neigung des Wagens nach rechts oder links stärker belastete Räderpaar wird später blockieren als die beiden weniger belasteten übrigen Räder. Die Adhäsionsgrenze ist weiters abhängig vom Zustande der Straßenoberfläche. Der Reibungskoeffizient einer Teermakadamdecke beträgt ungefähr 0.75, der eines Kopfsteinpflasters ungefähr 0.55. Diese Ziffern zeigen, daß selbst eine sehr gut wirkende Fahrradbremse auf dem Kopfsteinpflaster eine geringere Bremswirkung ergeben wird als eine mittelmäßig eingestellte Bremse auf einer Teermakadamstraße. Die Feststellung, ob die Bremswirkung eine genügende ist, gestaltet sich daher bei praktischen Bremsversuchen umso schwieriger,



**GENERALVERTRETUNG: A. KARNER
WIEN VIII., LEDERERG. 17. TEL. A-28-0-17**

weil die Haftfähigkeit der Straßendecke eine sehr bedeutende Rolle spielt.

Alle diese Tatsachen haben die Notwendigkeit von Bremsprüfvorrichtungen bewiesen, bei welchen die oben angeführten störenden Momente teilweise oder ganz ausgeschaltet werden. In Amerika stehen derartige Anlagen bereits seit mehreren Jahren in Verwendung, doch hat sich die Einführung bei uns infolge des relativ hohen Preises bisher noch nicht durchsetzen können. Aus diesem Grunde ist es um so mehr zu begrüßen, daß eine österreichische Firma, und zwar die Rich. Klinger A.-G. in Gumpoldskirchen bei Wien, in ihrem Gumpoldskirchner Werke eine der bestbekanntesten amerikanischen Bremsprüfanlagen aufgestellt hat, auf der dauernd Bremsprüfungen und Bremsereinstellungen mit bestem Erfolge vorgenommen werden. Diese Bremsprüfanlage ist heute wohl als die modernste Konstruktion anzusprechen und wurde von der Firma Bendix unter dem Namen »Bendix-Cowdry-Bremsprüfanlage« geliefert. Inner-

halb weniger Minuten ist die Einstellung und Wirkungsweise jeder Kraftwagenbremse kontrollierbar und können alle Mängel sofort behoben werden.

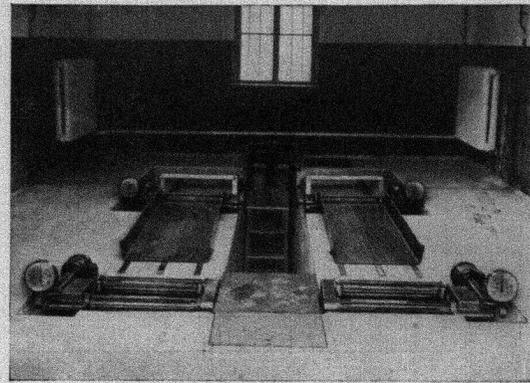


Abb. 2.

Die Konstruktion und Wirkungsweise der »Bendix-Cowdry-Anlage«, die aus vier einzelnen Aggregaten besteht, zeigt Abbildung 1. Zwei gerifte Walzen werden von einem genügend stark dimensionierten Elektromotor in langsame Bewegung versetzt, während ein mit dem Elektromotor verbundenes Dynamometer die am Radumfang gemessene Bremskraft anzeigt.

Abbildung 2 zeigt den gesamten Überblick über die Anlage. Der Kraftwagen, dessen Bremsen zu prüfen sind, fährt mit den Vorderrädern über die vorderen Walzenpaare und über die Auffahrtsrampe auf die hinteren Walzenpaare, die auf Schienen beweglich gelagert sind, während die Hinterräder auf die vorderen Walzenpaare auffahren. Abbildung 3 zeigt einen auf die Bremsprüfanlage aufgefahrenen Kraftwagen. Sobald der Wagen mit allen vier Rädern auf den Walzenpaaren ruht, werden die einzelnen Prüfaggregate mit Hilfe der Elektromotore in Bewegung versetzt und die Bremsen angezogen. Hiedurch tritt eine Mehrbelastung der vier Elektromotore ein, deren Höhe von dem Dynamometer bei jedem einzelnen abgebremsten Rade angezeigt wird.

Zur Beurteilung der Bremswirkung steht die in Abbildung 4 wiedergegebene Tabelle zur Verfügung, aus welcher für die verschiedenen Wagengewichte der Bremsweg bei 30 - Stundenkilometer - Geschwindigkeit

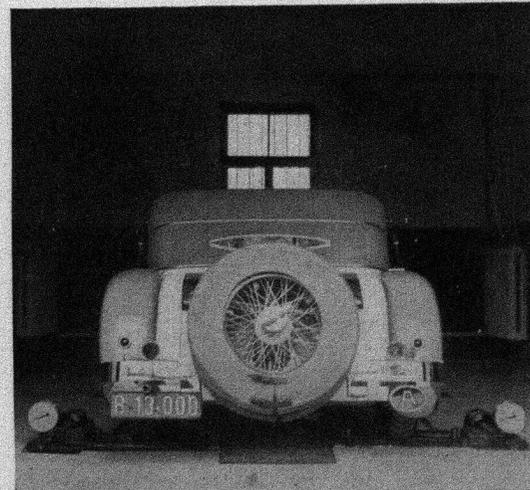


Abb. 3.

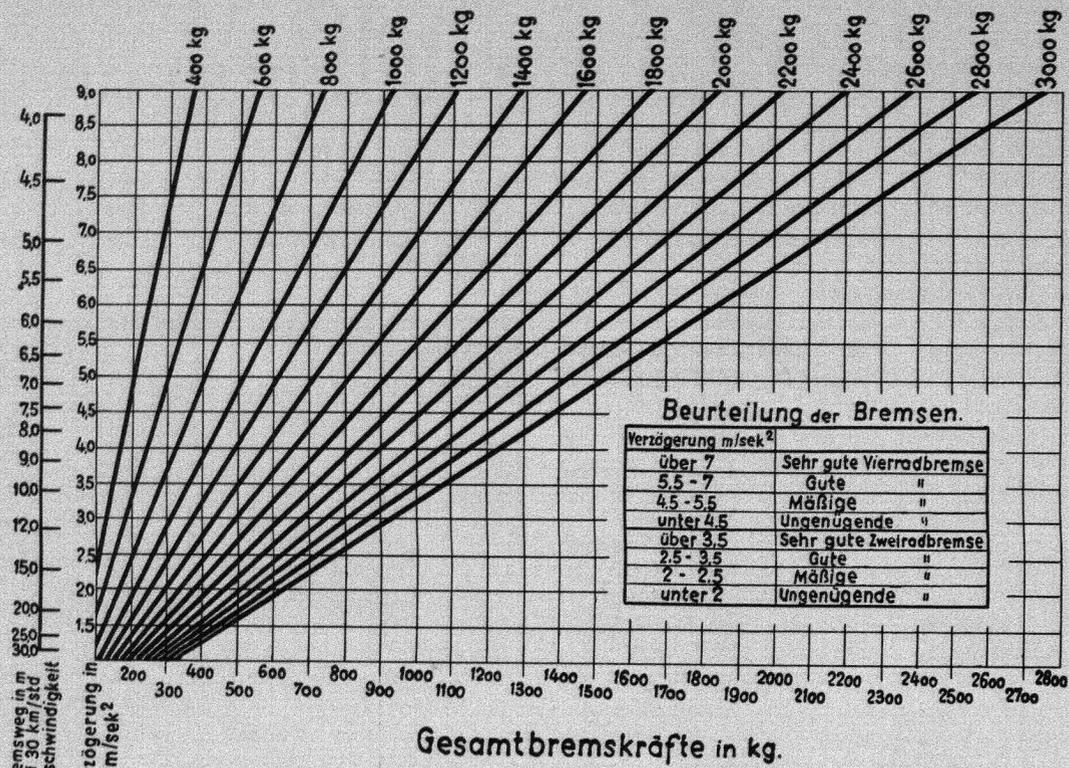


Abb. 4.

und die durch die Bremskraft erzielten Verzögerungen in m/Sek. 2 entnommen werden können.

Diese Anlage wurde von der Rich. Klingner A.-G. bereits vor mehreren Monaten in Betrieb genommen, steht allen Automobi-

listen, welche den seit zwei Jahren eingeführten »Klinger«-Bremsbelag verwenden, jederzeit kostenlos zur Verfügung und liefert den Beweis dafür, daß auch unserer österreichischen Industrie der Begriff »Dienst am Kunden« geläufig ist.

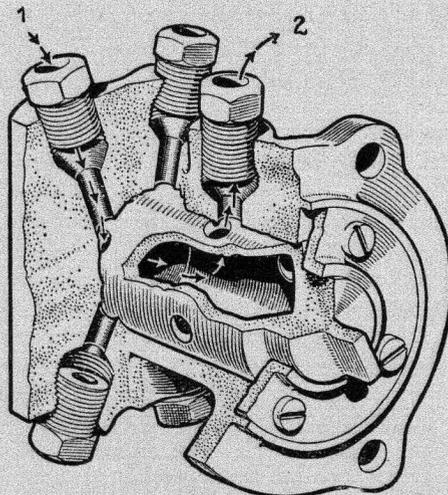
Positive Schmierung

Neue Methoden zwecks Erzielung wirklich gleichmäßiger Schmierung der Kolben und Zylinderwände.

Eng im Zusammenhang mit dem sattsam bekannten Problem der Abnutzung der Zylinderwände, mit welchen sich die technische Forschung gerade in den letzten Jahren ziemlich intensiv befaßt hat, ist die noch immer nicht ganz und gar befriedigend gelöste Frage der Schmierung. Bekanntlich erfolgt die größte Abnutzung der Zylinderwände und Kolben bei »kaltem« Motor, also nach dem Anlassen. Dies deshalb, weil die Menge des zugeführten Öles eine ungenügende ist. Neue Wege zur Lösung dieses delikaten Problems sind daher doppelt interessant, wenn man ihnen auch — bislang haben sich alle mehr oder weniger schlecht

bewährt — mit einer gewissen Skepsis begegnen muß.

Man muß jedoch ohne weiteres zugeben, daß die Anwürfe, welche gegen das zur Zeit übliche System der Schmierung er-



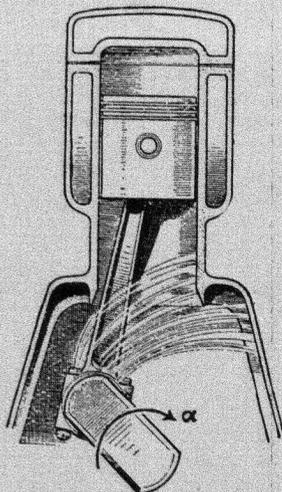
Details des Rotationsventils, dessen perforierter Zylinder von der Nockenwelle angetrieben wird.

hoben werden — daß nämlich die Verteilung des Schmiermittels eine einseitige und daher ungenügende ist — leider nur allzu berechtigt erscheinen. Die Zylinderwände empfangen ja bekanntlich das zur Bildung des »Ölfilms«, behufs Verhütung der Abnutzung, nötige Schmieröl auf die Weise, daß das Öl aus den Pleuellagern an die Zylinderwand geschleudert und dort von den Pleuren verteilt, respektive auf- und abgefegt wird. Daß auf diese Art der einen Seite der Wan-

dung naturgemäß eine größere Dosis Öl zugeführt wird, ist ohne weiteres einzusehen. Bei vielen Motoren kann man dies daran deutlich erkennen, daß die Ablagerung von Ölkohle am Kolbenboden auf der einen Seite (links) weit intensiver ist, als auf der anderen. Zweck der neuen, in folgendem besprochenen Methode ist die gleichmäßige Verteilung des Öls rund um die Zylinderwand, besonders dann, wenn der Motor noch »kalt« ist, um auf diese Weise auch den Kolben die nötige Dosis von Öl zukommen zu lassen. Wobei aber auch verhindert werden soll, daß eine Überdosis von Öl über die Pleurenringe hinauf gelangt, so zwar, daß die Anwendung besonders steifer Ölabbstreifringe sich erübrigt, was angesichts der Tatsache, daß gerade diese unmittelbar die Ursache rascher Abnutzung der Zylinderbohrung bilden, sehr zu begrüßen ist.

Doch lassen wir das neue System für sich selbst sprechen. In der Zylinderwand ist eine kleine kreisrunde Öffnung vorgesehen, und zwar an einer bestimmt gegebenen Stelle, wo sie, wenn der Kolben den unteren Totpunkt erreicht hat, einer im Kolbenmantel unter dem letzten (tiefst gelegenen) Ring angeordneten Nut genau gegenüber steht. Diese kreisrunde Öffnung ist mittels eines Leitungsrohres und über einen eingebauten Filter mit einem Rotationsventil in Verbindung, das wieder an einen, an der Spritzwand angebrachten Vakuumreservoir mittels Rohrleitung angeschlossen ist.

Dieses Reservoir ist mit der Ansaugleitung verbunden. Auf das Rotationsventil wirkt also solcherart die Saugwirkung des Ansaugens. Beim Rotieren des Ventils wirkt dieses Saugen nacheinander auf die vier (oder sechs oder acht usw.) Rohrleitungen, die das Ventil mit den Zylindern verbinden und ist die vorgesehene Einstellung derart, daß die Saugwirkung stets dann erfolgt, wenn der Kolben seinen unteren Totpunkt erreicht hat. Wodurch rund um die erwähnte Nut im Kolbenmantel Öl von der »geschmierten« Seite der Zylinderwand nach der trockeneren Seite derselben gesaugt wird. Sobald im Vakuumtank — dem oben erwähnten Reservoir — eine gewisse Menge



Bei der gewöhnlich üblichen Druckschmierung wird fast das ganze, aus den Pleuellagern entströmende Öl nur einer Seite der Zylinderwand zugeführt. a Ölnebel.

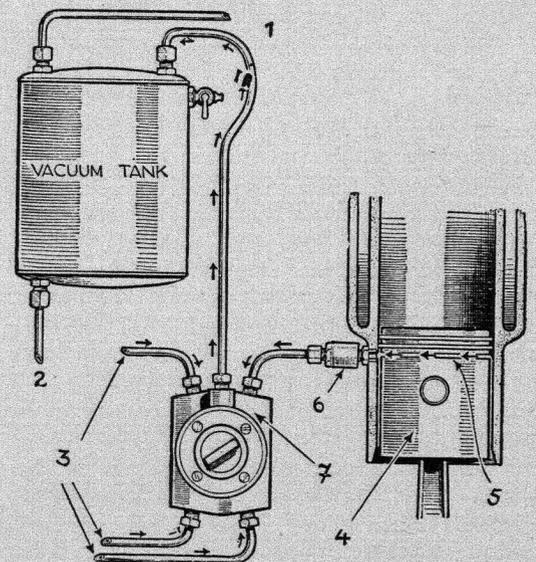


Diagramm des Anlageschemas. Durch das Rotationsventil wird der Vakuum-Tank mit den Zylindern des Motors verbunden. Dieses Ventil ist derart eingestellt, daß die Saugwirkung gerade dann eintritt, wenn die Öffnung in der Zylinderwand, welche die Verbindung herstellt, über der hierzu vorgesehenen Nut im Kolbenmantel zu liegen kommt. Dies geschieht in dem Augenblick, da der Kolben seinen unteren Totpunkt erreicht hat. 1. Zur Ansaugleitung. 2. Zum Ölkarter. 3. Zu den übrigen Zylindern. 4. Kolben am unteren Totpunkt. 5. Nut. 6. Filter. 7. Rotationsventil.

DIE LINKSREGEL



An Kreuzungen galt früher der Grundsatz, daß derjenige das Vorrecht zum Befahren der Kreuzung habe, der von zwei sich gegeneinander senkrecht der Kreuzung nähernden Fahrzeugen jeweils dem Kreuzungsmittelpunkte der Nähere ist.

Aus dieser Bestimmung ergaben sich aber im Laufe der Zeit verschiedene Unannehmlichkeiten, vor allem Unfälle, da es naturgemäß nicht immer ganz genau möglich ist, festzustellen, wer in einem bestimmten Momente gerade der Kreuzung näher ist, es hängt dies ja auch vor allem von der Fahrgeschwindigkeit der beiden Fahrzeuge ab und nicht zuletzt auch von dem größeren oder geringeren Einschätzungsvermögen des Wagenlenkers selbst. Um aus dieser Ungenauigkeit herauszukommen, hat man schließlich die sogenannte Linksregel (in rechtsfahrenden Ländern die Rechtsregel) festgesetzt, die es den Fahrzeuglenkern ermöglichen soll, nach einem bestimmten Grundsatz das Befahren an der Kreuzung selbst automatisch zu regeln, ohne erst lange Überlegungen über Entfernungen, Geschwindigkeiten usw. anstellen zu müssen.

Unser Grundsatzgesetz über die Straßenpolizei, vom 20. Dezember 1929, sagt in § 15 über den Vorrang an Straßenkreuzungen, daß an Kreuzungen und Einmündungen von Straßen das von rechts kommende Fahrzeug den Vorrang habe, daß es aber der Landesgesetzgebung vorbehalten bleibe, für das Gebiet geschlossener Ortschaften abweichende Anordnungen zu treffen.

Nun darf man sich nicht wundern, daß in diesem Grundsatzgesetz vorläufig nur von der Rechtsregel die Rede ist, denn das Grundsatzgesetz hatte ja die allgemeine Regel des Rechtsfahrens in Österreich schon im Auge, während dann die Teilung Österreichs in zweite Gebiete kam, und zwar in ein linksfahrendes und ein rechtsfahrendes Gebiet und erst die Durchführungsverordnungen der einzelnen Länder, je nach dem sie dem einen oder anderen Gebiete angehörten, eben die Links-, bzw. Rechtsregel für ihr Gebiet als Norm aufstellten. So sagt die Wiener Straßenpolizeiordnung in § 25, daß an Straßenkreuzungen und Einmün-

dungen, an denen der Verkehr nicht besonders geregelt wird, das auf der Hauptverkehrsstraße sich bewegende Fahrzeug den Vorrang gegenüber dem aus einer Nebenstraße kommenden Fahrzeug habe, daß bei Kreuzung zweier Haupt- oder zweier Nebenstraßen, wenn keine besondere Verkehrsregelung vorgesehen ist, das von links kommende Fahrzeug den Vorrang habe. Dasselbe gilt, wenn Hauptverkehrs- in Hauptverkehrs- oder Nebenstraßen in Nebenstraßen einmünden.

Der § 17 der Landesstraßenpolizeigesetze sagt ähnlich, daß an Kreuzungen und Einmündungen von Straßen das von links, im Rechtsfahrgebiet das von rechts kommende Fahrzeug den Vorrang habe.

Für geschlossene Ortschaften wird nun an Straßenkreuzungen und Einmündungen, an welchen der Verkehr nicht besonders geregelt ist, der Vorrang dem auf der Hauptstraße sich bewegenden Fahrzeug eingeräumt gegenüber dem aus einer Nebenstraße herauskommenden Fahrzeug und weiter festgesetzt, daß an Kreuzungen zweier Haupt- oder zweier Nebenstraßen, wenn nicht eine besondere Verkehrsregelung vorgesehen ist, das von links kommende Fahrzeug den Vorrang hat, bzw. im Rechtsgebiet das von rechts kommende Fahrzeug. Nun muß man nur noch die Frage aufstellen, wie lang denn eigentlich das Vorrecht des von links, bzw. von rechts herkommenden Fahrzeuges gilt.

Es kann doch nicht Sinn der Verordnung sein, festzustellen, daß man, wenn ein Fahrzeug noch mehrere hundert Meter weit von der Kreuzung entfernt ist, aber im linksfahrenden Gebiete von linker Hand herankommt, schon darauf Rücksicht nehmen müsse und nicht mehr die Kreuzung befahren dürfe. Das würde ja zu einer schweren Beschränkung des Verkehrs führen. Die Gesetzgebung enthält hier keine genaue Bestimmung, wann der Vorrang beginnt und wann er endet. In der Praxis allerdings hat sich der Grundsatz herausgebildet, daß das Vorfahrrecht nach der Linksregel innerhalb gewisser Grenzen seine Geltung verlieren müsse.

In geschlossenen Ortschaften, in welchen 35 km die Stunde als Höchstgeschwindigkeit festgesetzt sind, gilt es als Regel, daß ein von links herkommendes Fahrzeug dann nicht mehr seinen Vorrang geltend machen dürfe, wenn das von rechts herkommende Fahrzeug je nach der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit nur mehr 30 bis 40 m von der Kreuzung entfernt sei.

Auf der freien Landstraße, auf der naturgemäß wesentlich höhere Fahrgeschwindigkeiten eingehalten werden, als dies im geschlossenen Stadtgebiet der Fall ist, muß dies wesentlich erweitert werden. Je nach der Fahrgeschwindigkeit des (nehmen wir das Linksfahrgebiet) von rechts herankommenden Fahrzeuges muß man mit mindestens 80 bis 100 m rechnen, innerhalb welcher Entfernung das rechts herankommende Fahrzeug von der Kreuzung entfernt sein muß.

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

Lambert Siegl

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

Zentrale:
Wien IX., Nußdorferstraße 57

+

Filialbetrieb:
Wien III., Ungargasse 59
(Arenberggarage)
Wiener=Neustadt, Wienerstraße 51

Öls aufgespeichert wurde, fließt dieses wieder in den Ölsumpf des Karters zurück. Die hierbei angewandte Methode ist wesentlich dieselbe, die bei den Benzinförderpumpen üblich ist, natürlich entsprechend der Natur des zu fördernden Mediums, des Öls, modifiziert. Wobei natürlich auch — und dies ist besonders zu begrüßen — zugleich das Öl gekühlt wird.

Versuche, die mit einem acht Jahre alten Wagen, dessen Motor naturgemäß entsprechend abgenützt war und dessen Kolben selbstverständlich bereits sehr »locker« saßen, angestellt worden waren, ergaben ganz ausgezeichnete Resultate, insofern als die motorischen Leistungen ganz und gar das bei einem so alten Fahrzeug zu erwartende Normalmaß überstiegen. Ein in

die Rohrleitung eingeschaltetes Glasrohr zeigte deutlich das stetige Pulsieren des Öls. Eine englische Firma, die Ewbw Engineering Co. (Gordon House, Road, Gospel Oak, London N. W. 5) befaßt sich mit dem Vertrieb dieser neuen, gewiß sehr sinnreich erdachten Vorrichtung, deren Einbau sich auf zirka 10 Pfund Sterling per Wagen stellt. W.

zung man nicht mehr den Vorrang an der Kreuzung trotz Linksregel geltend machen darf. Es gehört dies zur ganz normalen Vorsicht, der man sich eben auf der Straße bei Lenkung eines Kraftfahrzeuges bedienen muß.

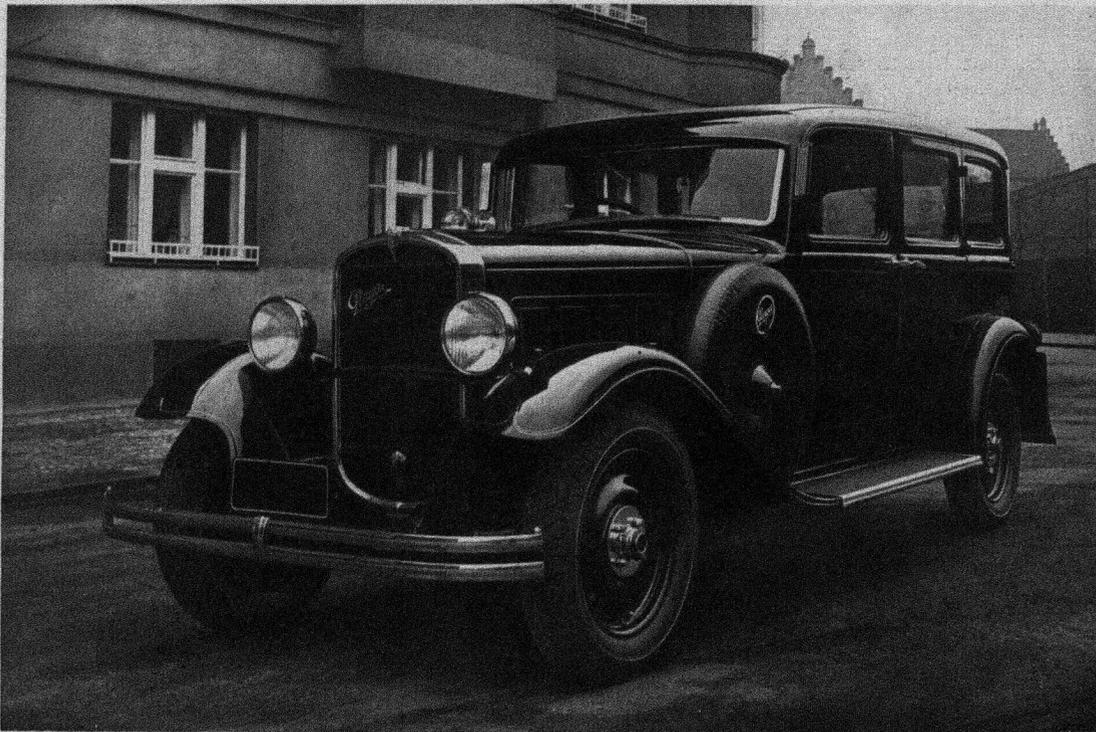
Im übrigen muß ja auch bei Kreuzungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit auch überlegt werden, daß ja trotz Linksregel eine Kreuzung nicht in der ursprünglich eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit übersetzt werden soll. Das Grundsatzgesetz über die Straßenpolizei sagt in § 11: »Nähert sich das Fuhrwerk einer Kreuzungsstelle, so muß so langsam gefahren werden, daß...« Während hier schon in der Annähe-

Absatz 1, wo es auch heißt, daß den bevorzugten Wagen schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu schaffen ist und § 18 der Landes-Straßenpolizeigesetze in gleicher Weise in § 1.

Wenn wir schon bei den Kreuzungen sind, möchte ich auch auf die Frage zu sprechen kommen, ob man an Stelle des geraden Weiterfahrens auf der Kreuzung auch nach links oder rechts abbiegen kann, wenn eine Fahrtrichtung gesperrt ist. Betrachten wir nur einmal die Absicht, nach links abzubiegen. Der Verkehrsposten sperrt die gerade Weiterfahrt. Nun könnte man der Meinung sein, daß ein Abbiegen nach links ja nur eine Einbindung in den frei-

heutigen Prinzip zu bleiben, daß aus einer gesperrten Straße heraus nicht nach links eingebogen werden darf, solange die eigene Fahrtrichtung gesperrt ist. Erst dann, wenn der Verkehrsposten die gerade Weiterfahrt freigibt, darf man mit aller Vorsicht nach links abzweigen.

Nach rechts hingegen liegt die Sache wohl anders. Hier darf man überhaupt nur dann abzweigen, wenn der Verkehr in die Abzweigerichtung vom Verkehrsposten freigegeben ist. Man hat also in diesem Falle an der Kreuzung bis zum verkehrsregulierenden Wachorgan heranzufahren und hier **n e b e n** diesem zu warten, bis er die andere Straßenrichtung freigibt. Erst dann, oder über ausdrückliche Erlaubnis des den Verkehr regulierenden Wachorgans darf man die Abbiegung vollziehen.



Praga Alfa 8/40 PS, Serienlimousine.

zung an eine Kreuzungsstelle die Herabminderung der Fahrgeschwindigkeit verlangt wird, heißt es in der Straßenpolizeiordnung für Wien in § 20, Absatz 2: »An Kreuzungen muß so langsam gefahren werden...«, also, während das Grundsatzgesetz und in Übereinstimmung damit auch die Landes-Straßenpolizeigesetze, wie § 13, von der Annäherung an eine Kreuzungsstelle sprechen und festsetzen, daß langsam gefahren werden müsse, sagt Wien; nur an der Kreuzung selbst.

Hinsichtlich dem Verhalten bevorzugten Wagenbenützungen aber, sagt die Straßenpolizeiverordnung für Wien in § 18, daß ihnen schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu geben ist, ebenso das Grundsatzgesetz über die Straßenpolizei in § 16,

gegebenen Straßenverkehr bedeute, daher ohne Schädigung desselben stattfinden könne. Da möchte ich aber doch wohl aufmerksam machen, daß es erstens einmal nicht so ohne weiters ohne Störung abgeht, wenn der flotte Verkehr in der eben freigegebenen Straßenrichtung dadurch gestört wird, daß sich von der Seite her ein Fahrzeug einschleibt. Man müßte da, wenn man es überhaupt gestatten wollte, sagen, ein solches nach links abbiegendes Fahrzeug dürfte sich erst am Schlusse der vor der Kreuzung in der anderen Fahrtrichtung angesammelten Fahrzeuge anschließen. Das gibt aber wieder zu Unzukömmlichkeiten Anlaß, zu Streitigkeiten, Beanstandungen seitens der Wachorgane u. dgl. Außerdem darf man nicht vergessen, daß die Frage dann strittig sein wird, wann der Schluß dieser zum Befahren der Kreuzung berechtigten Wagenreihe gekommen ist. Ein Vorteil läge allerdings bei dieser Gestattung, daß man nämlich den Fußgängerverkehr in der freigegebenen Fahrtrichtung nicht behindert, weil ja der Fußgängerverkehr hier hinsichtlich Übersetzung der freigegebenen Straßenseite gesperrt ist.

Dagegen stört man aber ebenso den Fußgängerverkehr auf der gesperrten Straße, auf der man abbiegen will. Es ist also ganz gleichgültig, wo die Störung des Fußgängerverkehrs stattfindet; wie immer man das Einbiegen vollzieht, eine Fußgängerreihe ist jedenfalls immer in Mitleidenschaft gezogen. Es scheint mir daher richtiger, beim

Batteriekauf, Batteriepflege und Batterie-reparatur

sind in weit höherem Maße als bei anderen Waren Vertrauenssache. Der Kraftfahrer wird deshalb prüfen, wem er das anvertraut.

Die Batterie gehört zu den wichtigsten und wertvollsten Teilen des Kraftwagens und kann im Falle ihrer Vernachlässigung das Fahren wesentlich verteuern. Jeder Kraftfahrer, ob Besitzer eines Achtzylinders oder eines Motorrades, wird deshalb seiner eigenen Tasche zu lieb darauf achten, die Lebensdauer seiner Batterie zu verlängern, was durch regelmäßiges Überprüfen des Ladezustandes erreicht wird, ferner durch regelmäßiges Nachfüllen von destilliertem Wasser, eventuell auch von Säure, durch regelmäßiges Aufladen und vor allem durch rechtzeitiges Reparieren.

Die Firma Otto Faulhaber hat ihre Bosch-Dienststelle dadurch erweitert, daß sie ihre Werkstätte auch für die Pflege und Reparatur von Batterien in größerem Umfange ausgebaut hat. Die hierfür geschaffenen Einrichtungen und Prüfstände nach den neuesten Erfahrungen geben die Gewähr für fachmännisch einwandfreie Prüfung und Arbeitsleistung. Batterien aller Systeme und jeder Größe für Kraftwagen, Motorräder, Radio und für gewerbliche Betriebe werden überprüft, gepflegt, repariert und geladen. Auf Wunsch stehen Leihbatterien zur Verfügung für die Dauer der Reparatur. Ebenso wie bei allen anderen Einbau- und Reparaturarbeiten der Bosch-Dienststelle, Wien I und Wien IV gilt sorgfältigste und rascheste Ausführung bei mäßiger Berechnung auch für die Batteriebehandlung.

Übernommen werden die Batterien entweder in der Werkstätte, Wien IV., Goldeggasse 4, Telefon U-42-4-64, oder im Verkaufsgeschäft, Wien I., Seilerstätte 11, Telefon R-24-2-75. Auf telephonischen Anruf werden die Batterien auch abgeholt und wieder zugestellt.

Leistung ist Beweis!

Mister George Eyston, einer der erfolgreichsten englischen Rennfahrer, richtete kürzlich an die Firma C. C. Wakefield & Co., Ltd., London, ein Schreiben,

KAUFET
Spezialbremsbeläge für Fross-Büssing
NUR aus Orig. engl.
FERODO
Generalvertretung
ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN
Wien X., Laxenburgerstraße 137

Alle Automobilisten
rauchen
SAMUM
Zigarettenpapier — Zigarettenhüllen.

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

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

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



*Schlechte Strassen
gibt es nicht mehr*

WENN SIE DIE NEUEN REIFEN
SEMPERIT

ÜBERBALLON und
SEMPERIT *Rex*

VERWENDEN

GROSSES LUFTKISSEN, STARK HERABGE-
SETZTER DRUCK, DAHER WEICHES, STOSS-
FREIES UND ABSOLUT SICHERES FAHREN
IM VOLLTEMPO AUCH AUF SCHLECHTESTEN
STRASSEN.

 „SEMPERIT“ ÖSTERR. AMERIK. GUMMIWERKE AG.
WIEN, III., UNTERE VIADUKTGASSE 4.

DEMAR



das wir nachstehend ohne Kommentar zum Abdruck bringen:

»Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, daß das Castrol Motor Oil, das ich zur Schmierung meines Alfa-Romeo-Wagens im Großen Preis von Frankreich verwendete, sich wieder einmal ganz außerordentlich bewährt hat.

Der Motor meines Wagens war eine ganz normale Achtzylinder, 2,3 Liter, Serienmaschine, und mein Wagen war höher übersetzt, als alle anderen ähnlichen Wagen, die sich am Rennen beteiligten. Von der ersten Runde an fuhr ich mit Vollgas bis zur äußersten Sicherheitsgrenze der Höchsttourenzahl; jede Runde bedingte 15 Schaltungen, und der Motor wurde durchwegs bis zum Äußersten beansprucht.

Während der gesamten, etwa vierstündigen Dauer des Rennens konnte ich auf der enorm schwierigen Rundstrecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nahezu 130 km/Std. Runde nach Runde mit größerer Regelmäßigkeit einhalten, als alle anderen Wagen; dies spricht meiner Überzeugung nach Bände für die Qualität von Castrol.«

Warum schadet Seeluft dem Auto?

Wenn Sie von zwei funkelneuen, blitzenden Wagen einen in der schmutzigsten Stadt der Welt und den anderen in Seeluft laufen lassen, so wird dessen Karosserie schneller matt werden als die des anderen. Es ist also nicht der Schmutz, der das Auto matt und unansehnlich macht, es ist Sonne und Sauerstoff. Daher mußten alle Mittel versagen, die man Ihnen bisher zum Polieren Ihres Wagens angepriesen hat, denn wo der Lack zerstört ist, dort hilft kein Polieren, dort hilft nur das Tumbler-Duo! Die erste Kanne enthält das Bindemittel, das den Lack wieder herstellt, die zweite das Poliermittel. Niemand kann mit einem einzigen Mittel dasselbe leisten. Es müssen zwei sein, und zwar diese zwei: das Tumbler-Duo!

Jedem Gräf & Stift-Fahrer ist zu gratulieren!

Die Wiener Automobilfabrik-Aktiengesellschaft vormals Gräf & Stift registriert das folgende schmeichelhafte Schreiben:

»Als erfahrenen, alten Automobilisten drängt es mich, Ihnen eine Mitteilung über Ihre guten Erzeugnisse zukommen zu lassen.

Es handelt sich hier um einen Wagen, der im Jahre 1910 erzeugt und seinerzeit an den General der

Infanterie Auffenberg geliefert wurde. Im Kriege wurde der Wagen sehr viel strapaziert und nach dem Kriege führte ich ihn noch 118.000 km. Der Wagen wurde von meiner Firma J. G. Spiro & Söhne übernommen und zeigte derselbe damals 87.000 km. Der Wagen wurde im Jahre 1927 auf einen zwanzigsitzigen Omnibus umkarosiert und leistete klaglos noch 115.000 km, so daß er zusammen 322.000 km erreichte. Dabei möchte ich besonders hervorheben, daß in der ganzen Zeit des Betriebes weder die Auswechslung der Kolben und der Bolzen, noch das Einschleifen der Zylinder notwendig wurde. Nur die Stirnräder, welche eine Schrägverzahnung hatten und ausgelaufen waren, mußten erneuert werden. Auch der Autobusunternehmer, der jetzt den Wagen fährt, hatte weder im Übersetzungs- noch im Differentialgetriebe einen Defekt.

Ich bin nun 26 Jahre im Autofach tätig und kann Ihnen sagen, daß die Leistung, welche dieser Wagen vollbracht hat, wirklich einzig dastehend ist. Wenn die derzeitigen Erzeugnisse Ihrer Fabrik aus demselben Qualitätsmaterial und unter Aufwendung derselben Werkmannsarbeit hergestellt werden, so kann man nur jedem Gräf & Stift-Fahrer gratulieren.

Nach diesen Erfahrungen ist es mir immer ein Vergnügen, Ihr Fabrikat empfehlen zu können und ich gratuliere Ihnen nochmals zu Ihren Erzeugnissen. Fritz Mühlberger m. p., Betriebsinspektor der Firma J. G. Spiro & Söhne in Krumau, Böhmen.«

Jahrbuch 1933 des Österreichischen Touring-Club.

Kraftfahrer, reiset in Österreich!

Diese Aufforderung ist nicht nur zeitgemäß, sondern auch nötig, da man nur zu oft in Kraftfahrerkreisen zu hören bekommt, daß Österreich für den Kraftfahrer zu klein sei, um auch nur einen mittleren Urlaub auszufüllen. Diese irrtümliche Anschauung zu widerlegen, hat der Österreichische Touring-Club durch das schon lange erwartete und nunmehr erschienene Touring-Buch 1933 unternommen, das in Form eines Führers durch Österreichs bedeutendste Orte und schönste Gebiete ausgearbeitet wurde. Selbst der Kenner des Landes wird in den, wenn auch knappen Ausführungen, manches finden, was seiner Aufmerksamkeit bisher entgangen ist und das an Schönheit und Romantik so manchen ausländischen und vielleicht oftmals nur aus diesem Grunde gepriesenen Sehens-

würdigkeiten absolut nicht nachsteht. Darum Kraftfahrer, das Buch zur Hand, lasset Euch mit offenen Augen und offenem Herzen durch Österreich führen, Ihr werdet es gewiß nicht bereuen, gerade in diesem Jahre Eure besondere Aufmerksamkeit der engeren Heimat zugewendet zu haben.

Auch die empfehlenswerten Gaststätten wurden in das Verzeichnis aufgenommen; unter denselben kann jeder entsprechend seinen Ansprüchen und seiner Brieftasche die passende Auswahl treffen, was schließlich für einen genußreichen Aufenthalt auch nicht ganz unwichtig ist.

Angaben über Reparaturwerkstätten, Steigungsverhältnisse der österreichischen Bergstraßen, Bergbahnen, Donauübergänge, Frachttarife auf den Tunnelstrecken, Verkehrsvorschriften und Bestimmungen über die Steuergesetzgebung machen das Buch wohl zu einem unentbehrlichen Begleiter des Kraftfahrers. Eine kleine Auswahl von Lichtbildern von den zahllosen landschaftlichen Schönheiten des Landes, sowie eine Anzahl von Durchfahrtsplänen größerer Städte vervollständigen das entworfen Bild.

Das Buch, das in einer ganz bedeutenden Auflage erschienen ist und zunächst den in- und ausländischen Mitgliedern des Österreichischen Touring-Club vollkommen kostenfrei zur Verfügung gestellt wird, soll und wird den Ruf »Kraftfahrer, reiset in Österreich« in geeigneter Weise unterstützen.

»Silverrex« - Glimmer-Isolations-Zündkerze.

Die Firma Th. H., Wien, teilt mit: »... ich habe die mir gesandten »Silverrex«-Zündkerzen J-33 sogleich probiert. Sie wissen, ich schone keine Kerze, und machte auch bei der »Silverrex« J-33 keine Ausnahme. Ich kann Ihnen nach strengsten Versuchen zu dieser Kerze nur gratulieren. Ich trieb meine Triumph-Maschine auf 6000 Touren, fuhr wieder ganz zahm unter 3000 Touren, nahm steilste Wege, fuhr querfeldein, die Kerze hielt tadellos stand. Ich habe sie nun schon längere Zeit im Motor, ohne sie herauszunehmen, die Kerze funktioniert nach wie vor tadellos. Ich halte überhaupt diese Kerze für eine Universalkerze für Motorräder, da sie meiner Erfahrung nach allen Ansprüchen wie keine andere Kerze tadellos entspricht. Bitte senden Sie mir weiters...«

Alleiniger Erzeuger: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60.



**Fahrt um den
Österreichischen
Alpenpokal**

am 24. u. 25. Juni 1933

**Austro Daimler Steyr Puch
SIEGER**

Sieger und damit Gewinner des Österreichischen Alpenpokals

Desiderius von Bitzy auf Austro Daimler ADR-Bergmeister / Prinzessin Shelagh von und zu Liechtenstein auf Austro Daimler ADR-Bergmeister / Richard Gerin auf Austro Daimler ADR-Sport.

Rudolf Kurz auf Steyr 30 S / Dr. Erich Hruby auf Steyr 30 S / O. Ing. Anton Kammergruber auf Steyr 30 S / Dr. Ludwig zu Lodron-Laterano auf Steyr 430 / Ing. Ernst Rausch auf Steyr 30 S. Ladislaus von Harmos-Hihalom auf Puch 500 / Schmiri, Josef Hofmann auf Puch 500 / Dominikus Busenlechner auf Puch 500 / Ernst Martinak auf Puch 250 SL.

Club-Teampreis des Oe. A. C.

O. Ing. Anton Kammergruber auf Steyr 30 S / Dr. Ludwig zu Lodron-Laterano auf Steyr 430 Ing. Ernst Rausch auf Steyr 30 S.

Desiderius von Bitzy auf Austro Daimler ADR-Bergmeister im Klubteam I. des Ö. A.-C. Ladislaus von Harmos-Hihalom auf Puch 500 vom Klubteam des St. A.-C. / Beda Widmer auf Puch 500 vom Team des Vorarlberger A.-C., MR-Sektion Bregenz.

Marken-Teampreis des Oe. A. C.

Desiderius von Bitzy / Richard Gerin / Kommerzialrat Anton Czech
auf den drei verschiedenen weltberühmten Typen Austro Daimler ADR-Bergmeister, ADR-Sport, ADR 8

Silberne Plakette

ZWEITER Dr. Wolfgang Freiherr von Wieser auf Steyr 30 S.

Bronzene Plakette

DRITTER Arthur Graf Pachta-Rayhofen auf Steyr 30,
DRITTER Ing. Otto Doblhoff auf Steyr 30,
VIERTER Ing. Wilhelm Markl auf Steyr 30,
Wilhelm Hrys auf Puch 500.

Sieger

in der Fahrt um die Österreichische Alpenplakette :
Hans Urban auf Steyr 30 S,
DRITTER Beda Widmer auf Puch 500.

12 Alpenpokale

1 Clubteampreis

Als einziges Team

1 Markenteampreis

1 Silberne Plakette

5 Bronzene Plaketten

**Die Alpen, die
Domäne der
Marken**



Austro Daimler-Puchwerke A.G. Steyr-Werke A.G. Wien