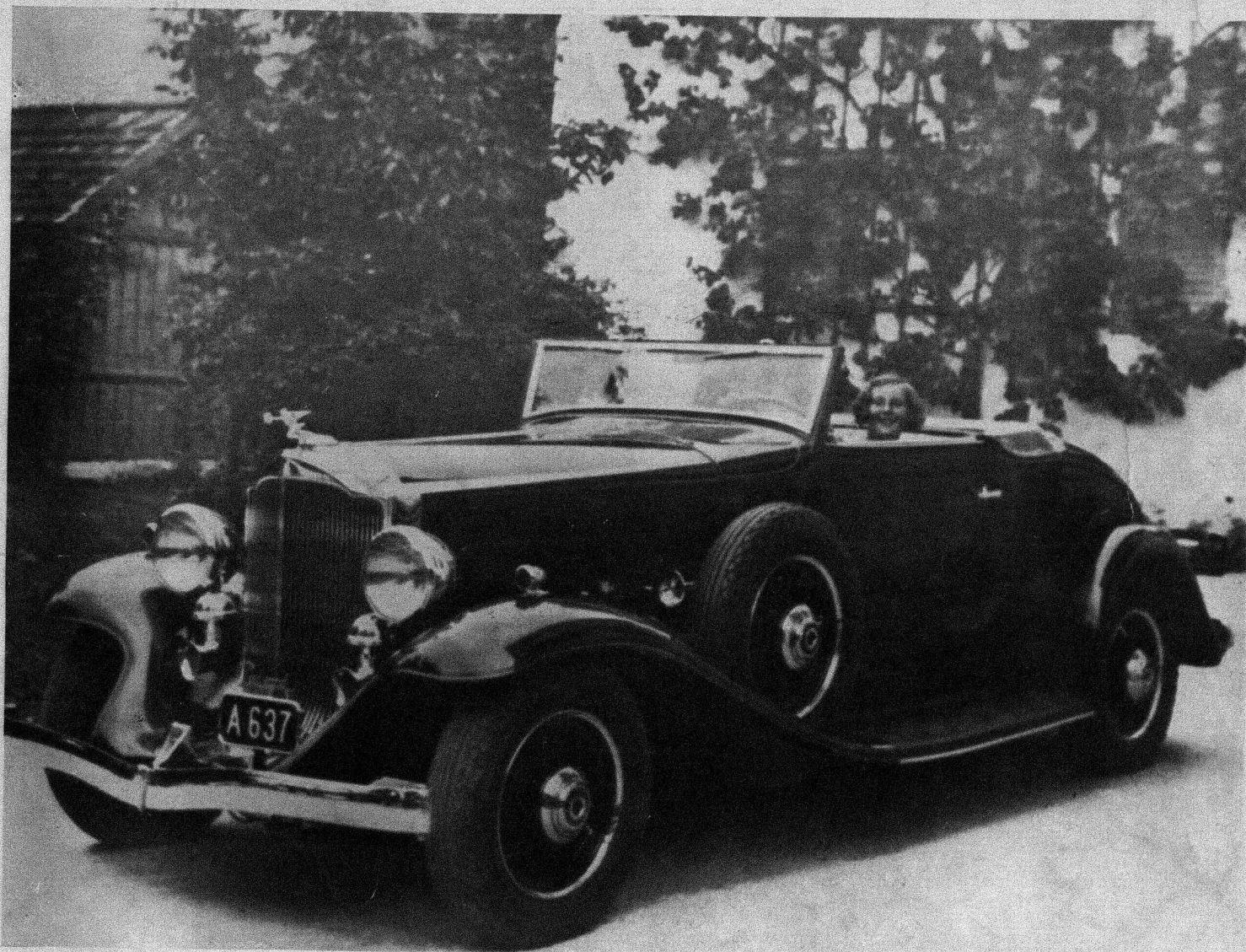


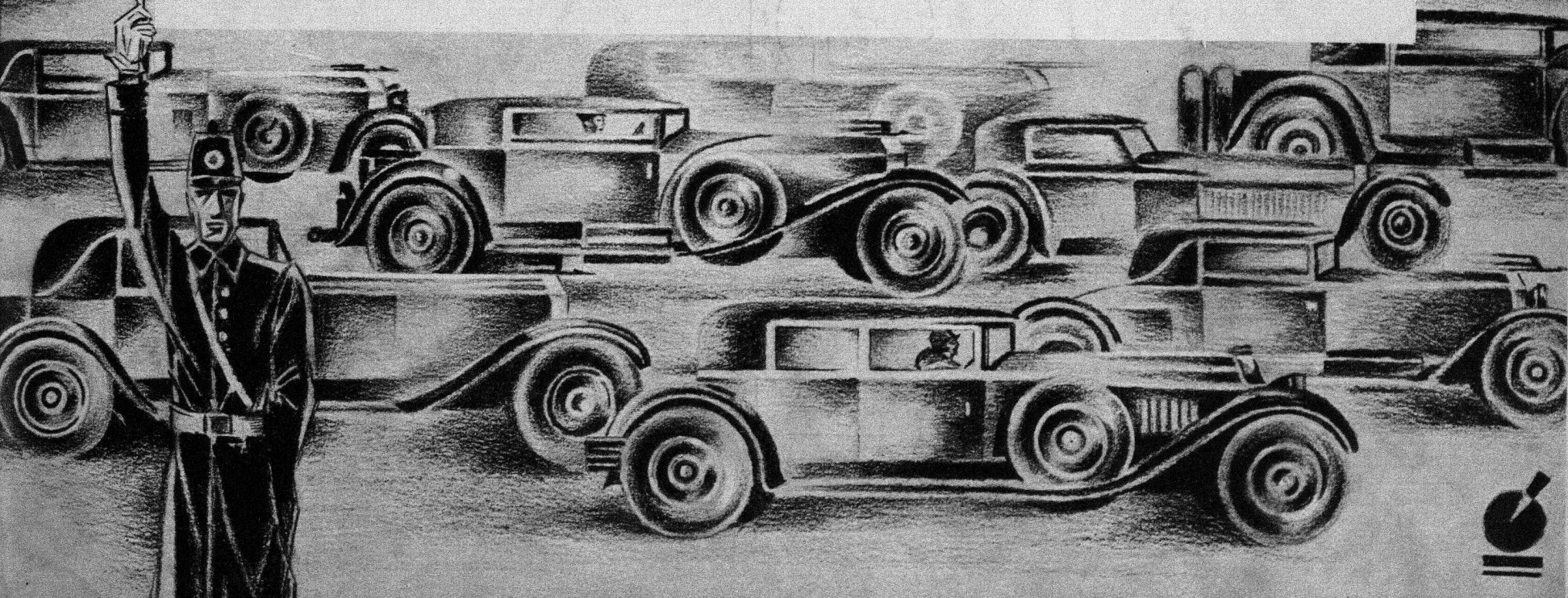
Europa Motor

SONDER
NUMMER

PARISER SALON



Grete Netal Tochter des Generalrepräsentanten HANNS NETAL der Packard-Automobile in Österreich (Wien III., Rennweg 4) am Volant eines schönen Packard-Roadster





*Schlechte Strassen
gibt es nicht mehr*

WENN SIE DIE NEUEN REIFEN

SEMPERIT

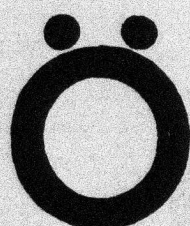
ÜBERBALLON und
SEMPERIT *Rex*

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



TREFFER
ANLEIHE

25

OKTOBER

ZEICHNUNGSSCHLUSS DER ÖSTERREICHISCHEN TREFFER-ANLEIHE

DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt



SALON DER STROMLINIE UND SCHWINGACHSE

Im Westen nichts Neues?

Die ewigen Raunzer sind wieder einmal höchst ungehalten: Da fährt man eigens nach Paris, in seinen Salon des Autos, des Motorrades und Fahrrades und was sieht man schon: Immer dasselbe! Namentlich heuer, wo das Reisegeld nicht so locker in der Tasche sitzt und man jeden 100-Francs-Schein dreimal umdreht, bevor man ihn wieder zu sich nimmt, fühlt man sich, mit Respekt zu sagen, vom automobilistischen Fortschritt einigermaßen düpiert. Er benahm sich bei weitem nicht fortschrittlich genug — sowohl fehlt das Auto, das auf dem Rücken seiner Limousine über die Chaussee rutscht und mit den vier Rädern in der Luft herumfuchelt, als auch jenes längst schon fällige, wo die Passagiere sich unter der Motorhaube wohnlich einrichten, indes die Zylinder sich im Karosserieraum gütlich tun.

Alles fließt.

Und trotzdem, verehrliche Herbsttäuschte, prinzipielle Nörgler, ob aus Passion oder Ignoranz, Besser- und Vielbesserwesser, noch nie, seit Erschaffung des Pariser Salons an den Champs Elysées, benahm sich der automobilistische Fortschritt so aufdringlich, wie in diesem Krisenjahr, noch nie erschienen die Autos so sehr anders, noch nie kündigte sich ein neuer Abschnitt oder, wie es der politische Zeitjargon will, die Revolution der Lokomotion so augenfällig und unübersehbar an. Ganz verdächtig schwingachselte es unter den Dächern des Grand Palais, schwingachselte es — freilich meist nur vorne — bei Berliet, Chenard-Walcker, Delahaye, Delage, Delaunay-Belleville, Derby, Mathis, Panhard, Peugeot, Rosengart und Talbot, um nur die französischen Adaptionen der unabhängigen Räder zu zitieren.



Motor im Heck?

Auch die Aerodynamik machte sich geltend, teils durch ehrliche, wissenschaftlich fundierte Hinwegräumung der oppositionellen Lüfte, teils, und zwar größtenteils, durch Auch-Stromlinie, darauf angelegt, die Luft zu bluffen. Und ein drittes: Das Auto mit Heckmotor warf seine »Gerüchtsschatten« voraus. Aus Ing. Neubauers, des liebenswürdigen Mercedes-Benz-Rennmanagers Munde erfuhr man das spätestens märzliche Debut des »Petit Mercedes 1934« mit 1.3 Liter Heckmaschine, im Hinterteil der Stromlinienkarosse wohnhaft, das jetzt wenigstens erfahren wird, wozu es da ist; bei Crossley auf der Olympia, im benachbarten London, debütierte bereits die nach Burneyschen Patenten entworfene Heckmotorstromlinienlimousine und auch die tschechischen Tatra-Werke experimentieren dermalen mit einem analogen, beim Schwanz aufgezäumten, vorerst sehr diskret zu behandelnden Rädertier. (Bitte, nicht weiter-erzählen!)

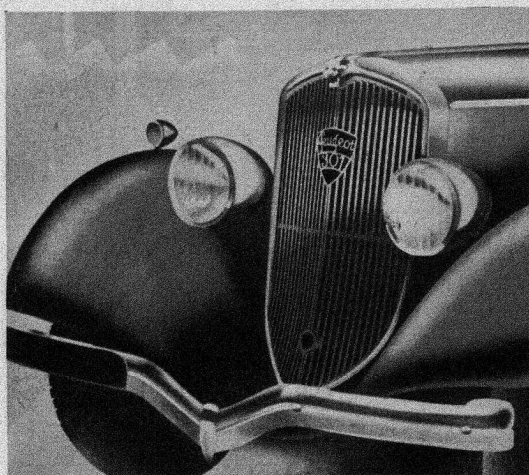
Sie sehen, sehr geschätzte Nörgler, Ihr Lamento kommt diesmal an den — unrechten Salon . . .

Zauberstab des Herrn Mathis.

Schon damals, als Urgroßvater die Mitgift der Urgroßmutter nahm, worauf sie beide in frohgemuter Postkutsche die Hochzeitsfahrt antraten, war diese Kalesche ziemlich unmodern gefedert. Und mit diesen Federn frotten wir uns »quietsch« vergnügt fort, bis zum heutigen Tage. Gewiß gibt es Abwandlungen, gibt es Verbesserungen und Verfeinerungen, der primitive Grundgedanke jedoch, durch Aufeinandererschlichen von Federblättern sein Fahrzeug gegen die Zumutungen der buckligen Welt unempfindlich zu machen, blieb aufrecht, nur ganz wenige Konstrukteure schmückten sich mit eigenen, originellen Federn, z. B. Spiralfedern, die dämpfungsfrei arbeiten. Jetzt kommt Monsieur Emile Mathis, Vierter im Bunde der Großerzeuger, schwingt seinen Torsionszauberfederstab, der eigentlich jener des uns Wienern wohl bekannten Dr. Ing. Ferdinand Porsche ist und verspricht alles, was sich bisher Autofederung schimpfte, hinwegzuzaubern. Sollte ihm das wirklich glücken? »Quadruflex« nennt der grand routier (wie ihn Charles Faroux unter Hinweis auf das Selbsterproben seiner Wagen titulierte), den neuen Vollschrwingachser Mathis, Modell 1933/34, der, entschiedener Clou des Grand Palais, zehn Tage lang Mittelpunkt der Diskussion bei Fachmann und Laien war. Und so manche der hier

Exposition Mercedes-Benz.

zum fröhlichen »Verriß« versammelten Kritiker brachen ihren »Federstab« über jenen

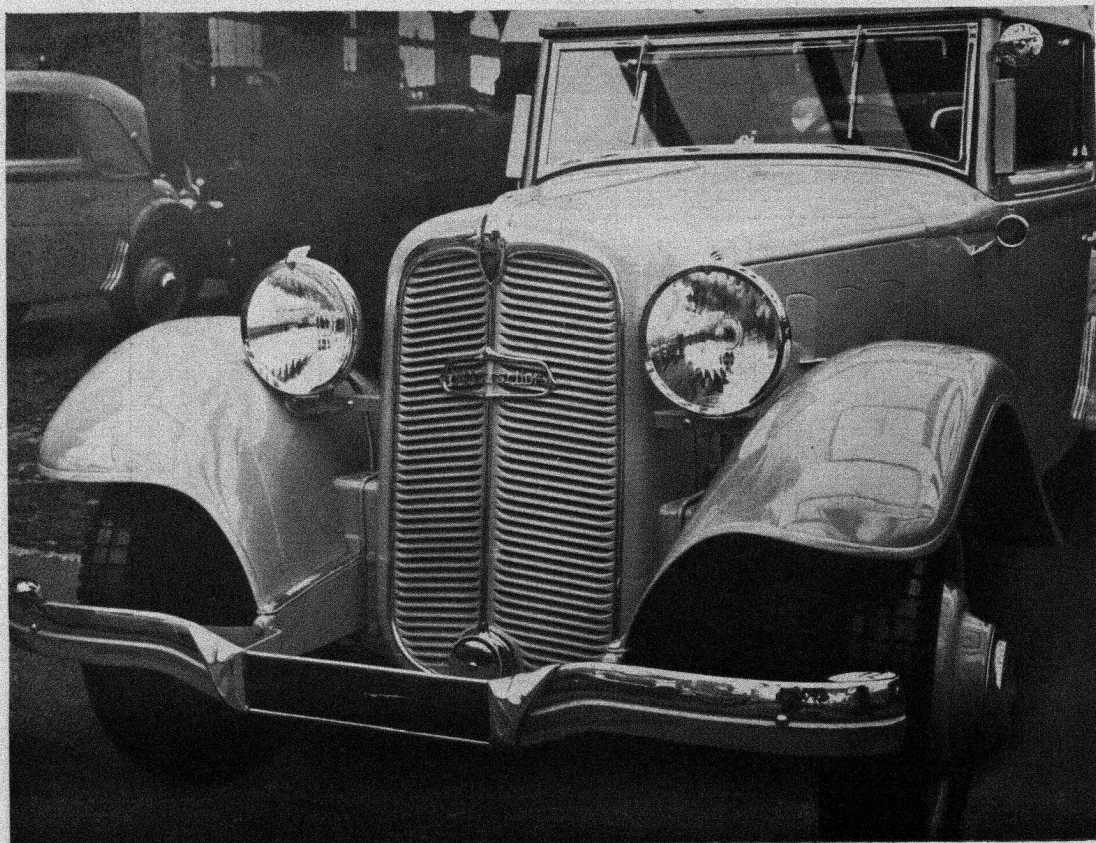


Das Gesicht des 301ers.

von Mathis-Porsche, noch bevor sie ihn überhaupt praktisch erprobt . . .

Der gewesene Cyclecar.

Fast scheint er lautlos gestorben zu sein, der sonst so lärmende Cyclecar. Was der Salon diesbezüglich brachte, war kümmerlich genug und in keiner Weise Gemüter-erregend. Jedenfalls, der Volksentscheid ist negativ ausgefallen. Madame wünscht vier Räder und Monsieur wünscht, was Madame wünscht. Amilcar, mit 5 PS Pariser Währung, das ist so ziemlich das Existenzminimum und unter 13.000 Francs fängt auch der kleinste Automobilist heutzutage nicht an, so sehr er sich anstrengt. Interessant ist, daß auch in Deutschland der Kleinstautorummel, der mit Aufbruch der Nation einsetzte, abzuebben scheint und z. B. der populäre Framo zu den üblichen vier Rädern gefunden hat. Auch die gewissen Konstrukteur-Mechaniker der enteren Gründ' von Paris, die alljährlich einen Versuchs-Cyclecar bauen, den sie, mit polizeiwidrigem Anstrich versehen, ins Grand-Palais bringen, wo sie nach jenen Interessenten angeln, die auch im klassischen Lande des Automobilismus nicht alle werden, fehlten diesmal. Die Krise hat die Armee der Dummen dezimiert.

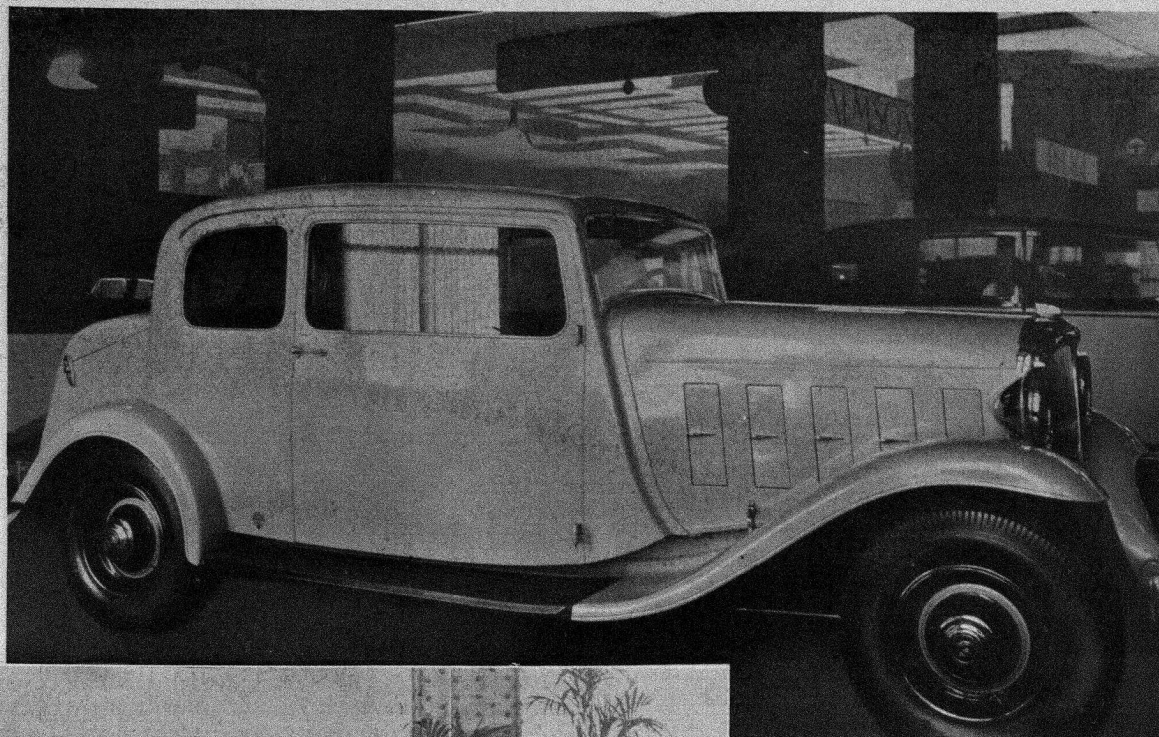


Der getarnte Adler alias Rosengart.

Bedenklich viele Marken zählte man, die nicht da waren: Sara, der Luftkühler, Buchet, Brasier, Sima-Violet, Buccioli, Claveau, Sizaire, Dubonnet, Le Zèbre, Charron — — Ehre ihrem Angedenken!

Malle aerodynamique.

Beim Koffer, dort in erster Linie, darf sich die zeitgemäße Aerodynamik so recht austoben. Manche Autoindustrielle in Frankreich und überhaupt neigen der Ansicht zu, dem Stromliniengedanken sei Gerechtigkeit widerfahren, wenn man den hinten angesetzten Koffer . . . Und sie schrägen ihn ab, runden ihn, schweifen ihn, tun alles, damit die Luft hurtigst abfließe. Das macht sich gut, das kostet nichts. Ob damit auch nur ein Kilometer Reisetempo gewonnen, ein Dekagramm Benzin erspart wird, bleibe dahingestellt. Aber der Koffer wird hiedurch geräumiger und ein Pyjama, ein paar Seidenstrümpfe mehr gehen hinein. Vielleicht ist das der Sinn der Aerodynamik . . . ?



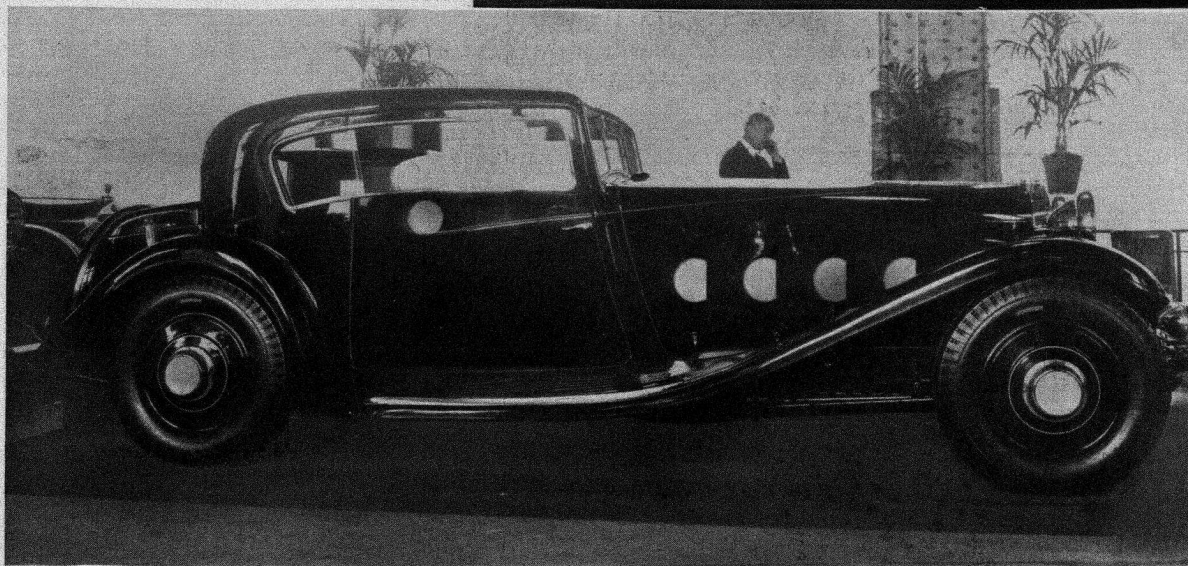
Von oben nach unten:

Was Million Guet aus dem Citroën macht.

Delage, Karosserie Letourneur & Marchand.

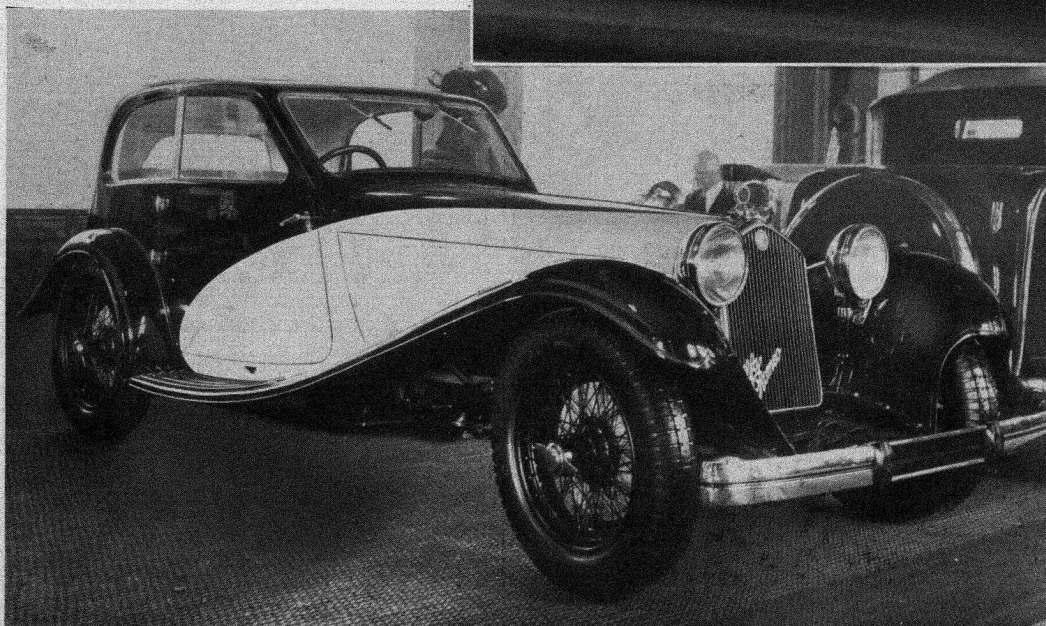
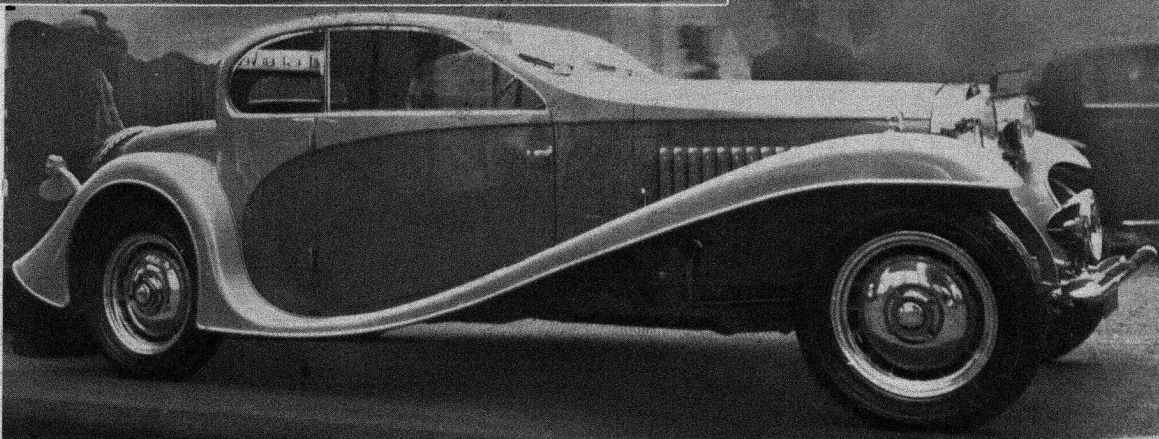
Serienstromlinie des Bugatti.

Der kokette Alfa-Romeo.



Mercedes-Benz—Delaunay-Belleville.

Ein sonderbares Paar hat sich in Paris gefunden: Mercedes-Benz—Delaunay-Belleville. Die altfranzösische, konstruktiv verschlafene Patriziermarke will ihren Glanz neu aufpolieren und lierte sich zu diesem Behufe mit keinem geringeren als Mercedes-Benz, dessen Typ 200 sie in Lizenz erzeugt? Wobei das Fragezeichen nicht der Ehe als solchen gilt — sie besteht unzweifelhaft zu recht — sondern lediglich die französische Eigenerzeugung des Mercedes-Delaunay in



gelingende Zweifel verstrickt. Kühler, Karosserie, Firmenschild, das rührt ohne Frage von Delaunay, ist made in France, aber das Untergestell? Sollten da nicht Originalteile aus Deutschland miteingeschmuggelt werden? Und wieder einmal muß man das wandlungsfähige Zitat heranziehen: Der Franzmann haßt den Deutschen, aber seine Autos baut er gern . . .

Warum nicht ohne Volant?

Ohne Schalthebel! — so las mans an einem französischen Talbot mit dem immer häufigeren Wilsongetriebe, das bekanntlich mit Vorwähler funktioniert. Einer Pariser Gnädigen (mit der Randsteine und Kurven trübe Erfahrungen gemacht haben) genügt das nicht, denn sie räsontiert: Ohne Schalthebel — auch schon ein Fortschritt! Das Auto ohne Volant sollen sie endlich zustandebringen!

Leider nicht im Salon . . .

Ein Besucher aus Wien rümpft die Nase: Also sehr angestrengt habt Ihr euch diesmal nicht mit euren Nouveautés.

Der Pariser Fabrikant: Sie irren; nur sind unsere neuen Tankmodelle leider nicht »salon«-fähig.

Sacktuch und . . .

Renault, bei seinen 34 Typen, verlegt die Koffer, drei an der Zahl, nach innen, in den dekorativen Schwanzteil der Limousine.

Warum das? fragt eine Mondäne. Der Herr am Stand: Damit sie auf der Reise jederzeit ein frisches Taschentuch bei der Hand haben, Madame, und nicht jenes von Monsieur mitbenützen müssen . . .

Carrosserie sur mesure.

Auch die Pariser Karossiers von Ruf und Weltruf: Labourdette, Saoutchik, Van den Plas, Kellner, Million Guiet haben ihre Sorgen. Alles kauft fertige Ware. Diesem Unfug will eine Bewegung steuern, die für die »Carrosserie sur mesure« die Werbetrömmel rührt. Konfektionierte Eleganz, standardisierter Charme, das sei nichts für die Verwöhnten dieser Erde. Kehren Sie zurück zur Karosserie nach Maß, zur Berlin-sur-mesure und Sie werden glücklicher sein als bisher! Sehr schön und volkswirtschaftlich einleuchtend, aber — was sagt die Krise sur mesure dazu?

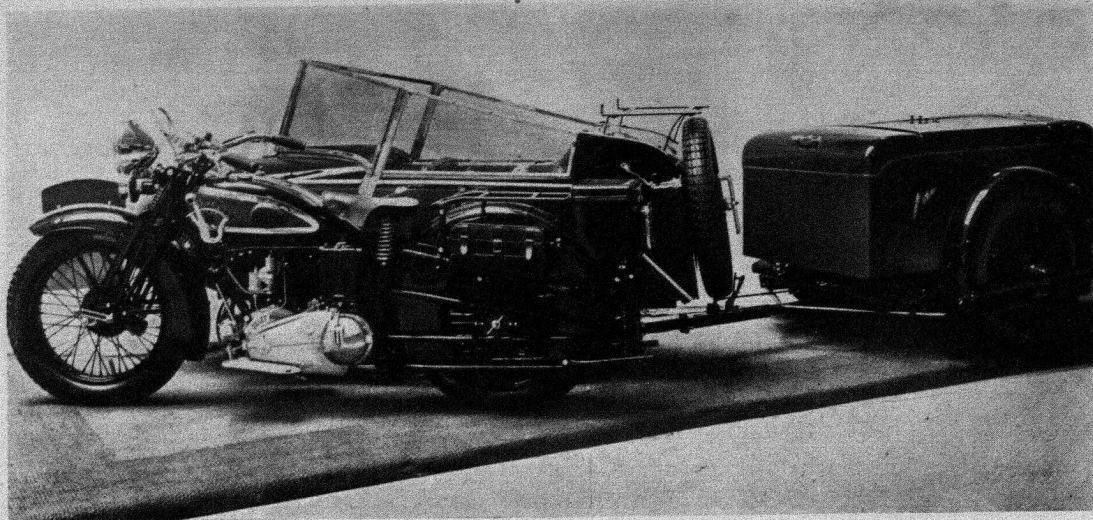
Riesentachometer.

Renault startet Elfenbeintachometer mit 25 cm Durchmesser, denen Voltmeter, Uhr, Benzinmesser usw. kühn einverleibt sind.

Warum tut er das? Glaubt er, daß das Tempo mit dem Tachometer wächst, die Geschwindigkeit mit dem Instrument, das sie mißt? Auto-Suggestion . . .

Der getarnte Adler.

Lucien Rosengart hat einen Freundschaftsvertrag mit Adler abgeschlossen, vor längerem schon, und die Frucht dieser Ehe erglänzte im Grand Palais. Ein zutiefst dekollierter Rosengart-Front, der in Frankreich, wo das Talent zu Hause ist, die Dinge beim unrichtigen Namen zu nennen, der dessen ungeachtet irgendwie richtig ist, Rosengart-Supertraction heißt. Hoffen wir, daß zumindest der Herr selber, M. Rosengart, weiß, was er damit meint. Gleichviel: Rosengart-Supertraction oder Adler in Francs-Währung, der begründete Verdacht keimt auf, daß hier gewisse Preßteile im Original aus Frankfurt bezogen werden; dennoch gefiel das Chassis den Pariserinnen und Pariserinnen ausnehmend gut, die das Wunderbare der vorne konzentrierten Me-



Gepäckanhänger für Beiwagen-Motorräder.

chanik und der fast aufreizenden Boden-nähe im Nu begriffen.

So beherbergt der Rosengarten von Paris nach dem Austin Seven, dem englischen Gewächs, abermals einen Exoten, den getarnten Triumph — und gewiß nicht den letzten, den der sensationslüsterne Autofabrikant auszuspielen hat.



Deutsche Prominente im Salon: Dr. Ing. Porsche, Brauda, Senator Vogel, Ing. Raab.

In Paris, in Paris . . .

. . . sind die Autos so süß und auch die Autopreise. Obwohl auf dem Gebiete der Ziffern keine Wunder geschehen und die großserienfeindliche Weltpleite die Notierungen der französischen Autos peinlich beeinflußt, kann man nur paff sein, wieviel hier für wie wenig Geld geboten wird. So

ein 13.000-Francs-Auto ist wirklich eines, üppigst ausgestattet, mit Verve karossiert, technisch up-to-date — nicht einmal vor seinem leiblichen Hausmeister müßte sich der Wiener solchen Besitzes schämen. Und mit 20.000 Francs in der Hand kriegt man bereits ein erwachsenes Automobil, stromlinienhaft bekleidet, für fünf korpulente Personen und fast schon zu repräsentativ und aufhauerisch für verschämte Reiche. Bei 30.000 Francs dann setzt mit erfreulicher Promptheit der Achtzylinder ein, die voiture luxe mit fast krisenwidrigen Allüren.

Nicht der absolut billige Preis ist es also, der dem Modell 1934 anhaftet, sondern der relativ billige — man kriegt was um sein Geld und die Luxuskarossiers können mit ihrer individuellen Note baden geh'n . . .

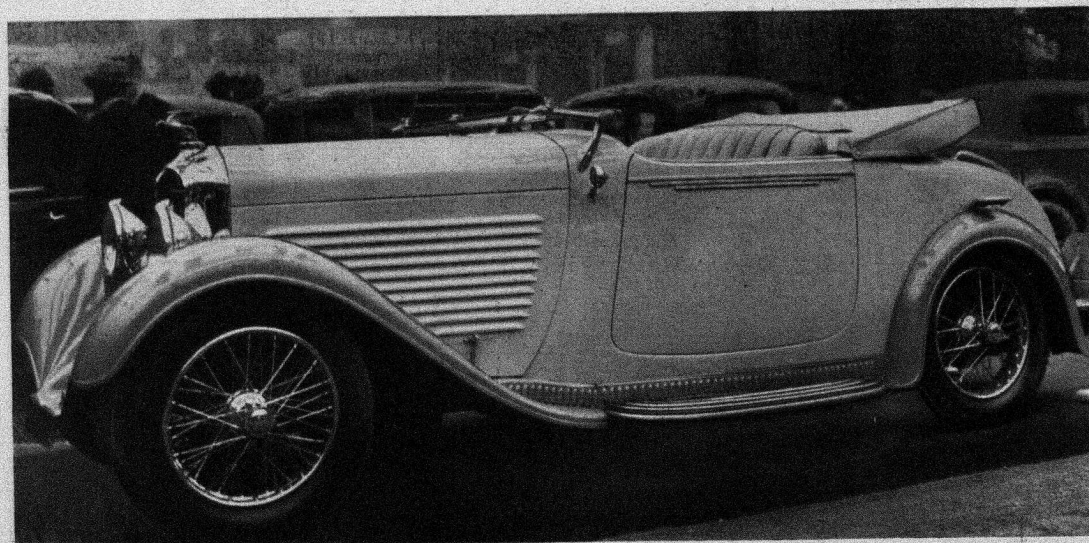
Politik oder Zufall?

Loyalerweise muß man es zugeben: Frankreichs konstruktivste Köpfe sind etwas faul geworden, lassen jetzt andere für sich denken und spekulieren. Vor allem deutsche. Rosengart, wie bereits gesagt, sucht Anlehnung an den deutschen Adler, Delaunay-Belleville hält's mit dem Mercedes, die Mathis-Liäson mit Porsche ist in aller Munde und die gute Eindruck-Schmierung (Monocoup) schießt in Paris der (Willy) Vogel ab. Übrigens scheint der Hang zum Lizenzbau auch andere Hintergründe zu haben; es ist billiger, wenn der Nachbar investiert, konstruiert, fabriziert und mutiert, solange, bis . . .

Vielleicht bringen wir es in naher Zeit sogar dahin, daß ganz Europa ein gemeinsames Konstruktionsbüro errichtet, wo jede Neuheit ausgefeilt, auf Herz und Nieren erprobt wird und erst wenn sie 100%ig fabrikationsreif befunden wurde, an die Subabonnenten des hier vereinigten Erfindergenies, die denkfahlen Autofabrikanten weitergeleitet wird. Bis es so weit ist, muß uns der Neuigkeitsaustausch von Land zu Land genügen. Oder, wie ein Witziger sagte, die deutsch-französische Annäherung ist auf dem Marsche . . .

Blufft die Stromlinie?

Die Fachmeinungen über praktischen Wert oder Unwert der jetzt so vergötterten Stromlinienkarosserie klaffen weit auseinander. Behauptet ein Konstrukteur 4% Tempozuwachs bei etwa 100 Std./km, so schwört der andere, es wären ihrer zumindest 15%. Hoch an der Zeit, daß sich einmal die liebe Wissenschaft der Mühe unterzieht, unzweifelhafte Daten festzustellen. Der Konsument will wissen, woran er ist. Und ob er auch dann für Aero-



Ein unschuldswießer Amilcar-Roadster.

Jedem das Seine!



Grüne Blätter sind
grüne Blätter, sollte man glauben.
Versuchen Sie einmal, der Seidenraupe
„irgend welche“ Baublätter als Nahrung zu
geben, sie wird zugrunde gehen oder zumindest
keinen Seidenfaden spinnen können. Versuchen
Sie, Ihrem Kraftfahrzeugmotor „unrichtiges“ Öl zu
geben — vielleicht lebt er weiter, seine volle Lei-
stungsfähigkeit wird er aber sicherlich einbüßen.

Shell Motor Oil ist das richtige Öl für
Ihren Motor, mit dem er bis zur
letzten Betriebsstunde lei-
stet, was von ihm
verlangt
wird

Was der
Seidenraupe
das Maulbeerblatt-

- ist dem Motor

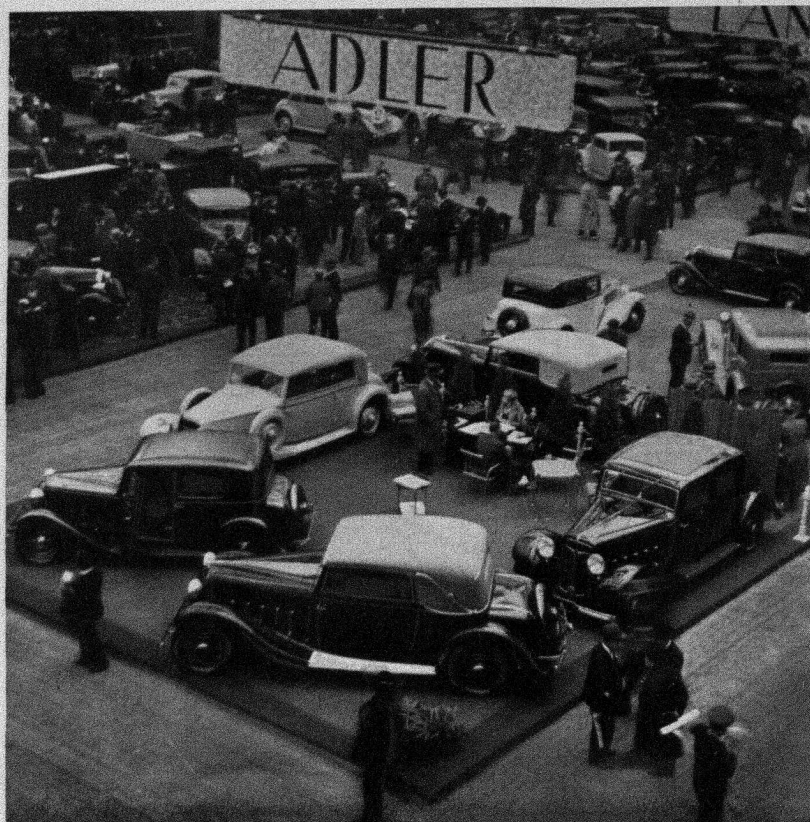
SHELL MOTOR OIL

dynamik schwärmen muß, wenn er sie scheußlich findet. Das Argument: Koffer inwendig! ist keines. Der Geschwindigkeitszuwachs, die Benzinersparnis entscheidet. Daß man die »Luftkulanz« hebt, ist sicher am Platze, aber man hat schließlich auch ein Anrecht zu wissen, was dabei

vermeiden soll. Bald dürfte man ja Gelegenheit haben, mit Serienstreamline zu fahren und da manche Fabrik nebenher auch Normalkarosserien liefert, was sehr leichtsinnig ist, dürften die wahren Tempounterschiede an die so indiskrete Frühlings- sonne 1934 kommen.

um eine durchaus fertige, erprobte Sache, an der nur der Kostenpunkt Anstoß erregt.

Talbot und andere eher exklusive Marken verwenden dieses Getriebe in Frankreich, indes nur über besonderen Wunsch. Was beweist, wie konservativ unsere Auto-



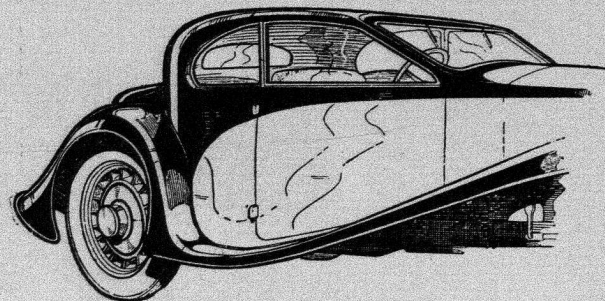
Der Adler-Stand.

praktisch und faktisch herauschaut. Ein reichsdeutscher Autobauer, ein Antistromlinier allerdings (also kein Objektivling) meinte im Salon gesprächsweise, die ganze Aerodynamik sei nicht recht ernst zu nehmen, ins solange man die Luft zu Motor- kühlungs zwecken dringend benötige. Was nützt die fesch geschrägte Kühleratrappe, wenn dahinter ein Vertikalkühler haust, der die anströmende Luft so altmodisch wie nur möglich empfängt, und ihr genau jene Un- gelegenheiten bereitet, die die Stromlinie

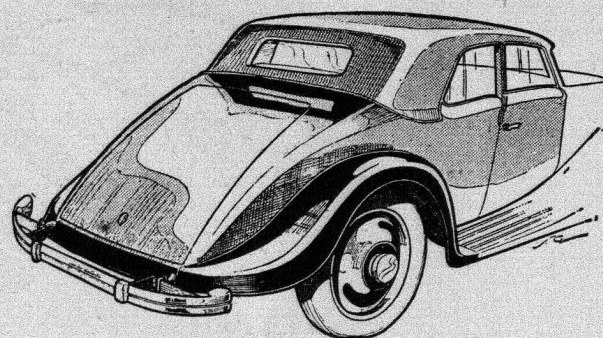
Wilson — aber nur auf Wunsch.

Seitdem Freilauf plus Synchron es dem Lenker gestatten, im Getriebetopf mit dem Schaltlöffel herumzurühren nach Herzens- lust, hat das Getriebe mit Halbaomatik, das zwar auf Talent und Routine ver- zichtet, die Zahl der erforderlichen Hand- griffe jedoch keineswegs verringert hat, naturgemäß an Bedeutung eingebüßt. Was das vielumstrittene Wilson anbetrifft, eine Art »Planetarium« mit Bremsbandfixierung der diversen Gänge, so handelt es sich hier

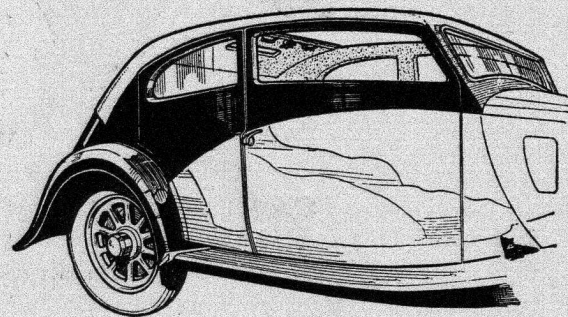
Stromlinien-Phantasien 1934



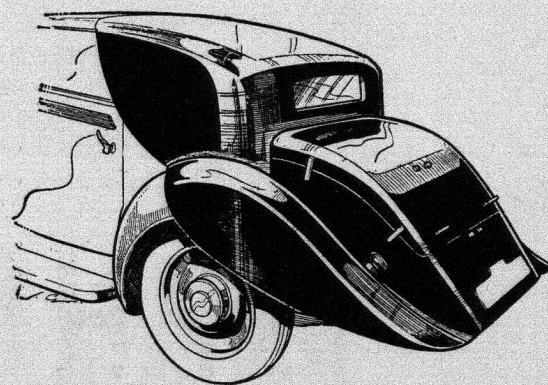
Panhard & Levassor, Karosserie Louis Dubos.



Delage D 8.



Hispano-Suiza, Karosserie Saoutchik.

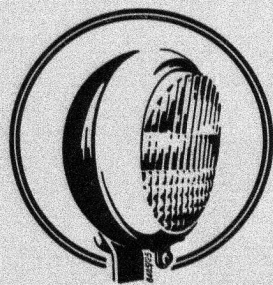


Bugatti.

mobiliten im Herzensgrunde sind und wie schwer sie sich von jahrelang eingebürger- ten traditionsgeheiligten, noch so zuwideren Angewohnheiten trennen.

8000 Citroën-Gedecke.

André Citroën, mit seinem Rekord- bankett der 8000, das alle bestehenden und sportbehördlich registrierten Hummer- rekorde aus dem Felde schlug, hat sich als Gründer der nahrhaftesten Marke erwiesen. Hierbei erfuhr man Ziffern, die ihm niemand nachmacht. 750.000 verkaufte Wagen, 90% der Pariser Taxi, 62%iger Anteil am französischen Export.



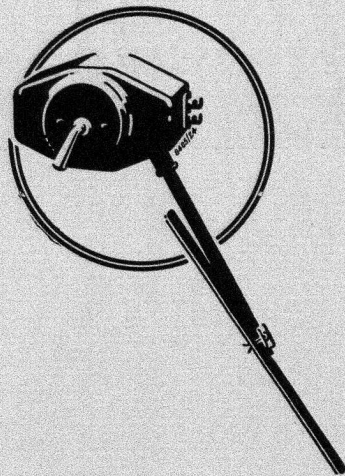
**Trotz Nebel, Schnee u. Regenwetter:
Mit BOSCH gerüstet — gut die Fahrt!**

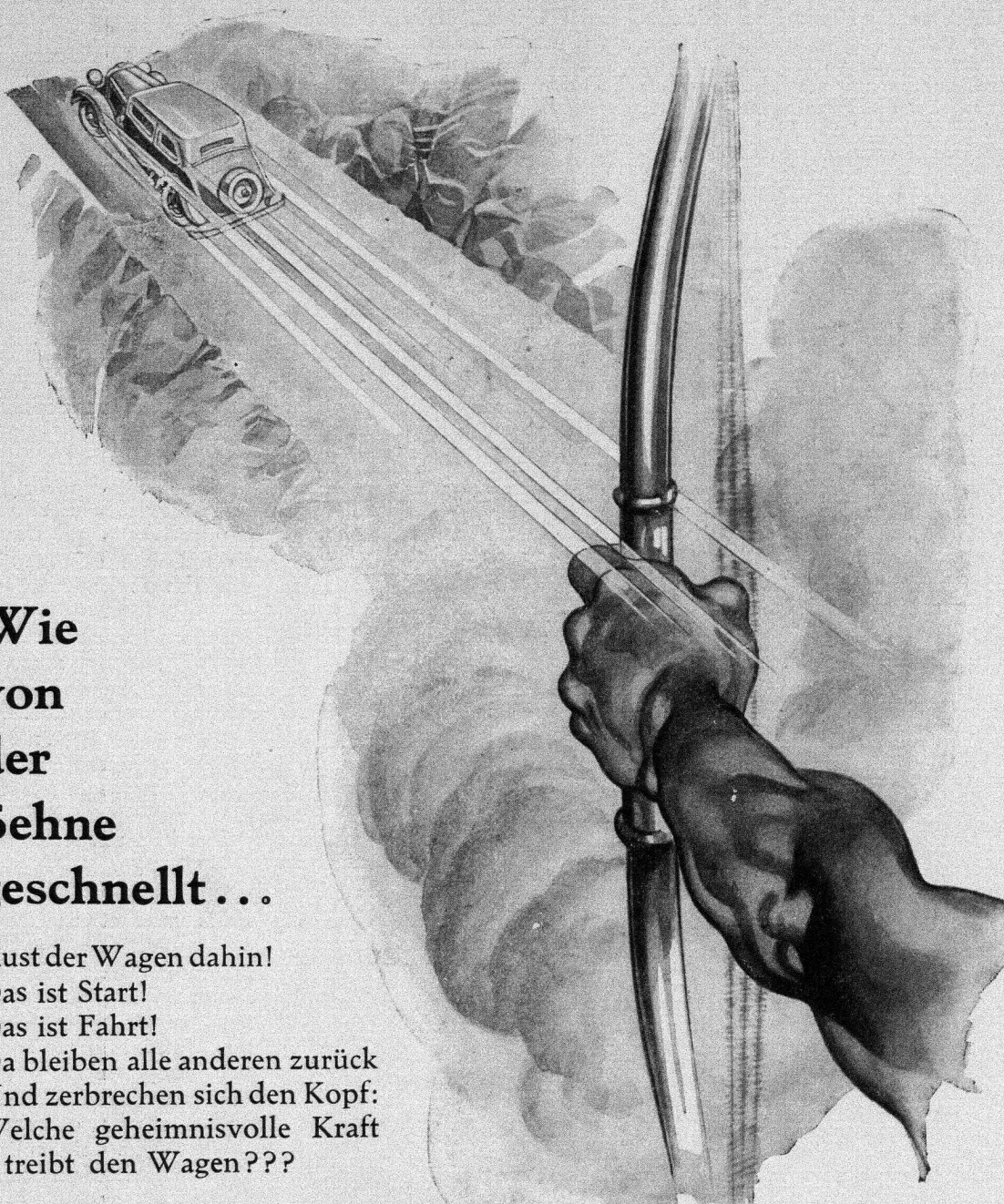
Die BOSCH-Nebellampe dringt mit ihren weißen Strahlen unter dem Nebel durch, blendet den Fahrer nicht und leistet auch als Kurvenlampe vorzügliche Dienste.

Der elektrische BOSCH-Scheibenwischer reinigt unabhängig von der Motordrehzahl in ruhigen, gleich- mäßigen Zügen ein klares Gesichtsfeld.

BOSCH

ROBERT BOSCH GES. M. B. H., WIEN IX.,
Spittelauerlände 5 Fernsprecher A-18-5-20





Wie
von
der
Sehne
geschnellt...

saust der Wagen dahin!
Das ist Start!
Das ist Fahrt!
Da bleiben alle anderen zurück
Und zerbrechen sich den Kopf:
Welche geheimnisvolle Kraft
treibt den Wagen???

SPHINX SPECIAL

BENZOL-GEMISCH

VACUUM OIL COMPANY A.G.

zur richtigen
Schmierung:
Mobilol!

AMILCAR

AMILCAR

AMILCAR

AMILCAR

das
billige neue
Modell 1934

ökonomisch
im Verbrauch, 6 Lit' er
für 100 Kilometer

Generalvertretung:
BERNHARD KANDL
WIEN IV., MOMMENSG 1
T. 1. U-47-3-74

AMILCAR

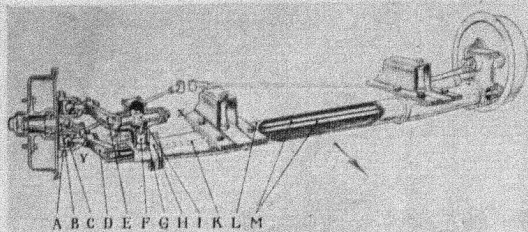
AMILCAR

AMILCAR

Der Torsionsfederstab Mathis-Porsche beim »Quadruflex«

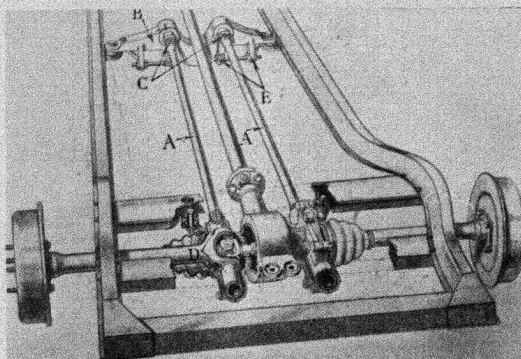
Mathis-Porsche-Vorderachse: Rollt der Wagen über eine Unebenheit, werden die Schwingarme E und D gehoben. Indem der untere Schwingarm D sich um seine Achse Y dreht, beansprucht er den Feder-

nach Muster der Vorderräder. Rollt der Wagen über eine Unebenheit, tritt Verwindung der Federstäbe ein. Je nach dem Gewicht des Wagens ist eine Regulierung der Federung (E) möglich.



stab M auf Verwindung. Die Elastizität dieses Siliziumstabes ist für die Federung des Wagens verantwortlich. Beim »Steigen« des Rades geht der Kolben F des hydraulischen Stoßdämpfers nach unten und komprimiert das Öl im Inneren des Zylinders G. Das Öl wird durch kleine Ausnehmungen hindurchgepreßt und hieraus resultiert seine stoßdämpfende Funktion.

Auch die rückwärtige Federung beim Mathis-Quadruflex wird durch zwei Torsionsfederstäbe (A) bewerkstelligt, die parallel zur Kardanwelle laufen. Vorne sind die Stäbe in der Traverse B fixiert, und zwar derart, daß ein Nachspannen möglich ist. Das andere Ende ist mit der Pendelachse fix verbunden. Der Federungsvorgang vollzieht sich im übrigen ganz



Die Vorteile dieses Mathis-Porsche-Federungssystems liegen klar zutage. Hier gibt es keine Federblätter, keine Federlaschen, keine Federbolzen, es quietscht nichts und es nützt sich nichts ab. Jede Pflege kommt bei der neuen Mathis-Federung in Wegfall. Für die Skeptiker des neuen Systems stellt Herr Mathis fest, daß die Beanspruchung seines Federstabes viel geringer ist als jene der normalen Federblätter.

Nicht der Jedermanns-Wagen.

Rosengart weicht der infamen Ziffernparade aus, indem er mit fettgedruckter Ironie vor aller Öffentlichkeit feststellt: Rosengart n'est pas la voiture de tout le monde. Ist nicht der Jedermanns-Wagen. — haben Sie's vernommen, Monsieur Citroën? Ihren Wagen fährt Krethi und Plethi, Hinz und Schulz, jeder 19.000-Francis-Prolet leistet sich so was, während der Rosengart, der kulant bei 13.000 beginnt, einer exquisiten Klientel sich rühmen darf. Heute entscheiden eben nicht Moneten die Noblesse des Menschen, sondern die leere Tasche.

Vedette!

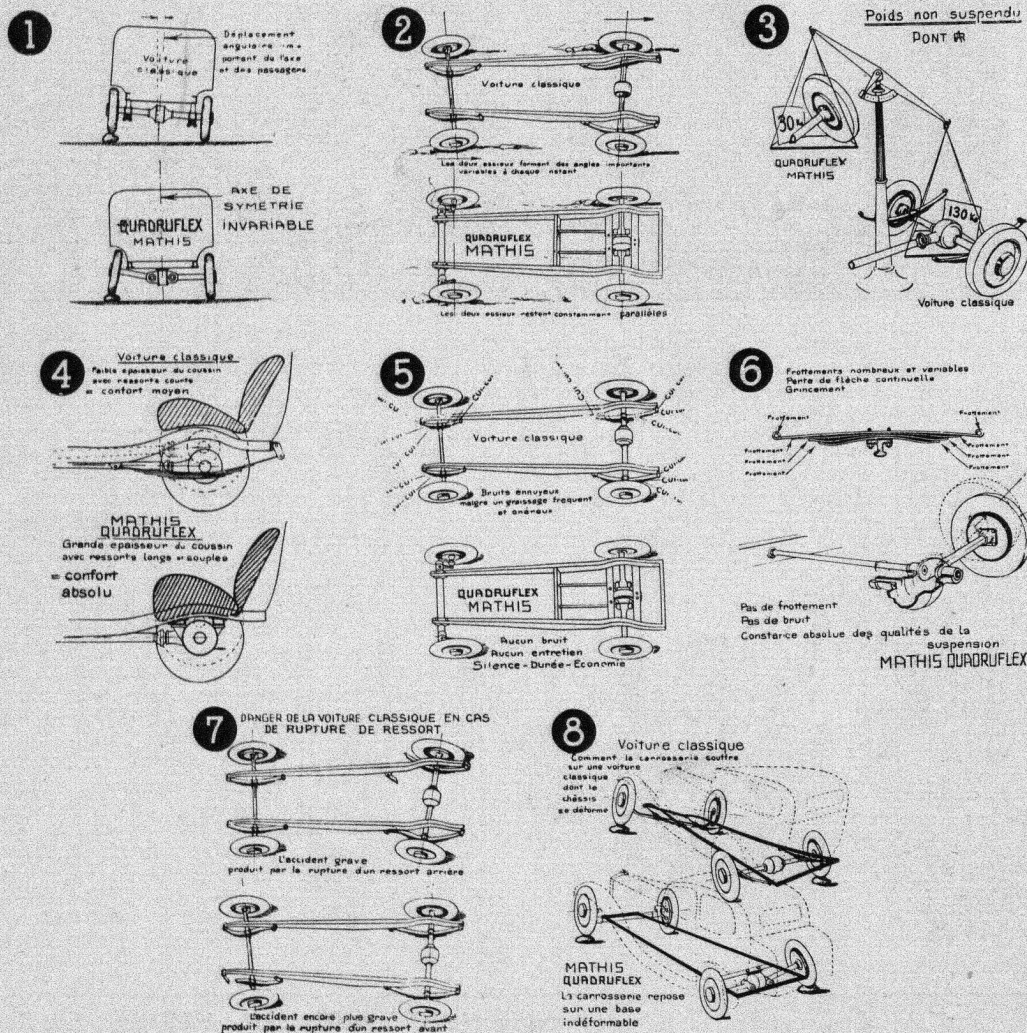
La voiture vedette! Schon lange bestand der Hauptkummer der Autofabrikanten darin, kein Phantasiewort mehr im Vocabularium zu haben, das den besonderen Rang und die überragende Güte ihrer Marke und Type klar umreißt. Jetzt sind sie auf dem Wasser: voiture vedette — das klingt!

Vedette nennen sie in Paris einen Star am Variété oder in der Revue. Eine Frau, die die Männer nährisch macht und deretwegen sie imstande wären... Hoffen wir, daß auch beim Anblick der Voiture-Vedette heiße Wunschgefühle sich regen und der Mann sich sagt, die oder keine — Dummheit werde ich mir leisten!

Der Mensch lenkt, das Getriebe denkt.

Von der Halbautomatik zur Vollautomatik. Beim Fleischel-Getriebe, das in Paris sein etwas schüchternes Debüt beginnt, sinkt der Chauffeur herab zum Lenkautomaten, dem, abgesehen von Links- und Rechtsdrehen des Volants, schier nichts mehr zu tun übrig bleibt. Der Mensch lenkt, das Getriebe denkt! Schaltet um, wenn es den Zeitpunkt für gegeben hält und ohne die freundliche Zustimmung seines Herrn und Besitzers einzuholen. Das alles geschieht ganz unkompliziert — Tourenzähler und Drosselklappe bestimmen den »wechselvollen« Augenblick.

Tieferer Einblick in das Fleischel-mysterium war nicht zu gewinnen, der Erfinder bangt aus Patentrücksichten um seine Idee. Delage, so hört man, will es mit Fleischel versuchen. Und andere auch. Abwarten! Ein selbstdenkendes, selbsthandelndes Getriebe, das einerseits den Motor schont, andererseits den Lenker vor Schalt-Gewissenskonflikten bewahrt, hat viel Verführerisches, vorausgesetzt, daß der Denk- und Beobachtungsmechanismus des Fleischel kein Loch hat. Die Tatsache, daß dem Lenker für gewisse Spezialfälle des Terrains ein Korrekturrecht eingeräumt wurde, wobei der Wechsel mittels Gaspedal auf simple Art geschieht, deutet immerhin auf gewisse Denkfehler hin, die dem Getriebewunder hin und wieder unterlaufen dürften. Wie heißt doch die beliebte Entschuldigungsfloskel für viele Torheiten? Der Mensch ist keine Maschine! Stimmt. Aber auch die Maschine ist kein Mensch und sei es selbst jene bewunderungswürdige Präzisionsmaschine des Fleischel-Getriebes.



(1) Wie die starre und die Pendelachse auf Bodenunebenheiten reagieren. (2) Bei Schwing-, bzw. Pendelachsen bleibt die Parallelität stets gewahrt. (3) Ungefedertes Gewicht beim Schwingachser 30 kg, beim Normalwagen 130 kg. (4) Das seichte Chassis des Schwingachsers gestattet opulente Polsterung der Fondsitze. (5) Beim Normalwagen »quietschvergnügte« Federn, beim Mathis-Quadruflex keinerlei Geräuschplage. (6) Bei der Normalfeder ständige

Reibung, wogegen der Mathis-Porsche-Federstab reibungs- und geräuschlos arbeitet. (7) Federbruch führt bei konservativer Federung oft zu kritischen Situationen; beim Mathis-Quadruflex gibt es auch beim schwersten Zusammenstoß keinen Federbruch. (8) Wie die Karosserie des klassischen Wagens unter Chassisdeformationen leidet. Bei Mathis-Quadruflex findet die Limousine eine starre, stets gleichbleibende Unterlage.

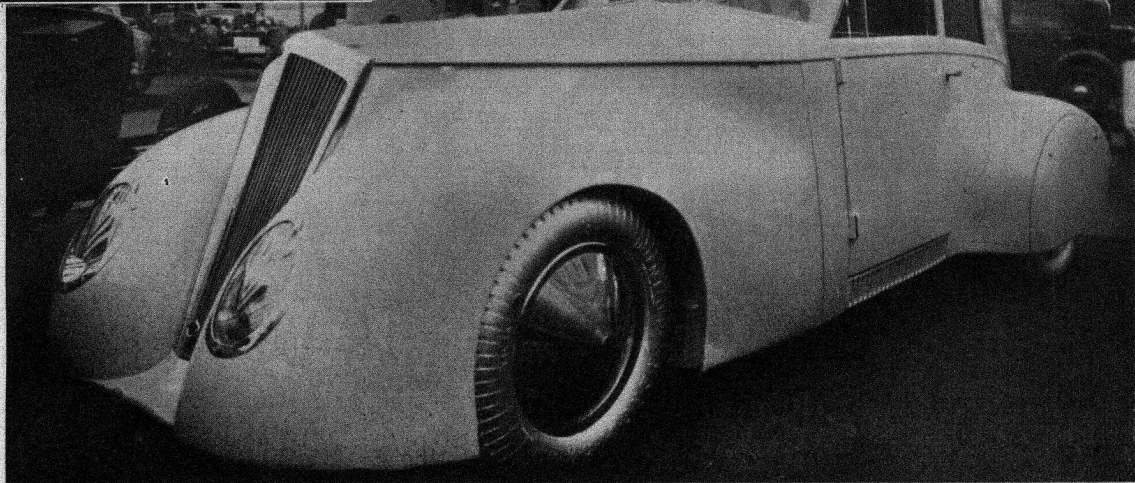


Das Auto mit den Glotzaugen.
»Ein-bißchen-Verrückt«-Type von Chenard Walcker.

Adler.

Auf dem Autosalon wurden die dort ausgestellten 12/60 PS Standard-Typen, die als Kabriolett, Sport-Reisekabriolett und Limousine gezeigt werden, sowie die entzückende fischschuppenfarbene, viertürige Primus-Limousine viel bewundert. Die neuen Adler-Standard-6-Typen werden in Paris zum erstenmale im Ausland gezeigt. Sie gehören mit ihren vielen technischen Neuerungen zu den fortschrittlichsten Wagen der Gegenwart. Der bewährte Sechszylinderhochleistungsmotor des Standard 6 ist mit einem vorteilhaft angeordneten neuartigen Fallstromvergaser ausgestattet, dessen Verwendung eine erhöhte Effektivleistung von 60 PS verbürgt. An dem Motor ist das synchronisierte Aphongetriebe mit Schongang und abstellbarem Freilauf angeblockt. Besonders hervorzuheben ist die freischwingende Aufhängung des Motorgetriebeblocks in Gummilagern, die alle Geräusche absorbieren und einen vibrationsfreien Lauf gewährleisten.

Durch die achslose Aufhängung der einzelgefederten Vorderräder an zwei Querfedern wird eine



vorzügliche Querstabilität erreicht. Die Halbelliptik-Hinterfedern sind lang und geschmeidig. Der Boden der Karosserie ist hinter dem Fahrersitz tief in den Rahmen eingebettet. Bei normaler Bodenfreiheit und

reichlicher Sitzhöhe gelang es hiedurch, die gesamte Höhe des Wagens äußerst niedrig zu halten. Vorder- und Hintersitze sind breit dimensioniert, gut abgefedert und weich gepolstert. Zur Vervollständigung des Reisekomforts dient ein der Karosserieform gut angepaßter verschließbarer Kofferkasten.

Bosch-Neuheiten auf dem Pariser Salon.

Viele Erzeugnisse, die Bosch — in Frankreich seit Jahrzehnten als der bedeutendste Vertreter der deutschen Zubehörindustrie hochgeschätzt — bisher auf dem Automobilsalon ausstellte, wird man diesmal auf dem Bosch-Stand vergebens suchen. Zollschwierigkeiten führten dazu, daß die Herstellung dieses Zubehörs von der Firma Lavalette in St. Quen übernommen wurde. Der französische Grossist und Garagist findet also manche nach Bosch-Patenten gebaute Zubehörteile auf dem Stand der S. A. des Ateliers de Construction Lavalette. Als Neuheiten wurden auf dem recht interessanten und neuzeitlich gestalteten Bosch-Stand gezeigt:

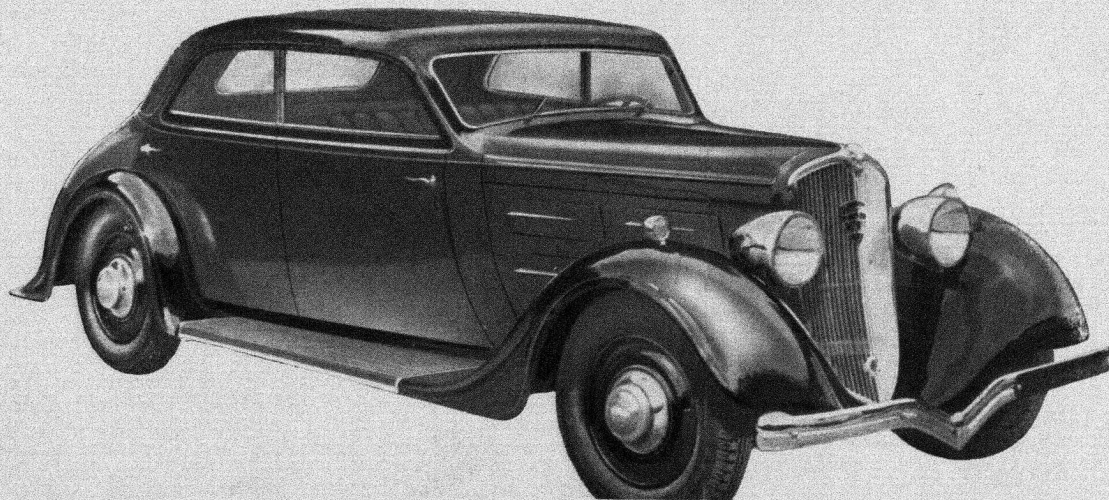
Die Batteriezündung bringt eine wesentliche Verbilligung der elektrischen Ausrüstung des Motorrades. Der neue Bosch-Licht-Batteriezünder — eine Lichtmaschine mit Unterbrecher für den Zündstrom in einem Gehäuse und mit nur einem Antrieb —

Der Landstraßenschreck im Halbprofil.

Schön ist das nicht, aber — aerodynamisch.

liefert 45 Watt für Zündung, Licht und Signal. Er ist mit einem selbsttätigen Spannungsregler ausgerüstet, der manchen wichtigen Vorteil bietet: Bei beschädigter Batterie kann der Motor auch mit Hilfe der Lichtmaschine in Gang gesetzt und betrieben werden. Dazu muß die Batterie abgeschaltet werden, das hier bei diesem neuen Bosch-Batteriezünder außerordentlich einfach ist: Mit einem Schraubenzieher oder Geldstück wird ein Schalter von der Stellung »Batterie« in die Stellung »Dynamo« umgeschaltet.

Auch neue Glühkerzen für Dieselmotoren hat Bosch mit beachtenswerten Verbesserungen geschaffen. Wir sehen da z. B. das praktische, kontaktsichere Stromanschlußstück, die besonders wärme- und korrosionsbeständige Glühspirale, die im Gegensatz zu den üblichen, mehrdrähtigen Ausführungen hier aus nur einem Draht besteht. Damit wird erreicht, daß die Glühspirale immer frei im Zylinder hängt, sich nicht verzieht und den Stromkreis nicht kurz schließt. Bosch-Glühkerzen haben alle die vorzüglichen Isolierrohre und -scheiben aus bestem, klarem Glimmer, die auch den höchsten Betriebstemperaturen und -drücken standhalten. Interessant ist auch die vorteilhafte Bosch-Schaltung der Glühkerzen beim Start. Für diesen Augenblick wird ein Vorschaltwiderstand kurz geschlossen, damit auch bei niedriger Batteriespannung



So ist uns die Stromlinie sympathisch: Peugeot, Berline aerodynamique.

AUSTIN

Der englische Qualitätswagen

Generalvertretung:
Oskar & A. Stöckler,
Wien I., Pestalozzig. 4
Telephon: U-17-4-17

BUGATTI

Der schnelle Tourenwagen

HERMANN RÜTZLER

Spezialwerkstätte für Steyr-Wagen und
aller Marken-Wagen

Wien VI., Webgasse 41

Telephon A-34-0-63

gleichmäßig günstiges Arbeiten der Glühkerzen erreicht wird.

Eine reichhaltige Auswahl leistungsfähiger und preiswerter Radlichtanlagen ist gerade für die anspruchsvolleren, wirtschaftlich weiterdenkenden Kunden geschaffen worden. So fällt uns hier schon durch die äußere Aufmachung z. B. besonders die Hochleistungs-Radlichtanlage auf: Die Lichtleistung ist doppelt so groß wie die der früheren Bosch-Radlichtanlagen. Die Wirkung wird wesentlich verbessert durch die Streurillen, die in den Scheinwerferspiegel eingepreßt sind und die einen Teil des kräftigen Lichtstrahles nach rechts und links auf die Seiten der Fahrbahn werfen und dadurch das Erkennen von Wassergraben, Randsteinen, Abzweigungen usw. erleichtern.

Für den Automechaniker sind neben anderen

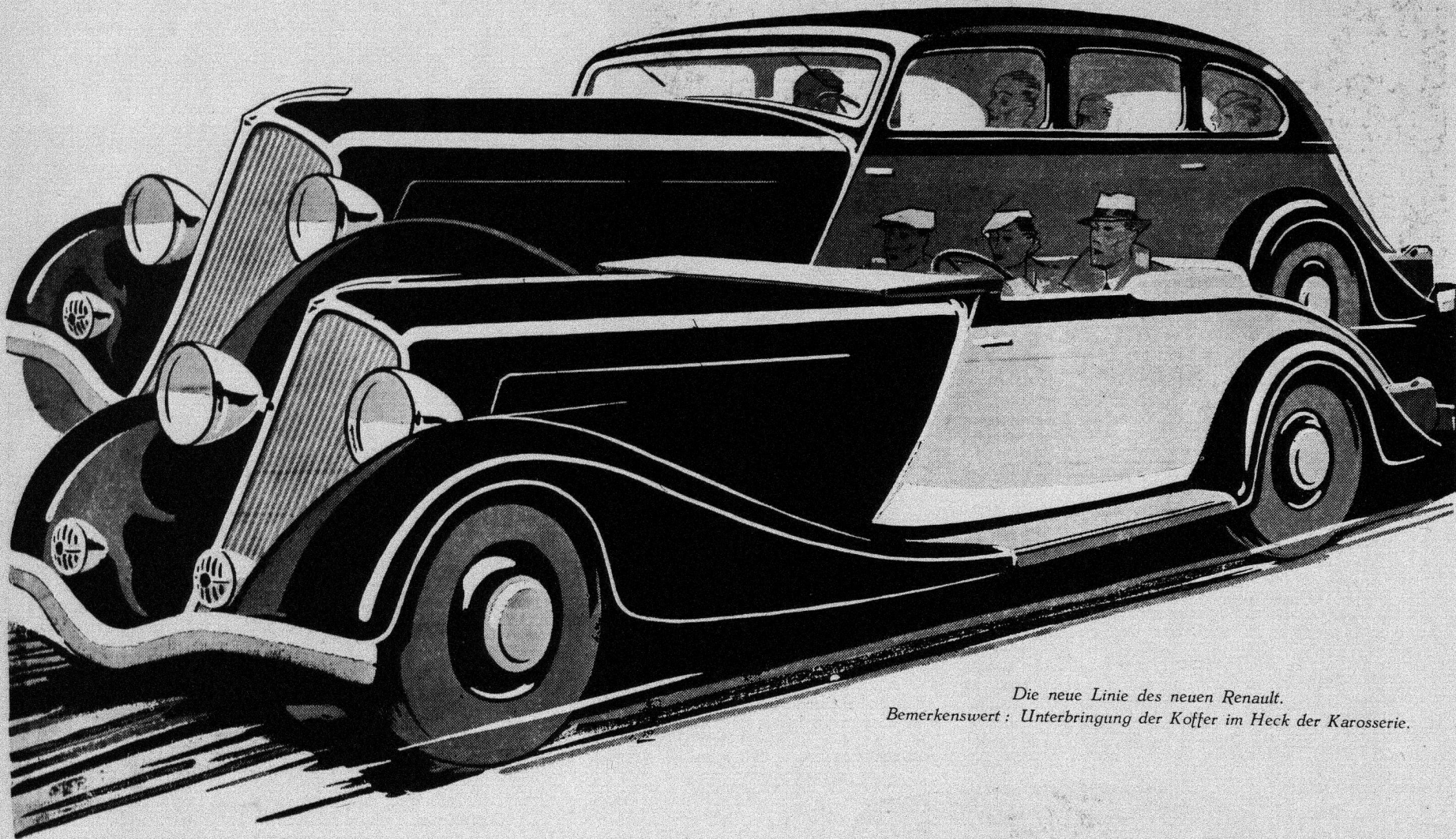
DKW im Pariser Salon.

Die schon klassisch gewordene Automobilschau, die alljährlich im Herbst in Paris unter dem Titel »Pariser Salon« startet, brachte heuer insofern eine Überraschung, da die Abkehr von der althergebrachten Bauweise fast überall zu konstatieren war.

Die richtige Erkenntnis, daß ein modernes Automobil wohl nur dann befriedigende Fahreigenschaften aufweisen kann, wenn es als Schwingachsenwagen mit tiefer Schwerpunktage gebaut ist, brachte es mit sich, daß sich auch Fabriken, die bisher konservativ am starren Achssystem festhielten, sich genötigt sahen, dem Fortschritt Rechnung zu tragen und ihre Fahrzeuge mit Schwingachsen auszustatten. Das Bestreben, den Schwerpunkt des Wagens niedriger zu gestalten,

Die anerkannt glänzenden Fahreigenschaften wurden durch Zugabe von hydraulischen Stoßdämpfern auf höchste Stufe gebracht, die Wirtschaftlichkeit durch Freilaufeinrichtung noch erhöht. Eine Unzahl wohl durchdachter Einzelheiten und die Zugabe hochwertiger Nebenapparate wie Solex-Schnellstartvergaser usw. vermehren den Gebrauchswert des Wagens. Die unbedingte Wirtschaftlichkeit des DKW ist schon allein durch seinen geringen Brennstoffverbrauch von $5\frac{1}{2}$ bis 6 Liter Benzin pro 100 km gegeben.

Die DKW-Werke konnten am Pariser Salon die Richtigkeit der von ihnen vertretenen Tendenzen neuerlich einmütig bestätigt erhalten, und zum ganz großen Verkaufserfolg in diesem Jahre, am Pariser Salon auch noch die Bewunderung der Fachwelt für



Die neue Linie des neuen Renault.

Bemerkenswert: Unterbringung der Koffer im Heck der Karosserie.

Bosch-Elektrowerkzeugen besonders zwei neue, handliche Maschinen von Interesse: Der Bosch-Handmotor, bei dem der Motor im Handgriff über ein kräftiges Getriebe die Arbeitsspindel mit 1500 Umdrehungen antreibt und eine kräftige Schutzhülse die sichere, bequeme Führung des Werkzeuges in unmittelbarer Nähe der Spanabnahme gestattet; er wird verwendet zum Bohren von Stahl und Metallen, von Glas, Stein und keramischen Stoffen, zum Fräsen und Feilen von Stahl und Metallen sowie Holz, Kunstharzen und Gummi, zum Abkratzen von Rost und Farbe. Erstklassige Ausführung, leichtes Gewicht und praktische, handliche Zweckform kennzeichnen auch dieses Gerät.

Der Bosch-Ventilschleifer besteht aus dem Antriebsmotor im Handgriff und einem kräftigen Getriebe, welches über eine Spezialkupplung mit der Arbeitsspindel verbunden ist. Die Arbeitsspindel schwingt 500mal in der Minute um einen Winkel von 90°; sie wird durch das Aufsetzen der Klinge auf den Ventilkopf in Bewegung gesetzt. Das neue, leichte und handliche Gerät dient zum Einschleifen der Ventile am eingebauten oder ausgebauten Motor. Der elektrische Strom für den Antrieb wird mit einer in der Nähe befindlichen Lichtsteckdose entnommen.

war an vielen Orten erkennbar. Eine alte Automobilfabrik mit jahrzehntelanger Bauerschaft, brachte einen Frontantriebswagen, nach deutscher Lizenz gebaut, Frontantrieb, Schwingachsen und Tiefrahmen haben also überzeugend über etwa noch bestehende Vorurteile gesiegt.

DKW, die berühmte Kleinwagenmarke, hat unter anderem auch ihren Frontantriebswagen zur Schau gestellt, mit dessen Konstruktion sie schon vor Jahren vorbildlich wirkte. Man kann wohl sagen, daß die von DKW seit Jahren vertretenen Konstruktionsprinzipien den Automobilbau der Welt befruchtet haben. Der ausgestellte DKW, Front 700, erregte neuerdings den unumwundenen Beifall der vollzählig vertretenen internationalen Fachkritiker und begeisterte durch seine vollendete Linie das Publikum. Der DKW, Front 700, bekanntlich ein 100%iger Vollschrägachser mit Tiefrahmen, wurde durch Anwendung des Schnürleschen Umkehrspülungsmotors zu einem ausgesprochenen Hochleistungsfahrzeug entwickelt. Das Anzugsvermögen des neuen Motors ist nunmehr tatsächlich erstaunlich und seine Bergleistung kann als unbedingt hervorragend bezeichnet werden. Für den DKW, Front 700, gibt es auch auf extremen Bergstrecken keine Schwierigkeiten.

sich buchen. Der ganz große DKW-Erfolg wird sicherlich auch in Österreich, wo DKW zu den bevorzugten Kleinwagenmarken zählt, seine Wirkung nicht verfehlen.

Mercedes-Benz.

Die älteste Automobilfabrik der Welt zeigte auf dem 27. Pariser Salon 1933 vier entzückende Modelle aus ihrem reichhaltigen Typenprogramm.

Von dem auch in Deutschland beliebten Mercedes-Benz, Schwingachstyp »200«, wird ein sehr hübsches Kabriolett »C« ausgestellt, während von dem als vornehmer Reisewagen gedachten Mercedes-Benz, Schwingachstyp »290«, eine viertürige Limousine in eleganter Linienführung als Vorführungswagen gezeigt war. Erstmals stellte sich dem Pariser Publikum außer diesen beiden Modellen auch der Kompressor-Typ »380« vor, welcher neuerdings von der Daimler-Benz A.-G. in fünf verschiedenen Karosseriemodellen herausgebracht wird und Mittelpunkt des Interesses zu werden verspricht. In Paris war eine elegante viersitzige Innensteuerlimousine dieses Typs und ein Kabriolett »A« in sehr aparter Linienführung und vornehmer Farbabstimmung zu sehen. An einem Aus-

Das
kann
nur

DKW

5 $\frac{3}{4}$ Liter auf 100 km / S 8.— Steuer pro Monat

Ausstattung: Freilauf, 4 Schwingachsen, Tiefrahmenchassis, Schnellstartvergaser usw.

O. J. AULEHLA, Wien III., Marxergasse 6

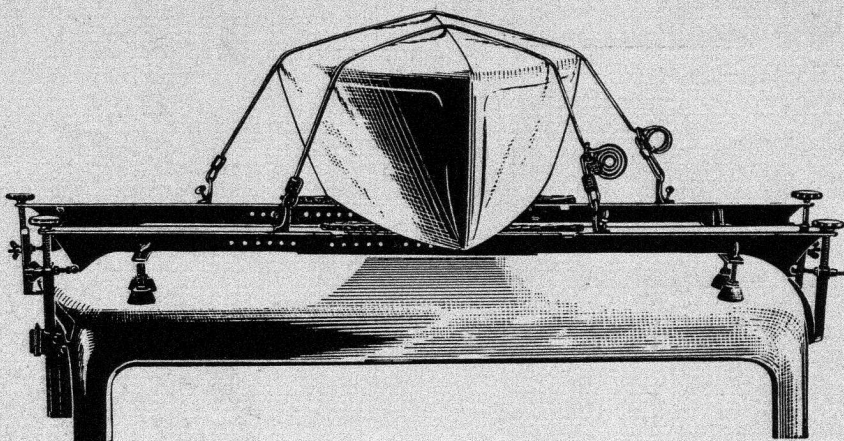
stellungsschassis des Typs »380« werden die interessanten technischen Einzelheiten dieses hochmodernen Schnellreisewagens besonders sinnfällig gezeigt.

Peugeot aérodynamique.

Von den Pariser Großserienherstellern hat sich die stets fortschrittliche Marke Peugeot — bekanntlich seinerzeit auch Schrittmacher der vorderen Schwingachsen — als erste entschlossen, ihrem Publikum einen Vollstromlinier zu sehr rationalem Preise anzubieten. Berline aérodynamique nennt sich dieses formenschöne Gebilde, ein Juste milieu-Wagen, der, obwohl er sich von Übertreibungen fernhält, den geschwindigkeitsfördernden Sinn der Aerodynamik im Automobilismus voll erfaßt hat. Kein Wunder, daß sich bei Peugeot im Grand Palais die Leute stauten und es einigermaßen schwierig war, zu den beiden aerodynamischen Berlinen durch den Menschenwall vorzudringen. Auch sonst hat der Peugeot, 201 wie 301, was seine Fassade betrifft, sehr gewonnen, sein Kühler entspricht jetzt den modernsten Vorschriften und es wurden Korrekturen an der Linie vorgenommen, die dem äußeren Bild des Wagens sehr zustatten kommen.

Automobil und Straßenbau.

Kürzlich hielt Herr Ziv.-Ing. L. P. Roth im Wiener Automobil-Club einen interessanten Vortrag



über: »Einfluß des Automobils auf die Entwicklung des neuzeitlichen Straßenbaues.«

Der Vortragende bemerkte einleitend, daß die österreichische Automobilwelt, schon zufolge ihrer beträchtlichen Steuerleistung, das größte Interesse und auch ein gewisses Anrecht habe, bei der Frage des neuzeitlichen Ausbaues unserer Straßen mitzureden. Daher dürften auch die Ausführungen eines Fachingenieurs für neuzeitlichen Straßenbau für sie von Interesse sein.

In einem kurzen, historischen Rückblick weist der Vortragende zunächst darauf hin, daß vor hundert Jahren die Landstraße, auf der sich damals der gesamte Güterverkehr der Wirtschaft abspielte, binnen kürzester Frist von der Eisenbahn verdrängt wurde und zur Bedeutungslosigkeit herabsank. Es war das Ende des Standes der Fuhrwerke und Frächter. Heute erlebt die Landstraße ihre Renaissance und beginnt im Personen- und Frachtenverkehr der Eisenbahn Konkurrenz zu machen, was sogar wirtschaftliche Gegenmaßnahmen der letzteren auslöst.

In Erkenntnis der Möglichkeiten, welche das Automobil für den genannten Verkehr bietet, hat man begonnen, die Landstraßen, die bereits in einem sehr schlechten Zustande waren, in Italien, Belgien, Frankreich, in Deutschland und vielen anderen Ländern, großzügig auszubauen. Ja es wird auch der Ausbau von Fernstraßen und »Nur Autostraßen« geplant, welche letztere ganz im Stil und nach den Grundsätzen für Eisenbahnbauten hergestellt werden sollen, also ohne Plankreuzungen, möglichst geradlinig, mit großen Krümmungshalbmessern und Gesamtbreiten von 16 bis 20 m. Eine solche Straße wurde jüngst zwischen Köln und Bonn hergestellt.

Die deutsche Regierung plant ein mehrere tausend Kilometer umfassendes Netz solcher »Auto-

FAHREN SIE AUCH IM WINTER?

Dann ist es jetzt ratsam, Ihre BATTERIE ÜBERPRÜFEN und AUFLADEN zu lassen, weil sie im Winter stärker beansprucht wird.

STELLEN SIE IHR FAHRZEUG ÜBER DEN WINTER EIN?

Dann sollten Sie die BATTERIE IN PFLEGE GEBEN, sonst frißt sie sich selbst auf, bis Sie wieder fahren wollen.



Otto Faulhaber

BOSCH-DIENST

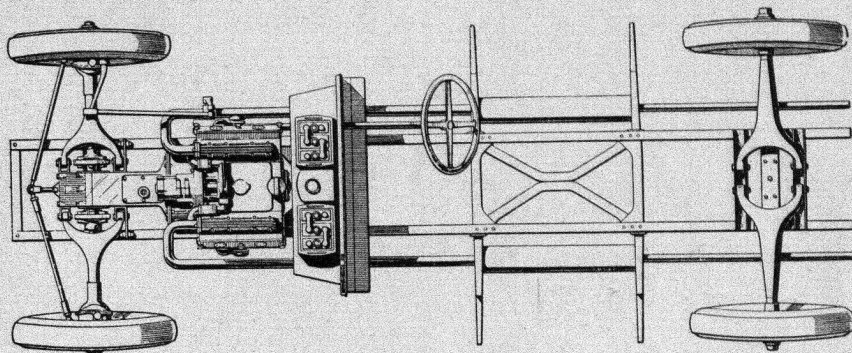
Vertrieb, Einbau und Instandsetzung sämtlicher Erzeugnisse der Robert Bosch A. G.

WIEN I., SEILERSTÄTTE 11, TEL. R-24-2-75
WERKSTÄTTE: WIEN IV., GOLDEGGASSE 4, TEL. U-42-4-64
Neu eingerichtet für Ladung, Pflege und Reparatur von Batterien aller Systeme

bahnen«, wie sie genannt werden, zu bauen, welches sich in das intereuropäische Fernstraßennetz eingliedern soll. Die Errichtung des letzteren ist bekanntlich ein Gedanke des Erneuerers des oberitalienischen Straßennetzes, Senator Puricelli. Neben diesen »Autobahnen« sollen zirka 25.000 km Fernstraßen ausgebaut werden, welche die wichtigsten Wirtschaftszentren und Produktionsstätten verbinden

seitens der Regierung gewidmeten großen Beträge fortgesetzt werden kann. Daß daneben auch die Förderung des Fremdenverkehrs eine hervorragende Rolle spielt, ist bekannt.

Höchst interessant für uns Österreicher ist der Umstand, daß in dem klassischen Lande des Fremdenverkehrs, in der Schweiz, die Öffentlichkeit und die Behörden, so insbesondere auch die Schweizer



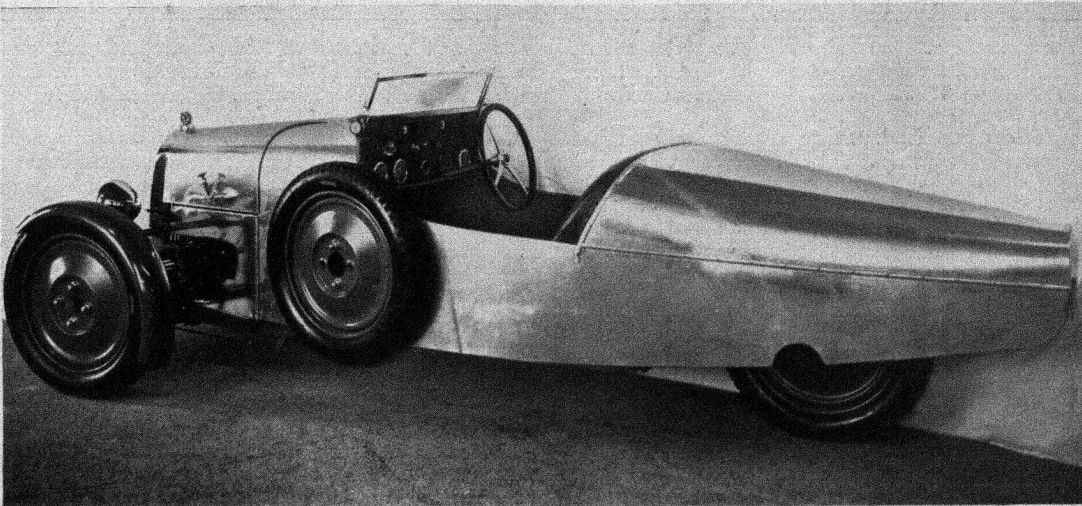
Draufsicht des Derby-Fronttriebswagens.

Mit dieser, für jedes Limousinendach passenden Vorrichtung läßt sich alles transportieren: Boot, Skier, Klaviere und last not least — Koffer.

werden und in welche das bestehende deutsche Straßennetz von zirka 300.000 km einmünden soll.

Die neuzeitliche Ausgestaltung der Landstraßen in fast allen europäischen Ländern und so auch bei uns, entspringt nicht nur einem unabweislichen Bedürfnis, sondern auch dem Gedanken großzügiger

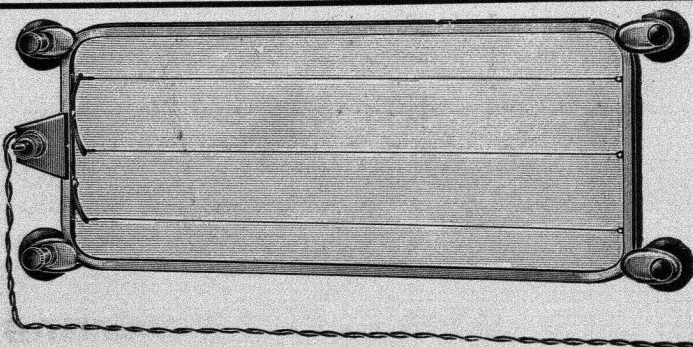
Straßenverkehrs-Liga bereits Besorgnisse hegt, nicht nur von Italien und Frankreich, »sondern zum Teil auch schon von Österreich im Straßenbau überflügelt zu werden«. Die »Berner Auto-Revue« vom 1. September 1933 schreibt unter anderem: »... Als klassisches Beispiel hierfür ist der Ausbau der Glockner-



»Der letzte Cyclecar« im Salon: Sandford.

Arbeitsbeschaffung. Dies sehen wir in Österreich, wo das erste Ausbauprogramm aus Geldmangel auf halbem Wege stecken blieb und erst im Wege der Arbeitsbeschaffung und durch die zu diesem Zwecke

straße zu nennen, wo das verarmte Österreich alle Kräfte einsetzte, um den Arbeitsmarkt zu erleichtern und dem modernen Auto-Reiseverkehr eine neue Alpenroute zu erschließen.« In diesem Zusammenhang



FROSTVISOR

DIE ELEKTR. FROSTSCHUTZSCHEIBE

GEWÄHRLEISTET

KLARE SICHT

BEI SCHNEE UND EIS

ÖSTERR. ERZEUGNIS

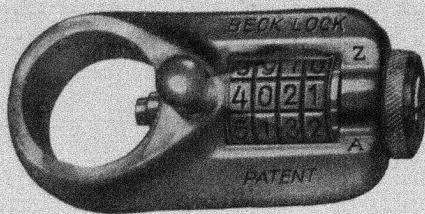
ÖSTERR. ERZEUGNIS

ING. JULIUS STEINDLER

I., RATHAUSSTR. 5

TEL. A-27-0-66

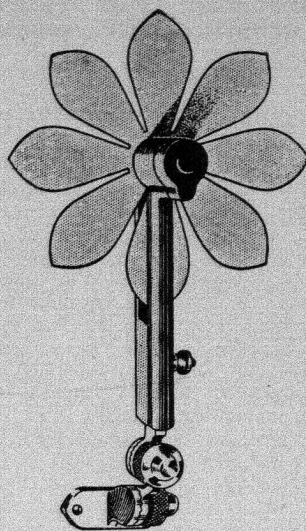
MADAME IST



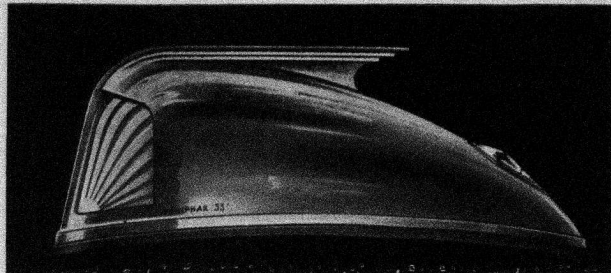
Das Beck-Lock-Schloß, Erfindung eines Wieners, wird nunmehr in Frankreich von der Société Monocoup erzeugt.



SPLITTERFEST!



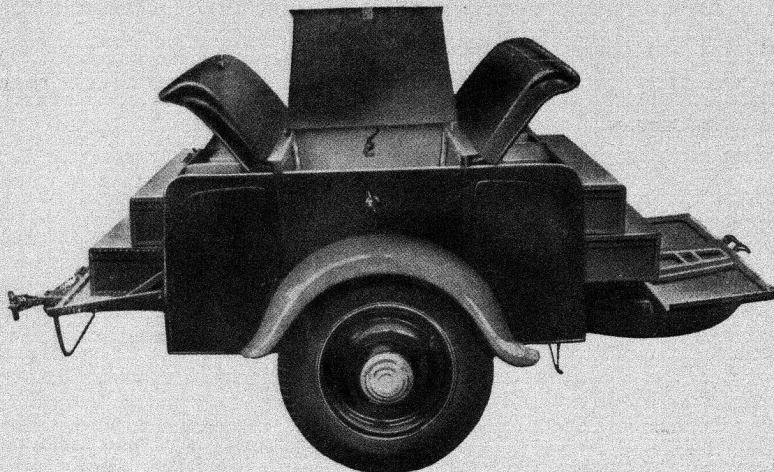
Ein neuer Blendschutz. Dieser »Licht-ventilator« schafft auf der Frontscheibe eine »Schattenzone«. (Antrieb durch kleinen Elektromotor.)



Aerodynamisches Stadtlicht.



Neuartige Polsterung aus Gummicrêpe.



Gepäckanhänger, Modell 1934.

soll ein beschleunigter Ausbau der schweizerischen Alpenstraßen in Angriff genommen werden. Diese schweizerische Stimme ist als ein bedeutsamer Erfolg unserer Straßenbauaktion zu werten.

Wie die Verhältnisse in Österreich liegen, ist bekannt. Von unserem Straßennetz von rund 35.000 km entfallen rund 4000 km auf Bundesstraßen und 10.000 km auf autonome Straßen, deren neuzeitlicher Ausbau ebenfalls wünschenswert wäre.

Nach einem wohlgedachten Plan hat die Bundesregierung zunächst den Ausbau der durchlaufenden Linien ins Auge gefaßt und im Programm von 1926, 1600 km Bundesstraßen zum neuzeitlichen Ausbau bestimmt. Durch die heuer bereitgestellten Geldmittel — 60 Millionen Schilling inklusive Glocknerstraße und Beiträge für die autonomen Straßen — dürften im Jahre 1934 im ganzen die Hälfte, also 800 km dieser 1926 präliminierten Strecken fertiggestellt sein. Um das ganze Bundesstraßennetz zeitgemäß auszubauen, werden noch über 200 Millionen Schilling aufgewendet werden müssen. Dies bedeutet für Österreich eine gewaltige Investition und es ist wohl nur natürlich, daß hierfür bleibende Werte geschaffen werden sollten. Leider haben es die überaus knappen Mittel und nicht zuletzt auch das ungetüme Drängen der Automobilkreise nach sofortiger Wiederherstellung und entsprechendem Ausbau aller Hauptstraßenlinien mit sich gebracht, daß die Straßenverwaltungen vielfach zu billigen Konstruktionen, ja zu provisorischen Mitteln greifen mußten. So hat man die Staubplage durch Besprengungen mit Straßenölen bekämpft, und Makadamstraßendecken durch Oberflächenbehandlung mit

Teer- und Asphaltemulsionen verbessert. Zu den leichten Bauweisen gehören auch die derzeit vorzugsweise ausgeführten Teertränk-Makadamdecken. Nur ein verhältnismäßig geringer Teil der bisher ausgebauten Straßen, welche durch stärkeren Verkehr beansprucht werden, wurden in sogenannten schweren Bauweisen, und zwar meist in Asphaltbeton und Teer-asphaltbeton ausgeführt, so daß bei uns bisher fast ausnahmslos Straßendecken unter Verwendung bituminöser Bindemittel hergestellt wurden.

Dagegen haben die heimische Zementindustrie, die Betonbauindustrie und die Hartgesteinwerke mit Recht Stellung genommen und darauf verwiesen, daß die Betonbauweise für Straßenoberflächen im Auslande vielfach erprobt ist, sich glänzend bewährt hat und daß auch in Österreich einzelne Betonstraßen seit 25 Jahren in Benützung stehen, welche trotz gewisser Schönheitsmängel den Beweis liefern, daß die Abnutzung eine minimale ist, die sonstigen Eigenschaften aber dem Zwecke in hervorragendem Maße entsprechen und daß der Schönheitsfehler von Ribbildungen, vornehmlich bei älteren Straßen, durch einfaches Vergießen mit geeigneten Mitteln behoben werden kann. Heute sind wir in der Betontechnik so weit, daß wir in der Lage sind, einen Beton beliebiger Qualität, dessen Güte im voraus bestimmt werden kann, herzustellen und ist Österreich derzeit allen Staaten voraus. Wir bauen heute Betonstraßen, welche nicht nur allen Anforderungen entsprechen, sondern in Bezug auf Dauerhaftigkeit, fast gänzlichen Wegfall von Erhaltungskosten und auch wirtschaftlich, alle anderen Straßenkonstruktionen übertreffen. Es ist klar, daß eine Bauart, welche zwar um ein

Drittel teurer kommt, wie die derzeit besonders bevorzugten Teertränk-Makadamstraßen, jedoch eine mindestens dreifache Lebensdauer von 25 und mehr Jahren aufweist, wirtschaftlich und praktisch besser entsprechen muß.

Es ist somit auch keine unbillige Forderung, wenn wir verlangen, daß diese heimische Bauart, welche durchaus heimisches Material und heimische Arbeitskräfte verwendet und dabei eine vorzügliche Straßendecke erzeugt, zumindest in einem entsprechenden Verhältnis bei der neuzeitlichen Ausgestaltung unserer Straßen berücksichtigt und beschäftigt wird.

Dieser Erkenntnis hat sich auch unsere Straßenverwaltung nicht verschlossen und von den momentan im Bau befindlichen Straßenbauten 10% als Betonstraßen herstellen lassen, der Rest allerdings wurde vorzugsweise in Teertränk-Makadam ausgeführt.

Leider gilt für Österreich der Vergleich vom armen Mann, der sich keinen besseren Rock kaufen kann, obwohl dies wirtschaftlicher wäre — allein angesichts der für unser Land immerhin sehr bedeutenden Aufwendungen für Arbeitsbeschaffung mag es berechtigt sein, dem Gedanken von stufenweiser Herstellung wirklich hochwertiger Straßendecken, Raum zu geben.

Verkehrsunfälle im Winter

werden oft dadurch hervorgerufen, daß die Windschutzscheibe durch Schnee oder Eis verlegt wird und den Automobilisten in seiner Sicht behindert. Der gute Scheibenwischer kann zwar, solange die Temperatur nicht allzutief sinkt, den Schnee von der



Unsere
neuen

Vollschwingachser

Modell

170

200

290

380

7/32 PS

8/45 PS

12/60 PS

15/90/120 PS

Mercedes-Benz

Wien I., Kärntnerring 15

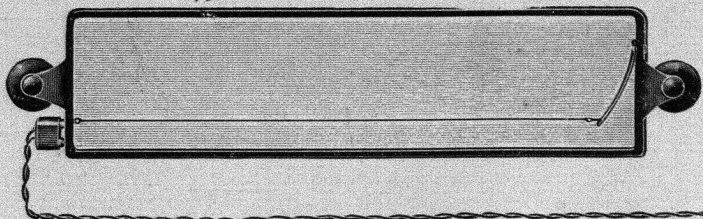
Scheibe entfernen, aber Eiskrusten lassen sich nur durch Wärme abhalten. Aus dieser Erfahrung heraus wurde das Frostschutzschild konstruiert. Dieses Schild wird mit Gummisaugnäpfen an der Innenseite der Windschutzscheibe befestigt und die an ihm angebrachten Widerstandsdrähte von der Akkumulatorenbatterie des Wagens aus geheizt. Auf diese Weise wird der hermetisch abgeschlossene Raum zwischen Windschutzscheibe und Frostschutzschild konstant auf einer solchen Temperatur gehalten, daß Schnee und Eis, die sich sonst außen auf der Windschutzscheibe ansetzen würden, abgeschmolzen werden.

Bis vor kurzem wurden solche Frostschutzscheiben ausschließlich aus dem Ausland importiert, jetzt werden sie aber auch schon in Österreich erzeugt; unter den Schildern österreichischer Herkunft ist besonders der Frostvisor hervorzuheben, der sich durch sehr gefälliges Aussehen und geringen Stromverbrauch auszeichnet. Der Frostvisor wird in zwei Größen und für sechs oder zwölf Volt hergestellt. Prospekte und Preise auf Anfrage von Ing. Julius Steindler, Wien I., Rathausstraße 5, Tel. A-27-0-66.

Mercedes-Benz-Lizenz nach Frankreich.

Gelegentlich des Pariser Automobilsalons wurde eine Lizenz des Mercedes-Benz, Schwingachstyp »200«,

an die französische Firma Delaunay-Belleville verkauft. Es handelt sich um die bekannte Schwingachskonstruktion, welche in den bewährten Schwingachstypen »170« und »200« auch auf dem deutschen



Markt mit großem Erfolg eingeführt wurde. Es ist erfreulich, daß diese bewährte Konstruktion nunmehr auch durch die Vergebung der Lizenz in Frankreich, stärksten Eingang findet. Das Interesse für den bei der Firma Delaunay-Belleville bereits auf dem Salon ausgestellten Lizenzwagen zeigte sich besonders in zahlreichen Probefahrten des kauflustigen Publikums.

Batteriekauf, Batteriepflege und Batteriereparatur

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 daher 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 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 Umfang 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, Telephon Nr. U-42-4-64, oder im Verkaufsgeschäft, Wien I.,

NOCH ETWAS TECHNIK

Ein Salon fast ohne Amerika, das seine Teilnahme auf ein paar Firmen beschränkt. Europa ist, nach wie vor, gut vertreten, nur Österreich fehlt. Von Ausländern sieht man: England: Rolls-Royce, Hummer-Hillmann, Austin, M. G. Deutschland: Mercedes-Benz, Adler, Maybach, Wanderer, Audi, DKW, Horch. Italien: Fiat, Lancia, Bianchi, Alfa-Romeo. Belgien: Minerva und F. N.

Tiefestehend die wichtigsten Neuheiten, respektive Ausstellungsobjekte auf den einzelnen Ständen.

Amilcar.

Keine besonderen technischen Neuheiten. Der ausgestellte Sportzweisitzer zeigt Rohrsitze ähnlich den bei uns üblichen.

Bugatti.

Eine neue Wagentype (Nr. 57) mit 3.3 Liter, Achtzylinder, Motor (72 x 100), der garantierte 150 Stundenkilometer Höchstleistung zeigt. Der Reihomotor hat zwei Nockenwellen oben. Auch die 2.2-Liter-Type ist ausgestellt, letztere mit den bekannten Aluminium-Rennrädern, während der neue 3.3-Liter-Wagen als elegantes Coupé mit Rudge-Whitworthrädern gezeigt wird. Ein sehr interessanter Innenlenker mit aeroplanartiger Karosserie, der gleichfalls ausgestellt ist, von M. Jean Bugatti jun. entworfen. Natürlich bringt Bugatti Stromlinienkarosserien aller Schattierungen für sämtliche Modelle und Typen des Molsheimer Werkes.

Chenard & Walcker.

Die Typen »Aiglon«, »Aigle« und »Aigle 8« sind mit Schwingachsen vorne versehen, weiters Vierganggetrieben mit zwei geräuschlosen Gängen beim »Aiglon«, bzw. bei den letzteren beiden Modellen, ebenso wie Ölkühlung im Wege eines Zentrifugalkühlers und elastische Lagerung des Motors. Stählerne, stark gerippte Bremsstrommeln mit eingezogenen Gußbüchsen. Einer der ausgestellten Wagen der Type »Aigle 8« (V-Achtzylinder) zeigt eine ganz extrem gehaltene Stromlinien-Innenlenkerkarosserie, die obchon wegen ihrer stark an einen Flugzeugumpf gemahnenden, etwas bizarren Form, doch ganz besondere windschnittige Eigenschaften haben sollte. Die Firma Chenard & Walcker bildet jetzt mit Delahaye ein Konzern.

Lancia.

Neuer »Astura« mit etwas verstärktem Motor, jetzt 2.972 Liter, das Getriebe zeigt jetzt einen geräuschlosen dritten Gang, elektrische Pumpe statt des Vakuumsystems, das früher zur Speisung des Vergasers angewandt wurde. Die Type »Augusta« (1200 cm³) zeigt keine Neuheiten.

Mathis.

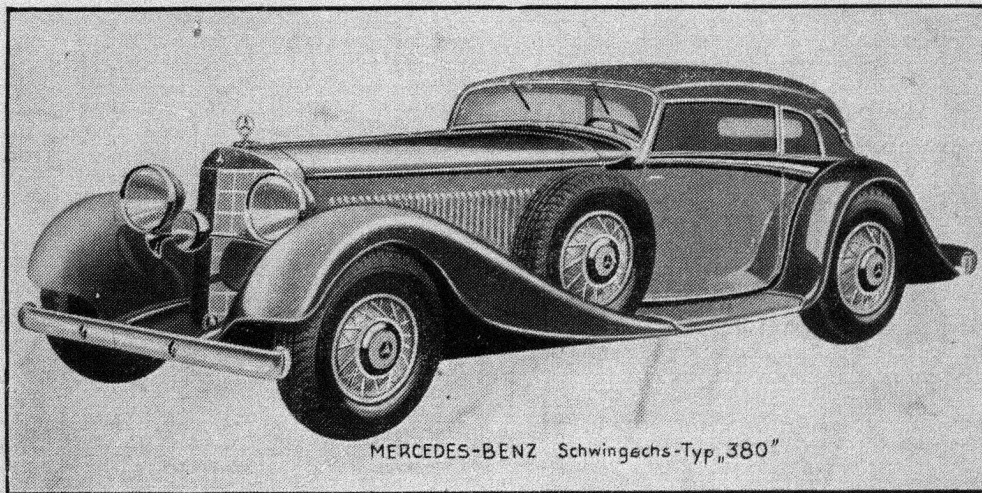
Das Straßburger Haus konzentriert sich jetzt ganz auf die Fabrikation der höchst bewährten Typen »Emyquatre« und »Emy Six«. Eine interessante Neuheit präsentiert Mathis dadurch, daß er seine Wagen,

jedoch nur, wenn dies die ausdrückliche Wahl des Kunden vorschreibt, mit einer neuen, blattfederlosen »Quadruflex«-Federung liefert. Durch ein ganz besonderes System von Hebelarmen und Distanzstangen mit dem Chassis verbunden, sind z. B. hier die Vorderräder nur durch kräftige hydraulische Stoßfänger gefedert, so daß man die neue Mathis-Federung auch ohne weiteres als eine hydraulische Federung bezeichnen kann. Das ganze Transmissionssystem ist höher eingebaut als der besonders tief angeordnete Rahmen, so daß sich eine speziell tiefe Schwerpunkt-lage ergibt. Das sogenannte ungefederte Gewicht wurde außerdem auf ein Minimum reduziert.

ausgebildete Räder sind unter den Vorderrädern eines Chassis in Tätigkeit uns heben und senken diese.

Renault.

Augenfälligste Neuheit: Der Spitzkühler erscheint mit seiner mittleren »Kante« nach Art des bekannten Kühlers des »kleinen Ford« jetzt etwas nach vorne gezogen. Auch hier also mehr amerikanische Linie. Die Motoren der Achtzylinder, Typen »Nervasport« und »Nervastella« wurden durch Vergrößerung der Bohrungen verstärkt. Neue Type, »Vivasport-Six«. Bei allen Vier- und Sechszylindertypen jetzt geräuschlose »Zweite« mit Schraubenverzahnung. Die Kühler-



MERCEDES-BENZ Schwingachs-Typ „380“

Cabriolet beauté des Salons.

Peugeot.

Die Erzeugung beschränkt sich ausschließlich auf die Typen 201 und 301. Neuheiten für 1934 sind folgende: »Moteur Self. Amorti« (besondere elastische Lagerung des Motors), »Bloc-Tube«, Chassis mit Trägern von rechteckigem Querschnitt, Synchro-Mesh-Getriebe mit geräuschloser »Zweiten«. Ferner eine sehr interessante Verbesserung für die Steuerung, darin bestehend, daß diese mittels eines elastischen, in der Steuersäule vorgesehenen Gelenkes abgefedert wurde, wodurch die Übertragung von Stößen auf das Lenkrad in probater Weise verhindert wird. Eine weitere, sehr zu begrüßende Neuheit ist die kurbelbare Windschutzscheibe. Natürlich zeigt auch Peugeot Streamline-Innenlenker. Sehr interessant auf diesem Stand ist die Art und Weise, wie die Funktion der Schwingachse demonstriert wird. Zwei unrunde, nockenartig

jalousien der Typenreihen Sport und Stella wurden durch Thermostatkontrolle mittels eines im Wasserrohr zwischen dem Kühler und dem Zylinderkopf vorgesehenen Ventile wirkend, ersetzt.

Die bekannte Type Monaquatre (1.2 oder 1.5 Liter Vierzylindermotor) hat Solux-Fallstromvergaser, Ventilator und Dynamo werden durch ein und denselben Riemen angetrieben, der Startknopf ist am Starter direkt angebracht.

Rosengart.

Neue Type unter Lizenzherzeugung des Adler-Trumpf, der bei Rosengart »Supertraction« heißt. Auch der Austin-Rosengart (Vierzylinder) sowie ein detto kleiner Vierzylinder sind ausgestellt, jedoch hat die Fabrik die Lizenzherzeugung des kleinen »7« Austin-Modells jetzt aufgegeben.

(Die Besprechung wird fortgesetzt.)

Charakteristika und Preise der Modelle 1934

Die hier wiedergegebenen Preise sind Minimalnotierungen für Serienchassis, bzw. Serienkarosserien. Der Aufschlag für lange Chassis, Sporttype, Spezialmotoren, deren Zylinderinhalt mit jenem der Serienmotoren identisch ist, figurieren nicht auf dieser Tabelle. — S. p. bezeichnet »Preis ohne Reifen«.

Berechnung des Zylinderinhaltes: Der Zylinderinhalt mit folgender Formel bestimmt: $\pi R^2 \times C \times N$, wobei π 3.14159, R^2 halbe Bohrung zum Quadrat, C den Hub in Millimetern, N die Zahl der Zylinder bedeutet. Beispiel: Ein Motor 70×120 , Vierzylinder: $3.14159 \times 35 \times 35 \times 120 \times 4 = 1847 \text{ cm}^3$.

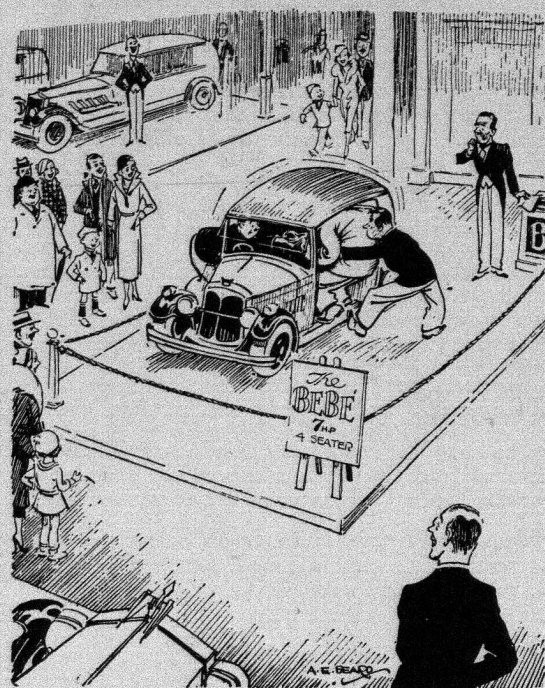
Die Preise verstehen sich in französischen Francs.

MARKE	Nominalstärke	Französische Steuer-PS	Motor, Hub und Bohrung	Zylinderzahl	Preis des Chassis	Preis des Wagens (als Innenlenker, viersitzig)	Preis des Wagens (als viersitziges Torpedo, Serienausführung)
AMILCAR	5	5	59×80	4	11.500	13.950	12.950 cabr.
	7	7	60×110	4	17.900	21.900	23.900 road.
	9	9	72×100	4	21.900	25.900	29.900 road.
ARIËS	9	9	72×100	4	19.800	29.900	
BERLIET	944	9	68×112	4	18.000	21.900	29.000 cabr.
	Vil	11	80×100	4	21.000	27.900	32.000 cabr.
	Vilp	15	80×130	4	24.000	29.500	35.000 cabr.
	Vilp	19	90×130	4	25.000	36.000	
	Vilr	16	73×109	6			
BUGATTI	49	19	72×100	8	63.000	76.000	
	46	31	81×130	8	95.000	125.000	
	55	18	60×100	8	105.000	125.000	
	50 T	35	86×107	8	130.000	160.000	
CHENARD-WALCKER	Aiglon	9	72×100	4		22.950	
	Aigle 4	12	79×100	4		27.950	36.000 road.
	Aigle 6	14	70×107	6		37.000	44.000 road.
	Aigle 8	20	79.4×90	8		45.000	51.500 road.
CITROËN	8	8	68×100	4	17.600	20.100	22.500 torp.
	10	10	75×100	4	21.700	25.000	26.200 torp.
	10 lég.	10	75×100	4	19.600	22.000	24.500 torp.
	15 lég.	15	75×100	6	25.000	27.300	29.000 torp.
DARMONT	Cyclecar	6	84.5×97	2			6.250 2-pl.
DELAGE	D 4	8	77×79.5	4	23.500	29.900	35.900 torp.
	D 6 11	11	75×75.5	6	31.600	39.900	48.400 cabr.
	D 8 15	15	75×75.5	8	39.000	56.500	59.500 cabr.
	D 8	23	77×108	8	66.000	88.000	90.000 cabr.
DELAHAYE	122	10	73.8×107	4	18.900	26.900	
	124	12	80×107	4	23.900	32.900	
	108 N	14	70×107	6	24.900	37.900	
	112	16	74.5×110	6	34.400		
	126	16	75.5×107	6	35.400		46.900 cabr.
	18	18	80×107	6	39.800	51.900	
DELAUNAY-BELLEVILLE	D B 4	13	78×120	4		45.500	
	D B 4	15	84×120	4		47.500	
	T L 6	17	73×120	6		55.500	
	22 Six	22	80×120	6	60.000		
	V L 8	23	73×120	8		65.500	
	S L 8	26	82×120	8		82.000	
DERBY	6 Tr. Av.	6	62×91	4	20.000	27.000	31.000 sport
	8 Tr. Av.		65×75	8	32.500	44.000	47.500 sport
DONNET	Donnaréx	7	63.5×103	4		18.900	
	Donnastar	8	67.5×103	4		22.750	
	Donnaquatre	11	75×112	4		21.900	
	Donnasix	11	66×96	6		27.500	
HISPANO-SUIZA	H S 26	26	90×110	6	85.000		
	H 6 B	32	100×140	6	130.000		
	J. 12 norm.	54	100×100	12	195.000		
	J. 12 léger	54	100×100	12	205.000		
HOTCHKISS	411	11	80×99.5	4	29.000	38.600	35.900 road.
	411 S	13	86×99.5	4	30.000	39.900	37.200 road.
	615	15	75×100	6	34.000	43.900	43.900 road.
	620	20	86×100	6	40.000	49.800	49.800 road.
George IRAT	14	14	70×107	6		55.000	55.000 road.
LA LICORNE	L 610	5	61×80	4	13.000	16.900	15.500 torp.
	L 04	6	67×80	4	15.000	19.900	21.500 road.
	L 760	8	76×80	4	16.000	20.900	
	L 764	8	76×80	4	17.000	26.500	26.000 road.
	L R W	8	76×80	4	17.500	25.500	23.500 torp.
	D R 4	12	80×107	4	26.000	37.500	
LORRAINE	20	20	85×120	6	70.000	95.000	97.000 cabr.
MATHIS	T Y	5	61×80	4		15.900	13.900 cabr.
	Emyquatre	8	68×99.5	4		20.500	29.500 cabr.
	Emysix	13	69.8×99.5	6		29.800	35.900 cabr.
	Emyhuit	17	69.8×99.5	8	32.800	39.800	59.000 cabr.
PANHARD-LEVASSOR	6 C S R L	14	72×103	6	38.000	49.500	57.000 cabr.
	6 D S	20	89×109	6	54.000	68.000	79.000 cabr.
	6 D S R L2	20	85×112	6		68.000	
	8 D S	29	85×112	8	70.000	95.000	
PEUGEOT	201	6	63×90	4		15.900	
	301	8	72×90	4		20.500	25.000 2-pl.

Seilerstätte 11, Telefon R-24-2-75. Auf telefonischen Anruf werden die Batterien auch abgeholt und wieder zugestellt.

Was man über das Semmering-Rennen wissen muß.

Rennen erfüllen mit ihren Forderungen nach Höchstleistung eine wichtige technische Aufgabe. Sie stellen Dauerbeanspruchungen unter ständigem Last-



DIE ANPROBE. Nicht einmal in einen Rolls steigen Sie so bequem ein, mein Herr . . . !

wechsel dar und eine Verschärfung der Bedingungen für die praktischen Betriebsverhältnisse, die wichtige Rückschlüsse auf das Verhalten neuer Werkstoffe usw. zulassen. Der Motorradbau verdankt seine Entwicklung fast ausschließlich den Erfahrungen großer Rennen.

Es ist eine erwiesene Tatsache, daß beim diesjährigen Semmering-Rennen die meisten Motorrennfahrer in ihre Motore den elektro-thermisch hochveredelten MK-Kolben eingebaut hatten. Es war deshalb keine Überraschung, daß unser beliebter Rennfahrer Friedrich Cerny auf AJS, 494 cm³, die beste Zeit des Tages für Motorräder und der famose Hermann Deimel, ebenfalls auf AJS, die beste Zeit des Tages für Mottorräder mit Beiwagen erzielten. Insgesamt wurden sechs erste, drei zweite und drei dritte Preise, wie viele andere Preise mit MK-Kolben gewonnen.

Die Siege mit MK-Kolben hätten sich wesentlich vermehrt, wenn nicht einige prominente Fahrer, wie Runtsch, Reheis, Melichar, Falk Ventildefekte hatten, respektive infolge des überaus starken Nebels und kotiger Rennstrecke gestürzt wären. Eine Rückfrage bei den MK-Kolbenfahrern ergab nur lobende Anerkennungen über MK-Kolben, von denen wir auszugsweise bringen:

Fr. Cerny: »Ich bin von der hohen Qualität und Präzision des MK-Kolbens so überzeugt, daß ich auch die nächstjährigen Rennen mit dem elektro-thermisch hochveredelten MK-Kolben fahren werde.«

Herm. Deimel: »... in meiner Rennfahrerlaufbahn finde ich den MK-Kolben als den besten in Österreich erzeugten Kolben.«

Jos. Illichmann: »... daß ich mit Ihrem MK-Kolben in meiner Rudge, 250 cm³, Sportmaschine ganz hervorragende Laufeigenschaften erzielte.«

Rudi Hunger: »Ihr MK-Kolben hat eine sehr hohe Wärmefestigkeit und sind dadurch die guten Laufeigenschaften trotz höchster Beanspruchung beim Kompressormotor die besten.«

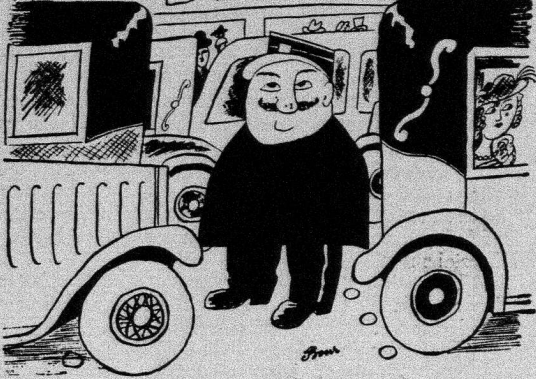
K. Dirninger: »... trotzdem ich 4000 km mit dem MK-Kolben gefahren, konnte ich in der Klasse bis 350 cm³ den ersten Platz als Ausweissfahrer besetzen.«

Die Zylinder der Rennmotore, die MK-Kolben eingebaut hatten, waren alle gehont, also glatt, die Kolben hatten keine abnützende Reibung, wodurch die Kolbenringe an der glatten Zylinderfläche besser abdichten konnten und Durchblasen der Gase verhinderten. Die Einführung des elektro-thermisch hochveredelten Kolbens bedeutet zweifellos einen großen Schritt vorwärts.

Austin und Olympia.

Das Urteil der Weltpresse bestätigt, daß auf der diesjährigen Londoner Olympia-Schau die Austin-Werke einen großen Erfolg errungen haben. Schreibt

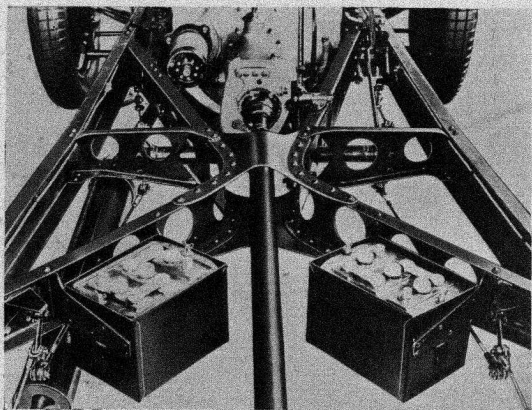
EM - DENTISTE



DER UNERSÄTTLICHE: »Morgen hab' ich meinen freien Tag, da geh' ich in den Salon der Autos.«

doch sogar eine Zeitung, wie die »Daily-Mail«: »Ohne Zweifel ist das unbedingt interessanteste Ausstellungsobjekt auf dem Stande der Austin Motor Co. zu sehen, welche nach zweijähriger praktischer Erprobung so weit ist, ein vollkommen automatisches Getriebe auf den Markt zu bringen.«

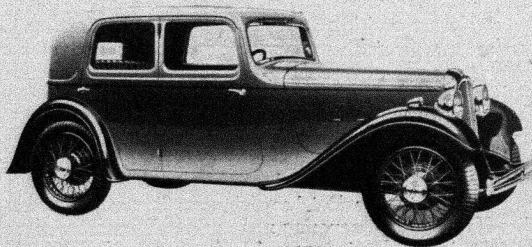
Die Tätigkeit des Fahrers besteht lediglich darin, vor dem Anfahren einen ganz normal montierten Schalthebel auf »Vorwärts« zu stellen und, wie bei anderen, üblichen Wagen, loszufahren. Irgendwelcher weiterer Betätigung des Schalthebels und der Kupplung ist der Fahrer vollkommen enthoben, er braucht sich z. B. von Wien bis auf den Katschberg in keiner Weise um das Getriebe zu kümmern. Er hat keinen Vorwähler einzustellen, keinen Auslöshebel zu betätigen, das Übersetzungsverhältnis paßt sich vollkommen selbsttätig den jeweiligen Terrainverhältnissen an, so daß man den Eindruck gewinnt, als ob



Kreuzversteiftes Chassis, wie es alle Austin-Wagen aufweisen.

der Wagen überhaupt nur eine »Direkte« hätte. Dabei ist das Getriebe selbst weitaus einfacher als die bisher üblichen, es besitzt keinerlei Zahnräder und hat zwischen der höchsten und der niedersten Übersetzungsmöglichkeit unendlich viele Zwischenstufen.

Durch die Fabrikation dieses Getriebes wurde aber nicht vielleicht die normale Produktion zurückgedrängt, im Gegenteil, sie wurde für die Saison 1934 noch bedeutend erweitert.



Austin, 1498 cm³ oder 1750 cm³, »Greyhound«, Sport-Salon.

Der 750 cm³ »Seven« Vierzylinder, welcher schon seit über zehn Jahren gebaut wird, ist noch heute der meistgefahrte Kleinwagen der Welt.

Der 1125 cm³ »Ten« Vierzylinder wird als zweisitziger Roadster, viersitziger Tourenwagen, Standard- und Luxusinnenlenker und als Kabriolett geliefert.

Der 1535 cm³ »Twelve-Four« wird mit den gleichen Karosserieformen wie der »Ten« geliefert, nur tritt an Stelle des Kabrioletts der »Ascot«-Innenlenker, ein Wagen von besonders eleganter Linienführung.

Der Sechszylinder »Twelve-Six« kann ohne

MARKE	Nominalstärke	Französische Steuer-PS	Motor, Hub und Bohrung	Zylinderzahl	Preis des Chassis	Preis des Wagens (als Innenlenker, viersitzig)	Preis des Wagens (als viersitziges Torpedo, Serienausführung)
RENAULT	Monaquatre	8	70×95	4	15.500	18.800	24.400 cabr.
	Primaquatre	11	75×120	4	17.200	20.500	26.100 cabr.
	Vivaquatre	11	75×120	4	19.400	23.900	
	Primastella	16	75×120	6	20.500	26.600	32.700 cabr.
	Vivastella	16	75×120	6	23.000	31.800	
	Vivasport	21	75×120	6	26.900	35.000	38.900 cabr.
	Nervasport	28	80×120	8	32.500	41.600	47.500 cabr.
	Nervastella	28	80×120	8	36.500	47.000	53.800 cabr.
	Reinasport	41	90×140	8	64.000	75.000	84.800 cabr.
	Reinastella	41	90×140	8	80.000		
ROCHET-SCHNEIDER		26	88×125	6	98.000		
ROSENGART	5	5	56×76	4		13.960	13.800 cabr.
	6	6	56×74.5	6		18.900	17.900 cabr.
	Supertrac.	9	74.2×95	4		28.900	35.900 cabr.
SALMSON	S 4 C	8	69×98	4	21.950	29.900	33.500 cabr.
SANDFORD	Cyclecar	5		2			12.000 2-pl.
	Quad	6	60×97	4			28.500 torp.
FALBOT	L 67	10	67×86.5	6	29.000	37.500	41.500 cabr.
	M F 75	14	75×94.5	6	40.500	47.000	
	H 75	19	75×96	8		69.000	
UNIC	U 4	11	72.8×120	4	28.500		
	H 3	15	65×100	8	40.000	60.000	
VILLARD	Cyclecar 29	2	72×85	1			6.495
	Cyclecar 33	3	83.5×90	1			8.950
AUSLÄNDISCHE WAGEN:							
ADLER (All.)	Primus	9	71×95	4		31.500	
	Standard 6	16	95×110	6		54.000	
ALFA-ROMEO (It.)	6 C	11	68×88	6	75.000		
	8 C	19	65×88	8	115.000		
AUDI (All.)	10	10	70×85	6		52.000	58.500 cabr.
AUSTIN (G.-B.)	5	5	56×76	4		19.000	18.000 torp.
	7	7	63.5×89	4		26.000	25.000 torp.
	10	10	61.2×84.6	6		32.500	32.000 torp.
BIANCHI (It.)	S 5		68×100	4		45.000	
	S 8 bis		68×100	8		100.000	
CHRYSLER (USA.)	6 Junior	18	79.4×104.7	6	32.500	39.500	39.500 cabr.
DKW (All.)	5	5	76×76 2 deux T.			19.900	19.900 cabr.
	8	8	68×68.5	4		29.700	28.900 cabr.
DODGE (USA.)	D L		82.5×111.1	6	42.500	56.000	
	D K		82.5×108	8	60.000	76.000	
FIAT (It.)	6 franç.	6	65×75	4	12.000	16.950	15.950 road.
	2 lit. sport	11	82×92	4		40.500	
F.N. (B.)	T. 44	11	79.7×100	4		36.500	41.500 cabr.
	T. 8	17	72×100	8		65.000	
FORD, S. A. F. (USA.)	6	5	56.6×92.5	4	14.500	16.900	21.500 cabr.
	12	12	77×110	4	20.500	25.000	25.000 road.
	19	19	98×107	4	21.000	26.000	26.000 road.
	V 8 40	21	77.7×95.2	8	27.800	34.900	32.800 road.
GRAHAM PAIGE (USA.)	Standard 6	21		6		68.500	
	Standard 8	23	79.4×101.6	8		78.500	
HORCH (All.)	830	14	75×85	8		78.000	88.000 cabr.
	750	22	87×95	8		134.000	154.000 cabr.
	670	29	80×100	12		182.000	187.000 cabr.
HUDSON-ESSEX (USA.)	Terraplane	15	67.5×120.6	4	37.800		
	Terraplane	23	74.6×114.3	8	47.800		
HUMBER (G.-B.)	Snipe	20	80×116	6		62.000	
HILLMANN (G.-B.)	Minx	7	63×95	4		24.000	33.500 torp.
	Twint	18	75×100	6		43.000	
LANCIA (It.)	Belna	7	69.8×78	4		27.800	
	Artena	11	82.5×90	4			
	Dilambda	23	79.4×100	8			
LINCOLN (USA.)	V 136	36	75×114	12	132.000	165.000	160.000 torp.
	V 145	42	82.5×114	12	175.000	224.000	216.000 torp.
MAYBACH-ZEPPELIN (All.)	W 6		94×168			141.000	244.000 cabr.
	Zeppelin		92×100	12			
MERCEDES-BENZ (All.)	170	10	65×85	6		43.000	51.000 cabr.
	290	16	78×100	6	59.000	74.000	88.300 cabr.
	380	21		8	113.000	173.000	173.000 cabr.
M. G. (G.-B.)	Midget	5	57×83	4			25.000 road.
	Magna	7	57×71	6			34.000 road.
	Maggett	8	57×84	6			29.000
MINERVA (B.)	M 4	12	75×112	4	54.300	43.900	
	17	17	75×112	6		82.000	
PACKARD (USA.)	T 1100	30	81×127	8	118.500	171.000	
	T 1103	36	89×127	8	142.500	195.000	
	T 124	42	86.3×101.6	8	168.000	224.000	
ROLLS-ROYCE (G.-B.)	20/25	21	85.6×114.3	6	1050		
Prix à Londres	40/50	44	108×140	6	1750		
DE SOTO (USA.)	20	20	80.5×114.3	6	41.500	54.000	
STUDEBAKER (USA.)	Dictator	19	82×104	6		45.900	
	Commander	21	77×95	8		50.900	
	Präsident	23	77×106	8		69.500	
WANDERER (All.)	10	10	70×85	6		45.000	57.000 cabr.



(Sportphot. Zapletal.)
Semmering-Rennen 1933: Pressetribüne.

Mehrpriß mit einem 1498 oder 1711 cm³ Motor geliefert werden. Karosserieformen sind die gleichen wie beim Twelve-Four.

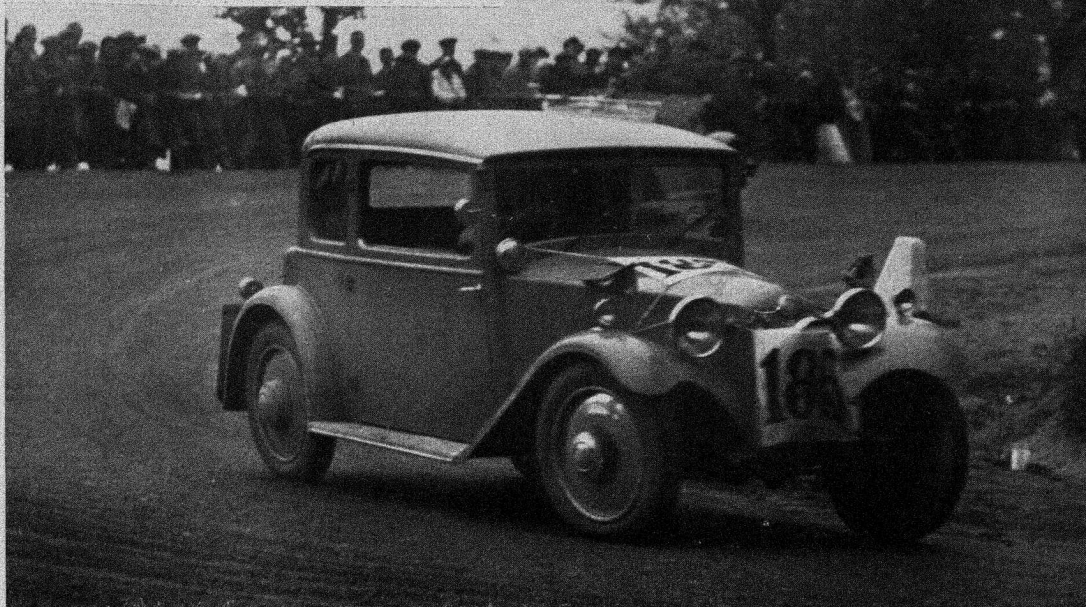
Der nächstgrößere Wagen ist der »Sixteen«, welcher gleichfalls ohne Aufzahlung mit zwei verschieden starken Motoren geliefert wird, und zwar mit 2249 oder 2510 cm³ Zylinderinhalt.

Sie alle wählen Ferodo-Bremsbelag!

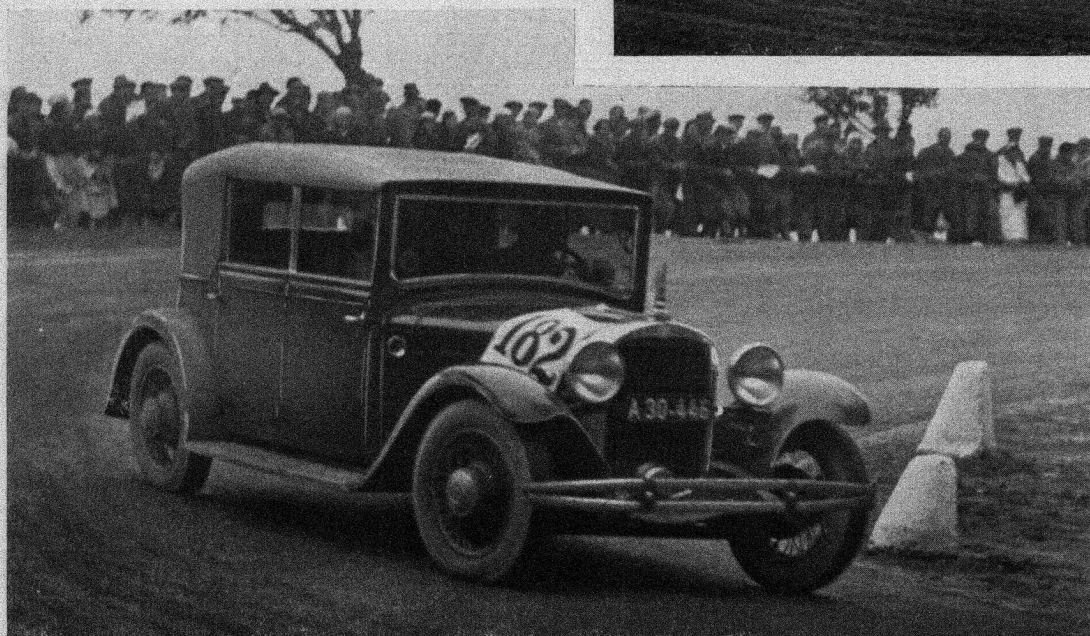
Die überwältigende Mehrzahl der an den großen internationalen Rennen der Saison 1933 teilnehmenden Automobile und Motorräder und fast ausnahmslos alle Sieger waren mit Original Ferodo-Brems- und -Kupplungsmaterial ausgerüstet; von den bekanntesten Rennen, z. B. Targa Florio alle drei ersten Sieger, italienisches 1000-Meilen-Rennen die ersten fünf, französischer Grand Prix 1933 der Sieger usw.

Semmering-Rennen 1933: Ing. Wilhelm Markl auf Steyr, Typ 30, Sieger um den Preis der Shell Floridsdorfer Mineralölfabrik.

(Sportphot. Zapletal.)



(Sportphot. Zapletal.)
Tatra, Typ 52, Fixlimousine, in der Gebrauchswagenklasse am Semmering.



Dritter: Campari, Maserati. Auch der Vierte bis Neunte waren mit Original Ferodo-Brems- und -Kupplungsmaterial ausgerüstet.

Wir setzen diese Liste, die jedermann nachprüfen kann, nächstens fort, um zu zeigen, daß das Original Ferodo-Brems- und -Kupplungsmaterial auf der Welt allein führend ist.

Generalvertretung: Erfa-Werke S. Erben und Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon Nr. R-11-0-60.

Karosseriefabrik Johann Grimas.

Es ist gewiß als eine erfreuliche und bemerkenswerte Tatsache zu verzeichnen, wenn ein Unternehmen trotz der sattsam bekannten Ungunst der Verhältnisse keine Kosten und Mühen scheut, um den Betrieb nach modernsten Gesichtspunkten auszugestalten und damit für beste Bedienung der Kunden zu sorgen. Die Karosseriefabrik Johann Grimas, darf den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, als ein wirklich vorbildliches Unternehmen zu gelten, dem man mit Rücksicht auf die erwähnten Bemühungen vollen Erfolg wünschen und prophezeien kann. Im Jahre 1930 erwarb die Firma das Objekt in der Reichsapfelgasse 8, um dortselbst ihre Karosserie-Erzeugung neu zu installieren. Im alten Objekt, in der Rosinagasse 13, das früher dem Karosseriebau diente, wurde nunmehr die »Rosina-Garage« untergebracht. Für diese Neuerwerbung und die im Zusammenhang damit stehenden Umbauten und Adaptierungen wurde, wie uns mitgeteilt wird, eine Summe von S. 400.000 verausgabt.

Die Firma Johann Grimas besteht seit dem Jahre 1904; somit seit fast drei Dezennien. Sie befaßte sich ursprünglich mit dem Bau von Equipagen und wurde auf diesem Gebiet vielfach ausgezeichnet. Seit 1910 wurde der Betrieb mehr und mehr auf Karosserien umgestellt, und damit schon damals bewiesen, daß man in diesem Patrizierhaus durchaus mit dem modernen Zeitgeist ging. In verhältnismäßig kurzer Zeit gelang es der Firma, das Vertrauen der Fachwelt derart zu erlangen, daß serienweise für Automobilfabriken Karosserien bestellt wurden.

Semmering-Rennen 1933

Überlegene MK-KOLBEN Siege

Friedrich Cerny: Tagesbestzeit für Motorräder auf A. J. S.

H. Deimel: Tagesbestzeit für Motorräder mit Beiwagen

Bernhard Kandl: Fahrer A. Riha, neuer Klassenrekord auf Amilcar 1100 cm³ Kompressor-Rennwagen

6 erste Preise

4 zweite Preise

3 dritte Preise

KOLBEN-KRAUS PRÄZISIONSWERKSTÄTTE UND GIEßEREI
WIEN III - SALZBURG - KLAGENFURT - GRAZ

DIE QUAL DER WAHL

Dieses Rackett wäre wohl billig
... aber wer weiß, werden die
Saiten, wird der Rahmen hal-
ten? Das andere kostet mehr,
liegt aber nicht gut... schließ-
lich dieses Rackett mit dem be-
rühmten Namen, das müßte
doch... ja aber...
schrecklich viel Geld...

Wie leicht hat es der Au-
tomobilist, wenn er unter
den vielen Motorölen zu
wählen hat... er
weiß, die berühmte
Ölmarke, deren welt-
bekanntes Symbol
die Muschel ist, ver-
einigt alle Vorzüge,
alle geforderten Ei-
genschaften in sich...



"die Perle der Öle"

SHELL MOTOR OIL



Vom Alpenrennen

Linke Reihe von oben: Ing. E. Ledu
Schöpfung seines Vater dem l
Heckwagen, geht auf Reise
Gelingen vollendet. - bei w
hoffnungsgeschwellter überbr
noszierung der Startier d
bleibt ein hoffnungslo Fall,
Brod nicht einen Schwach

Mitte oben: Salzburger Idyllenwa

Mitte unten: Puch-Sieger Ottinfelln

Rechte Reihe von oben: Alder H
Tauern: August Adamer Pe
601ers: Neben dem en de
Adamek und Mitfahr Winter
zelnde Herr mit dem bart,
auch nicht ganz unbek.





enen des Ö. A.-C.

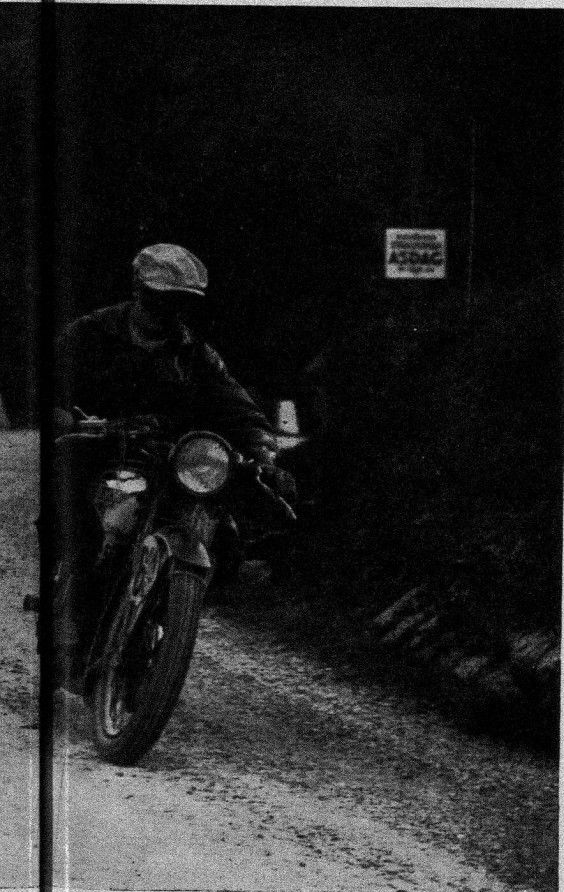
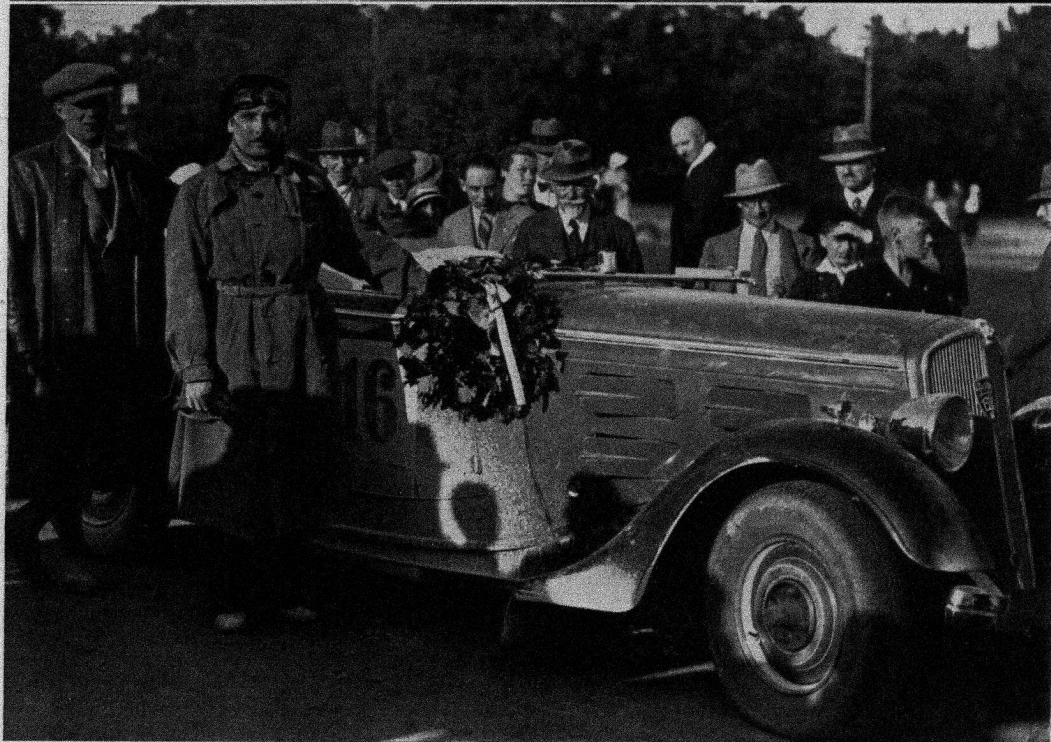
(Sportphot. Zapletal.)

Ing. E. Ledwinka auf der sensationellsten
Vat dem luftgekühlten, achtzylindrigen
auf Reise, die er mit strafpunktfreiem
et. — bei weiße Skoda-Alpentanks, mit
ellter Herbrust beim Start. — Die Ag-
Startier dieses siegreichen Steyr 100
ungsfall, solange Redakteur Viktor
Schwach rechts macht.

Idyllenwagen ohne Alpenfahrer.

er Ottomellner, bagatellisiert die Tauern.

n: Aber Höhe der Situation und der
Adam Peugeot-Sieger. — Lorbeer des
dem in der siegreiche Lenker August
tfahrer, der wohlgefällig schmun-
dembart, Kommerzialrat Jeschek, ist
unbest. — Peugeot im Salzburgischen.





Zischka auf 'Z' am Ziel...
und ein guter Schmiertip.

*

Ein monumentaler Anfang.
Trotz früher Startstunde
gab es, wie man sieht, vor
der Karlskirche viele inter-
essierte Zuschauer. — Im
Mittelpunkt der Ereignisse
der Shell-Pavillon.

*

Kontrolle in Salzburg. In
Erwartung der durstigen
Seelen, für die Shell in der
bekannt fürsorglichen Art
nahrhafte Empfangsvor-
bereitungen getroffen hat.

(Sportphot. Zapletal.)

Eine richtige Fahrt ins Himmelblaue der
Strafpunktlosigkeit bewerkstelligte das
Peugeot 601-Roadster-Kabriolett des Herrn
August Adamek (Mitfahrer Winter). Ein
offenkundig serienreiner und strafpunkt-
reiner Sieg! Herrn Adamek fiel es nicht im
Traume ein, den Wagen irgendwie auf
Leistungshochglanz aufzubügeln, er fuhr
weg wie zu einer Weekendfahrt, mit 2 Re-
servezündkerzen und einem Seidenpyjama
an Bord. Denn was bedeutet schon so ein
Alpenrun für einen 601er mit 130 km
Spitzentempo und einem Getriebe, das dar-
auf Wert legt, kein Alpengetriebe zu sein.
Dahingegen eine Erste zu haben, die trotz
staunenswerter »Höhe« den Katschberg
geradeswegs bagatellisiert. Da heißt es
immer, allerdings nur mehr bei den Marken-
skeptikern aus Ignoranz, die französischen
Wagen seien nichts für unsere Alpen und
die österreichischen Alpen nichts für die
französischen Wagen. Das hat vielleicht
einmal gestimmt, so vor fünf, sechs Jahren,
die heutigen »Franzosen« tummeln sich mit
offenkundigem Vergnügen auf unseren
Bergstraßen und der Paß, der sie unpäßig
machen würde, ist noch nicht erfunden. Der
Katschberg jedenfalls kann sich, man ver-
zeihe die Wendung, einmagerieren lassen.
Im 35-km-Tempo an der allersteilsten Pas-
sage, so flitzte der Peugeot-Six hinauf, ohne
das geringste Echauffement des Motors, der

ernsthaft in Erwägung ziehen. Es muß
halt doch was dran sein an der in Steyr
geschmiedeten Stromlinie! Sie gibt dem
Wagen ein Tempo-Superplus, einen Berg-
elan, über den man nur staunen kann.

Die Steyrleute lieben keine Einseitig-
keit des Siegens, sondern eine Vielseitigkeit
und so schickten sie außer dem Typ 100
auch die alten erprobten, über jeden kri-
tischen Zweifel erhabenen Modelle 30, 30 S
und 430 in die Konkurrenz. Und siehe da,
alle siegten...



kühl blieb bis ans lautlos schlagende Herz
hinan.

Auch andere Marken siegten effektiv
in dieser Alpenfahrt, im summarischen Ver-
fahren der Tatra, auch der mit allen Typen,
dann der Skoda — seit damals heißt er
»weißer Alpentank«, welcher Titel ihm von
der Wiener Sportpresse taxfrei verliehen
wurde — das Z, der englische Standard, der
Turiner Fiat, dann die großen deutschen
Marken Adler und BMW, der englische
M. G. Ihnen allen ist zu gratulieren, was
hier gleichfalls im summarischen Verfahren
geschieht...



GRIMAS KAROSSERIEN

WIEN XIV., REICHSAPFELGASSE 8

Die sensationelle »Silverrex« Glimmer-Isolationszündkerze,

die für sich selbst wirbt. Die Erfa-Werke S. Erben und Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, erhielten als alleinige Erzeuger der »Silverrex« Glimmerkerze nachstehendes Anerkennungsschreiben:

kommen kann. Dazu kommt, daß der Anleihezeichner nicht das volle Nominale seiner Anleihestücke zu bezahlen braucht, er erhält vielmehr die neuen verzinslichen Staatslose mit einem Nachlaß von vollen 2%, so daß er für einen ganzen Anleihetitre, der auf ein Nominale von 500 Schilling lautet, nur 490 Schilling, für Fünftellos statt 100 Schilling nur 98 Schilling

nationalen Währungschaos zweifellos auch in Österreich in den nächsten Jahren eine Währungsreform durchgeführt werden wird. Der Zeichner von Stücken der Trefferanleihe kann bei einer solchen Aktion nur gewinnen, niemals verlieren.

Die seit langem geforderte

Amnestie

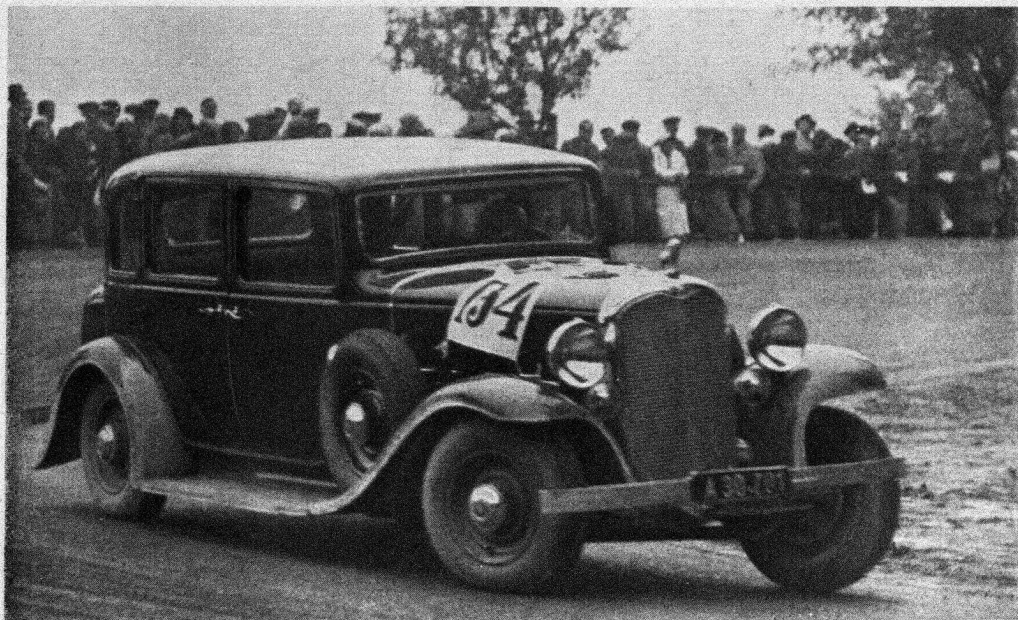
für Übertretungen der komplizierten Steuergesetze und der für viele Österreicher sehr drückenden Devisenverordnungen tritt nun für die Anleihezeichner in vollem Umfang in Kraft.

Schließlich ist den Besitzern einer langen Serie von

Vorkriegsrenten

die Möglichkeit geboten, ihre vor kurzem noch so gut wie wertlosen Titres zu einem immerhin annehmbaren Preis bei der Zeichnung der neuen Anleihe an Zahlungsstatt hinzugeben.

Die Treffer und Zinsen der neuen Anleihe sind zum Unterschied von den meisten anderen Lotterien dauernd von allen österreichischen Steuern und Abgaben befreit.



(Sportphot. Zapletal.)

Semmering-Rennen 1933: Ing. Josef Gräf, Gräf & Stift MF 6, Sieger seiner Klasse bei den Gebrauchswagen.

»Ihre »Silverrex«-Glimmerkerze entspricht den höchsten Anforderungen und ich habe bis heute noch keine Störung zu verzeichnen gehabt. Selbst bei langen Talfahrten habe ich keine Verolung zu gewärtigen, welche sonst bei zweizylindrigen Motoren gerne eintritt. Ich habe bereits Gelegenheit gehabt, Ihre Zündkerze und deren Güte zu verbreiten...«

Dies ist ein neuerlicher Beweis von der unübertroffenen Qualität der sensationellen »Silverrex« Glimmer-Isolationszündkerze.

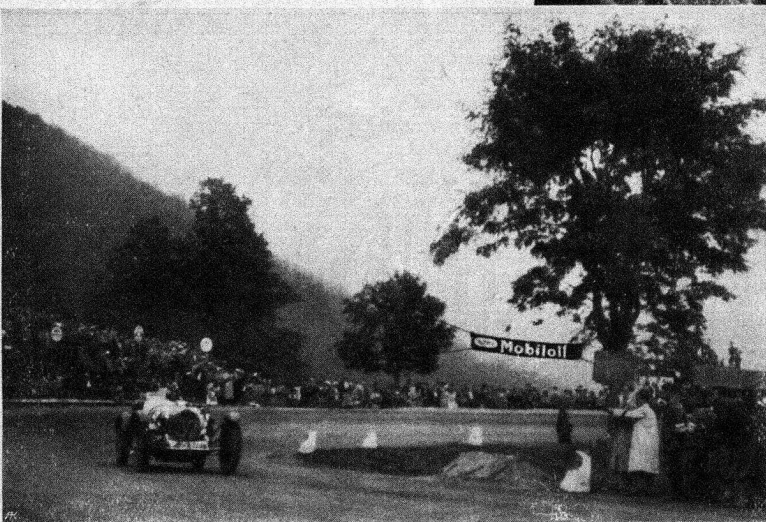
Die Wiener Karosseriefabrik Rosch & Co., IV., Mommsengasse 26, ist die Erzeugerin des überaus schnittigen und formenschönen Sportkabrioletts, das wir auf der inneren Titelseite der September-Ausgabe des »Europa Motor« veröffentlichten.

Die große Gewinnchance.

Die österreichische Bundesregierung knüpft, in dem sie an die Begebung einer großen und mit Treffern reich ausgestatteten Losanleihe schreitet, an bewährte altösterreichische Traditionen an. In der alten österreichischen Monarchie haben bekanntlich verzinsliche Staatslose, von denen die letzten im Jahre 1860 begeben worden waren, zu den beliebtesten Anlagepapieren gezählt. Es steht außer Zweifel, daß die große Losanleihe der österreichischen Republik sich bald derselben Beliebtheit erfreuen wird, weil sie dem Zeichner alles das bietet, was das Publikum in unseren Tagen von einem Anlagepapier verlangt.

Die Verzinsung

der »Trefferanleihe 1933« beträgt 4%, sie ist also höher als die Vergütung, die der Sparer bei vorsichtiger Anlage seines Kapitals in der Regel be-



Semmering-Rennen 1933: Ausverkaufte Aussichtskurven.

ling zu bezahlen braucht. Dabei ist überdies die Einrichtung des Lospreises in Raten vorgesehen.

Der Haupttreffer

der neuen Losanleihe beträgt eine Million Schilling, es ist also jedem Anleihezeichner die Möglichkeit geboten, über Nacht aller materiellen Sorgen endgültig und auf Lebenszeit ledig zu werden. Überdies werden halbjährlich mehr als 2200 Nebentreffer verlost.

Die Trefferanleihe ist mit einer neuartigen

Wertsicherungsklausel

ausgestattet, die insbesondere deshalb sehr große Bedeutung hat, weil im Zuge der Beseitigung des inter-

Beim Anleihezeichner sind überdies die Anleihetitres der Trefferanleihe

auf die Erbsteuer nicht anrechenbar,

so daß sich hier ein weiterer großer Vorteil ergibt.

Da der größte Teil des Anleiheerlöses zur Finanzierung der

Arbeitsbeschaffung

verwendet wird, vollbringt jeder Anleihezeichner, abgesehen davon, daß er sich persönlich erhebliche materielle Vorteile sichert, eine wahrhaft österreichische Tat.

Alle Automobilisten
rauchen
SAMUM
Zigarettenpapier — Zigarettenhüllen.

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und Spriglackierwerk für Motorräder

Wien XVI., Thalheimergasse 46/48. Tel. U=35=1=28

ATE-LOCKHEED - VIERRADBREMSE
BREMSFLÜSSIGKEIT und
ERSATZTEILE

ING. DR. C. TURNWALD, WIEN
VI., Theobaldgasse 15 Tel. B-27-8-11

KAUFET
Spezialbremsbeläge für Fross-Büssing
NUR aus Orig. engl.

FERODO

Generalvertretung:
ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN
Wien X., Laxenburgerstraße 137

Mit dem Wunderteam nach Schottland

am 26. NOVEMBER 1933

Mit Aufenthalt in
**Paris, London,
Edinburgh, Glasgow**

**Pauschal-
preis
S 497.—**

Aufgelöste Rückfahrt

Erweiterungs- sowie Ergänzungsmög-
lichkeiten / Beliebige Fahrtunter-
brechung

Gesellschaftsreise des „Morgen“

Arrangement gemeinsam mit dem
Österreichischen Verkehrsbureau

**Anmel-
dungen:**

Beim
„MORGEN“
VII., Lerchenfel-
derstraße Nr. 1
ÖSTERR. VER-
KEHRSBUREAU
I., Friedrichstr. 7
„AUSTROBUS“
I., Ring des 12.
November Nr. 12



Schnellastwagen Autobusse Taxameterwagen Spezialfahrzeuge

aller Art

Verkaufsstelle: Wien I., Kärntnerring 18

SERVICE **PACKARD** GARAGE

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



Austro Daimler Steyr Autoschau und Verkaufshallen

Ab 7. Oktober 1933 befindet sich unser gemeinsames Verkaufsbüro
Schwarzenbergplatz 18

Zwanglose Besichtigung und ständiger Verkaufsdienst von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends

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