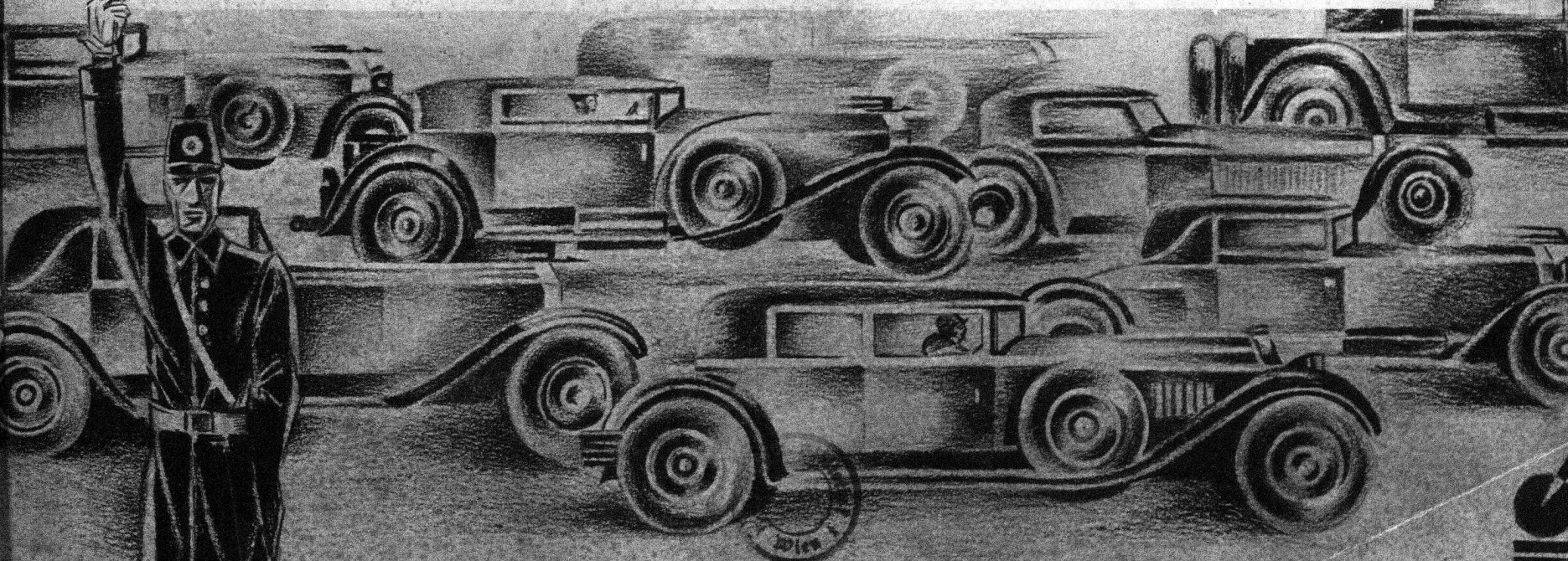


Krona Motor

600.252-L Dec * 28.20.1934.



Klarheit

durch nettogestellte Listenpreise

Übersichtlichkeit

durch Abschaffung des undurchsichtigen
Rabatt-Systems

Vertrauen

durch vorzügliche Qualität bei
niedrigsten Preisen

PREISE FÜR LASTWAGEN-REIFEN:

Reifen- Dimensionen:	Einheits-Reifen:	Reifen-Typen Goliath:	Schlauch:
Type Bus 30×5	S 205.—	S 210.—	S 20.—
30×5 1/2	237.—		23.—
32×6	290.—	310.—	27.—
34×7	390.—	430.—	34.—
36×8	575.—	635.—	42.—

SEMPERIT-SPEZIAL-BALLON:

7.00—20/170—20	S 220.—	S 21.—
7.50—20/190—20	306.—	29.—
8.25—20/210—20	370.—	38.—
9.00—20/230—20	450.—	42.—

PREISE FÜR PERSONENWAGEN-REIFEN:

Reifen- Dimensionen:	Viktoria:	Reifen-Typen Austro-Cord:	Goliath:	Schlauch:
4.50—17	S 58.—	S 65.—	S	S 11.—
4.50—18	60.—	67.—		11.—
4.75—18	76.—	85.—	95.—	12.—
5.00—17		90.—		14.—
5.00—18	83.—	92.—	105.—	14.—
5.25—18	92.—	102.—	123.—	15.—
5.50—18	105.—	117.—	137.—	16.—
6.00—18	121.—	135.—	148.—	17.—
6.50—20	146.—	162.—	190.—	19.—
7.00—20		190.—	215.—	20.—
12×45		79.—	95.—	12.—
13×45		97.—		14.—
14×45	90.—	101.—	120.—	16.—
14×50	95.—	108.—	130.—	17.—
715×115		75.—		12.—
720×120	70.—	86.—		12.—
730×130	84.—	93.—	110.—	14.—
740×140	90.—	105.—		14.—
780×150	95.—	115.—	135.—	17.—
820×120		122.—		19.—
835×135		164.—		22.—



SEMPERIT

ÖSTERREICHISCH-AMERIKANISCHE GUMMIWERKE A.-G.

EIN NEUER KLEINWAGEN

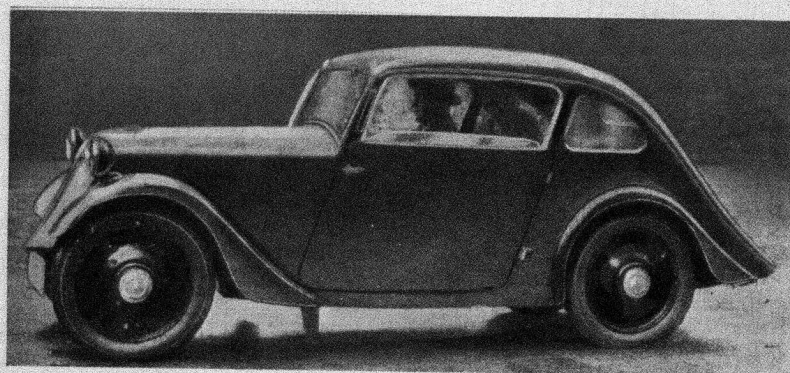
Als vor etwa 23 Jahren die ersten Kleinautos mit 1100 cm³ Kraftquellen herauskamen, wurden ihnen von den meisten Fachleuten ob ihrer motorischen Schwäche ein sehr schlechtes Prognostikon gestellt. Heute bilden sie, wenigstens in Europa,

mocht, ein entsprechendes Mindestausmaß an Straßenkultur aufzubringen.

Besonders interessante Kleinfahrzeuge dieser Art werden im Deutschen Reiche erzeugt, wo schon seit Jahren die Marke DKW mit Erfolg solche Wagen mit Zwei-

Zweitakt-Zweizylinder mit 61×68 mm Bohrung und Hub. Die Zylinder sind vertikal stehend und parallel angeordnet, die Pleuellagerung ist dreifach gelagert und läuft auf Kugellagern, die Pleuel sind auf Rollen gelagert. Die Schmierung erfolgt mittels Gemischölung, die Kühlung erfolgt durch ein doppeltes (Blas- und Saugwirkung!) Turbo-Gebläse. Am vorderen Ende der Pleuellagerung sitzt der Pleuelmotor, der mit dem Pleuelmechanismus kombiniert erscheint. Die Höchstleistung liegt zwischen 11 und 12 Brems-PS bei maximal 3500 Touren per Minute. Mögliches Höchsttempo ist etwa 68 Stundenkilometer.

Ein Rahmen im landläufigen Sinne ist nicht vorhanden, eine Art von Rückgrat-längsträger, der am vorderen Ende gegabelt ist, um den Motor zu beherbergen, bildet das ganze eigentliche Fahrgestell. Motor und Dreiganggetriebe bilden einen Block. Schwingachsen vorne und hinten sowie je zwei Vierteilelliptikfedern (quergestellt und übereinander) für jedes Rad sind weitere Charakteristika, ebenso wie der Umstand, daß Differential und Getriebe vereint sind und die Antriebsräder durch frei schwingende Halbachsen angetrieben werden. Der Radstand beträgt 236 cm, die Spur 111 cm. Die hübsche Stromlinienkarosserie ist vier-sitzig, mit zwei Türen, aus Sperrplattenholz hergestellt und mit Imitationsleder überzogen. Die Ausrüstung ist ebenso komplett wie sie heute bei allen Wagen üblich ist.



Der 400 cm³ Hansa-Lloyd, ein interessantes, neues Stromlinien-Kleinauto.

dank des internationalen Steuersadismus, die Mehrzahl der vorhandenen Fahrzeuge und haben sich im Betriebe ganz ausgezeichnet bewährt. Da aber die latente Krise der Weltwirtschaft immer neue Sparmaßnahmen gebieterisch erfordert, sind Fahrzeuge von noch kleineren motorischen Abmessungen, die noch billiger im Betrieb sind, ein dringendes Erfordernis geworden. Dies freilich nur in jenen Staaten, die es bis dato ver-

taktmotoren als Kraftquellen ausgestattet, auf den Markt bringt. Aus Deutschland stammt denn auch eine neue, interessante Type dieser Art, — es ist dies der von den Hansa-Lloyd- und Goliath-Werken erzeugte 400 cm³ Kleinwagen, Preis 1650 Mark — also ungefähr soviel, als für ein Motorrad mit Beiwagen (etwa ein »Indian«) kurz vor dem Kriege in Deutschland bezahlt wurde.

Die Kraftquelle bildet ein luftgekühlter

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



W I E N E R I A N K S T E L L E N - I D Y L L

Gedanken in Reiseadjustierung

Mensch, ärgere dich nicht, wenn dir der Besitzer eines keineswegs PS-feudalen Wagens erzählt: neulich bin ich in vier Stunden von Wien nach Pörschach gefahren. — Erzähl' es auch!

*

Manche Frau verlangt von ihm nichts anderes als eine mondäne Landschaft. Die Bescheidenheit selbst. Sie will mit ihrem Modekabriolett nicht aus der Gegend fallen.

*

Gutes Gewissen ist das beste Ruhe-kissen. Ein noch besseres: Pneu Super-komfort.

*

Schimpfe nicht auf deinen Wagen, wenn er hängen bleibt, weil ihm der Weg zu steil wird. Auch Berge haben zuweilen ihre Konstruktionsfehler.

Mancher ausnehmend empfindliche Automobilist schmückt das Innere seiner Limousine mit dem Avis au lecteur: Rauchen verboten. Am Kühler wäre das Täfelchen eher am Platze.

*

Reifen sparen ist gut, aber mit allen vieren. Die Kurve auf zwei Rädern zu fahren ist falsche Sparsamkeit.

*

Geh' egoistisch zu Werke bei der Wahl deiner Partnerin. Karten schreiben können sie alle, Karten lesen nur wenige.

*

Viele Menschen rasen an der Landschaft vorbei. Sie bilden sich ein, virtuos zu fahren und sind doch nur Durchschnitts-automobilisten.

Tunesien vom Auto aus

Von Dr. Erich Veidl

Nichts vermag heutzutage die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes besser zu charakterisieren, als die Qualität und Ausdehnung seines Straßennetzes; denn im

Mit Eigenaufnahmen
des Verfassers.



Karte von Tunesien.

suche Tunesiens eigentlich nicht weiter überraschen sollen; und doch war es eine Überraschung, als wir das erstmal vom Flughafen Kheireddin, auf moderner Autostraße, der Hauptstadt Tunis zufuhren, neben dem Volant die Straßenkarte Tunesiens ausgebreitet, die nicht weniger als



In der Palmenoase von Gabes.

Zeitalter des Automobiles ist die Straße nicht nur die auch für den Frachttransport wichtigste Verbindung der Industriezentren und der wirtschaftlichen Produktionsgebiete, sondern auch Trägerin des allerorten mit Recht geschätzten Fremdenverkehrs, der den Kraftwagen bei weitem der Eisenbahn vorzieht und vor dem Besuche jedes Landes fragt, wie sind dort die Straßenverhältnisse; eine gute Straßenzustandskarte ist beste Empfehlung für den Besuch eines Landes. Daß man daher nicht nur in Europa, sondern auch in den jetzt sehr beliebten Ländern Nordafrikas dem Ausbau und der Erhaltung der Straße seitens der Regierung und privater Vereinigungen besonderes Augenmerk schenkt, hätte bei einem Be-



Autostraße an der Meeresküste bei La Marsa.



An mittelalterlichen Stadtmauern.

6000 km bester Straßen verzeichnet; welch ein Ausblick auf frohe Wanderfahrt in diesem Lande der Palmen, römischer Ruinen und arabischer Städte!

Die Eindrücke, die Tunesien als ein ganz modernes, glänzend verwaltetes Land zeigen, das dem Besucher trotz originellsten arabischen Milieus und echt afrikanischer Landschaften alle Bequemlichkeiten bietet, überraschen immer wieder, weil trotz allem, was man über Nordafrika gelesen hat, immer noch Reste der gedankenlos aus früheren Zeiten übernommenen Vorstellung herumspuken, als wäre Tunesien noch irgendwie jenes Afrika, das wir aus den Tagen der

Kindheit uns eben nun einmal als Land der Löwen und Wüste vorstellen können. Teilnehmende Ratschläge besorgter Freunde hatten wir dies vor der Abreise genügend bewiesen.

Und wie war die Wirklichkeit? Als Auftakt eine Fahrt in Marseille auf herrlicher Straße zum weit entfernten Flugplatz von Marignane, am Ufer des Binnensees, von dem die guten Flugboote der »Air France« nach Tunis starten. Dann wieder einmal das wundersame Erlebnis eines Meeresfluges von sechs Stunden, mit Zwischenlandung in Ajaccio auf Korsika; ein Flug längs der Hochgebirgskette dieser Insel, die noch von Räuberromantik umspinnen ist, dann über die Meeresstraße von Bonifacio, entlang Sardinien einsamen buntfarbigen Felsengestaden und, entgegen der sinkenden Sonne der ewig schöne Anflug an Tunesiens Flughafen, nahe dem alten Karthago. Karthago und moderner Flugplatz! Solche Gegensätze hören nun nimmer auf, wie wir das Land jetzt von seiner glänzenden

wicklung und Fortschritte des Flugverkehrs in Tunesien schildert, nachdem der Aeroklub von Tunesien durch seinen rührigen Generalsekretär M. Dupuis am Nachmittag einen Werbeflugtag hier, in Sfax, veranstaltet hatte, an dem sich ebenso die Europäer, wie burnustragende Araber mit Rundflügen beteiligten, die das merkwürdige Stadtbild von oben besonders einprägsam zeigten.

Dem Besucher wird durch lebenswürdiges Entgegenkommen die Bereisung des Landes allenthalben erleichtert; Österreichs Name hat auch hier im Süden einen

deren Gesellschaft man fühlt daß so manche Fäden gleicher Lebensauffassung Österreich und Frankreich verbinden. Wer das Land im Auto bereisen und damit erst so recht kennen lernen will, besucht zuerst den »Automobile Club de Tunisie« in der Avenue de Carthage; einfach begeisternd, wie sich sein Präsident, M. Gaudolphe, um den fremden Besucher bemüht; wie er Photos der besuchenswerten Plätze zeigt, die oft »nicht im Baedeker stehen«, den Unterschied von »route« der gepflegten Autostraße, und »piste« jenen einfachen Wegen darlegt, auf denen man doch an der Hand guter Straßenkarten, mitten durch die Wüste und mitten durch jenen Salzsee, Schott el Djerid, fahren kann, an dessen Ufer vermutlich das sagenhafte Reich Atlantis lag, das man fälschlich früher ans Ufer des Atlantischen Ozeans verlegte. Auch eine richtige Rundstrecke für Autorennen besitzt die Stadt Tunis; man sieht sie, vom Flugplatz kommend, zur rechten Hand, in der Nähe Karthagos, dessen neue Stadtteile ein Villenviertel ist, in Gärten eingebettet gleich den Orten der Riviera. Diesen »Circuit de Carthage« hat der tunesische Automobilklub schon 1930 erbaut und seither jedes Jahr mit neuen Einrichtungen versehen. Große Tribünen, Meldetafeln für die Rennresultate, Telefonkabinen, eigenes Pressebureau, Lautsprecher an mehreren Stellen der Strecke und eine Kabine mit Mikrophon zur Radioübertragung. Auf dieser Bahn wurde im März 1933 zum fünftenmal der »Grand Prix de Tunisie« ausgetragen.

Am nahen Flugplatz von Aouina (Kheireddin dient nur für die Wassermaschinen im Verkehr mit Europa) hat auch der früher erwähnte Aeroklub seine Maschinen; Tunesien ist wie kaum ein anderes Land für Sportflugzeuge sehr geeignet und bietet dem Flieger Bilder größter Mannigfaltigkeit. Hier landete eben als ich unten war, auch Walter Mittelholzer auf seinem berühmten Flug Zürich — Tunis — Rom — Zürich in einem (!) Tage.

Die Autostraßen führen aus dem eleganten europäischen Stadtteil nach allen Richtungen ins Landesinnere; breit, übersichtlich geführt, weisen sie nicht selten gerade Strecken von 20 km auf, wo rasches Fahren keine Gefahren bedeutet. Gute Garagen in allen Orten (in der Oase Tozeur gibt es eine »Sahara-Garage«) ermöglichen Einstellen und Pflege des Wagens und Tankstellen sind in angemessener Entfernung überall zu finden; manche haben sich, wie unser Bildchen zeigt, in Bauart und Ausstattung dem heimischen Stile angepaßt. Diesen modern-arabischen Baustil zeigen auch die meisten großen Hotels, die vom »Tunisia Palace« in der Hauptstadt, bis zum »Transatlantique« am Wüstenrand, durchaus fließendes Wasser, und — in überraschend aber notwendig im Winter — im Norden des Landes auch Zentralheizung besitzen.

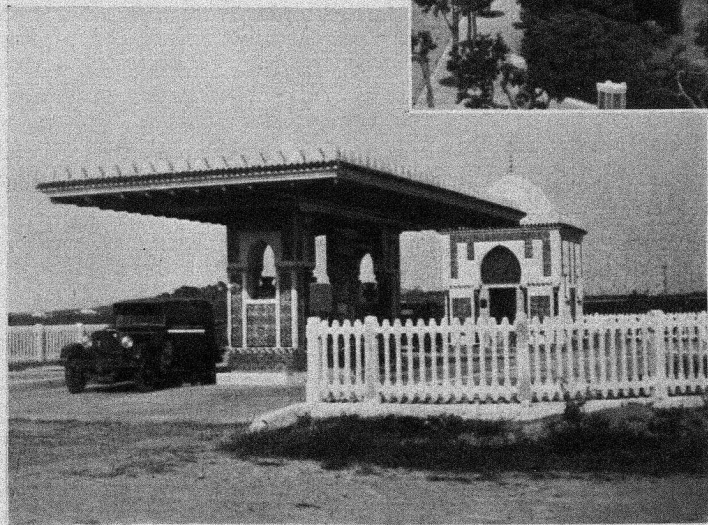
Wenn der Wagen dann über tunesische Landstraßen flitzt, vorbei an wundervollen Denkmälern des römischen Afrika, langsame Kamelkarawanen überholt, am Gestade des unwahrscheinlich blauen Mittelmeeres auf Straßen fährt, die an die »Corniche« der Riviera erinnert, wenn man von der mondänen Avenue de France in Tunis bis in die geheimnisvollen Saharasiedlungen des Djerid gelangt ist, dann fühlt man, daß Frankreich hier in seinem afrikanischen Protektoratsgebiete reichliche Arbeit geleistet hat.



Eine moderne Hauptstadt des Südens.

Shell-Oase.

Ein vornehmes Hotel am Rande der Oase.



Hauptstadt Tunis, die über 200.000 Einwohner zählt, bis in jene Oasenstädte des Djerid im Wagen bereisen, wo, umgeben von ocker-gelben Wüstenbergen, inmitten üppiger Palmenhaine einfache Arabersiedlungen und europäische Viertel mit Hotels stehen, die, wie etwa das »Atlantic« in Gabes, beste Pariser Aufmachung bieten.

Ein Land der Gegensätze, wo wir den Wagen auf breiter, gepflegter Landstraße an den Ruinen des römischen Sbeitla, inmitten einsamer afrikanischer Steppe vorbeisteuern, während noch weiter draußen, wo es scheinbar nur steinige Wüste gibt, die Bergwerkstadt von Metlawi, ein Industrieort ersten Ranges, aus eben diesem sterilen Boden blühende Gärten um eine Stadt der Arbeit legte. Arabischer Markt in engen Gassen von Sfax, der Hauptstadt des Tunesischen Südens und daneben, außerhalb seiner gigantischen Mauern, aus dem arabischen Mittelalter ein hübscher Stadtpark, glänzende Geschäfte nach Pariser Art und ein in modern-maurischem Stil gehaltenes Rathaus, in dessen großem Saale wir abends einen Vortrag hören, der Ent-

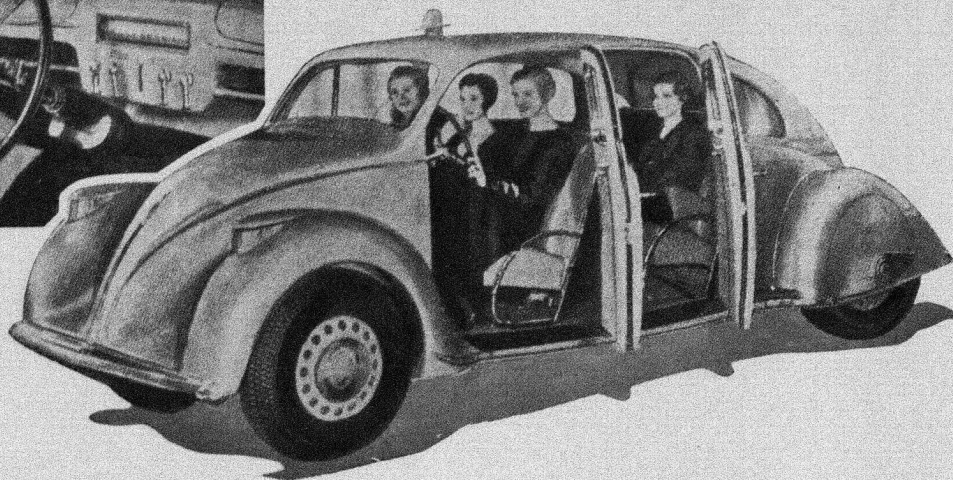
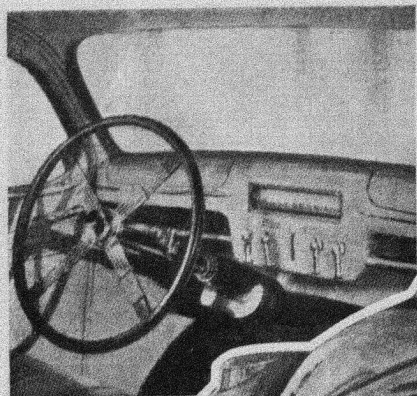


guten Klang und ich konnte das reizende Erlebnis verzeichnen, daß ich in jener Wüsten-Industriestadt von Metlawi den führenden Ingenieuren vom Bau unserer Glocknerstraße erzählen mußte; ha, wie es einem da förmlich kühl umfächelte, von Gletschern zu berichten, unter Afrikas Sonne, die das Thermometer auf 40° C im Schatten hinaufdrückte!

Die französische Regierung, unter deren Protektorat das Land seit 1881 verwaltet wird, modern und verständnisvoll, wie ich beifügen muß, hat ein eigenes Propagandabureau für den Fremdenverkehr errichtet, an dessen Spitze M. Renz D'Orgéval steht, einer jener lebenswürdigen Franzosen, in

Ein Blick in die Zukunft

Was die Technik mit uns vor hat



ZUKUNFTSMUSIK! Auf der Ford-Exposition of Progress in Detroit ausgestellt: Der »Dream Car«.
Ein Wagen der Briggs Manufacturing Company in Ultra-Stromlinienform.

Die Metallurgie, die schon in dem verflossenen Dezennium durch eine Reihe ungemein wichtiger Verbesserungen die Leistungsfähigkeit des modernen Kraftwagens ganz erheblich gesteigert hat, bereitet neue Überraschungen vor, so unter anderem eine nicht unbeträchtliche Verbilligung durch die Verwendung gußeiserner Kurbelwellen. Das mag fürs Erste paradox klingen, aber die Möglichkeit ihrer Anwendung besteht, ja sie ist schon in recht greifbare Nähe gerückt. Man hat in den USA., zufolge langjähriger Experimente, in elektrischen Öfen Gußeisenteile hergestellt, die an Zähigkeit und Festigkeit alles bisher als »Guß« erzeugte weit übertreffen. Als Nockenwellen sind solche Teile bereits in den USA. in Verwendung und haben sich gut bewährt. Ihre Lagerflächen und Nocken wurden außerdem durch Spezialprozeß extrahart gemacht.

Auch die für »Äußerlichkeiten« am Auto heute ebenso universelle wie beliebte Verchromung hat in der Motorentechnik nützliche Anwendung gefunden. Man hat die Ringnuten der Aluminiumkolben zwecks Erzielung einer harten Auflagefläche für die Ringe verchromt. Die Buick-Fabrik verwendet seit mehreren Jahren bereits Graugußkolben, die mit einem harten Metall platiert wurden.

Die in Europa heute immer mehr um sich greifende Anwendung der Schwingachsen, dürfte nun auch in den USA. Nachfolger gefunden haben, denn auf der demnächst stattfindenden New-Yorker Automobil-Ausstellung werden bereits mehrere neue, derart ausgestattete Typen zur Schau gestellt werden. Man studiert deshalb auch jetzt in den Laboratorien der USA. mit vielem Interesse die Verwendungsmöglichkeiten der Spiralfedern, wie sie in Europa mit Erfolg von Lancia und Mercedes-Benz, von ersterer speziell seit vielen Jahren angewandt wurden.

Was die Verbesserungen am Motor selbst anlangt, liegen diese meist auf dem

Gebiete der Lager und Öltemperaturen. Die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten, welche man mit dem modernen Kraftwagen zu erzielen vermag, haben hier neue Schwächen kundgetan. Ein neues, Kupfer, Blei und Nickel enthaltendes Lagermetall scheint im Versuchswege ganz ausgezeichnete Resultate ergeben zu haben.

Mit, fast möchte man sagen, lobenswerter Vorsicht haben die hochvermögenden Herren Konstrukteure das Bereifungsproblem momentan etwas links liegen gelassen, denn die Anwendung von Niederdruckreifen mit besonders großen Querschnitten öffnen den kaum gebannten, bösen Geistern des »Shimmy« (Flatterns), diversen Steuerungsdefekten usw. Tür und Tor. Die Verwendung von Naben mit großem Querschnitt ermöglicht die Anwendung von Artillerie-Rädern (das sind Speichenräder), da ja, sofern die Speichen so kurz sind, die Drahtspeichenräder gerade jene Eigenschaft einbüßen, der sie ihre Verwendung verdanken, nämlich die Elastizität, wogegen sie nach wie vor sehr schwer zu reinigen sind.

Die Stromlinienform gewinnt immer mehr Anhänger, doch ist eine besonders rasche Entwicklung in dieser Richtung kaum wahrscheinlich, da die meisten Fabriken mit Recht sich fürchten, den Konversationsismus des Käuferpublikums in bezug auf die äußere Form der Wagen zu stark zu versuchen.

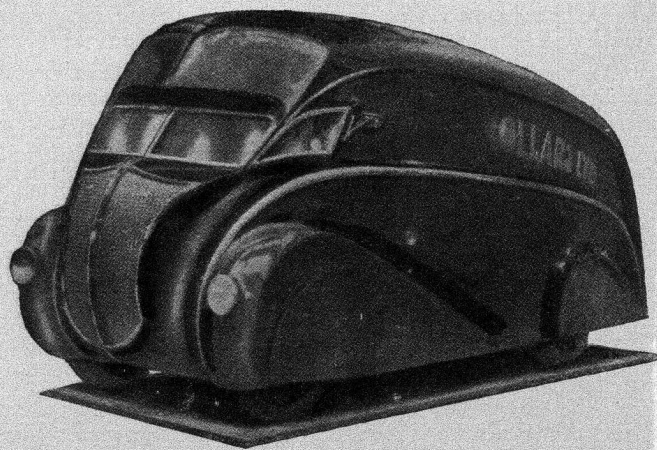
Mit den neuen automatischen und halb-automatischen Schaltungen ist das Problem der Hinterachsbrücke wieder aktuell geworden. Bislang, das heißt in den letzten Jahren, haben die Hinterachsbrücken, deren richtige Dimensionierungen in allen Teilen auf Grund der langen Erfahrungen in verlässlichster Weise berechnet werden konnten, kaum mehr Anlaß zu Klagen gegeben. Mit dem alten System der Schubgetriebe war der geräuschlose Gangwechsel eine Kunst, die erlernt werden mußte. Einmal gelernt, vermochte aber der Fahrer nicht allein den Gangwechsel geräuschlos

vollziehen, er bewirkte durch sachgemäßes Aus- oder Einkuppeln auch zugleich quasi zwangsläufig die unumgängliche Schonung sämtlicher Teile der Kraftübertragung, nicht nur des Getriebes und der Kupplung, also insbesondere des Kardans und der Hinterachse. Früher war freilich das »Rasieren« von Getriebezähnen und Schaltklauen der Schrecken der Anfänger. Heute aber kann jeder Neuling sofort herrlich schalten — sehr zur Freude des Verkäufers, aber auch sehr zum Leidwesen des Konstrukteurs. Denn nun, da das Umschalten mit einer Leichtigkeit geschieht, die unsere kühnsten Träume von einst weit übertrifft, droht ein anderes Schreckgespenst. Auch der unerfahrenste Laie kann mit einem der neuen Wilsonschen oder den anderen (Austin, Hayes & Co.) automatischen oder halbautomatischen Getriebe sofort herrlich »herumschalten«. Er kann einfach alles damit machen, ohne daß irgend ein böses Geräusch das Herumgemurkse als solches kennzeichnet. Er kann — ja, was kann er eigentlich nicht? — muß man jetzt, schon zeitgemäßer also, fragen. Er kann z. B. während der Wagen 55 bis 60 Stundenkilometer fährt, wenn es ihm einfällt, plötzlich auf die »Erste« herunterschalten. Und dann — oh Graus — durch bloßes Einkuppeln oder Auslassen des Schaltpedals (je nach der konstruktiven Beschaffenheit des Fahrzeuges) und ohne die lästige Mehrarbeit der Betätigung des Akzeleratorpedals den Motor innerhalb von ein paar Sekunden, von der geringen Drehzahl des Leerlaufes, auf 4000 Touren pro Minute — ganz allein, durch den »Schub« der Antriebsräder des Wagens hinaufhetzen.

Für jeden von uns, der auch nur etwas »Herz« für seine Maschine hat, mag es kaum glaublich erscheinen, daß es Fahrzeugbesitzer geben könnte, die keine wie immer geartete Ahnung davon haben, daß es irgendwie doch nötig wäre, nach dem Herunterschalten den Motor auf Touren zu bringen.

Beim Besuche der Werkstätten und Servicestationen (in jenen Ländern, wo diese Art von Schaltungen heute bereits stark verbreitet sind) kann man sich jedoch leicht davon überzeugen, daß es tausende solcher Fahrer gibt. Die Stärke eines derartigen Stoßes, der durch das ganze Kraftübertragungssystem eines solchen Fahrzeuges bis in den Motor geht, von den Hinterrädern bis zur Schwungmasse, ja bis zu den Kolben, kann man leicht ausmalen. Derartige plötzliche schwere Erschütterungen haben zu einer Art Epidemie in Hinterachsdefekten geführt.

Das Vorhandensein des heute freilich ebenfalls vielfach eingebauten Freilauf-



Von der englischen Lastwagen-Ausstellung: Commer Stromlinien-Lastauto.

wintersicher durch Mobiloil „Arctic“



Das Um und Auf des Winterbetriebes ist die Schmierungsfrage. Das Schmieröl muß bei allen praktisch vorkommenden Tieftemperaturen sein Fließvermögen beibehalten, um einen leichten Start zu ermöglichen. Es muß aber auch bei den gerade im Winter auftretenden Überbeanspruchungen seine Schmierfähigkeit beibehalten, es darf selbst bei den höchsten Arbeits-

temperaturen des Motors nicht zusammenbrechen! Mobiloil »Arctic« erfüllt diese schwierige Doppelaufgabe in vorbildlicher Weise. Es ist frostsicher und hitzefest, es ist der verlässliche Schrittmacher, der erprobte und bewährte Begleiter des Automobilisten von heute, der, dem Zuge der Zeit folgend, nicht »einwintern«, sondern »durchwintern« will!

VACUUM OIL COMPANY A. G.

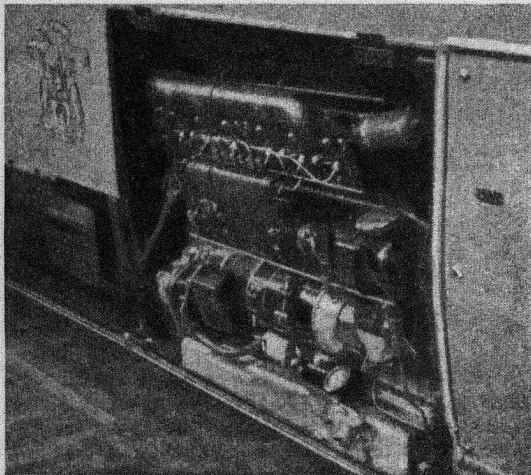
Alfred Drucker, 70 Jahre alt

Unser guter lieber Freund, Direktor Alfred Drucker, verdienstreicher Mitarbeiter und Interessé des »Europa-Motor«, der ihm so manche kluge Anregung, manchen wertvollen Tip verdankt, begeht in diesen Tagen seinen Siebzigsten. Wohl zu seiner eigenen Überraschung. Zu der unsrigen ganz bestimmt. Denn wie der junge alte Mann die Bürde der sieben Jahrzehnte trägt, das soll ihm mal einer nachmachen. Der jüngste Siebziger der Wienerstadt fürwahr. Allweil fidel und fesch beinander, geschniegelt und gebügelt, gut wienerisch gekleidet, einfach unvorstellbar ohne lichte Gamaschen, so kommt der alte Drucker täglich zu uns in die Redaktion und packt die jüngsten Sensationen der Wiener Autobranche aus, deren Weggenosse er ist seit mehr als 30 Jahren. Vorher, da war er beim Theater. Bei Oper und Operette. Tenor. Helden-tenor sogar. Fast hätten wir gesagt ein Prominenter, aber damals war ja noch die gute alte Zeit, die dieses urdeutsche Wort nicht kannte.



Kollege Drucker ist ein ganz fabelhafter Erinnerer. Wenn er »Rücklauf« einschaltet in seinem Denkgetriebe, kommt man aus dem Paffsein nicht heraus. Er kennt alle Welt und alle Welt kennt ihn. Jeden, der mit Autobranche oder -industrie, wenn auch nur vorübergehend, verhandelt war, sah er groß werden und manchen sogar wieder klein. Ein lebendes Lexikon der Wiener Autobranche. Aber Drucker ist viel mehr, als nur Mann der Zeitung: Mann der Gesellschaft. Der besten Wiener Gesellschaft, die diesen urfidelen, witzekundigen, von keiner Weltkrise niederzubögelnden Causeur sehr liebgewonnen hat. Nur eines wird sie nicht verzeihen, wird sie ihm als arge Übertreibung ankreiden, daß er plötzlich behauptet, er wäre ein Siebziger. Da muß man anders aussehen, lieber Freund Drucker, ganz anders. In zehn Jahren, wenn Sie bei 80 halten, wird man Ihnen vielleicht das Patriarchenalter glauben. Bis dahin dauern wir . . .

mechanismus allein macht solche Schäden unmöglich, denn hier geschieht das Umschalten während der Wagen im Freilauf leicht dahingleitet und der Motor mit »Standgas« bei niedriger Drehzahl läuft, so daß also nichts geschehen kann.



In der Seitenwand eines A.E.C. Motorbusses eingebauter Rohölmotor. Der Wagen ist mit Wilson-Getriebe und Dewandre-Bremsen ausgestattet.

Natürlich hat man bereits Vorsorge getroffen, die Möglichkeit der Beschädigung zu verringern oder gänzlich auszumerzen. Beim Wilson-Getriebe z. B. ist es möglich, die Bremsbänder derart einzustellen, daß ein Durchgleiten oder Rutschen eintritt, sobald als der »Schub« der Hinterräder eine gewisse Drehzahl übersteigt. Auch bei Anwendung einer Einplattenkupplung kann die Federspannung derart eingestellt, respektive reguliert werden, daß sie den »Schub« auch nur bis zu einem gewissen Ausmaß überträgt, darüber hinaus aber »rutscht«.

Diese Methoden gewähren natürlich einen gewissen Beistand, bilden aber beileibe keine komplette Remedur. Denn die Idee, daß bei einer auf der Ausnützung von Reibung beruhenden Vorrichtung das »Greifen« begrenzt wird, darf nicht zu weit getrieben werden, da sonst z. B. die Kupplung gerade dann rutschen könnte, wenn dies besonders unangenehm wäre. Es mag

auch alles in Ordnung sein und alle Einstellungen stimmen, wenn der Wagen die Fabrik verläßt, man muß aber auch in bezug auf etwaige schlechte Einstellung, glattgeschliffene Reibflächen usw. vorsehen. Daher ist die Möglichkeit, daß schwere Stöße infolge unsachgemäßen Umschaltens auf die Hinterachse übertragen werden, eben nicht ganz aus der Welt zu schaffen.

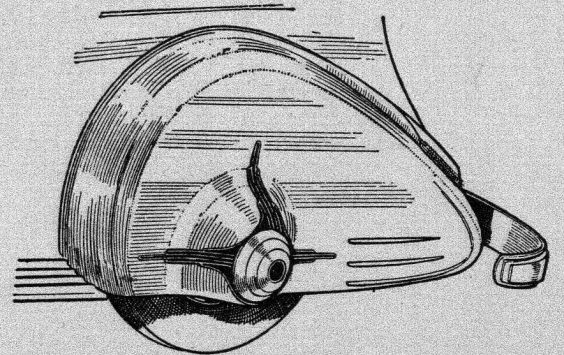
Eine andere Möglichkeit, diesen neu auftauchenden Schwierigkeiten zu begegnen, ist der Einbau einer Art »Sicherung«, wie sie bei etlichen Außenbordmotoren angewandt wird. Sie besteht in der Anbringung eines Keils an der Hauptantriebswelle der Kraftübertragung, der, falls das Schubmoment allzu groß wird, einfach »überreißt« wird. Natürlich ergibt diese Art der »Sicherung« ein gewisses Risiko, z. B. wenn man auf einer 25%igen Steigung (wo die Straße zudem rutschig sein mag) anfahren will. Aber richtig dimensioniert, müßte eine solche Sicherheitsvorrichtung doch entsprechend haltbar sein. Ohne eine Sicherheitsvorrichtung dieser — oder anderer Art — scheint es aber wirklich schwer, für die Konstrukteure, ihre Halbachsen derart zu dimensionieren, daß sie nicht doch einmal bei irgend einem ganz großen, in oben geschilderter Weise hervorgerufenen plötzlichen Stoß, infolge unsachgemäßen Schaltens, an dem dünnen, genuteten Ende im Differentialgehäuse, abgedreht werden.

Solcherart wäre es auch bedauerlich, wenn angesichts der heute mit Recht so allgemein anerkannten Wichtigkeit der Bestrebung unserer Konstrukteure, das ungefederte Gewicht auf ein Minimum zu reduzieren, diese durch Vergrößerung der Abmessungen der Achsteile, also durch Vermehrung des ungefederten Gewichtes illusorisch gemacht würde.

Auch die in England immer mehr an Verbreitung gewinnende hydraulische Kupplung (System Daimler Coventry), obschon sie bei geringen und mäßigen Geschwindigkeiten als quasi weichfedernde Kupplung Stöße absorbiert, kann bei hohen Drehzahlen der Antriebsräder doch nicht die

bösen Auswirkungen stärkerer Stöße aufheben, da die Drehgeschwindigkeit der Flüssigkeit in der Schwungmasse doch wieder eine zu große ist, um der hydraulischen Kupplung entsprechende »Weicheit«, respektive Federwirkung zu gestatten.

Zu den Bestandteilen der Kraftübertragung, die durch unvorsichtiges und unsachgemäßes Schalten am schwersten beansprucht werden, gehören Kardangelen, Triebfling und Tellerrad, Planeten- und Sateliträder, die diversen Kugellager, die beiden Steckachsen und deren Befestigungen in den Naben, die Naben und endlich die Speichen der Räder, sofern es Drahtspeichenräder sind. Zahnräder und Lager sind heute aber derart bruchfest, daß sie selbst ganz enormen Überbeanspruchungen Stand zu halten vermögen. Die Kardanwelle desgleichen ist meist auch einer ganz kolossalen Überbeanspruchung gewachsen. Meist sind es also die Halbachsen, wo die üblen Folgeerscheinungen schlechten Schaltens zuerst zu Tage treten. Zuerst treten kleine Sprünge — zumeist in dem im Gehäuse steckenden genuteten Teil auf. Diese erweitern sich dann im Laufe der längeren »Mißhandlung«, bis das Material — infolge leicht erklärlicher Ermüdung — ganz nach-



Der endgültigen Lösung des Stromlinienproblems entgegen! Verblendscheiben für die Hinterräder.

gibt und einmal bei einem brusken Umschalten die Achse endgültig »abgewürgt« (wie der ebenso schöne, wie anschauliche Fachausdruck lautet) wird.

Jedem das Seine !



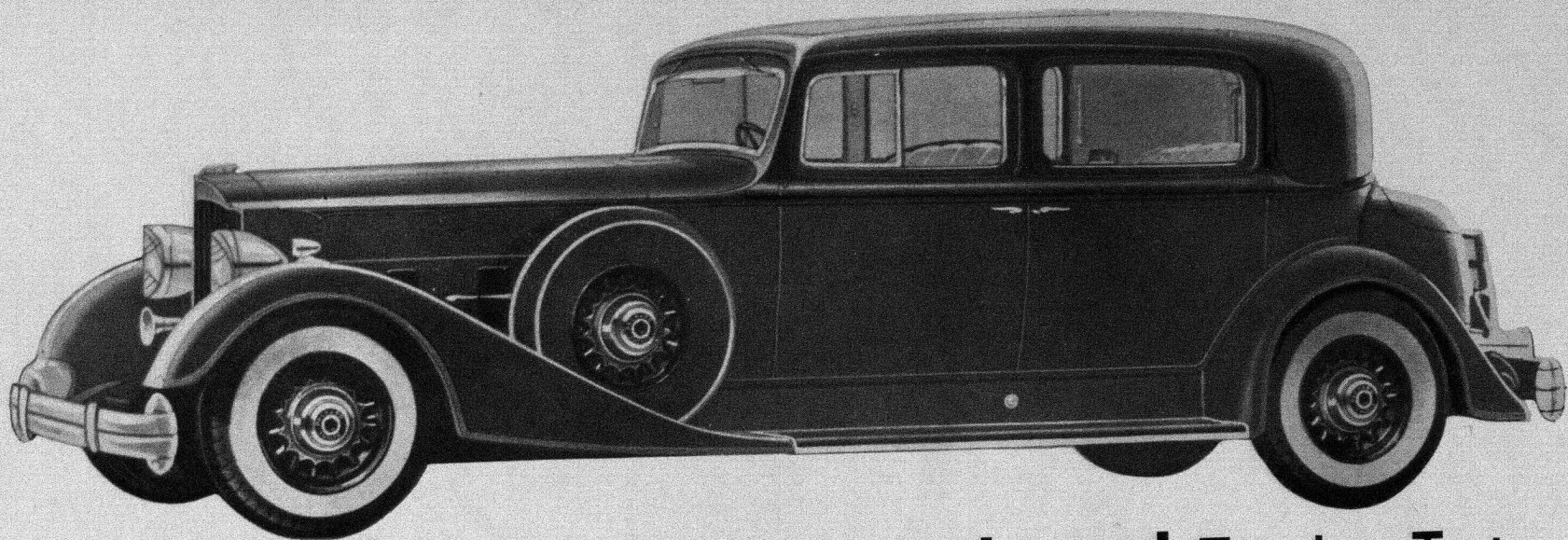
Was dem
Skiläufer der Schnee-

- ist dem Motor

SHELL MOTOR OIL

Skilaufen auf ungeeignetem Schnee ist eine halbe Sache; man kann freilich auch auf „irgend einem“ Schnee Skilaufen, aber wie; die Leistung bleibt minderwertig, das Sportgerät wird vorzeitig gebrauchsunfähig. — Man kann auch mit „irgend einem“ Öl im Motor Autofahren, es geht schließlich auch, aber wie lange! Das traurige Resultat stellt sich später heraus; besser ist es, vorzubeugen, Shell Motor Oil, das richtige Öl für Ihren Motor, zu verwenden, dann erzielen Sie hochwertige Leistung u. lange Gebrauchsfähigkeit des Motors

Liebling der Fifth Avenue



28/160 Packard Twelve Twin

»Frage den, der einen hat.« Dies der Rat der Firma. Leider diesmal nicht befolgbar. Es hat ihn noch keiner, den neuesten Packard, in Österreich zumindest und so muß man sich an die technischen Mitteilungen der Erzeugerfirma halten, wenn man seiner ganzen inneren und äußeren Pracht gerecht werden will. Allerdings, ein paar Tage hielt er sich bereits in Wien auf, der Packard 1934, gab sozusagen seine Visitenkarte bei den Fachkritikern ab, lud sie auf, fuhr mit ihnen auf den Kahlenberg. Alles mit dem direkten Gang, denn er ist ein »Wagen ohne Schaltung« und die Zweite und Erste sind quasi nur Schaugerichte in seinem Getriebemenü. Maximaltempo 160 km die Stunde — wer's nicht glaubt, erhält eine Stoppuhr zu Kontrollzwecken von der hiesigen Generalrepräsentanz, der Firma Hanns Netal am Rennweg, gratis zur Verfügung gestellt — und ein gigantischer Reisedurchschnitt, so paradox es klingen mag — bestimmt nichts für Durchschnittsautomobilisten.

Unter seiner neufassonierten, stromlinienhaften Motorhaube wohnt ein perfekter Zwölfzylinder und Packard baut von dieser Sorte dreimal soviel als alle anderen amerikanischen Autofabriken zusammen.

Vorbildlich gehen die Packard-Werke vor, wenn sie eine neue Type im Schilde führen. Ein eigener Geräuschprüfungsraum der Kugellager mit Radioverstärkung ist vorhanden, sogar die Holzteile werden auf ihre Geräuschlosigkeit hin geprüft, das neue Modell selbst über 250 Meilen sorgfältigst erprobt. Selbstverständlich ist der Motor auf Gummi gelagert, das Getriebe synchron mit drei diskreten Vorwärtsgängen. Doppel-

ter Fallstromvergaser mit patentierter Vorrichtung für ärgernisfreien Start im Winter. Kühler mit Thermostat. Automatische Schmierung aller Teile des Motors und des Chassis.

baren Halbscheiben), the Formal Sedan, in den neuen Farben: Morgan Blue, Badminton Green und Ivory Black, die siebensitzige Limousine, the Club Sedan, Coupé, Coupé-Roadster, the convertible Victoria, ein zwei-



Eisprominente Sonja Hennie und wie sie ihren prächtigen Packard verdient hat.

Auch die äußere Form des Packard erfuhr für 1934 einige Veränderungen, ohne daß der aerodynamischen Mode übertriebene Konzessionen gemacht wurde. Sedan mit der zugfreien Lüftung (querschwenk-

türiges Kabriolett, the convertible Sedan, gleichfalls kabriolettartig und schließlich, für unentwegte Luft- und Sonnenschwärmer, das fünfsitzige Phaethon und Sportphaethon.

DKW-Modelle 1934 soeben eingetroffen!

AULEHLA, III., Marxergasse 6



DER ÖSTERREICHISCHE KLEINWAGEN **STEUR TYP 100** ERSCHEINT IM **FEBRUAR 1934**



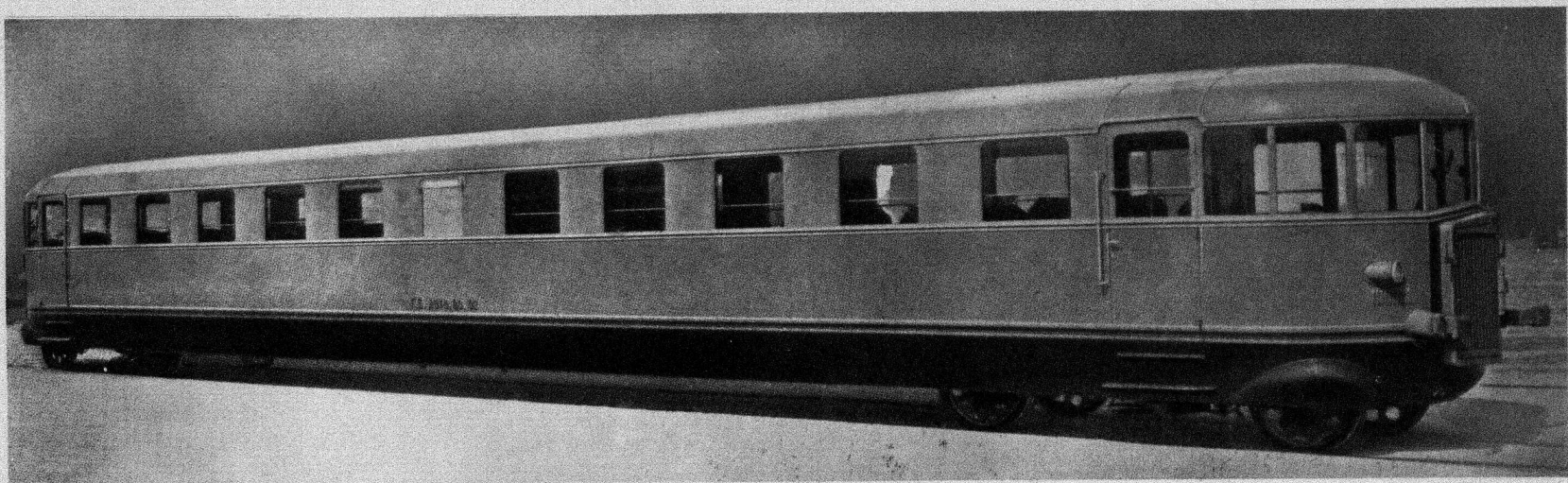
Littorina fährt durch Österreich

Sie kennen gewiß »Littorina« aus den Wiener Tagesblättern, die sich mit dieser Triebwagendame Turiner Provenienz vielzeitig befaßten. Littorina ist, es ganz genau zu sagen, der neue Fiat-Triebwagen in Bauart der italienischen Staatsbahnwagen, ein Großtriebvehikel für den Expresverkehr.

22 Meter mißt dieses Triebauto in der Länge, die Enden sind aerodynamisch ent-

wiegt, so daß auf den Sitzplatz nur zirka 250 kg Wagengewicht entfallen, gegen 1000 kg beim normalen vierachsigen Schnellzugwagen. Damit ist die Gewichtsrelation größerer Überlandautobusse erreicht und da die Eisenbahnen im Hinblick auf den zehnmal geringeren Reibungswiderstand der Schiene mit einem Zehntel Energieaufwand auskommen, der Straßenauto-

Bahnhof Feldkirch, bald waren die Niederungen überwunden, und wir stiegen in schneller Fahrt aus dem Nebel heraus in das sonnenbeglänzte, weißglitzernde Panorama des Arlberges hinauf. Die westliche Steilrampe mit 26 Promille Höchststeigung wird mit durchschnittlich 48 bis 55 km Stundengeschwindigkeit genommen und die ganze 60 km lange Strecke Feldkirch—Lan-



Littorina, der sensationelle Triebwagen der Turiner Fiat, soll jetzt in Österreich gebaut werden.

wickelt (der Tropfenform angenähert), Riesenfenster gewährleisten denkbar freiesten Ausblick, der Reisesalon selbst birgt 80 bequeme Sitze und der Mittelgang, extra breit, ist durch keinerlei Klappsitze beengt. In der Wagenmitte eine geräumige Toilette mit Waschelegenheit und Gepäckraum. Zwei zweiachsige Drehgestelle von je 3 m Abstand, in denen ein sechszylindriger Turiner Fiat-Motor von 120 PS Leistung samt mechanischem Übertragungsgetriebe eingebaut ist, tragen den Wagen, der samt Betriebsstoffen im besetzten Zustande 29 t

bus übertrumpft. Interessant noch die Feststellung, daß die Motorleistung pro Fahrgast 2 bis 3 PS und die Motorleistung auf eine Tonne Leergewicht 12 PS beträgt.

Kürzlich hat diese famose »Littorina«, wie gesagt, unser Österreich mit ihrer Anwesenheit beehrt. Es geschah dies im Zuge einer Demonstrationsfahrt Turin—Mailand—Chiasso—St. Gotthard—Bern—Olten—Zürich und weiter nach Feldkirch, wo österreichisches Gebiet beschritten wurde.

Kurz vor 8 Uhr morgens, so berichtet ein Fahrgast, verließ das Fahrzeug den

gen in 58 Minuten durchfahren, obwohl die Motoren anfänglich infolge der niedrigen Kühlwassertemperatur nicht sofort auf die volle Leistung kamen. In neun Minuten sind wir durch den Arlberg. Rasch rollt der Wagen auf den steilen Rampen der Ostseite zu Tal. In einigen günstigen Geradstrecken kurz vor Innsbruck ahnt man die Geschwindigkeitseigenschaften des Fahrzeuges. Mühelos wird die 100-km-Grenze erreicht und, wo es erlaubt wird, überschritten. Schnell ist Innsbruck erreicht, das nach kurzem Aufenthalt um 11 Uhr und einigen

30 JAHRE

KAROSSERIEFABRIK GRIMAS

Neuanfertigungen sämtlicher Personen-, Lastwagen- und Omnibuskarosserien von der einfachsten bis zur luxuriösesten Ausführung in bekannter Qualitätsarbeit • Übernahme von Karosseriereparaturen sämtlicher Autotypen • Modernst eingerichtet, amerikanische Spritzanlagen

WIEN XIV., REICHSAPFELGASSE 8 • TELEPHON R-37-0-14

Minuten verlassen wird. Nun, auf der Talstrecke bis Wörgl, können auch die Höchstgeschwindigkeiten erprobt werden. In rasender Fahrt zogen die reizenden Städte und Dörfer des Unterinntales, die beschneiten Gipfel der Nordkette und der Zillertaler Berge an uns vorüber, breit flutete der helle Wintersonnenschein in den behaglichen Wagenraum und zauberte goldene Lichter auf die roten Samtpolster der Sitze. Es war eine herrliche Fahrt. Die Rampe nach Kitzbühel hinauf mit ihren 22- bis 23-Promille-Steigungen wurde im 80-km-Tempo genommen. Wir verlassen Tirol, in rascher Fahrt wird Saalfelden und Zell am See erreicht, um 2 Uhr nachmittags sind wir in Bischofshofen. Die Steigung von dort aus nach Eben im Pongau wird in 20 Minuten bewältigt. Über St. Michael (Bruck an der Mur) wird Graz erreicht, wo der

Probefahrt, viel behindert durch Kreuzungen und Aufenthalte, Erprobungen und Besichtigungen. Mit diesem Fahrzeug ist unzweifelhaft ein weiterer, großer Fortschritt im Triebwagenbau erzielt worden. Er kann bis zu 70 Promille klettern und fährt in der Ebene mit 130 bis 140 km Stundengeschwindigkeit ruhig und sicher.

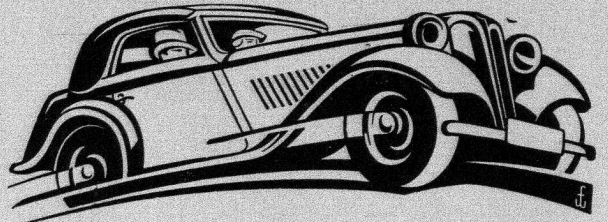
Wie wir hören, wird die Littorina nunmehr auch in Österreich und für österreichischen Bedarf erzeugt werden, und zwar hat es die in der Eisenbahnfachwelt glänzend akkreditierte **Grazer Waggonfabrik** übernommen, den Triebwagen selbst und das Untergestell in ihren Werkstätten zu bauen, während der Motor inklusive Übertragungsmechanismus von den **Austro-Fiat-Werken** in Floridsdorf fabriziert und geliefert werden wird.

Wie wir hören, wurde die »Littorina«

Kleinster

Von einem Unparteiischen.

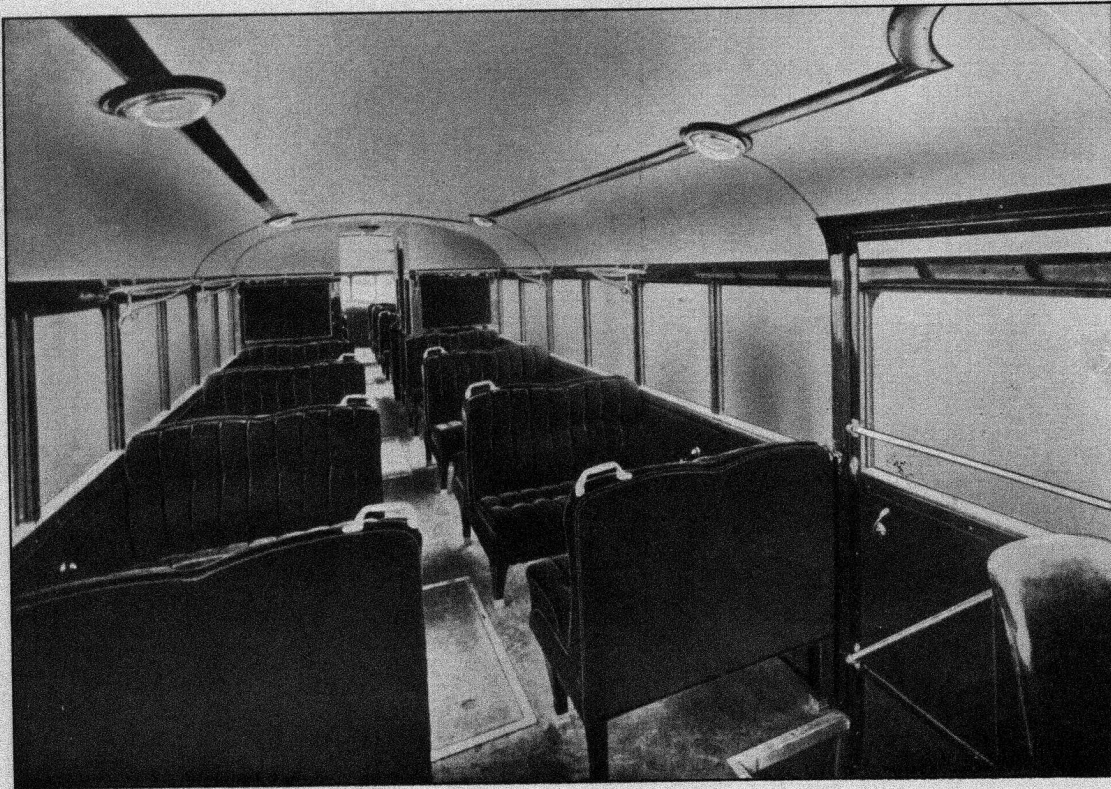
Wenn man nun aus den zur Zeit am Markt befindlichen neuesten deutschen Leichtwagen ein für diese Entwicklung be-



sonders typisches Erzeugnis herausgreifen wollte, so könnte man kaum einen besseren wählen als den neuen 1.2-Liter-BMW. Wenn man diesen Wagen gefahren und seine hohe Leistung erprobt hat, so kommt man zu dem Ergebnis, daß jeder stärkere oder größere Wagen selbst für Ansprüche, die über dem Normalen liegen, tatsächlich schon ein Luxus ist.

Wir fuhren morgens von Berlin fort und befanden uns nach genau vier Stunden in Schierke am Brocken. Das sind 240 km. Also 60 km Stundendurchschnitt einschließlich der Serpentina hinter Blankenburg und der vielen Kurven und Steigungen, die in das Brockengebiet hinaufführen. Der Wagen war voll besetzt. Erschwerend kam hinzu, daß die Landstraßen an jenem Sonntag wegen der Tausendjahrfeier in Tangermünde von Kraftfahrzeugen aller Art nur so wimmelten. Im Harz war es nicht viel besser. Alles, was nicht nach Tangermünde gefahren war, schien sich auf den Brocken konzentrieren zu wollen. Die ganze Fahrt war ein dauerndes Überholen. Trotzdem 60 km Gesamtdurchschnitt! Die Einzeldurchschnitte betrugen 57, 70, 64 und 50 km pro Stunde. Bei Normalverkehr kann man mit dem neuen 1.2-Liter-BMW auf einigermaßen ebenen, übersichtlichen Straßen bequem ein 70-km-Durchschnittstempo fahren. Diese Leistung genügt sicher Ansprüchen, die über dem Normalen liegen.

Ich höre schon den Einwand: »Ja — aber das ist doch mit einem kleineren Wagen auf die Dauer jedenfalls kein Vergnügen — und außerdem: wie lange soll denn ein so kleiner Motor das aushalten.«



Littorina von innen: 80 bequeme Fauteuils.

Wagen kurz vor 8 Uhr abends eintrifft und in den weiten Hallen der Grazer Waggon- und Maschinenfabrik eingestellt wird. Damit wurden seit der Abfahrt von Turin in rund 26 Stunden 1454 km durchfahren, und zwar ohne besondere Fahrordnungen, als

bereits von den polnischen Staatsbahnen akzeptiert, und zwar sollen demnächst eine große Anzahl bei den Fiat-Werken in Turin hergestellten Original italienischer Triebwagen auf polnischen Strecken den regelmäßigen Dienst aufnehmen.

Ein »Verkehrsbüchlein für Kinder« des Österreichischen Touring-Club.

Unter den Maßnahmen, die getroffen werden müssen, um die Zahl der Unfälle, welche durch den Verkehr verursacht werden, auf ein Mindestmaß herabzudrücken, stehen in erster Linie die erfolgversprechenden Bemühungen, welche die Erziehung des Fußgängerpublikums zum selbstbetonten Verhalten im Verkehr zum Ziele haben.

Das Tempo der Verkehrsentwicklung ist in den letzten Jahren ein derart rasches gewesen, daß einem gewissen Teile der Bevölkerung nicht die Möglichkeit gegeben war, sich der Steigerung des Verkehrs gefahrverhütend anzupassen. Aus der Erkenntnis heraus, daß die Erziehung in Hinsicht auf die Forderungen des modernen Straßenverkehrs nicht früh genug einsetzen kann, hat sich auch die Schulbehörde Wiens in dankenswerter Weise entschlossen, der Erziehung der Kinder für das Verkehrsgeschehen ein größeres Augenmerk zuzuwenden.

Der Österreichische Touring-Club, zu dessen Aufgaben es zählt, nicht nur den Fremdenverkehr zu fördern, sondern auch für die Sicherheit des Verkehrs zu wirken, hat des öfteren schon Gelegenheit genommen, diese Sicherheitsbestrebungen zu fördern. Zur

Unterstützung der verkehrserziehlichen Arbeit in den Schulen hat er schon im Jahre 1926 ein Verkehrsbüchlein für die Schuljugend herausgegeben, das unter dem Titel »Wie gehst Du?« der Jugend an Hand kindertümlicher Zeichnungen und Bildbeschreibungen Verkehrsgefahren vor Augen führt und sie zum Nachdenken anleitet, wie den Gefahren der Straße begegnet werden kann. — Da diese Auflage bereits längst vergriffen ist, die Nachfrage nach derselben aber nach wie vor besteht, hat sich der Österreichische Touring-Club entschlossen, heuer mit Unterstützung des Verkehrsamtes der Bundespolizeidirektion Wien und des Stadtschulrates für Wien, eine Neuauflage des Büchleins herauszubringen und dasselbe an die Schuljugend verteilen zu lassen.

Der Österreichische Touring-Club ist überzeugt, daß diese Neuauflage, gleich wie die erste, bei der Schuljugend freudigen Anklang finden und daß das nette Verkehrsheftchen den beabsichtigten Zweck voll erfüllen wird.

Autopneumatikpreise.

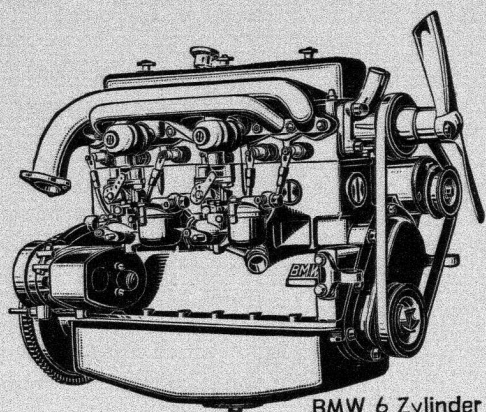
Im Brennpunkt des Interesses steht beim Einkauf von Bedarfsartikeln zweifellos die Preisfrage. Jeder Interessent wünscht mit Sicherheit und ohne langwierige Rabattberechnungen darüber orientiert zu

sein, wieviel die von ihm benötigte Ware kostet, er fordert aber auch mit Recht, zum billigsten Preise einkaufen zu können. Die Preise einer Ware sollen daher unbedingt klar, übersichtlich und vom Interessenten selbst leicht kontrollierbar sein.

Durch die im Pneumatikgeschäft bisher üblichen, ganz unübersichtlichen Rabattkonstruktionen wurde ein Zustand geschaffen, der dieser Forderung nicht entspricht und in dem sich der Konsument kaum mehr zurechtfinden konnte. Das Vertrauen als Voraussetzung jedes kommerziellen Vorganges muß leiden, wenn der Käufer befürchtet, zu teuer zu kaufen und nach dem Kauf im Zweifel darüber bleibt, ob er vielleicht doch einen noch billigeren Preis hätte erreichen können. Der Konsument wünscht Klarheit und Übersichtlichkeit der Preise, um den Kauf mit Sicherheit und Vertrauen abschließen zu können. Es ist daher sehr zu begrüßen, daß die »Semperit« Österreichisch-amerikanische Gummiwerke A.-G. sich entschlossen hat, vom bisherigen Rabattsystem abzugehen und Nettopreislisten herauszugeben, so daß nur mehr ein den Zahlungskonditionen angepaßter Kassaskonto angerechnet wird. Diese Rückkehr zu dem seit jeher bewährten Prinzip der Preiserstellung wird von allen interessierten Kreisen mit größter Befriedigung aufgenommen werden.

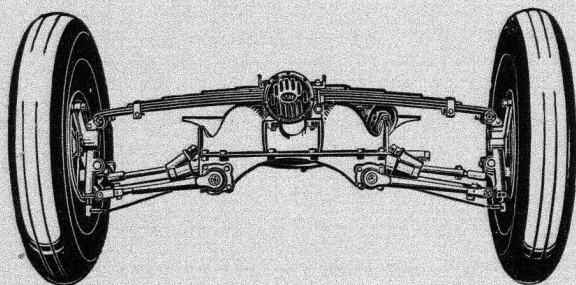
deutscher Six

Beide Einwände sind — jedenfalls für den Sechszylinder-BMW — hinfällig. Daß man in einem sogenannten Kleinauto fährt (und das ist der neue BMW eben gar nicht mehr), merkt man eigentlich nur beim Überholen und Begegnen mit Wagen von der Größenordnung eines großen Mercedes, Horch oder Maybach. In solchen Augenblicken kommt man sich, schon weil man so niedrig sitzt, natürlich etwas klein vor.



BMW 6 Zylinder

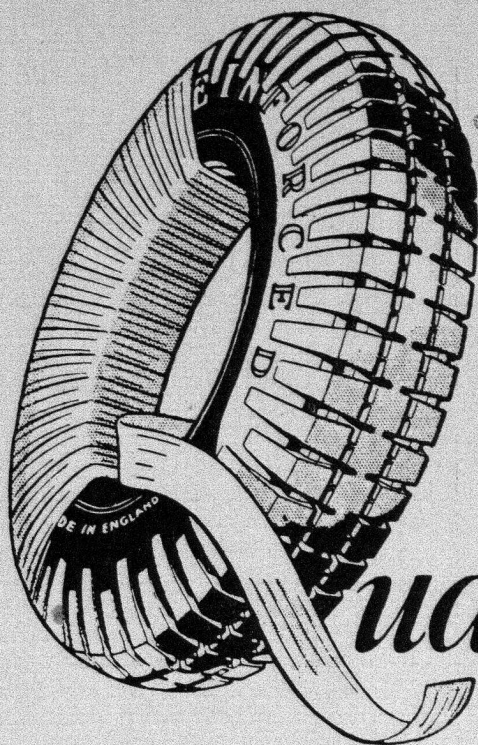
Sonst aber nicht. Die Karosserieabmessungen sind so ausreichend, daß vier Erwachsene auch auf die Dauer ausreichend bequem sitzen. Das große schöne Lenkrad und der Blick über die ziemlich langgestreckte Haube erwecken durchaus den Eindruck, als ob man einen größeren Wagen steuert. Und wenn man erst eine Weile gefahren ist, so vergißt man vollkommen, daß der Motor ja nur ein 1.2-Liter ist. Der kleine Sechszylinder ist einfach hervorragend — ein kleines Meisterwerk! Geräuschlos auch noch beim Höchsttempo



Achslose Aufhängung.

von gut 90, ohne kritische Drehzahlen, weich, elastisch und kraftvoll beim Beschleunigen — ein richtiges Luxusmaschinchen.

Und dann das Getriebe! Von den vier Gängen braucht man den ersten nur im Notfall. Der dritte und vierte sind geräuschlos. Aber wie diese Gänge sich schalten, so leicht und weich, also ob die Zahnräder aus Gummi wären. Bei vollen Drehzahlen rauf wie runter, ohne das geringste Geräusch. Man versteht nicht, daß es noch Getriebe gibt, bei denen man zur Vermeidung von Zahnradgeräuschen zweimal kuppeln und noch Zwischengas geben muß. Beim neuen BMW ist das alles überflüssig. Die Abstufung der Gänge ist dabei so günstig, daß für jede Steigerung ein passender



ualität

und nicht der Preis ist die Hauptsache beim Reifeneinkauf. Daher ist der Dunlop-Reifen der billigste im Gebrauch.

DUNLOP

der erste Reifen der Welt.

General-Vertretung für Österreich:

L. RÖSCHER & Co., WIEN I.

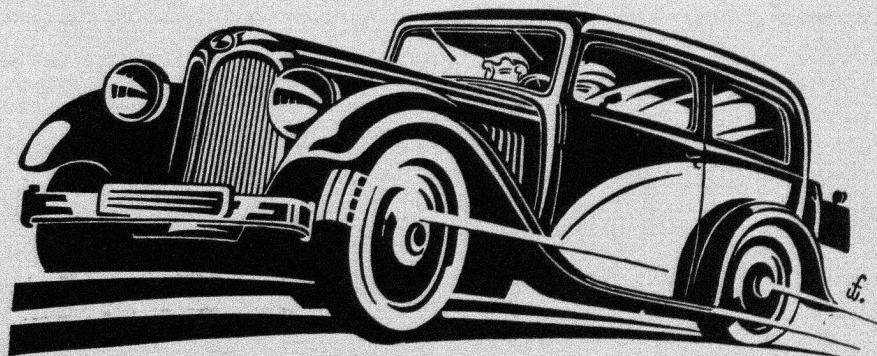
ROSENBURSENSTRASSE 4

TELEPHON R-20-1-39

BIBERSTRASSE 9

TELEPHON R-23-3-81

Gang zur Verfügung steht. Und wie der Wagen die Berge hinaufzieht, das ist schon eine reine Freude! Auch an der Lenkung, und sonstigen Unvollkommenheiten fast aller neuen Modelle vor Auslieferung der ersten Serie überwunden waren.



Standard-Limousine.

der Federung und nicht zuletzt an der Straßen- und Kurvenlage merkt man, daß dieser Wagen mit sehr großer praktischer Erfahrung und dem Bestreben, Qualität zu schaffen, entwickelt wurde. Hier haben Konstrukteure und Praktiker nicht eher geruht, bis die sogenannten Kinderkrankheiten

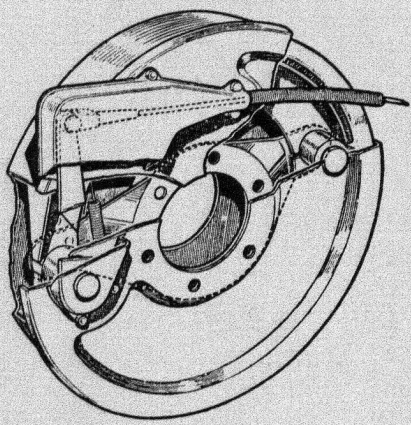
Glückliches Italien!

Steuerfreiheit für Personenkraftwagen in Italien: In Italien sind die seit dem 1. Juli 1933 verkauften fabrikneuen Personenkraftwagen bis zu 12 PS mit einem Verkaufspreis von höchstens 12.000 Lire bis zum 31. März 1934 steuerfrei. Die Erwerber solcher Wagen sind lediglich zu einer Abgabe von 10 Lire verpflichtet.

Die neue Servo-Bremse

Eine englische Spezialfirma für die Erzeugung von Servobremsen, die Clayton-De-wandre Ltd., brachten vor kurzem ein neues System von Servo-Vierradbremsen heraus, das sie nun komplett in allen Teilen und einbaubereit erzeugen und das ob seiner Einfachheit, guten Bremswirkung und praktischen Anordnung wertvolle Vorteile bietet.

Die Kontrollorgane sind auf einer einzigen, in automatisch nachstellbaren Lagern gelegenen Querwelle angeordnet. Auf dieser Welle ruhen zwei kurze Hüllrohre, die beide Hebel tragen, eines den Handbremshebel, das andere das Pedal der Fußbremse. Die Drehbewegung wird von den Hebeln mittels einer einfachen Nachstellvorrichtung auf die Welle übertragen, wodurch die



Eines der vier Bremsaggregate, die durch Kabelzug betätigt werden: Eine Doppelplatte bildet eine ebenso einfache wie kräftige Stütze für die Drehzapfen der Schuhe und Schlüssel.

Winkel zwischen beiden leicht — entsprechend der Abnutzung des Bremsbelages — eingestellt werden können.

Die Servovorrichtung ist neben dem Bremspedal (und am gleichen Lagerbock)

gelagert, daher der Aus- und Einbau so einfach als möglich. Es ist derart angeordnet, daß ein durchaus geradegerichteter Anzug erfolgt, ohne alle Querhebel, so daß, auch bei stillstehendem Motor und Talfahrt im Freilauf genügende Bremswirkung vorhanden ist, obschon ja hier der Servomotor mangels Druckwirkung außer Aktion tritt.

Die Bremsen selbst sind ebenso einfach und im Detail gut durchdacht. Jedes Paar der Bremschuhe ist auf einem gemeinsamen Drehzapfen angeordnet, durch robuste innere und äußere Platten kräftigst gestützt. Ein gleiches Arrangement ist für die Schlüsselwelle vorgesehen. Der Hebel, welcher auf diese Welle wirkt, ist durch einen Deckel ganz eingekapselt, welcher Schutz auch für die Enden des Kabels vorsorgt.

Praktische Erprobung an einem Sechszylinderwagen einer bekannten Marke hat ergeben, daß die Bremswirkung stets eine ungemein weiche und progressive bleibt und man stets genau den Grad der Abbremsung am Bremspedal »fühlt«, obschon der nötige Druck auf das Pedal sehr gering war. Abgesehen davon, kann man aber auch, wie dies in Augenblicken der Gefahr ja wohl vorkommt, ganz brüsk auf das Pedal treten, ohne eine »reißende« oder schlagartige Wirkung hervorzurufen.

Bezüglich der verzögernden wurden ebenfalls Proben im Vergleiche zum Pedaldruck angestellt, wobei es sich ergab, daß nur ein ganz geringer Kraftaufwand zum Bremsen nötig ist. Die stärkste, gewöhnlich erforderliche Verzögerung (etwa 66% der möglichen Maximalleistung) erforderte einen Pedaldruck von zirka 100 Pfund — eine Kraft, die leicht auch von Damen jederzeit mühelos beim Bremsen aufgewandt wird.

W.

Steigende Beliebtheit der Zweitakt-Motoren.

Es ist kein Zweifel, daß sich der jahrzehntelang von den Automobilkonstruktoren unbeachtete Zweitakt-Motor, immer mehr durchsetzt. Nicht nur bei Motorrädern, sondern auch bei Wagen, insbesondere bei leichten Wagen, werden die praktischen Vorteile des Zweitakt-Motors seine hohe Leistung, seine einfache Bauweise, seine große Zuverlässigkeit — immer mehr erkannt. Deutschland ist durch die DKW-Werke geradezu zum Vorkämpfer des Zweitakt-Motors geworden. Die außerordentlichen Erfolge, welche die DKW-Wagen der Auto Union im Laufe dieses Jahres bei den großen sportlichen Veranstaltungen davon getragen haben, ebenso aber auch die großen Verkaufserfolge der DKW-Wagen, haben immer weitere Kreise auf die Bedeutung des Zweitakt-Motors aufmerksam gemacht.

Weniger bekannt als die hohe Leistung des Zweitakt-Motors ist in weiten Kreisen aber immer noch, daß diese Motoren auch außerordentlich wirtschaftlich sind. Der DKW-Zweitakt-Hochleistungsmotor mit Umkehrspülung, wie der DKW-Front 700 cm³ ist gerade durch eine Wirtschaftlichkeit eine Sensation geworden, hat doch diese Type als viersitziger Wagen (Kabriolett-Limousine) einen Brennstoffverbrauch von nur etwa 6 Liter auf 600 km. Eines der wichtigsten Ziele moderner Automobilkonstruktion, nämlich bei steigender Leistung bessere Wirtschaftlichkeit, ist durch DKW schon weitgehend erreicht worden.

Deutsche Automobilkonstruktionen am fortschrittlichsten.

Auch die letzten großen ausländischen Automobil-Ausstellungen, so insbesondere Paris und London haben den Eindruck der Berliner Automobil-Ausstellung 1933 bestätigt, daß die deutsche Automobilindustrie durch die Fortschrittlichkeit ihrer Konstruktionen heute wieder an der Spitze der ganzen Welt steht. Ganz besonders groß ist der Vorsprung, den Deutschland auf dem Gebiete des Kleinwagens besitzt. In keinem anderen Land der Welt z. B. werden Wagen gebaut, die in der Preisklasse des DKW eine so moderne Konstruktion aufweisen wie diese Wagen. Schon die Tatsache, daß die DKW-Wagen Zweitakt-Motoren besitzen und dadurch allen anderen Wagen ihrer Klasse in der Leistung überlegen sind, beweist den Erfolg deutscher Automobiltechnik. Aber auch Frontantrieb, unabhängig gefederte Räder, bzw. Schwebeachse, Freilauf usw. Die bei DKW schon seit längerer Zeit serienmäßig gebaut werden und die einzigartigen Fahreigenschaften dieser Wagen begründen, sind bei Wagen der niedrigen Preisklassen sonst nirgends so vollkommen zu finden. Kein Wunder deshalb, daß trotz aller Export- und Devisenschwierigkeiten in einer großen Anzahl fremder Länder lebhaftes Interesse für die Marke DKW besteht.

30 Jahre — Karosseriefabrik Grimas!

Als Sohn eines ehrsamten Landwirts, gründete Johann Grimas sen. im Jahre 1904 ein Unternehmen, das sich die Erzeugung von Pferdewagen und Karosserien jeglicher Art zur Aufgabe gestellt hatte. Dank der Sparsamkeit, des Fleißes und der Umsicht des jungen Unternehmers, Charakterzüge, die sich übrigens schon früh bemerkbar machten, bildeten doch Ersparnisse, die er während seiner Lehrjahre von seinem kärglichen Lohn gemacht hatte, den Grundstock seiner Existenz, brachten das Unternehmen bald zum Aufblühen und Grimas konnte in seiner Branche beachtenswerte Erfolge erzielen. Der Betrieb, der sich damals in der Thaliastraße befand, erwies sich alsbald den stetig anwachsenden Erfordernissen nicht gewachsen und Grimas, der die Expansionsfähigkeit seines Unternehmens sofort erkannte, übersiedelte denn auch in die Mollardgasse, wo er seinen Betrieb in vergrößertem Ausmaße weiterführte. Dort war es auch, wo er im Jahre 1910, stets mit der Zeit gehend

und den Erfordernissen der fortschreitenden Technik Rechnung tragend, sich mehr und mehr auf die Erzeugung von Autokarosserien verlegte.

Während des Krieges, den Grimas im Dienste des Vaterlandes verbrachte, wurde das Geschäft nur in beschränktem Maße aufrecht erhalten. Nach dessen Beendigung jedoch wurde der Betrieb umso intensiver wieder aufgenommen. Da war es wieder der Weitblick des Unternehmers, der ihn befähigte, nicht nur die mannigfachen Fährnisse der Inflationszeit, die in ihren letzten Auswirkungen so manches Unternehmen vernichtete, schadlos zu überstehen, sondern wußte er sich das Vertrauen der Fachwelt in dem Maße zu erwerben, daß er mit der serienweisen Lieferung von Karosserien betraut wurde.

In diese Zeit fällt die Übersiedlung des Betriebes in die Rosinagasse 13, wo heute von demselben Unternehmer eine Großgarage betrieben wird, während die Karosseriefabrik im Jahre 1930 in die Reichsapfelgasse 8, dem heutigen Sitz des Unter-

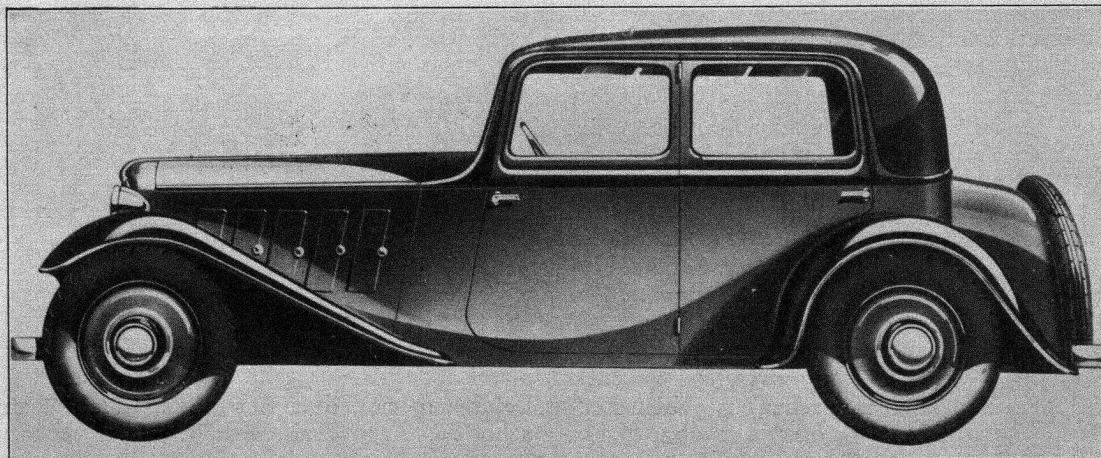
nehmens, übersiedelte. Gleichzeitig übernahm Grimas jun., der in der erprobten Schule seines Vaters sozusagen von der Pike auf studierte und arbeitete und so die Materie bis in die letzten Details zu erfassen Gelegenheit hatte und außerdem in fremden Betrieben volantierte, nunmehr die Leitung des Unternehmens. Seine Eignung stellte er insofern glänzend unter Beweis, als es ihm gelang, unter Mitwirkung tüchtiger Mitarbeiter und Fachleute das Werk in der sattsam bekannten Krisenzeit der letzten Jahre nicht nur aktiv zu erhalten, sondern daß durch die Gediegenheit der von ihm erzeugten Fabrikate sich der Kundenkreis stetig erweiterte und das Unternehmen kontinuierlich über Arbeit verfügt.

Erwähnenswert wäre noch, daß das Unternehmen, um den verwöhntesten Ansprüchen der Kunden gerecht werden zu können, keine Kosten scheute, den Betrieb auf das Modernste auszugestalten und sollen authentischen Nachrichten zufolge, weiterhin Investitionen zum Ausbau der Fabrik gemacht werden.

Adler-Supertrumpf.

Bei der Adler-Vertretung Duhan & Co., Hegelgasse 6, ist derzeit der neue Adler-Supertrumpf, 7/38 PS, Frontantrieb, ausgestellt. Es ist dies ein Wagen, der dem bekannten Adler-Trumpf, 6/30 PS, ähnlich sieht, jedoch außer seiner besonders schön ausgeführten und bequemen Karosserie den Vorteil eines stärkeren Motors für diejenigen Fahrer aufweist, welche Wert auf eine Spitzengeschwindigkeit von über 100 Stundenkilometer legen. Wir erinnern daran, daß mit dieser Type Adler die Siege in der Internationalen Alpenfahrt 1933 und der 2000-km-Fahrt durch Deutschland errungen wurden.

Wie wir hören, bringen die Adler-Werke in Frankfurt am Main zum Frühjahr 1934 einen neuen billigen Volkswagen, und zwar einen 1-Liter-Vierzylinder mit Vorderradantrieb — im Gesamtgewicht von zirka 600 kg — heraus. Der Entwurf dieses Wagens stammt von dem bekannten Chefkonstrukteur der Adler-Werke Direktor Ing. Roehr, der ja auch der Schöpfer des so bewährten Adler-Trumpf ist.

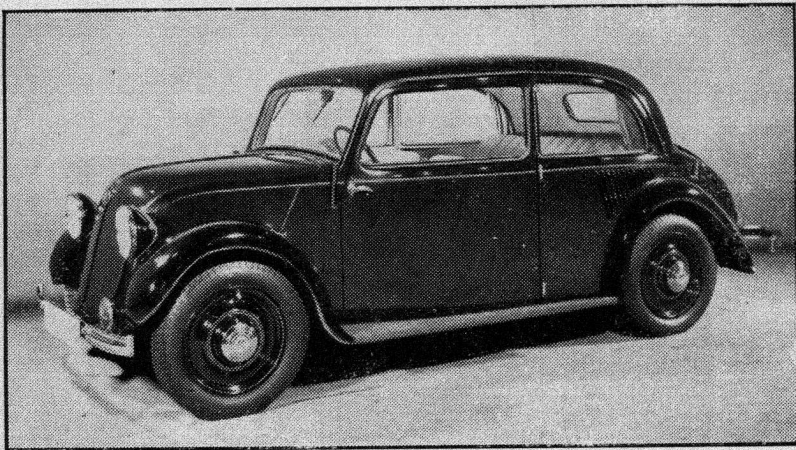


Die neue viertürige Adler-Trumpf-Limousine, elegante niedere Form, moderne fließende Linien.

der neue MERCEDES-BENZ „TYP 130“ ist da!

1.3 Liter • Vierzylinder-Heckmotor • 26 PS •
Schwingachsen, vorne und hinten • Schnell-,
Spar- u. Schonganggetriebe • Zentralschmierung • stromlinienartige Karosserie

Bei dem neuen Typ 130 kam es darauf an, trotz denkbar mäßigen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten von der weltbekannten Qualität aller bisherigen Mercedes-Benz-Modelle nicht abzuweichen, im Gegenteil, die Führerschaft im Fortschritt aufs neue zu beweisen. Zwangsläufig mußte also ein von Grund auf neuer Konstruktionsweg beschritten werden, wollte man nicht den Markt um einen weiteren Kleinwagen bereichern, dessen niedriger Preis auf Kosten der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit erkaufte wird. So entstand nach jahrelanger Arbeit und härtester Prüfung der wirtschaftliche, zuverlässige und leistungsstarke Schwingachstyp 130.



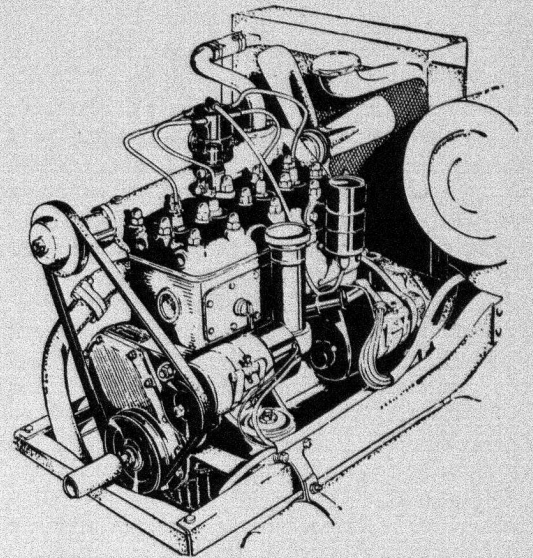
Der neue und kleinste Mercedes mit »leerer Motorhaube«.

Die umwälzende Neuerung, daß der Motor nach hinten verlegt wurde, wo er schon bei den ersten Daimler- und Benz-Wagen seinen Platz hatte, hatte allein schon vier wesentliche Vorteile im Gefolge: 1. Wurde das Fahrzeug so geräumig, wie man es bisher in dieser Stärkeklasse für unmöglich hielt. 2. Wurde der ganze Platz für die Fahrgäste zwischen die Achsen gelegt und dadurch der Fahrkomfort außerordentlich gesteigert. 3. Bilden Motor, Kupplung, Getriebe und Differential ein einziges, leicht zugängliches Aggregat, das in einer Gabel am Ende des Rohrchassis gelagert ist und durch den Wegfall des bisher üblichen technischen Aufwandes eine erhebliche Gewichtserleichterung und damit Leistungserhöhung bewirkt. 4. Sind auch die geringsten Störungen der Insassen durch Wärme, Geruch oder Geräusch gänzlich ausgeschlossen, ja zur gleichmäßigen Temperierung des Wagens im Winter und Sommer wurde noch eine Zentralheizung einge-

baut, die das Letzte an Annehmlichkeit dem Typ 130 schenkt! Alle diese Vorzüge bewirken im Zusammenhang mit der tiefen Schwerpunktage, der breiten Spurweite, der direkten Lenkung und den doppelten Schwingachsen einen Fahrkomfort, besonders eine Straßenlage bei allen Geschwindigkeiten, die geradezu verblüffen.

Der Vierzylinder-Reihenmotor ist zur Minderung der Vibrationsübertragungen viermal in Gummi gelagert. Das halbautomatisch zu schaltende Schnell-, Spar- und Schonganggetriebe bewirkt nicht nur eine Schonung aller rotierenden Teile, indem es die Drehzahlen herabsetzt, sondern auch eine ganz erhebliche Brennstoffersparnis,

Kälte. Trotzdem der Motor im Heck ruht, sind Ganghebel und Handbremse wie üblich angebracht und bequem sind neben dem Fahrersitz auf einer Bodenkonsole angeordnet: Sicherungskästchen, Abblendknopf, Anlaßknopf und Starthelf. Lackierung und Farbe sind auserlesene Qualitätsarbeit, die Stromlinienform ist in glücklich-



Der Heckmotor am hinteren Rahmenende.

ster Weise gelöst: überall fließende Linien, Schwung und Rasse, die die Eigenschaften dieses Wagens schon beim Anblick ahnen lassen.

Allgemeine
Versicherungsgesellschaft

Thönix

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

39.600

verschiedene Zündungs-, Coupé-, Reserverad- usw.

Schlüssel

können wir prompt anfertigen

Lambert Siegl-Auto-Licht-Zünd-Service Ges. m. b. H.,

Zentrale: Wien IX., Nußdorferstr. 57, Tel. A-18-1-50/51
Filiale: Wr.-Neustadt, Wienerstraße 51, Telephon 848



Aktualitäten



Der Fußgängerverkehr in Wien

steuert wieder dem Urzustand zu. Wie die »Auto- und Motorradwirtschaft« als offizielles Organ des Händlervereins sehr richtig meint, übersetzt Jeder die Straße, wo er will, vielfach marschiert er sogar in der Längsrichtung auf der Fahrbahn. Die Wenigsten kümmern sich um die Zeichen der Wachebeamten. Wenn das so weiter geht, wird die Unfallstatistik durch diese Unarten sehr bald und sehr stark beeinflusst werden. Die Folge wird natürlich eine — Warnung an die Kraftfahrer sein.

Es war nicht gut, daß man von dem so erzieherischen 2-S-Mandat abgegangen ist. Man sieht das nicht nur an der wieder zunehmenden Verunreinigung der Straßen, die durch achtlos weggeworfene Papiere entsteht, sondern auch an der immer sichtbarereren Unordnung im Verkehrswesen. Im Interesse der Allgemeinheit, zu der Kraftfahrer und Fußgänger gehören, ist es sehr bedauerlich, daß Ansätze zu vernünftigen Regelungen bei uns verkümmern, ehe sie noch ausgereift sind.

Ein Unsichtbarer geht durch die Stadt . . .

Der Autokühler nämlich. Schon jetzt war er in vielen Fällen gar nicht er. Was man dafür hielt, was nach Kühler aussah, war bloß die Atrappe, der Phantasiekühler, wohlgeformte Vorspiegelung falscher Tatsachen. Indes der Kühlkörper selbst im Verborgenen blühte. Und jetzt soll es sich noch mehr vor den indiskreten Augen der Menschen verstecken. Er wird delogiert, der Kühler wandert ins Hinterhaus des Wagens, placiert sich — vorläufig — knapp vor dem Heckmotor, hinter der Rückwand der Fondsitze oder, in zwei längliche Hälften zerlegt, links und rechts der Maschine, wobei er durch unauffällige Schlitze, die der Limousine zugefügt wurden, kühlende Luft einatmet. Hoffentlich genug.

An diesem, durch die Heckmode bedingten Wandel der Dinge, der das Gesicht der Autos von Grund auf verändert, werden wir uns nolens volens gewöhnen müssen. Denn ab 1935 oder spätestens 1936 gehen nur mehr Unsichtbare durch die Welt — Kühler, die nach ihrer Fassung selig werden dürfen, weil wir diese Fassung ohnedies nicht wahrnehmen.

6000 km durch Italien.

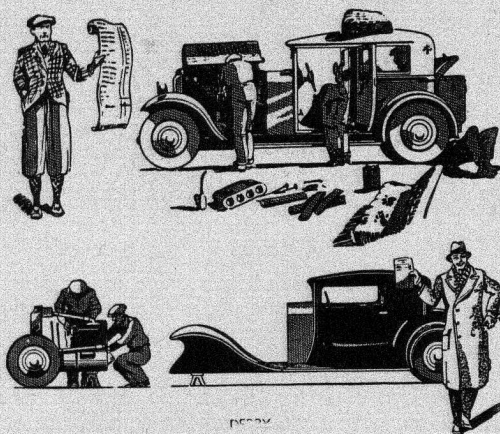
Vor einiger Zeit wurde bekannt, daß der Automobilklub von Italien nach Vorbild der »2000 km durch Deutschland«, für das Jahr 1934 als besondere Attraktion die 4000-km-Fahrt durch Italien vorgesehen hat. Dieser Plan wurde nun noch erweitert. Die Fahrt findet in der Zeit vom 26. Mai bis 2. Juni 1934 statt und führt über insgesamt 6040 km. Der Wettbewerb ist inter-

national ausgeschrieben, die Fahrzeuge werden in fünf Klassen (bis 1100, 1500, 2000, 3000 und über 3000 cm³) eingeteilt. An Gesamtpreisen stehen 500.000 Lire zur Verfügung. Die nicht nur an die in der Gesamtwertung besten, sondern auch an die Klassensieger zur Verteilung gelangen.

Außerdem hat Mussolini für den Sieger dieser als Zuverlässigkeitsfahrt ausgeschrieben Prüfung einen Goldpokal gestiftet.

Automobileinfuhr nach der Schweiz.

Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat für die Einfuhr von Automobilen im Jahre 1934 neue Richtlinien erlassen. Nach wie vor ist die Einfuhr von Automobilen, Fahrgestellen, Karossen und Elektrokarren sowie die der zugehörigen Bestandteile an eine Einfuhrbewilligung gebunden. Solche erhalten nur reguläre Importfirmen, die schon im Jahre 1932 Kraftfahrzeuge eingeführt haben, und zwar wer-



Dieses Plakat des Pariser »Derby« soll den Einfluß des Motoreinbaus (vorne oder hinten) auf die Reparaturrechnung klarmachen.

den diesen Individualkontingente erteilt. Für Wagen und Fahrgestelle gilt die Stückzahl, für einzelne Bestandteile das Gewicht.

Die Kontingentquoten bleiben bis auf weiteres unverändert. Privatpersonen erhalten grundsätzlich keine Bewilligung mehr. Für Personenwagen werden Erleichterungen durch zusätzliche Bewilligungen gewährt, für Lastwagen dagegen nicht, um die schweizerische Industrie zu schützen.

England baut keinen Achtzylinder.

Im Motorenbau ist und bleibt der Engländer konservativ. Da er durch die Steuerformel zur Beschränkung der Bohrung und der Zylinderzahl gezwungen wird, so herrscht der langhubige Vier- oder Sechszylinder vor. Zur Zeit wird kein einziger englischer Achtzylinder gebaut.

Trotz keinem Hubvolumen, meistens

1 bis 2 Liter, halten sich die Brems-PS-Zahlen in beträchtlicher Höhe; durch Anwendung hoher Tourenzahlen und Kompressionsverhältnisse, mehrerer Vergaser und obenliegender Nockenwelle konnte die Literleistung bis auf 30, ja sogar 40 PS und darüber gesteigert werden, während auf dem Kontinent selten über 25 gegangen wird. Dafür mußten allfällig entstehende Vibrationen durch nachgiebige Lagerung unterdrückt werden und alle Wege wurden versucht, um das Chryslersche Floating-Power-Patent zu umgehen.

Hanomag gründlich rehabilitiert.

In dem Maße, in dem der kleine Hanomag zum Normalwagen heranwuchs, verminderten sich die Hanomag-Witze. Seine volle Rehabilitierung steht dem Wagen aber erst jetzt bevor. Hanomag baut einen Lastkraftwagen modernster Prägung mit Dieselmachine, 3½ bis 4 t, ein Riesenfuhrwerk. Zu respektlosen Vergleichen mit einem Kommisbrot also ist wahrlich keine Ursache mehr . . .

Die zugfreie Entlüftung der Limousine.

Von den Amerikanern wird jetzt allerdings für die zugfreie Lüftung und Entlüftung der Limousine getan, und zwar beliebt es der General Motors das Problem durch Teilung der Vorderfenster in einen festen Teil und eine ausschwenkbare Hälfte zu lösen. Anders geht der bekannte nordische Konstrukteur Moller die Sache an. Moller in Kopenhagen bringt eine einfache Ergänzung zu jeder bereits vorhandenen Limousine, die sogenannte Luftkontrolle, die er als letzte Errungenschaft des Automarktes bezeichnet.

Diese Vorrichtung kann innerhalb fünf Minuten an jedem Wagenfenster angebracht werden, ohne daß irgend etwas gebohrt, oder sonstwie an dem Fenster geändert werden muß, wobei ihr Erfinder folgende Vorteile ins Treffen führt. 1. Die Innenluft wird während der Fahrt automatisch erneuert; 2. die schlechte und verbrauchte Luft wird herausgezogen; 3. jede Zugluft, dadurch Erkältung und Rheumatismus, wird verhindert; 4. das Rauchen im Wagen ohne Verschlechterung der Innenluft gestattet; 5. die üblen Gerüche von Brennstoff und Öl verschwinden; 6. fettige und vernebelte Fenster werden vermieden; 7. das Eindringen von Staub und Schmutz wird unmöglich; 8. das Offenhalten der Fenster ist von der Witterung unabhängig.

Man sieht, Mollers »Luftkontrolle« ist ein wahrer Tausendsassa und wenn ihre Benützer ebenso entzückt sind, wie der Erfinder, dann steht uns Automobilisten eine herrliche und garantiert zugfreie Zukunft bevor.

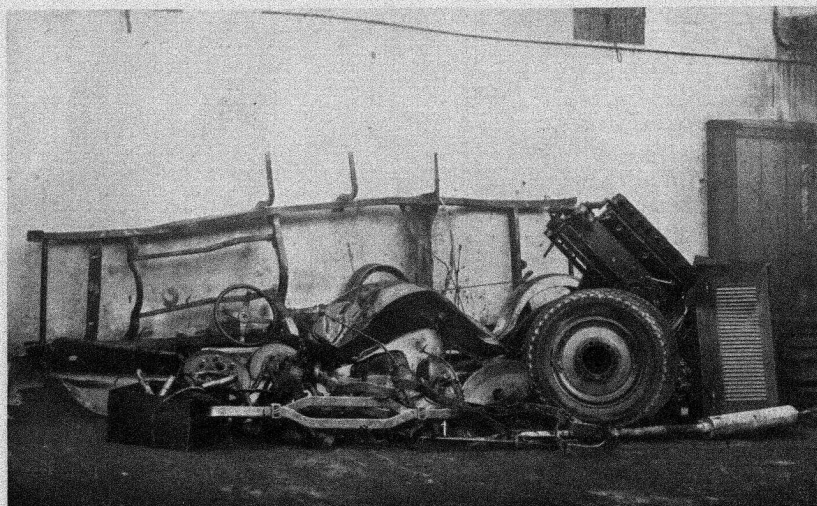
Wenn sich ein Motor erhitzt



Wenn luftgekühlte Motoren zu heiß werden, dann ist gewöhnlich die Ursache im Vergaser versteckt, dessen Nadel an der Spitze ausgelaufen sein kann. Die Nadel unter dem Schwimmer dreht sich nämlich im Betriebe fortwährend und sie schleift sich mit der Zeit vertieft ein. Dadurch wird der anfängliche Brennstoffstand verändert und das Gemisch wird zu fett, oder zu mager, das kommt ganz darauf an, ob der Schwimmer oben auf die Nadel wirkt oder unten am Nadelgewicht. Einen Schwimmer kann man wohl beschweren, aber man kann ihn nicht leichter machen und deshalb kann man sich im letzteren Falle nicht anders helfen, als bei der Neueinstellung das

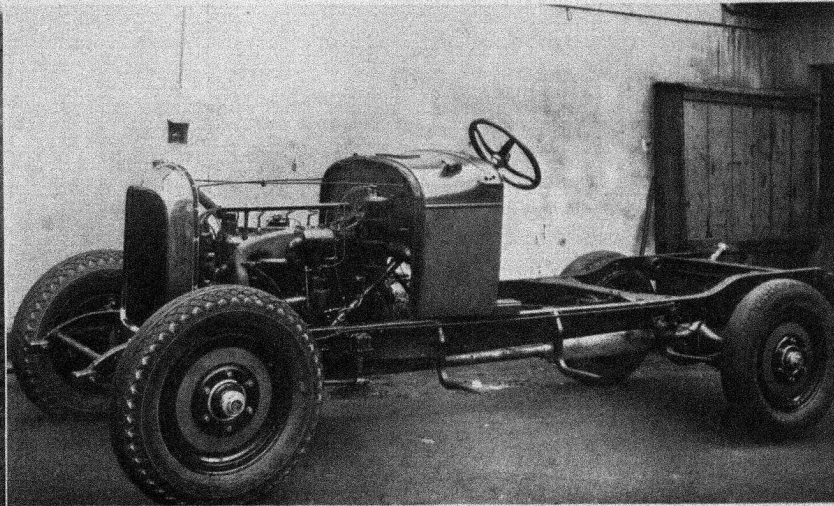
man dann gewöhnlich schon, wenn man den Verbrauch beobachtet, denn der überhitzte Motor zeigt an, daß mit ihm etwas nicht in Ordnung ist. Legt man den Schwimmer in heißes Wasser, dann wirft er Blasen, wenn er undicht ist, und die undichten Stellen muß man mit einem Bleistiftstrich anzeichnen, weil man sie sonst nicht wieder findet, wenn man die undichte Stelle löten will. Das Löten soll aber erst erfolgen,

pufftopfes läßt gewöhnlich die Schmiere erkennen, die sich im Innern entwickelt hat. Ein verschmierter Auspufftopf kann den Motor mehr überhitzen, als man denkt. Die Entwicklung ist folgende. Die Leistung läßt nach. Der Motor folgt nicht mehr der Vorzündung so, wie anfangs. Darauf wird der Vergaser »nachreguliert«, mit dem Erfolge, daß der Verbrauch steigt und die Leistung sinkt, weil der Motor zu heiß wird. Das Auseinandernehmen eines Auspufftopfes und das Nachsehen der Rohrleitung ist keine saubere Angelegenheit, aber Reinlichkeit gehört zum Motorsport. Man wird erstaunt sein, was aus einem alten Auspuffengerung der Auspuffwege schließen, wenn



VORHER

und



NACHHER!

Ein Wunder! Unwillkürlich entringt sich dieser Ausruf den Lippen bei der Betrachtung dieser beiden Bilder. Fast hoffnungslos muß es erscheinen, aus dem verworrenen Haufen verbogenen Metalles wieder ein brauchbares Fahrzeug herzustellen. Dieses technische Wunder findet seine Erklärung in gründlicher Erfahrung und besonderen Vorrichtungen, über welche die Firma Baron, Fischer & Co., Wien XV., Zwölfgasse 15, Telephon R-30-5-11, verfügt. Die maschinelle Reparatur, deren Resultat das zweite Bild zeigt, dauerte acht Tage und kostete S 1200.—. — Bei Havarien also nicht verzweifeln, sondern R-30-5-11 anrufen!

Nadelgewicht etwas zu verschieben; es handelt sich nur um 1 bis 2 mm, das heißt um das Stück, um welches die Nadel tiefer eingeschliffen ist als es sein soll. Das Gewicht ist stramm auf die Nadel geschlagen und wenn man vorsichtig dabei verfährt, das heißt das Gewicht auf ein Stück Hartholz mit entsprechender Bohrung setzt und mit einem kleinen Hammer einen leichten Schlag auf das Nadelende gibt, kann man das Gewicht höher treiben. Es sind aber auch Fälle vorgekommen, in denen sich die Hebelenden unter dem Gewicht abgenutzt haben, ein Umstand, durch den ebenfalls ein reiches Gemisch erzeugt wird.

Auch in diesem Falle hilft das Verschieben des Gewichtes an der Nadel. Oft werden aber auch Schwimmer kleine undichte Stellen bekommen und es ist dann möglich, daß ein solcher undichter Schwimmer Brennstoff gesogen hat und dadurch zu schwer wurde. Er beginnt nicht früh genug zu schwimmen und der Brennstoff wird ebenfalls zu hoch, also das Gemisch wird zu reich. Eine gute Erklärung bekommt

nachdem der eingesogene Brennstoff vollständig entfernt worden ist. Man darf aber auch den Schwimmer nicht zu lange im heißen Wasser liegen lassen, denn wenn er darin abkühlt, saugt er Wasser, und das ist noch schwerer zu entfernen, wie der Brennstoff. Bei Motoren mit Wasserkühlung können dieselben Übelstände eintreten, wenn sie vernachlässigt werden, doch meistens werden Wagenmotoren doch schon aufmerksamer behandelt als die freiliegenden Motorradmotoren.

Ist nun der Brennstoffspiegel nicht mehr richtig, dann werden auch andere Ansprüche an die Zündung gestellt. Das hat wieder eine weitere Überhitzung zur Folge und so geht es weiter die Runde herum. Die Zündkerzen leiden, verußen und verölen und dann kommt etwas, woran die meisten nicht denken: der Auspufftopf verschmiert sich mit Ruß und Ölresten. Deshalb ist es bei allen solchen Fällen dringend zu empfehlen, doch einmal die Angelegenheit am anderen Ende anzufassen. Schon die Besichtigung der Umgebung des Aus-

topf alles herauskommt, wenn man ihn auseinandernimmt und abklopft. Richtige Blätter aus Rost und Ruß lösen sich ab, und oft genug findet man ganze klumpenartige Ansammlungen einer teerartigen Masse. Auch unter dem Kegel des Auspuffventiles befinden sich solche Verharzungen, die entfernt werden müssen; denn alles, was in der Lage ist, eine Verengung der Ausströmöffnungen zu bewirken, ist von Übel. Mitunter kann man auch schon auf eine Verman die Ventilsfeder des Auspuffventils betrachtet, die dann voll verbranntem Öl sitzt. Auseinandernehmen und gut reinigen, Petroleum und eine scharfe Bürste verrichten Wunderdinge! Und dann noch einen guten Rat: solche Arbeiten am Motor soll man nicht in einem Garten oder im Freien vornehmen, sondern in einem geschlossenen Raum, in dem es nicht staubt. Bei Motoren mit Wasserkühlung können natürlich dieselben Ursachen eine Überhitzung herbeiführen, und es kommt ganz darauf an, wie der Besitzer den Motor behandelt oder behandeln läßt.

DIE

Bezugsquelle für Auto- und Motorradausrüstung

RICHARD HÜPEDEN u. Cie., WIEN I., SEILERSTÄTTE 11. TELEPHON R-20-1-24, R-20-2-24

Wer in der Wahl des Kühlwassers nicht vorsichtig ist, muß Lehrgeld zahlen. So z. B. setzt in Bayern ein Kühler — und somit auch die wasserberührte Zylinderfläche — in ganz kurzer Zeit soviel Kesselstein an, daß von einer ausreichenden Kühlung nicht mehr gesprochen werden kann. Längstens in einem Jahre ist aber alles verkalkt. Schichten von 0.5 cm und mehr sind keine Seltenheiten. Es läßt sich freilich nicht durchführen, destilliertes Wasser zu nehmen, obgleich dieses am besten für den Zweck wäre, aber wenigstens sollte man nur reines Regenwasser nehmen, es ist hundertfach besser als das kalkhaltige Leitungswasser und kommt fast dem destillierten gleich, oder man soll nur stark abgekochtes Leitungswasser nehmen, dem man beim Abkochen etwas Soda zugefügt hat. Die Wasserkühlung eines Motors darf nie vernachlässigt werden und in dieser Beziehung muß man schon von der ersten Wasserfüllung an recht vorsichtig sein.

Es gibt bis heute kein Allheilmittel, mit dem man Kesselstein, ohne ihn loszuklopfen, entfernen kann. Ist nämlich der Kesselstein erst richtig festgebrannt, dann kann man ihm auch mit Säuren nicht beikommen. Wohl wird die Kohlensäure aus dem Kalk entfernt, das Wasser braust, aber aus dem Kalk bildet sich Gips und der sitzt steinhart fest. Eine vernachlässigte Wasserkühlung erkennt man am Motor auch schon von außen: denn dort, wo die Auspuffventile sitzen, hat sich die Farbe verändert; es haben sich sogenannte Brandflecke gebildet, auf die man achten muß, wenn man einen gebrauchten Wagen kaufen will. Wo Brandflecke sind, treten die Überhitzungen am stärksten auf. Also es bilden sich im Betriebe ungleiche Gußspannungen und diese sind sehr schädlich, weil dadurch die Zylinder sich verziehen. Sie werden un rund und schief. Die Kolben ecken, die Ringe brennen fest und dichten nicht mehr ab, bis sie fressen und im Motor Brummgeräusche hervorrufen, die sich der Nichtfachmann kaum erklären kann. Die richtige Erkenntnis der Ursache fehlt. Es wird an falscher Stelle gesucht und »verbessert«, das Übel aber nicht an der Wurzel gepackt.

Solange unabgekochtes, kalkhaltiges Wasser nicht zum Kochen kommt, scheidet es auch nur wenig Kalk aus. Sobald aber der Motor dauernd überanstrengt wird, und das wird er gewöhnlich in gebirgigen Gegenden, dann fängt auch das Wasser zu kochen an und damit setzt die Kalkablage ein. Hat sich aber erst einmal eine dünne Kalkschicht gebildet, wird diese mit der Zeit immer stärker, weil sich der neue Kalk, infolge seiner chemischen Verwandtschaftskraft, auch aus dem Wasser abscheidet, wenn es nicht kocht.

Dort, wo die Auspuffventile sitzen, ist an sich schon eine schwierige Stelle für den Wasserumlauf, zumal bei solchen Motoren, bei denen die Ventile nicht seitlich hängen. Gußspannungen infolge Überhitzung, das heißt ungleichmäßiger Art, können zu Sprüngen des Wassermantels führen, die dann genau so aussehen wie Frostrisse. Einen Frostriß und einen Hitzeriß kann der Fachmann unterscheiden, denn der Hitzeriß sitzt immer an der Auspuffseite, und seine Umgebung ist rostbraun, während ein

Frostriß gewöhnlich an einer glatten Seite eintritt. In Streitfällen wird deshalb immer die Lage des Risses und die Farbe der Umgebung ausschlaggebend sein.

Bezüglich der Umlaufzahl ist noch zu bemerken, daß diese auch stark von den Ventildfedern beeinflusst wird. So kann ein Motor im Leerlauf auf sehr hohe Drehzahlen kommen, weil er nichts zu leisten hat. Wird er aber beansprucht, dann sinkt die Drehzahl, weil die Leistung sinkt, wenn die Feder zu schwach geworden ist. Die

Ventile schließen zu spät und lassen Gas in den Auspuff. Hat aber die Leistung nachgelassen, dann denkt man zuerst immer, der Vergaser arbeitet nicht richtig, weshalb man ihn nachstellt und damit den überhitzten Motor erhält. Lahme Federn kann man nicht stark machen, sie müssen durch neue ersetzt werden. Aber man kann sich im Notfall helfen, indem man zwischen Feder und Ventilteller eine passende Unterslagscheibe steckt, muß sich aber vorher davon überzeugen, ob auch genügend »Luft« vorhanden ist, sonst kann der Stößel Brüche veranlassen. Einmal kommt schließlich für jeden Motor die Zeit der allgemeinen Überholung, und daß diese Zeit gekommen ist, meldet der überhitzte Motor.

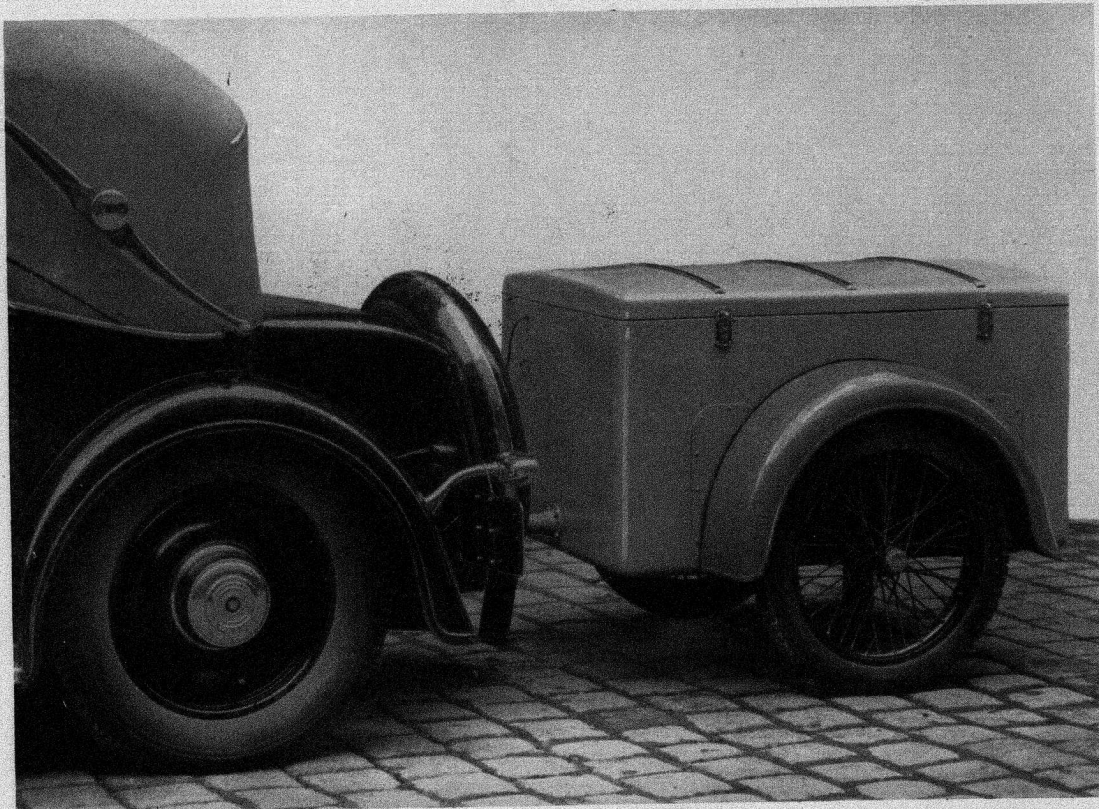
(»Neue Kraftfahrer-Zeitung.«)



RÜTZLER-GEPÄCKWAGEN

Bei ausländischen Automobilisten ist die Lösung der Gepäckfrage durch Montage eines zweirädrigen Anhängewagens schon längste Zeit »en vogue«. Insbesondere die in Reisedingen so praktischen Franzosen lieben diesen Traincar, der bisher in Österreich

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß sich der hier geschilderte Gepäckwagen, Marke Rützler, nicht zuletzt im Hinblick auf die geringen Anschaffungskosten sich in kurzer Zeit bei unserem automobilistischen Reisepublikum gut einführen wird.



Gepäckanhänger, Marke Rützler.

(Sportphot. Zapletal.)

in unseren automobilistischen Kreisen seltsamer Weise wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Umso erfreulicher zu hören, daß Meister Rützler, eine der populärsten Erscheinungen im österreichischen Automobilismus, nunmehr den Bau solcher Anhängewagen aufgenommen hat, die sich auch für die Montage an kleinere und ganz kleine Fahrzeuge hervorragend eignen. Was den Rützler-Gepäckanhänger besonders auszeichnet, ist seine hohe Stabilität und Kurvenfestigkeit gewährleistende Schwingachskonstruktion, ferner die Möglichkeit des Ankuppelns an jeden Personenwagen binnen weniger Sekunden.

Bei einer Beförderungsmöglichkeit von 200 kg Reisegepäck, eine sehr ansehnliche Ration, die auch bei anspruchsvollen Passagieren und Passagierinnen genügen dürfte, wiegt der Anhängewagen nur 96 kg, so daß von einer Beeinträchtigung der Reisegeschwindigkeit durch dieses Gepäckhängesel, jederzeit beweisbar, kaum gesprochen werden kann. Bemerkenswert noch, daß bei in Verwendungnahme eines solchen Gepäckwagens keine Spezialautokoffer benutzt werden müssen, da der Gepäckkasten selbst völlig staub- und wasserdicht schließt.

dies umsomehr, wenn auch die betreffenden gesetzlichen Bestimmungen eine Lockerung erfahren. Nach den jetzigen Bestimmungen ist Kraftfahrzeugen, die einen Anhänger mit sich führen, eine Maximalgeschwindigkeit von nur 30 km gestattet und wenn auch für diesen längst nicht mehr zeitgemäßen Paragraphen von den Luxusreisenden mit Traincar, die aus dem Ausland kommen, selbstredend keinerlei Notiz genommen wird, so scheint es dennoch wünschenswert, daß mit Rücksicht auf die Schaffung des österreichischen Gepäckwagens Personenfahrzeuge mit leichtem Anhänger, dessen Gesamtgewicht mit 250 kg begrenzt werden könnte, von den obzitierten Geschwindigkeitsbindungen befreit werden.

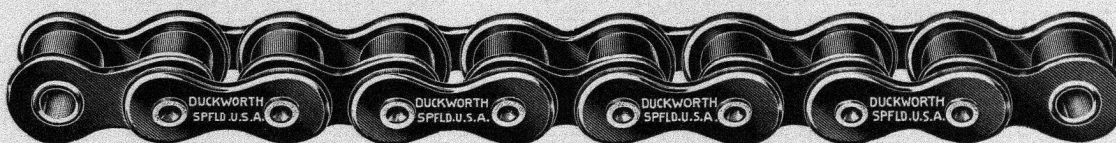
Für Autoästheten sei noch angeführt, daß der Rützler-Anhänger, um einen Modeausdruck zu gebrauchen, »eingefärbt«, das heißt farblich mit seinem Zugobjekt, dem Personenwagen, in volle Übereinstimmung gebracht werden kann, derart, daß sich aus Personenwagen und Anhänger, modisch gesagt, ein »Complet« ergibt.

Tote und Schwerverletzte,

lange Freiheitsstrafen und unzählige Geldstrafen sind die periodische Folge der Serien täglicher Autounfälle. — Woran dies liegt, ist ebenso leicht begreiflich, wie erklärlich. — Die unvollständige Kenntnis der Verkehrsvorschriften der Autolenker und Fuhrwerksführer, denen der juristische Stil die Verständlichkeit aller gesetzlichen Vorschriften nicht ermöglicht, vergrößert im besonderen Maße die Unfallstatistik. Dem lang gehegten Wunsch, diesen Übelstand zu vermindern, hat sich der Veith-Verlag angenommen und ein Büchlein erscheinen lassen, daß in seiner kurzen, schlagwortartigen Übersichtlichkeit das ganze Straßenpolizei-Gesetz und Kraftfahr-Verordnung spielend leicht verständlich macht. Dieses Buch, das den Titel: »Ingenius Kraftfahr-Verordnung und Straßenpolizei-Gesetz, Österreich« führt und von dem Autor des bekannten Autolehrbuches stammt, hat vier zwingende Vorteile, denen man sich nicht entziehen kann: kurz, belehrend, interessant, billig (S 2.40). Es darf keinen Motorfahrer oder Automobilisten geben, der zu seiner und seiner Mitmenschen Sicherheit dieses Büchlein nicht besitzt, denn das Gefühl der Sicherheit in der heutigen, motorisierten Zeit ist wohl mit dem Kostenpreis dieses Büchleins nicht zu hoch bezahlt. — Ein besonderes Augenmerk sollten jedoch die leidtragenden Faktoren an der Höhe der Unfallziffer auf dieses Gesetzbüchlein werfen, das sind die Versicherungsgesellschaften. Wenn die sich entschließen würden, jeden Besitzer einer Haftpflichtversicherung dieses Buch als Sicherheitskoeffizient für die Zukunft mitzugeben, so wäre bestimmt ein Erfolg zu prognostizieren, der sich bei der Auszahlung der Entschädigungen für Autounfälle als besonderes Aktivum erweisen würde. Alles in allem also wieder einmal eine Verdienstsprosse zur Erfolgsliste dieses so rührigen Verlages, der dem Publikum in dieser schweren Zeit das bietet, was sich als wirkliche Notwendigkeit erweist.

Motorradkette und Sicherheit des Fahrzeuges.

Eine Motorradkette kann, wenn Materialbeschaffenheit oder Ausführung nicht einwandfrei sind oder



der Genauigkeitsgrad ungenügend, im Gebrauch Gefahrenmomente hervorrufen, die die Sicherheit des Fahrzeuges und des Lenkers sehr in Frage stellen. Diese Tatsache ist heute in den Kreisen der Techniker bereits restlos durchgedrungen und alle Motorradfabriken sind bemüht, nur Ketten mit besonders hoher Zerreißfestigkeit und langer Lebensdauer zu verwenden. Nicht umsonst verwenden bedeutende Motorradfirmen, wie Indian, Harley-Davidson, Excelsior, Henderson usw. serienmäßig nur Ketten der seit sechs Jahrzehnten bestehenden Duckworth-Company. Die Fabrikation einer Motorradkette ist in gewissem Sinne Vertrauenssache und setzt große Erfahrung hinsichtlich der Materialverwendung und Verarbeitung voraus, damit sich das Fabrikat auch wirklich bei allen Geländeverhältnissen gleich gut bewährt.

Nun endlich ist die Duckworth-Kette auch in Österreich erhältlich, und zwar zu Preisen, die jenen der übrigen Fabrikate vollkommen gleichgestellt sind. Die Jurid & Pallas-Generalvertretung Adolf Riedl, Wien IX., Türkenstraße 25, hat das Vergnügen, ihren Kunden nunmehr mit diesem Qualitätsartikel dienen zu können.

Was ist die beste Prüfung,

um zu entscheiden, ob die Qualität eines Kolbens allen Anforderungen entspricht? Ein schweres Rennen? Täglich unausgesetzter Gebrauch auf Tausenden von Fahrkilometern unter schweren Betriebsbedingungen? Das alles genügt nicht allein, sagt Kolben-Kraus, obwohl die MK-Kolben immer und immer wieder auf allen diesen Gebieten bewiesen, daß sie den strengsten Beanspruchungen standhalten, was die Verwendung von nur erstklassigem Neumaterial, die elektro-thermische Hochveredelung wie überhaupt die peinliche Sorgfalt beim Gießen ermöglicht, ist aber die ständige metallographische Untersuchung des Materials durch das geschulte Auge des Forschers in dem Laboratorium der Firma Kolben-Kraus, besonders ausschlaggebend.

Für den dauernden ökonomischen Lauf eines guten Kolbens ist auch eine richtige Zylinderbearbeitung notwendig. Das ist ebenfalls ein Sondergebiet von Kolben-Kraus. Die von dieser Firma vorgenommene Bearbeitung von über 50.000 Zylinder gewährleistet die größte Erfahrung und ist bestimmt die beste Garantie für wirklich sachgemäße Ausführung. Trotzdem sämtliche Zylinder auf modernen Spezial-

MK-KOLBEN

für Personenwagen, Lastwagen, Omnibusse, Motorräder, Kompressor- u. Stabil-Motoren

Präzisionswerkstätten für moderne Zylinder- und Kurbelwellenbearbeitung

Kraus AUTOTECHNIKER

MAX KRAUS

Wien III. Landstr. Hauptstr. 109, Tel. U-11-4-25

Salzburg — Klagenfurt — Graz

maschinen bearbeitet werden, wird jeder Zylinder gehont. Also: Jede Bohrung genau zylindrisch, jede Bohrung genau rund, alle Bohrungen genau fluchtend und winklig zur Auflagefläche und dazu jede Bohrung gehont. Es sei hiebei ausdrücklich aufmerksam gemacht, daß bei der modernsten Zylinderbearbeitung unbedingt als Endoperation das Honen erforderlich bleibt. Die Reichsbahn ermittelte Vorteile in der Lebensdauer gehonter Zylinderbüchsen gegenüber den geschliffenen, das aber hindert gewisse Kreise nicht, das Honen zu verwerfen. Ja, führende Automobilfabriken schreiben, bohren und honen für die Reparatur direkt vor. Bei nur gebohrten oder nur geschliffenen Zylindern bleiben feine Querrillen, die schon während der ersten 1000 km von den auf und abgleitenden Kolbenringen und dem Kolbenschaft entfernt werden, wodurch sofort das Anfangsspiel zwischen Zylinder und Kolben vergrößert wird. Deshalb, so bemerkt Kolben-Kraus ausdrücklich, werden zur Beseitigung der feinen Querrillen und zur Verhütung der sofortigen Abnutzung alle Bohrungen nach dem Bohren noch extra auf schwerer Spezial-Honingmaschine gehont. Dieses Honverfahren, welches unter starkem Druck eines Petroleumstrahles erfolgt, schließt Rückstände von Corund usw. oder das Einpressen

lichen Getriebeschmiermitteln. b) Shell-Retinax unterbindet die befürchtete Grübchenbildung (Pittingbildung) im Metall, die bei hochbeanspruchten Zahnradern und Verwendung nicht geeigneter Schmiermittel auftritt. c) Shell-Retinax übt eine geräuschdämpfende Wirkung aus. d) Das gute Kälteverhalten von Shell-Retinax gewährleistet ein leichtes Schalten auch bei niedrigen Temperaturen. e) Durch die eigenartige Konsistenz von Shell-Retinax werden Leckverluste auch bei nicht ganz öldichten Getrieben ausgeschaltet. Durch Fahrversuche konnte festgestellt werden, daß selbst bei höchsten Sommertemperaturen kaum wahrnehmbare Leckverluste bei angestrengtem Betriebe auftraten. f) Die guten Eigenschaften von Shell-Retinax bleiben auch bei längerem Gebrauch unverändert, das heißt Shell-Retinax behält seine Konsistenz auch bei längerem Gebrauche bei. g) Shell-Retinax gewährleistet höchsten Wirkungsgrad des Getriebes bei niedrigsten Beharrungstemperaturen. h) Ein besonderer Vorteil von Shell-Retinax ist, daß dieses dünnflüssige Fett auch bei niedrigen Außentemperaturen noch gießfähig ist, so daß Schwierigkeiten beim Füllen der Getriebe nicht auftreten.

Shell-Retinax ist besonders für alle von der Zahnradfabrik Friedrichshafen hergestellten Getriebe geeignet. Shell-Retinax ist ferner dort zu verwenden, wo bisher Mischungen aus Shell-Ambrolem und Shell-Motor-Oil empfohlen wurden.

ZF (Zahnradfabrik Friedrichshafen) - Getriebe werden derzeit von folgenden Automobilfabriken verwendet: Adler, Horch, Wanderer, Neue Röhrewerke, Daimler-Benz, Steyr, Type 30 S und 430, Büssing-NAG, Magirus, MAN, Hansa Lloyd und Goliathwerke, Faun, Gräf & Stift, Typen S 6, V 5, V 6, V 7 und V 17.

Die Automobilisten werden gewiß die Einführung von Shell-Retinax auf das lebhafteste begrüßen.

Wer gut schmiert, fährt gut, besonders auf Steyr XII!

Die Generalrepräsentanz der Wakefield Castrol Motor Oil, London, die Firma A. Karner, Wien VIII., Lederergasse 17, sandte an die Steyr-Werke A.-G., Wien, folgendes bemerkenswertes Anerkennungsschreiben:

»Titl. Steyr-Werke A.-G., Wien I., Schwarzenbergplatz 18.

Es wird Sie sicherlich interessieren, daß wir mit dem von Ihnen am 19. Februar 1927, also vor nahezu sieben Jahren, gekauften 'Steyr XII', Leichtlastwagen, Motor Nr. N 100, das heißt mit dem ersten von Ihnen erzeugten Wagen dieser Type, ganz hervorragende Erfahrungen gemacht haben.

Der Wagen stand während der ganzen Zeit ununterbrochen in Verwendung und hat vor einigen Tagen den 200.000sten Kilometer überschritten. Dabei wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß der Wagen trotz schärfster Beanspruchung — er wurde oftmals auch bei großen Überlandfahrten beträchtlich überlastet — bisher außer den normalen Instandhaltungsarbeiten keinerlei Reparaturen nötig hatte. Abgesehen davon läuft der Wagen heute noch so gut wie je und entspricht nach wie vor allen Anforderungen.

Aus diesem Grunde nehmen wir gerne Veranlassung, Ihnen unsere vollste, uneingeschränkte Zufriedenheit zum Ausdruck zu bringen und Ihnen unsere Glückwünsche zur Erzeugung eines derart hervorragenden Wagens zum Ausdruck zu bringen.«

Sie alle verwenden Ferodo-Bremsbelag!

Wir haben in vorhergehenden Berichten gezeigt, daß bei allen großen internationalen Rennen des Auslandes die weit überwiegende Mehrzahl der startenden Wagen und Motorräder, die von Rennfahrern mit Weltruf gesteuert werden, das Original Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial verwendet wird.

Ausnahmslos alle Sieger hatten Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial montiert, ein Zeichen der überragenden Leistung der Ferodo-Fabrikate.

Wir verzeichnen nachstehend einige Motorsiege, und zwar: 21. Watson Cup — R. S. Bond. 22. Meredith Cup — H. S. Perrey. 23. Junior Tourist Trophy: Erster: Stanley Woods (Norton). Zweiter: Hunt (Norton). Dritter: Guthrie (Norton).

Alle Teilnehmer der Tourist Trophy hatten ihre Maschinen mit Original Ferodo-Material montiert.

24. Senior Tourist Trophy: Erster: Stanley Woods (Norton). Zweiter: Simpson (Norton). Dritter: Hunt (Norton). 4. Guthrie (Norton). Fünfter: Nott (Rudge Withworth).

Denn Fabriks-Teampreis gewann Norton. Von 15 Konkurrenten waren 14 mit Original Ferodo-Brems- und Kupplungsbelag ausgerüstet.

Vorstehende Daten geben ein deutliches Bild von der ungeheuren Verbreitung des Original Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterials. Die Generalvertretung für Österreich hat bekanntlich die Firma: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60.

JURID BREMS UND KUPPLUNGSBELAG

PALLAS VERGASER UND BRENNSTOFFFÖRDERER

DUCKWORTH

DIE QUALITÄTSMOTORRADKETTE

GENERALVERTR.: AD. RIEDL WIEN IX.

TÜRKENSTR. 25 TEL. A17-1-64, A11-430

RENAULT

bleibt beim Goldstandard

seiner Leistung, seiner Konstruktion
seiner Linie

45 verschiedene Modelle von 1.5 bis 7 Liter
Personen- und Lastwagen, Autobusse

Noch nie haben wir für so wenig Geld, so viel geboten!

Für S 7950 der 1.5 Liter Monaquatre

Für S 8950 die 2 Liter Primaquatre

Für S 13.500 der 3.6 Liter Vivasport

Besichtigen Sie die bereits eingetroffenen Stromlinienmodelle 1934!

Generalrepräsentanz: Karl Strakosch, Wien I., Fichtegasse 6. Telefon R-24-5-20

?? ? ? ? ?

Haben Sie für

den Ankauf der im Textteil dieser oder einer vorhergehenden Ausgabe unseres Blattes erschienenen

KLISCHEES Interesse?

Wir geben die Klischees soferne sie nicht bereits vergeben wurden oder noch benötigt werden zum Selbstkostenpreis ab. Verlangen Sie unverbindliches Angebot unter genauer Angabe in welcher Nummer und auf welcher Seite das (die) gewünschte(n) Klischee(s) erschienen ist (sind).
DER VERLAG

?? ? ? ? ?

SERVICE PACKARD GARAGE

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

Lebensversicherungsgesellschaft

PHÖNIX

Gegründet 1882

Gegründet 1882

Zentralkdirektion: Wien I., Riemerg. 2

Versicherungsbestand Ende 1932:
2728 Millionen Schilling

Garantiemittel Ende 1931:
527 Millionen Schilling

Prämien- und Zinseneinnahme im Jahre 1931:
179 Millionen Schilling

Auszahlungen an Versicherte im Jahre 1931:
60 Millionen Schilling

Filialen in sämtlichen Bezirken Wiens, in allen Landeshauptstädten und größeren Orten der österreichischen Bundesländer.

Tätigkeitsgebiet der Gesellschaft
außerhalb Österreichs:

Ägypten, Belgien, Bulgarien, Deutsches Reich, Frankreich, Griechenland, Holland, Italien, Jugoslawien, Palästina, Polen, Rumänien, Spanien, Syrien, Tschechoslowakische Republik, Türkei und Ungarn.

Die Gesellschaft schließt zu billigen Prämien alle Arten von Lebens- und Rentenversicherungen ab.

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

Alle Automobilisten
rauchen
SAMUM
Zigarettenpapier — Zigarettenhüllen.

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und
Spritzlackierwerk für Motorräder

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

Spezialkerze für TATRA

Überall zu haben!



PREIS ö. S 6.40
ERFA-WERK S. ERBEN & SOHN, WIEN
X., Laxenburgerstraße 137. Tel. R-11-0-60

Der Götz von Berlichingen

mit dem Rätselmagazin
„ORAKEL“
als GRATISBEILAGE

Herabgesetzter Preis

20 Groschen

Verwaltung:

Wien VII., Lerchenfelderstr. 1

Telephon B-38-5-80