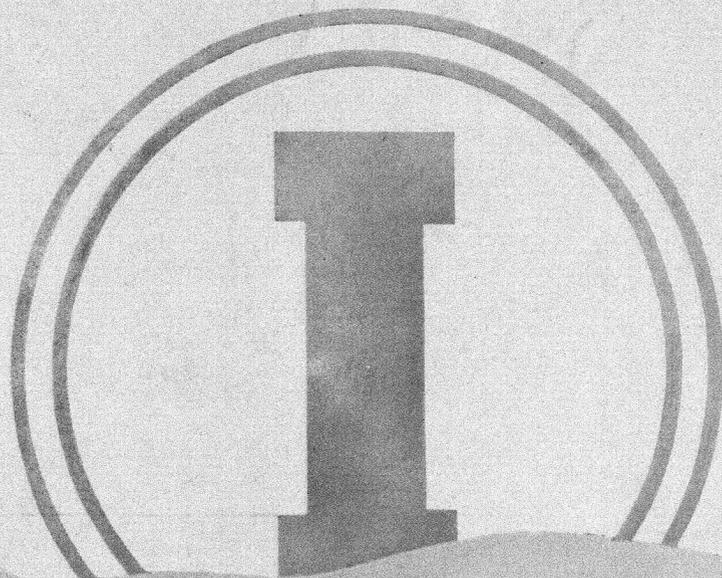


Europa Motor



DER NEUE 2'5 L
GRÄF & STIFT
TYPE MF 6
MIT SCHWEBENDEM MOTO



DER
ALPEN-
REIFEN

**SEMPERIT
CORD**

AUTOMESSE
STAND Nr. 6187
ROTUNDE, RING 1
PFEILER 27

Wiener Messe

11. bis 17. März 1934 (Rotunde bis 18. März)

Luxus- und Gebrauchsartikelmesse / Möbelmesse / „Elektrizität im Haushalt“ / „Neuzeitliche Gasgeräte“ / Gewerbliche Kollektiv-Ausstellungen

BRITISCHE AUSSTELLUNG / UNGARISCHE AUSSTELLUNG

Textilmesse / Herren- und Damenkonfektion / Strickwaren / Pelzmode
„KERAMIK UND GLAS“ / „DIE SCHÖNE REISE“

Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung

Technische Messe / Bau- und Straßenbaumesse / Typenschau „Haus und Grund“ / „Der Realitäten-Vermittler und -Verwalter“ / Erfindermesse
„Kajaksport in Österreich“

LEBENSMITTEL-AUSSTELLUNG

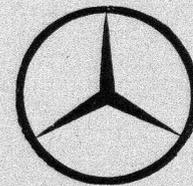
Land- und forstwirtschaftliche Musterschau

Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte / Verbrennungsmotore und Schrotmühlen / „Holz, der heimische Baustoff“ / „50 Jahre öffentlicher Wasserbau“ / Berufsbildung der Bäuerin / Gartenbau, Gartenarchitektur und Baumschulartikel / Weizenschau / Seidenbau / Obstverwertungsprodukte / Honig und Honigprodukte / Landwirtschaftliche Bedarfsartikel und Genossenschaftswesen / Kleintier-Ausstellung

Bundesweinkost

BEDEUTENDE FAHRPREIS-ERMÄSSIGUNGEN!

Messeausweise à S 6.— bei der Wiener Messe-Aktiengesellschaft, Wien, VII. Bezirk, Messeplatz 1. — Eintrittskarten (zum einmaligen Besuch der Rotunde oder des Messepalastes und der Neuen Burg) à S 2.50 bei den Kassenschaltern der Messehäuser.

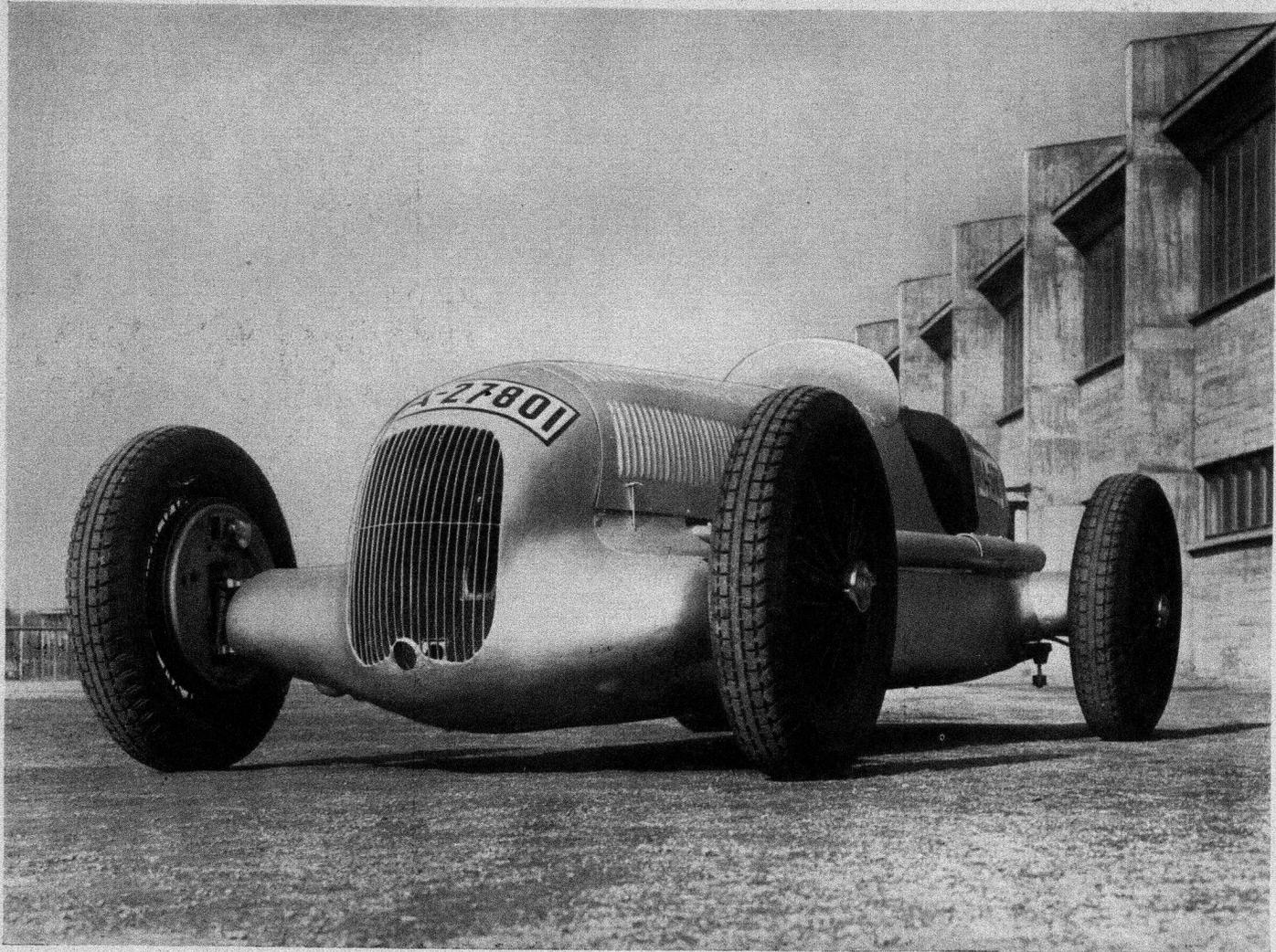


**Der
wahre
Fortschritt
Mercedes-Benz
130**

(1.3 Liter, Vierzylinder) mit Heckmotor
Vollstromlinie, Vollschiwingachse

Gastiert seit gestern in der Rotunde

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



SO RENNT MERCEDES IN DIE NEUE SAISON

Wenn die älteste Automobilfabrik der Welt, die jahrzehntelang die deutschen Farben fast ausschließlich bei den größten in- und ausländischen Rennen von Sieg zu Sieg führte, jetzt einen neuen Rennwagen herausbringt, kann man gewiß sein, daß er nicht nur die großen Rennerfahrungen von Mercedes-Benz, sondern auch die letzten wissenschaftlichen Errungenschaften im Kraftfahrzeugbau verkörpert. Ebenso sicher ist ferner, daß man in Untertürkheim ohne Überstürzung mit unendlich großer Sorgfalt arbeitet und keine Vorschußlorbeeren wünscht.

Der Mercedes-Benz-Rennwagen 1934 ist nach der neuen, für die nächsten drei Jahre gültigen, internationalen Rennformel gebaut und hat daher ein Gewicht von nur 750 kg sowie die vorgeschriebenen Größenabmessungen. Bei der Durchbildung seiner einsitzigen Leichtmetallkarosserie in Stromlinienform war man auf äußerste Verringerung des Luftwiderstandes bedacht. Aus

demselben Grunde wurde auch das Vollschwingachs-Fahrgestell sorgfältig nach aerodynamischen Grundsätzen verkleidet. Durch weitgehende Verwendung hochwertiger Leichtmetall-Legierungen konnte das Fahrgestell eine wesentliche Gewichtsverminderung erfahren.

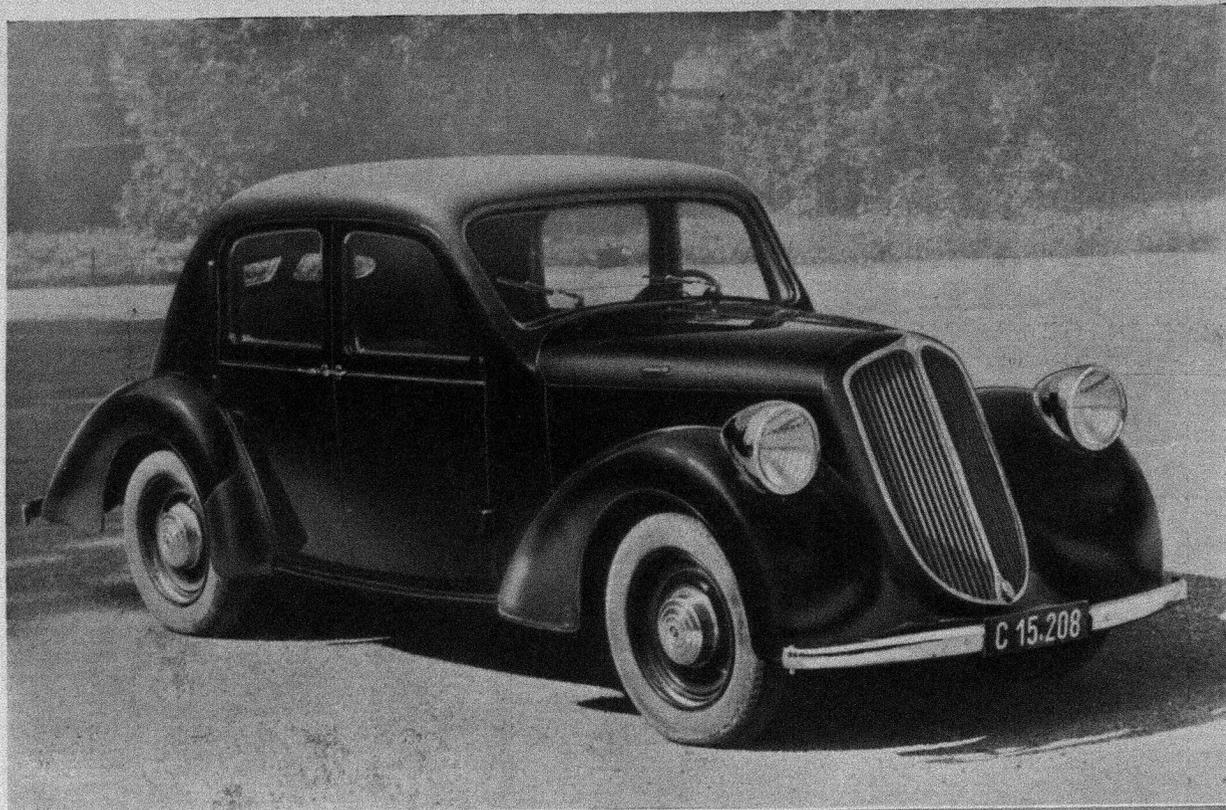
Der hochtourige Achtzylinder-Reihenmotor von etwa 3 Litern Hubraum ist mit Kompressor ausgerüstet und im Vorderteil des Wagens eingebaut. Seine hängenden Ventile werden durch zwei obenliegende Nockenwellen betätigt. Für rasche Wärmeabfuhr sorgen viele Schlitze in der Motorhaube und das auf der rechten Längsseite dem Fahrwind ausgesetzte, wuchtige Auspuffrohr.

Die Kardanwelle läuft in einem Tunnel und treibt mit ihrem hinteren Ende das am Rahmen befestigte Vierganggetriebe an. Darüber ist der Brennstoffbehälter angeordnet. Auffallend groß sind die in die Drahtspeichenräder eingebauten, mit Kühl-

rippen versehenen Bremsglocken der Öl-druck-Vierradbremse.

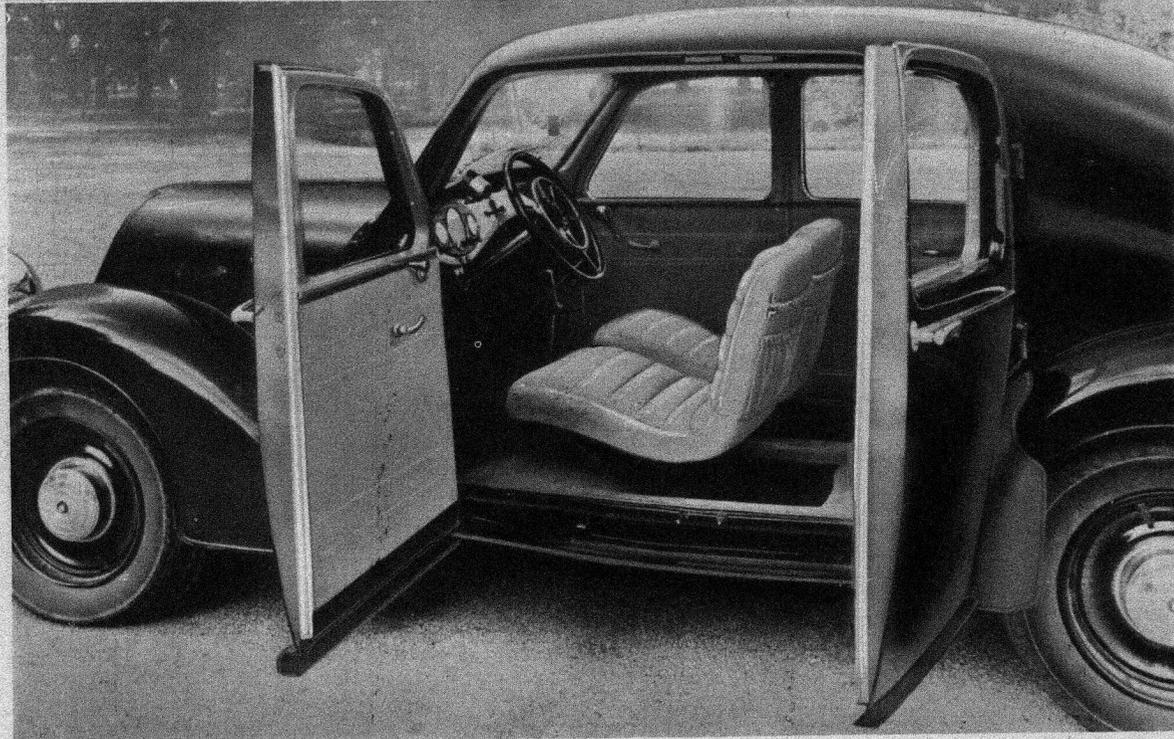
Durch sehr tiefe Schwerpunktage, günstige Gewichtsverteilung, die unabhängig gefederten Räder und geteilte Lenkung wird eine außergewöhnlich gute Straßenhaftung und Kurvenlage erzielt.

Da die neue Rennformel in jeder Hinsicht unerhört schwere Aufgaben stellt, deren Lösungen bis zu ihrer Prüfung in den Rennen geheimbleiben müssen, können zur Zeit noch keine näheren technischen Einzelheiten bekanntgegeben werden. Immerhin darf aber verraten werden, daß die sehr gründlichen Probefahrten zur vollsten Zufriedenheit verlaufen sind und zu den besten Hoffnungen berechtigen. Wer den schlanken Wagen wie einen silbernen Pfeil in voller Fahrt gesehen hat, gewinnt den Eindruck, daß der neue Mercedes-Benz-Rennwagen außergewöhnlich schnell ist und absolut sicher in der Hand seiner bewährten Fahrer liegt.



Sparsamer Vierzylinder 1.4 Liter, 32 PS
 Vollstromlinier
 Vollschrwingachser
 Plattformrahmen
 Kofferraum im Heck
 Stahlrohrsesseln
 Vigot-Wagenkipper
 Einzellenkung
 Pfeilerloser Einstieg

Wie der Steyr Typ 100 entstand



Publikum und Presse haben den Steyr-Werken als größte österreichische Automobilfabrik in den letzten Jahren wiederholt nahegelegt, einen österreichischen Kleinwagen zu bauen.

Daß diesem Verlangen nicht Rechnung getragen wurde, ist keineswegs in konstruktiven Gründen zu suchen, denn es bildet natürlich für eine große Automobilfabrik keine Schwierigkeit, einen Wald- und Wiesen-Kleinwagen auf die Beine zu stellen. Das Haupthindernis war vielmehr der Umstand, daß ein Kleinwagen, der seiner Beschaffenheit nach den Vorstellungen des österreichischen Fahrers in bezug auf Aussehen, Leistung und Geräumigkeit entspricht, bei den für unseren kleinen Markt in Frage kommenden Stückzahlen zu einem halbwegs annehmbaren Preis nicht herstellbar ist.

Um die Absatzverhältnisse eines Kleinwagens von guter Beschaffenheit und billigem Preis in Österreich zu studieren, griffen die Steyr-Werke vor zwei Jahren versuchsweise auf einen bewährten, wohlfeilen ausländischen Wagentyp, einen 1.2-Liter-Wagen, der im „Assembling-Verfahren“ hergestellt wurde.

Hiebei waren als Leitmotive maßgebend: ein billiger Preis, einfache Ausführung, aber ein vollständig verlässlicher Wagentyp.

Obwohl dieser Wagen hinsichtlich verlässlicher Funktion nichts zu wünschen übrig ließ, löste er beim Käuferpublikum weder Begeisterung noch Zustimmung aus, einfach deshalb nicht, weil er den Vorstellungen und Wünschen des hinsichtlich der Fahrqualitäten und der äußeren Form verwöhnten Österreichers nicht voll entsprach.

Jedenfalls brachte der Versuch die Bestätigung dafür, daß für den österreichischen Fahrer ein Kleinwagen im landläufigen Sinne nicht das richtige Fahrzeug ist und daß er in Wirklichkeit keinen Kleinwagen, sondern einen kleineren Wagen wünscht, der aber die wesentlichen Eigenschaften eines großen Automobils besitzen muß.

Diese Definition wird auch dadurch begrifflich, daß infolge der wirtschaftlich schlechten Zeit viele Fahrer ihren großen Wagen gegen einen kleinen, wirtschaftlichen eintauschen, um zu sparen; daß sie aber bei dem neuen kleinen Wagen keinesfalls auf die guten Fahreigenschaften des großen Wagens verzichten wollen, ist nur zu verständlich.

Durch diese Feststellungen waren die Hauptrichtlinien für eine Neukonstruktion vorgezeichnet; es mußte ein kleinerer Wagen sein, von repräsentablem Äußern, innen bequem viersitzig, mit allem Reisekomfort, der Motorinhalt aus Steuergründen unter 1500 cm³; ein Wagen mit einer relativ hohen End- und Durchschnittsgeschwindigkeit, dabei aber geringerem Betriebsmittelverbrauch; ein Wagen, der sich leicht fährt, der für alle Straßenverhältnisse gut gefedert ist und der dem Österreicher, den die Schwingachsenbauart verwöhnt hat, auch die gewohnte Fahrsicherheit verbürgt.

So wurde der Steyr, Typ 100, geboren und damit ein Fahrzeug geschaffen, welches den Idealen des österreichischen Fahrers, hinsichtlich eines kleineren Wagens am nächsten kommt.

Daß bei einem Automobil, das so hohe Qualitäten verkörpert, der Wunschtraum des Österreichers auch in preislicher Beziehung nicht vollkommen in Erfüllung gehen kann, ist begrifflich. Besonders, wenn erwogen wird, daß die Stückzahl der Erzeugung durch die Absatzverhältnisse begrenzt ist und daß die Produktionskosten sowie der Verkaufs-



preis von hohen steuerlichen und sozialen Abgaben ungünstig beeinflusst sind; so überschreitet die Warenumsatzsteuer und Krisensteuer vom Verkaufspreis und vom Rohmaterial allein schon den Betrag von S 600.—.

Die Preisbildung eines Automobils darf keineswegs auf Kosten der Qualität und Beschaffenheit gehen. Von diesem Grundsatz ausgehend, bietet Steyr mit dem Typ 100 den höchsten Gegenwert für seinen Verkaufspreis. Er kostet als Stromlinien-Innenlenker S 7500.—, als Sport-Kabriolett S 8200.— inklusive Warenumsatzsteuer und Krisensteuer.

Technische Vorzüge.

Als Sonderkennzeichen des neuen Typ 100 ist die unvergleichliche Straßenlage hervorzuheben, die in der Hauptsache auf einen tiefen Schwerpunkt zurückzuführen ist. Neben dem bereits in vielen früheren Typen erprobten Schwingachsenantrieb kommt hier auch eine achslose Aufhängung der Vorderräder zur Anwendung, so daß nunmehr sämtliche Räder in ihrer Höhenlage voneinander unabhängig sind, weshalb sie sich auf das denkbar beste allen Bodenverhältnissen anpassen.

Hiezu tritt die bei einem Kleinwagen kaum zu überbietende Federung, die so aus-



Oben: Nero prüft den Innenkomfort.

Mitte: Der „100er“ en face.

Unten: Die Gletscherpremiere.



gezeichnet wirkt, daß sie auf schlechten Straßen auch bei sehr hohem Stundendurchschnitt die Fahrt zu einem Vergnügen gestaltet und den Fahrer nicht ermüdet. Im gleichen Sinne wirkt die wundervoll leichte und ruhige Lenkung.

Neben den ganz vorzüglichen Fahrquali-

täten des Wagens sind es hauptsächlich die geringen Verbrauchsziffern, die in Anbetracht der Leistung besondere Beachtung verlangen.

Hier eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten technischen Angaben über den neuen Wagentyp:

Der Vierzylindermotor hat eine Bohrung von 70 mm und 90 mm Hub und erreicht bei einem Zylinderinhalt von 1385 cm³ eine Leistung von 32 PS.

Die Kurbelwelle ist fünfmal gelagert; durch besondere Gegengewichte sind die ganzen schwingenden Massen für jeden einzelnen Zylinder in voller Größe in sich ausgewuchtet. Der Zylinderkopf ist abnehmbar.

Die Batteriezündung arbeitet mit selbsttätiger Zündmomentverstellung

Die Lichtanlaßmaschine besitzt eine Dauerleistung von 150 Watt.

Die Druckumlaufschmierung wird von einer Zahnradpumpe bedient.

Der Motor besitzt Thermosiphonkühlung.

Eine Einscheibenkupplung vermittelt die Verbindung zu dem Vierganggetriebe, das zwei synchronisierte, geräuschlos schaltbare Gänge besitzt.

Der Motor-Getriebeblock ist in elastischer Gummiaufhängung im Rahmen be-

festigt. Der Hinterachsenantrieb ist fest im Rahmen aufgehängt und treibt die unabhängig voneinander schwingenden Hinterräder, von denen der Schub mittels Schwingarmen auf das Fahrgestell übertragen wird.

Die Vorderräder sind achslos in Federn gehalten, in der Höhenlage unabhängig voneinander und parallel geführt. Jedes Vorderrad ist einzeln gelenkt; Stoßdämpfer verhindern schädliche Schwingungen.

Besonders hervorzuheben ist die Federung des Wagens, die mit einer vollständig neuen Federkombination arbeitet, vorne sind quer am Wagen zwei Halbelliptikfedern, die die Vorderräder tragen; hinten wird die Federung in progressiver Wirkung zur Wagenbelastung durch nach vorne ausladende Zungenfedern besorgt, die gelenklos mit dem Rahmen verbunden sind und eine ganz vorzügliche Federdämpfung des leichten Wagens erreichen.

Der Plattformrahmen, eine torsionsfeste Konstruktion, bildet gleichzeitig den Fußboden der Karosserie.

Das Lenkrad hat einen sehr großen Durchmesser und ist mit einem Signalkontakt-ring ausgestattet.

Der Brennstoffbehälter faßt 35 Liter Benzin. In die Benzinleitung ist ein Benzinflter eingebaut; er steht mit einem Dreiweghahn in Verbindung, bei dem eine Reservestellung vorgesehen ist. Die Einfüllöffnungen für Wasser, Benzin und Öl liegen links unter der Motorhaube, so daß linienstörende Einfüllstutzen in der äußeren Karosserie vermieden werden.

Der Steyr-Typ 100-Wagen besitzt überdimensionierte Flüssigkeitsdruckbremsen, die auf alle vier Räder wirken und daneben eine Handbremse auf die Hinterräder.

Das Fahrgestell ist mit der Bowen-Zentral-Eindruck-Schmierung ausgestattet.

Die Tiefbettfelgen der Vollscheibenräder sind für Ballonreifen von der Größe 4.75 X 17 eingerichtet.

in Art des Typ 100, der einen mitteltourigen Motor von nicht ganz 1400 cm³ Zylinderinhalt besitzt, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km zu erreichen und hiebei auf niedrige Verbrauchsziffern beim Brennstoff zu kommen.

Der Fahrer wird den großen Vorteil der Stromlinie leicht wahrnehmen, sobald das Tachometer 75 km Stundengeschwindigkeit anzeigt.

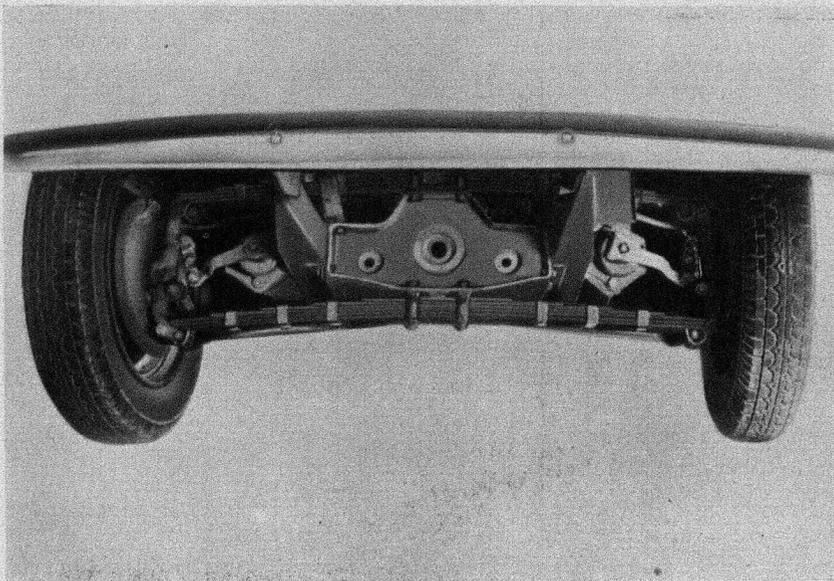
Bei einem kleinen Wagen mit der bisher üblichen normalen Karosserieform wird das Tempo von der erwartenden Geschwindigkeit aufwärts nur langsam ansteigen, weil beim Stromlinienwagen der Fahrer auch in den genannten Geschwindigkeitslagen durch den glatten Ablauf der Luft an den kulpigen Wagenformen ohne Mühe in kurzer Zeit die Höchstgeschwindigkeit erreicht, da er die Motorleistung viel besser auszunützen vermag.

bequem. Die Sitze passen sich den Körperformen voll an. Die Vordersitze sind verstellbar und können auch ganz herausgenommen werden.

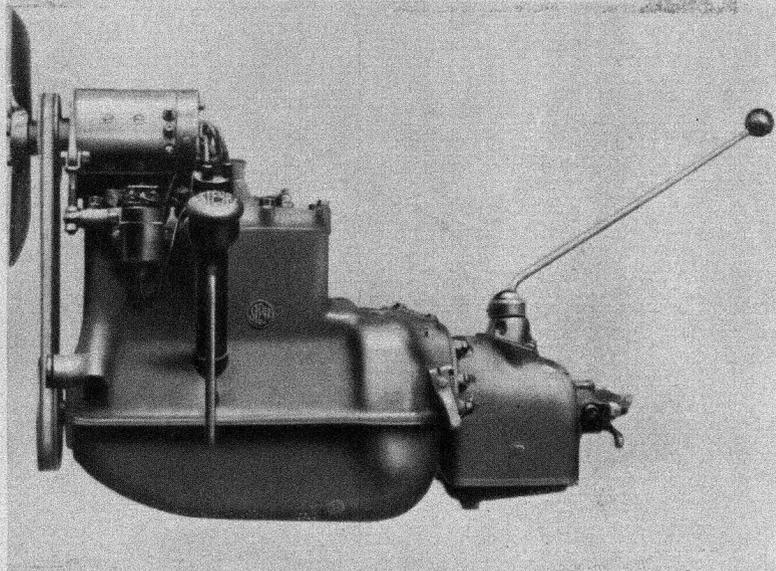
Die Innenausstattung des Wagens ist behaglich und vollkommen.

Dem Fahrer wird vor allem das hübsche Armaturenbrett auffallen, das links im Blickfeld des Fahrers ein kombiniertes Instrument, Geschwindigkeitsanzeiger, Oldruck- und Benzinstandmesser aufweist und rechts ein verschließbares Kästchen für allerlei Utensilien besitzt. Die handlich angeordneten Betätigungshebel geben dem Ganzen eine einheitlich harmonische Wirkung. Alles nur zur Bequemlichkeit des Fahrers: Starterbetätigung mit dem Fuß, Abblenden der Scheinwerfer ebenfalls in Fußbetätigung.

Der Stromlinien-Innenlenker stellt vor allem einen praktischen Gebrauchswagen für alle Zwecke dar, der nicht nur als bequemer



Neuartige Federkombination: 2 Halbelliptikfedern tragen die Vorderräder.



„Schwacher“, unkomplizierter Motor — dennoch 100 km Spitzengeschwindigkeit.

Sehr schön wirkt das außerordentlich übersichtlich gebaute Instrumentenbrett, auf dem alle notwendigen Registrierinstrumente angebracht sind. Es wird alles erforderliche Werkzeug der Ausrüstung beigegeben, ferner ist ein Reserverad vorhanden. Die Wagen sind mit dem Steyr-Vigot-Wagenheber ausgestattet, der spielend leicht eine ganze Wagenseite zu heben vermag.

Der Radstand des Fahrgestells mißt 2600 mm, seine Spurweite beträgt 1240 mm. Der geringste Bodenabstand bei Vollbelastung ist mit 175 mm anzunehmen.

Der Stromlinien-Innenlenker wiegt fahrfertig, jedoch ohne Wasser und Betriebsmittel 935 kg, das Luxus-Sportkabriolett in gleichem Zustand 955 kg.

Der Wagen erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km. Je nach Fahrweise und Straßenbeschaffenheit beträgt der Brennstoffverbrauch 9 bis 10½ Liter für 100 km. Der Ölverbrauch ist mit etwa 1 Liter für 400 bis 500 km einzuschätzen.

Warum Stromlinienkarosserie?

Als Außenmerkmal des Steyr, Typ 100, ist vor allem die Karosserie in Stromlinienform zu erwähnen.

Steyr bringt die Stromlinien-Limousine nicht etwa um einer Modelaune zu folgen, sondern nach reiflichen Erwägungen aus reinen Zweckgründen. Die Stromlinie ist ein Erfordernis, wenn es sich um Wirtschaftlichkeit, gepaart mit hoher Endgeschwindigkeit handelt.

Nur durch die Verwendung der Stromlinie wurde es ermöglicht, bei einem Wagen

Ganz von selbst ergeben sich bei Anwendung der Stromlinie besondere Vorteile für die Qualität der Fahrt und der Bequemlichkeit der Reisenden.

Da sind vor allem die guten Raumverhältnisse zu erwähnen. Die Fondsitze sind nach vorne, dem Schwingungsmittelpunkt näher gerückt, was die Qualität der Federung verbessert.

Schon bei wenig geöffnetem Fenster wird eine vorzügliche Ventilation ohne jede Zugluft erreicht. Die Neigung der Windscheibe sowie des Rückfensters beseitigen jede Blendefahr.

Die Stromlinienform ermöglicht auch eine staub- und nassesichere Unterbringung des Gepäcks in leicht zugänglicher Art.

Nicht unerwähnt soll die weitaus geringere Verschmutzung des Wagens bei diesen Karosserieformen bleiben.

Wenn auch die etwas ungewöhnliche Form der Stromlinie anfangs vereinzelt auf Widerstand stoßen dürfte, so sind die Steyr-Werke sicher, mit der Stromlinie die unbedingt richtige Karosserie, die Linie der Zukunft gewählt zu haben.

Alle, die das Wesen der Stromlinie erfaßt haben, werden die Behauptung begrifflich finden, daß eine Rückkehr zu den alten Formen in Zukunft ausgeschlossen erscheint.

Limousine und Kabriolett.

Abgesehen von der neuen Stromlinienform zeichnen sich die Karosserien des Steyr, Typ 100, durch einen ganz ungewöhnlichen Fahrkomfort aus. Die Sitzverhältnisse sind für einen Wagen dieser Größenordnung sehr

und schneller Reisewagen zu verwenden ist, sondern auch den in Beruf stehenden Fahrer verläßliche Dienste erweisen wird.

Die Ganzstahlkarosserie ist viersitzig und hat auf jeder Seite zwei Türen, die ohne Zwischenposten gegeneinander schließen; eine Tür ist von der anderen im Schluß unabhängig; jede kann durch Innengriffe verriegelt werden.

Die Windschutzscheibe ist aus splitterfreiem Securityglas in elastischer Fassung.

Die Seitenfenster besitzen Kurbelapparate in Parallelführungen; in der Rückwand ist ein Doppelfenster eingebaut.

Die Polsterung der Stahlrohrsesseln sowie die Innenverkleidung der Türen besteht aus Tuch; ebenso der Innenbelag der Decke, die wärmeisolierend für Sommer und Winter ausgeführt ist. An den Rücklehnen der Vordersitze hängen Faltenaschen.

Der Boden ist mit Boucléteppich belegt. An der Rückwand ist eine Innenbeleuchtung angebracht.

Die Scheinwerfer in Tropfenform, verchromt, passen sich der Stromlinie an, indem sie in den Kotflügeln halb versenkt sind.

An der Windschutzscheibe ist ein elektrischer Scheibenwischer sowie ein Rückblickspiegel angebracht. Im Windlauf sind die Fahrtrichtungsanzeiger versenkt.

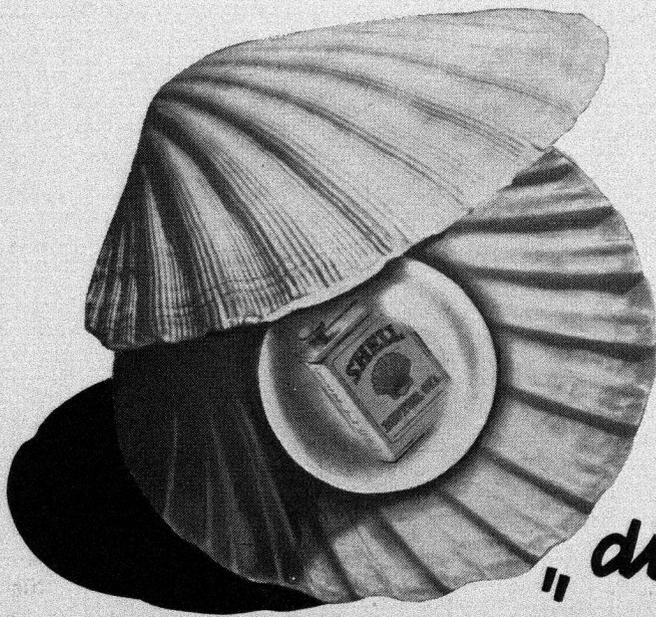
Um dem Fahrer die Winkerstellung anzuzeigen, ist eine Signallampe am Armaturenbrett vorhanden.

Außen am Heck ist das Reserverad. Die Raummaße des Stromlinien-Innenlenkers betragen: in der Länge 4370 mm, in der Breite 1510 mm, in der Höhe 1540 mm.

NATUR TECHNIK

Die Natur hat es so weise eingerichtet, daß sie schutzbedürftigen Lebewesen eine wirksame Hülle gegen die Angriffe feindlicher Elemente gibt.

Wie die Muschel - das weltbekannte Symbol der Shell - den empfindlichen Körper des Muscheltieres vor allen feindlichen Einwirkungen verlässlich bewahrt, so soll der hauchdünne Oelfilm alle sich bewegenden Metallteile des Motors vor seinen Feinden: der Reibung, der hohen Temperatur, den hohen Drücken schützen!



Nicht jedes Motor-
öl hat diese wich-
tigste Eigenschaft
aller Schmiermittel

Vertrauen Sie getrost
in jeder Hinsicht auf

„die Perle der Öle“

SHELL MOTOR OIL

cicci

Fahrbereit ohne Betriebsmittel beträgt das Gewicht 935 kg, mit Betriebsmitteln zirka 975 kg.

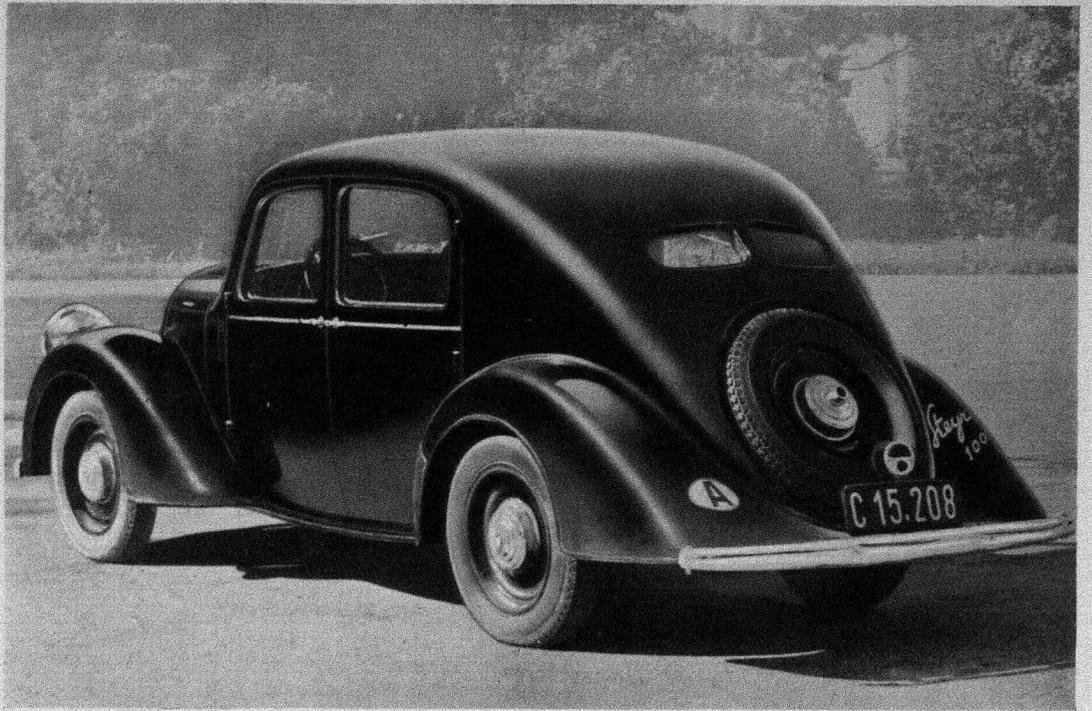
Für jenen Kundenkreis, der mehr konservativ, der strengen Stromlinienform noch nicht vollen Geschmack abzugewinnen vermag, haben die Steyr-Werke eine „gemäßigte“ Bauart herausgebracht, welche die Stromlinie zwar verwendet, aber nicht so wie bei dem Innenlenker betont. Jedenfalls eine sehr preiswerte und vorzügliche Bauart auch für jene Kunden, welche eine leicht zu öffnende Karosserie bevorzugen.

Das Luxus-Sportkabriolett ist nicht nur eine schöne, sondern auch eine durchaus praktische Lösung, selbst für den verwöhntesten Geschmack. Es ist in Zweischeiden-Bauart ausgeführt, viersitzig, ganz in Stahl, mit zurücklegbarem Dach aus erstklassigem Gummistoff ausgestattet. Die breiten Türen hängen vorne in Scharnieren und besitzen innen verriegelbare Schlösser. Im übrigen ist die Ausführung der Sitze gleich der beim Innenlenker beschrieben.

Analog dem Innenlenker sind auch die Windscheibe sowie die beiden Seitenfenster ausgeführt; letztere sind mit federnden, verchromten Klappsäulen verbunden. Das Dach besitzt ein Rückwandfenster.

Hinter den Fondsitzen ist der Kofferraum leicht zugänglich.

Im übrigen ist die Innenausstattung so-



Heckansicht des „100er“ mit eingelassenem Reserverad.

wohl als die Außenausstattung analog der Einrichtung des Innenlenkers.

Als Raummaße sind: die Länge mit 4370 mm, die Breite mit 1510 mm, die Höhe

mit 1540 mm anzugeben.

Das Gewicht beträgt fahrfertig ohne Betriebsmittel zirka 955 kg, mit Betriebsmittel zirka 995 kg.

DER NEUESTE DKW

Prospekte über moderne Automobile sind in den meisten Fällen Lobgesänge über die betreffende Marke und der Fachmann kann sich über die Leistung des Wagens in den meisten Fällen kein Bild machen. Wir nehmen daher das Ergebnis der von einem unbedingt seriösen Fachmann vorgenommenen Prüfung über den DKW 1001, der ebenso, wie sein kleinerer Bruder, der Front 700, gegenwärtig einer der meist gekauften Kleinwagen ist.

Vor allem also der Motor: Ventilloser Vierzylinder-Zweitaktmotor, 1000 cm³,

Bohrung und Hub 68 × 68½, 26 PS an der Bremse bei ganz normalen Verdichtungsverhältnis von 1:5.5. Spezialitäten: V-Motor, mit zwei in 90° zueinander geneigten Zylindergruppen aus je zwei Arbeitszylindern und einem Ladezylinder. Kollenlagerung der Kurbelwelle und der Pleuel, abnehmbarer Zylinderkopf, Kurbelgehäuse aus Leichtmetall, Solex-Schnellstartvergaser.

Triebwerk: Freilauf, Synchrongetriebe, vier Gang vorwärts, ein Rückwärtsgang, Untersetzungsverhältnis: Erster Gang 1:4.52, zweiter Gang 1:2.4; dritter Gang 1:1.28, vierter Gang 1:1, Rückwärtsgang 1:5.33.

Hinterachsübersetzung: 1:4.9. Spezialität: Freilaufeinrichtung, die durch einen Hebel am Armaturenbrett blockiert werden kann. Aus dem Freilauf kann ohne Auskupplung und Zwischengas jederzeit vollkommen geräuschlos vorwärts und rückwärts geschaltet werden.

Hauptabmessungen: Spurweite 1250 mm, Radstand 2850 mm, Breite des Wagens 1500, Länge 4150, größte Höhe 1560, Bodenabstand 200, Querfeder in Gleitflächen vorne, patentierte Schwebbeachse rückwärts.

Ausrüstung: Bosch-Lichtmaschine, Verteiler und Scheinwerfer 6-Volt-Batterie mit 85 Ampèrestunden, Lichtabblendung durch Fußschalter, Benzinflter im Wageninnern, abstellbar, mit Umstellung auf Reservetank, ausstellbare Windschutzscheibe aus splitterfreiem Glas, mit einer Hand zu betätigen, Vigot-Wagenheber, hydraulische Stoßdämpfer, Lockheed-Olddruckbremse.

Was die Leistung des Wagens anbetrifft, so muß die hohe Spitzengeschwindigkeit (zirka 105 Stundenkilometer) die weit über den Durchschnittswagen gleicher Größenklasse liegt, die große Wendigkeit und die ganz überraschend gute Straßenlage besonders hervorgehoben werden. Auf Grund dieser Fahreigenschaften ist es möglich, hohe Reisedurchschnitte zu erzielen. Hohe Geschwindigkeiten, wie 75 bis 85 Stundenkilometer und darüber hinaus, können bedenkenlos gefahren werden, da die neue Federung auch auf weniger guter Straße eine vollkommen einwandfreie Straßenlage ermöglicht. Die Kurvenlage ist ganz ausgezeichnet. Der extra weit gehaltene Radstand und vor allem die Schwebbeachse, verleihen dem Fahrzeug eine sehr hohe Stabilität. Bei der Schwebbeachse ist zum ersten Male die Erkenntnis verwirklicht, daß es weniger auf die absolute Höhe des Gesamtschwerpunktes, als auf die Schwerpunkthöhenlage der besetzten Karosserie ankommt. Die Karosserie hängt in der Federung, und zwar derart, daß Schwerpunkthöhe und Federbefestigung miteinander übereinstimmen. So bleibt die Karosserie auch bei hoher Fahrgeschwindigkeit in der Kurve stets senkrecht, da die auftretenden Fliehkräfte den Wagenkasten nicht kippen können.

Die erstaunliche Wirkung dieser neuen patentierten Federungsanordnung wird durch vier hydraulische Stoßdämpfer noch gesteigert und gesichert.

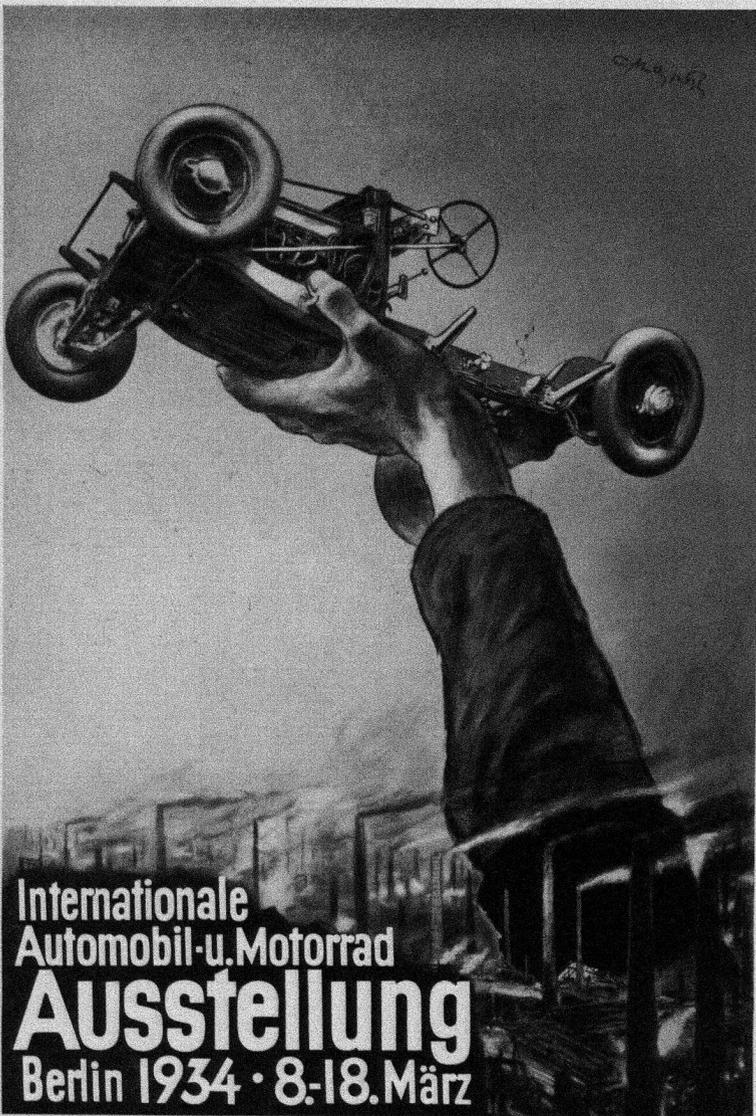
Das Vierganggetriebe kommt beim DKW 1001 zur vollen Auswirkung, und die für eine elastische Fahrweise nötigen Schaltungen, und zwar speziell das Rückschalten vom vierten zum dritten Gang, kann durch den Freilauf ohne zu kuppeln, absolut störungsfrei erfolgen. Die gut wirkende Olddruckbremse erhöht die Fahrsicherheit außerordentlich, die Lenkung ist sehr gut und flatterfrei.

Bei der Prüfungsfahrt über stellenweise stark kupiertes Terrain wurde ein Durchschnitt von rund 57 Stundenkilometer erzielt, in Form einer Spitzengeschwindigkeit, die stellenweise gut 90 Stundenkilometer betrug. Es ergab sich hiebei ein Verbrauch von 9.5 Liter Brennstoff. Die benzinsparende Wirkung des Freilaufes trat bei dieser Fahrt nicht zutage, da derselbe nicht ausgenutzt wurde.

Es wurden nachstehende Daten ermittelt: Bergsteigfähigkeit: Im vierten Gang zirka 9 bis 10%, dritten Gang zirka 12 bis 13½%, zweiten Gang zirka 18 bis 21%, ersten Gang zirka 29 bis 31%. Die sehr günstig liegende Übersetzung des ersten Ganges bewirkt die besonders gute Bergleistung des Wagens, der auch für Österreichs extreme Steigungen dadurch voll verwendungsfähig wird.

Interessant sind die nachstehenden Beschleunigungswerte von: 0 auf 60 in 18 Sekunden, 0 auf 70 in 24 Sekunden, 10 auf 60 in 15 Sekunden, 10 auf 70 in 21 Sekunden.

Obige Zahlen zeigen auf, daß der DKW 1001 ein geradezu verblüffendes Anzugsmoment hat, das motorisch viel stärkeren Wagen in gar keiner Weise nachsteht. Diese Eigenschaft in Verbindung mit der vorzüglichen Straßenlage und der großen Wendigkeit — Drehkreis 11 m — des Fahrzeuges, trägt dazu bei, den Fahreigenschaften das Prädikat „sehr gut“ zu geben.



Internationale
Automobil- u. Motorrad
Ausstellung
Berlin 1934 · 8.-18. März

Selbstverständlich hängt die Lebensdauer einzelner Motorteile in hohem Maße auch von der Art des verwendeten Treibstoffes ab. Daher ist Sphinx Special zu empfehlen; dieser ideale Treibstoff verleiht der Maschine einen weichen Gang und größere Elastizität und sichert eine kloppfreie Verbrennung.



Ein Fachmann spricht!

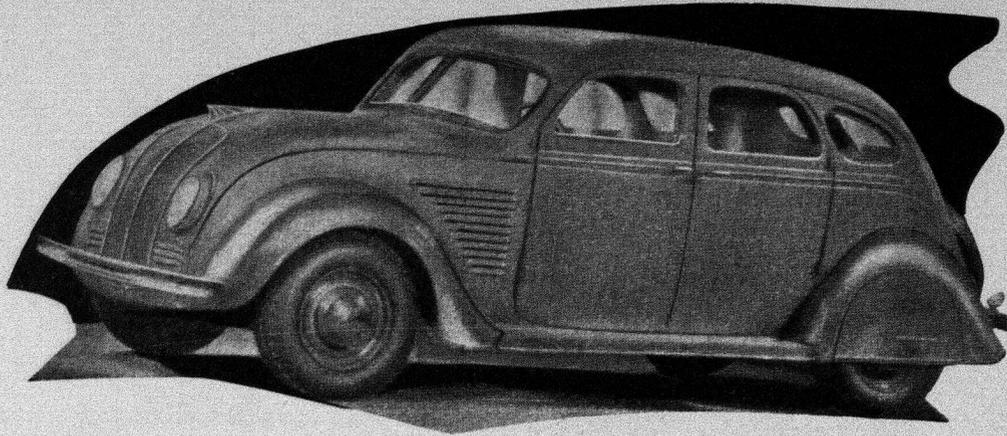
„... es ist beinahe unfaßbar, wie gering die Abnutzungserscheinungen an den höchstbeanspruchten Motorteilen bei Verwendung der richtigen Sorte Mobiloil sind.

Wenn man bedenkt, daß der Motor nur solange standhält wie das Öl, welches ihn schmiert, dann fordert man mit Recht ein Öl besonderer Art — und das ist Mobiloil!

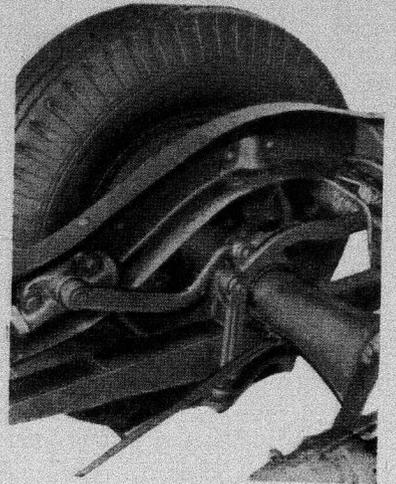
Tausende von praktischen Versuchen haben eindeutig bewiesen, daß Mobiloil die Abnutzung tatsächlich auf ein Mindestmaß herabsetzt und dadurch die Lebensdauer und den Wiederverkaufswert eines Wagens ganz wesentlich erhöht.“

Mobiloil

Das Öl mit den Qualitätsreserven



Der neue De Soto, Type „Airflow“.



Stabilisator an der Hinterachse des Buick.

Stromlinie und Schwingachsen vorne sind Amerikas dernier cri

Die vom 6. bis 13. Jänner im New-Yorker Grand Central Palace abgehaltene **34. National Automobile Show**

wird in der Geschichte des Automobils in den Vereinigten Staaten mit einiger Prominenz als die Ausstellung der „Knee Action“ (von einander unabhängige Abfederung der beiden Vorderräder, wörtlich „Knie Wirkung“ oder besser „Gelenkräder“) fortleben. Die zweite „Sensation“ ist die in mehr oder minder ziemlich extremen Formen fast von allen prominenten Marken aufgetischte Stromlinienbauart.

Der amerikanische Käufer braucht Schlagwortreklame. Dieses Bedürfnis wird durch die zwei „Slogans“ (Schlagworte) knee action und streamlining heuer in ausgiebigster Weise befriedigt, denn sie sind — neu und noch nicht verbraucht, was beim Geschäft die Hauptsache ist.

Jedes Jahr gibts solche Schlager. Voriges Jahr (und auch wohl anno 1932 schon) war es der Freilauf. Von dem spricht man aber jetzt wenig. Etliche amerikanische Marken bauen ihn ein, andere nicht. Manche Automobilisten schätzen ihn sehr, andere weniger. Und dann gibt es wieder andere, die nie daran gedacht haben. Die Sache ist, was man in den USA. „a dead fish“ nennt.

Die knee-action bringt vor die General Motors (in mehr oder minder ähnlicher Form, mit und ohne Lizenz des von uns gelegentlich des Pariser Salons 1932 beschriebenen Vorderfederungssystem von André Dubonnet) in verschiedenen Ausführungen auf den Wagen der diversen von ihnen kontrollierten Marken, ferner bringt sie Hudson (hier heißt sie axflex) und Chrysler.

Auch die Automobilindustrie der USA. hat ihren Schrumpungsprozeß durchgemacht. Einst — vor 14 Jahren — gab es 375 Fabriken. Heute sind es nur mehr ganz wenige, natürlich desto größere Erzeuger, die „noch“ arbeiten. Wie lange noch? Quien sahe — sagt der Latino-Amerikaner jenseits des Rio Grande, allwo wohl die politische Souveränität Uncle Sams, nicht aber die seiner Industrien aufhört.

Im Grand Central Palace hatten ausgestellt: Auburn, Buick, Cadillac, Chevrolet,

Chrysler, Continental, De Soto, Dodge Brothers, Essex, Franklin, Graham, Hudson, Hupmobile, La Salle, Lincoln, Nash, Oldsmobile, Lafayette, Packard, Pierce-Arrow, Plymouth, Pontiac, Reo, Studebaker, Stutz und Willys-Overland, soweit die Repräsentanten des Dollarlandes. Die ganze übrige Welt wurde bloß von einer Marke, und zwar Lancia, repräsentiert. Welche Beteiligung heuer einen besonders pikanten Beigeschmack mit sich bringt, denn es ist gerade diese berühmte italienische Marke, die seit 1920 Wagen mit knee action auf den Markt bringt, eine Konstruktion, die, wie man sieht, jetzt nachdem sie sich durch volle 14 Jahre bewährt hat, ganz große „Schule“ macht. Man sieht aber auch, daß die Nacheiferer vorsichtig waren, denn 14 Jahre sind eine mehr als ausreichende Zeitspanne, um eine, wenn auch radikale Neukonstruktion zu proben.

Es gibt also derzeit in den USA. nur Schwingachsen vorne, ähnlich, wie es in Europa eine Anzahl von Marken gibt, die seit zehn Jahren Schwingachsen nur rückwärts einbauen.

71 Marken hatten Automobilzugehör und Werkstättenausrüstungen ausgestellt.

Die Wagen von 1934 zeichnen sich vor allem durch ganz außerordentlich angenehme Fahreigenschaften aus. Sie sind leichter zu steuern, haben infolge besserer Gewichtsverteilung eine weit bessere Straßen-

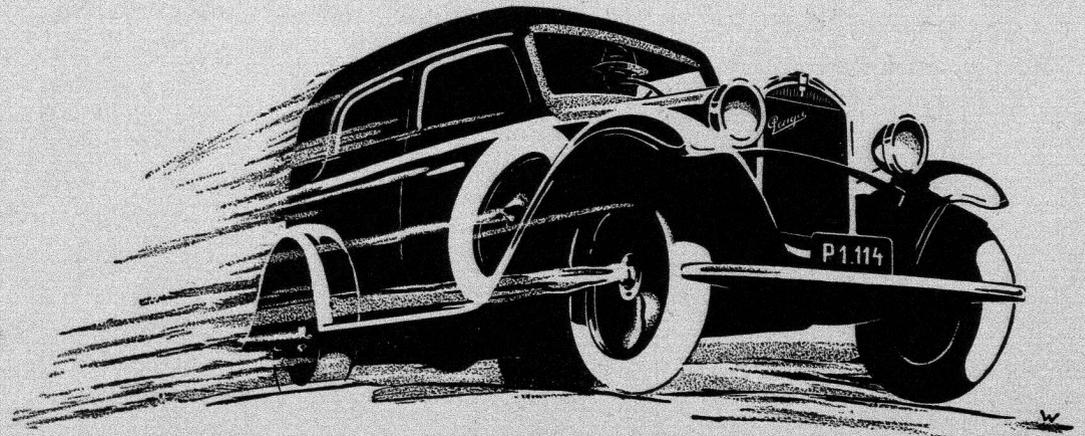
New Yorks 34. Automobile Show

lage, ihre Rahmen sind schwerer und besser versteift.

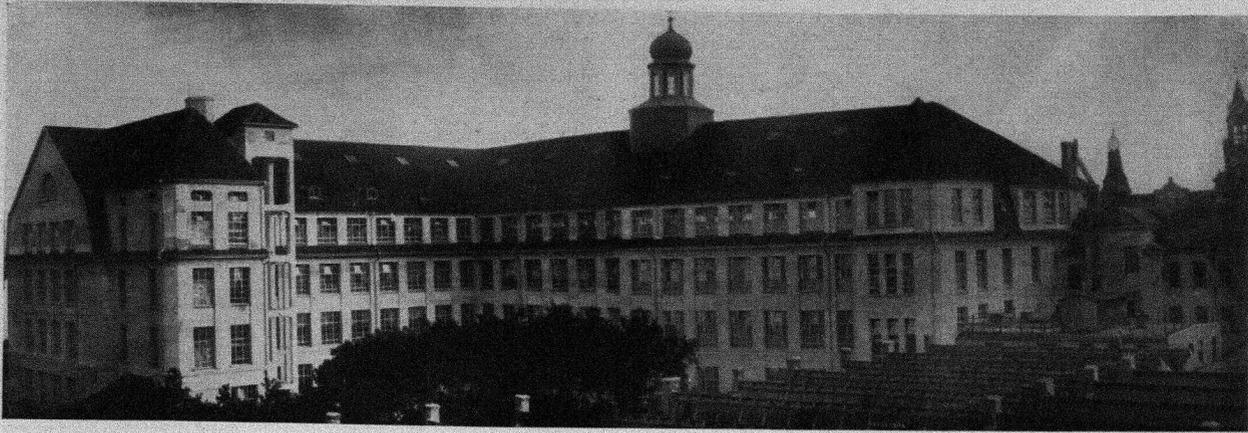
Buick war die erste der ausgestellten Marken, welche mit der knee action herauskam. Jedes der beiden Vorderräder sitzt an einer kräftigen Spiralfeder, statt der herkömmlichen Vorderachse finden wir hier einen Querträger und je zwei V-förmige Arme über und unter den Spiralfedern. Beim Hudson hingegen ist die Vorderachse beibehalten worden. Sie trägt an ihren beiden Enden die Vorrichtungen für die unabhängige Federung der Räder. Varianten dieser beiden Systeme sind auf allen den anderen derartig ausgestatteten Wagen zu finden.

Aber das Jahr 1934 wird auch in anderer Hinsicht einen Markstein in der Entwicklung der amerikanischen Industrie bilden. Jetzt endlich beginnt man mit der alten Idee des „Motorwagens“ zu brechen — dessen hauptsächlichstes Merkmal darin bestand, daß er zum Antriebe einen Benzinmotor besaß und an sonstigen die Linien und Anordnungen der alten Kutschen haben müsse. Die neuen Stromlinienwagen von Chrysler, De Soto, Dodge, La Salle usw. unterscheiden sich bereits ganz wesentlich von den bisher konventionellen Typen. Die Marken Reo, Graham-Paige und Willys-Overland haben auf diesem Gebiete die Pionierarbeit geleistet, die für sie ebenso kostspielig (als „Versuchskaninchen für die anderen“) als für die

(Fortsetzung auf Seite 13.)



Der amerikanisierte Praga Piccolo.



Teilansicht der Automobilfabrik Gräf & Stift, Wien XIX., Weinberggasse 58-76

Bild 1

Die Serienerzeugung

des Gräf & Stift-Personen- wagen, Typ MF 6

Für jede Automobilfabrik bedeutet die Auflegung eines neuen Typ immer wieder einen Entschluß, denn die Kosten hierfür sind ganz bedeutende, viel größere, als sich der Laie das vorstellt. Auch vom Entwurf bis zu den ersten Probefahrten ist ein weiter und überaus komplizierter Weg, von dem sich nur der eine richtige Vorstellung machen kann, der in solch einem Gefüge einmal mit-tätig war.

Als sich unsere älteste Automobilfabrik Gräf & Stift vor einiger Zeit entschloß, ihr Produktionsprogramm um einen neuen 2.5-Liter-Sechszylinder zu erweitern, war man sich klar, daß in diesem Fahrzeug, das die Typenbezeichnung MF 6 erhalten sollte, die wichtigsten Neuheiten und technischen Feinheiten verkörpert sein sollten, damit der künftige MF 6 den Traditionen des Hauses entspräche. Das alles bei günstigem Preis, der dem Wagen einen entsprechenden Abnehmerkreis sichern sollte. Es handelte sich also um eine Vielheit an zu lösenden Aufgaben, die, sowohl auf technischem, wie auf kommerziellem Gebiet liegend, den Konstrukteuren wahrlich Grund zum Kopfzerbrechen geben mußten.

Als der MF 6 dann auftauchte, hatte er sich überraschend schnell eingeführt und die Gunst des Käuferpublikums erworben. Die Firma Gräf & Stift und alle, die an dem neuen Fahrzeug mitgearbeitet hatten, konnten damit den Erfolg ihrer Bemühungen für sich buchen. In vielen schweren Reisen im In- und Ausland hat sich der jüngste Gräf & Stift innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit bestens bewährt, und so entschied man sich dahin, für 1934 eine neue Serie des MF 6 aufzulegen.

Die eigens für die Produktion des MF 6 geschaffenen Einrichtungen kennen zu lernen, war der Zweck eines Besuches der Fabrikanlage, der Mitte Februar stattfand und ein treffliches Bild von dem modernen Zeitgeist dieser ältesten österreichischen Automobilfabrik gab.

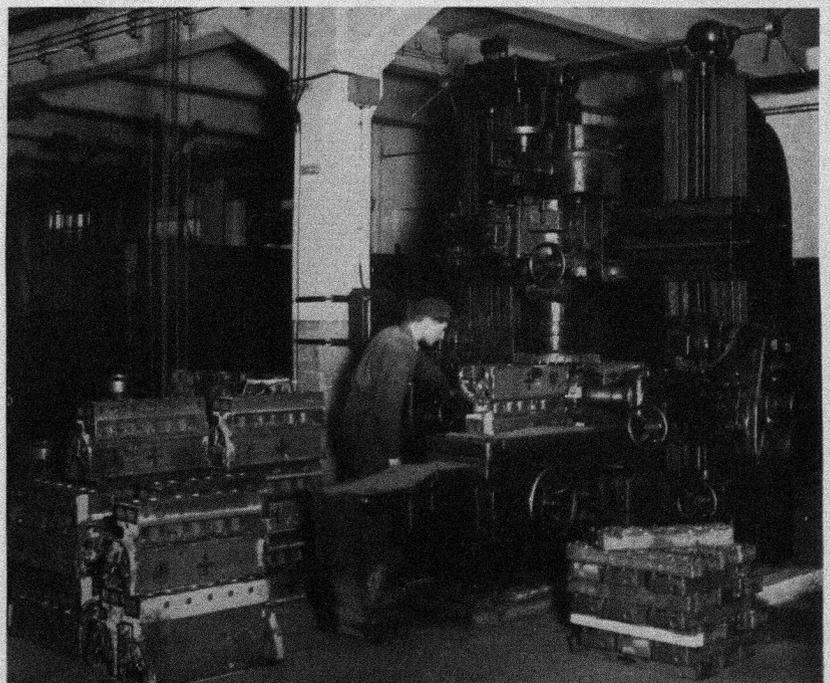
Ing. Josef Gräf führte in liebenswürdiger Weise die Gäste und gab alle gewünschten Aufklärungen beim Rundgang. In der Parterrehalle des großen Betonbaues (Bild 1) sah man die mechanische Bearbeitung der Rohteile. Hier werden an halb- und vollautomatischen Werkbänken Schrauben und Fassonteile erzeugt, ferner Wellen und Zahnradrohnteile gedreht, Flächen gefräst und auf ein-, bzw. mehrspindeligen Maschinen Bohrungen gearbeitet.

Wohl das meiste und größte Interesse verdienen die in

mehreren Räumen verteilten Spezialeinrichtungen zur Anfertigung der Einzelteile der Motoren, der Getriebe, der Hinterachsen und der übrigen Aggregate für den MF 6.

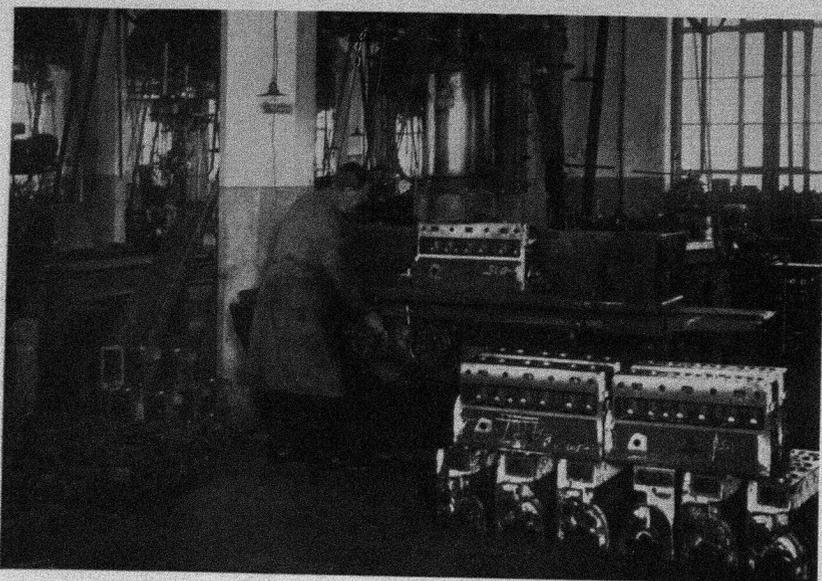
Auf einer rund 10 Tonnen schweren Mehrflächenfräsmaschine werden gleichzeitig die Flächen zweier hintereinander aufgespannter Zylinderblöcke bearbeitet (Bild 2). Die Arbeitsspindeln dieser interessanten Maschine sind einzeln elektrisch angetrieben, wodurch es möglich ist, die Schnittgeschwindigkeit dem Werkstoff anzupassen. Es ist ja einleuchtend, daß weiche Materialien mit größerer Schnittgeschwindigkeit behandelt werden können als sehr harte.

Die Zylinderböcke wandern dann weiter zur Flächenschleifmaschine (Bild 3), auf welcher die Paßflächen für den Unterkarplan geschliffen werden sowie auch der Sitz des Zylinderkopfes, dessen Auflage ebenfalls mit dieser Maschine bearbeitet und fein geschliffen wird.



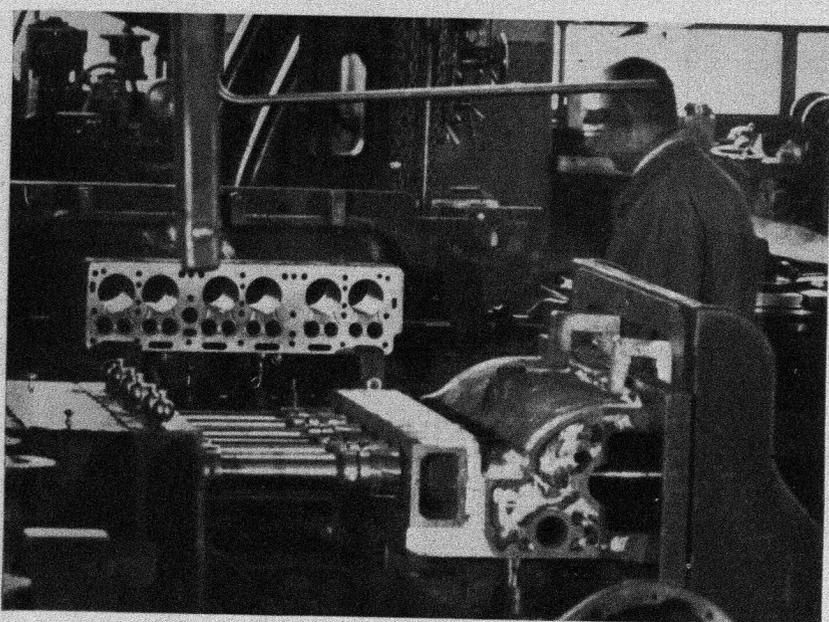
Mehrflächen-Fräsmaschine beim Bearbeiten von Zylinderblöcken u. -köpfen

Bild 2



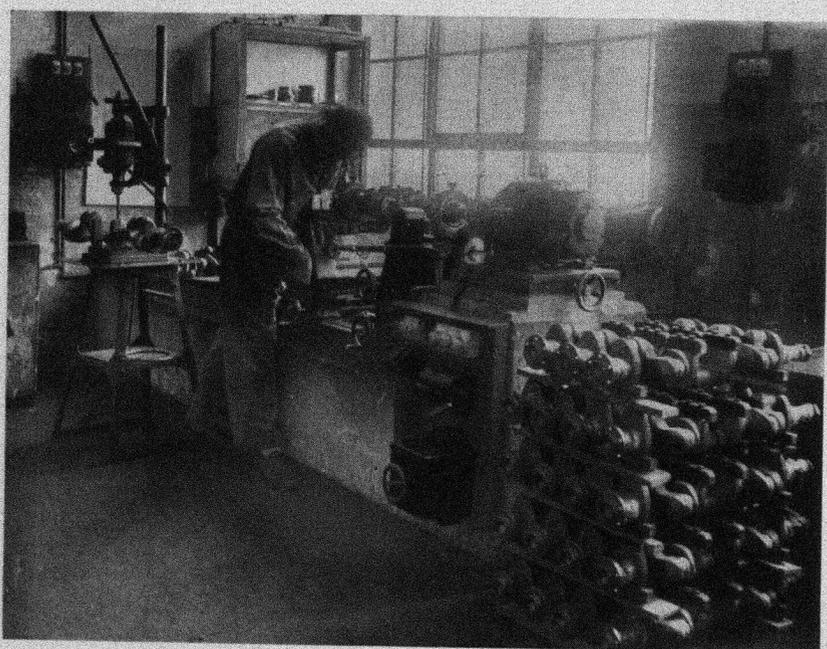
Flächenschleifmaschine

Bild 3



Sechsspindelige Spezial-Bohr- und Schleifmaschine

Bild 4



Kurbelwellen-Auswuchtmaschine

Bild 5

Es ist selbstverständlich, daß man der Bearbeitung der Zylinderbohrungen größte Präzision widmet. Sind doch die Zylinder der innerste und am meisten in Mitleidenschaft gezogene Teil des Motors, wo fortwährende mechanische und auch besonders hohe thermische Beanspruchungen auftreten. Hohe Leistung und öko-

nomischer Betrieb hängen zum guten Teil von der Ausbildung und fabrikatorischen Behandlung dieser Organe ab. Eine sechsspindelige vollautomatische Bohr- und Schleifmaschine, die speziell für die Type MF 6 konstruiert wurde (Bild 4), bearbeitet die Bohrungen mit einer in die Tausendstelmillimeter gehenden Genauigkeit.

Zu den kompliziertesten und für den ruhigen Maschinenlauf wichtigsten Problemen zählt das dynamische Auswuchten der Kurbelwellen. Diese Arbeit wird auf einer Spezialmaschine durchgeführt (Bild 5). Die aus Festigkeitsgründen ungleiche Massenverteilung auf der Kurbelwelle bringt nämlich bei rascher Drehung Vibrationen und sogenannte „kritische Schwingungen“ hervor, die durch die Anbringung von Gegengewichten ausgeglichen werden müssen. Das Studium dieser Erscheinungen ging mit den höheren Drehzahlen Hand in Hand und gehört mit zu den schwierigsten Untersuchungen, die beim Bau von Kraftwagen anzustellen sind. Die obenerwähnte Maschine ist durch ein kompliziertes System empirischer Messungen in der Lage, diesen Ausgleich restlos zu bewirken, so daß das Auftreten der erwähnten Schwingungen einwandfrei erkannt und demgemäß auch beseitigt würde.

Eine interessante Maschinengruppe für sich bilden die amerikanischen Hochleistungs-Radialbohrmaschinen mit elektrischem Einzelantrieb (Bild 6). Getriebegehäuse, Zylinderköpfe, Zylinderblöcke und Lagerkörper der Type MF 6 erhalten hier ihre Bohrungen.

An einer speziell für MF 6 eingerichteten Drehbank (Bild 7) konnte man die Bearbeitung der aus einem Stück in Stahl gepreßten Hinterachse wahrnehmen.

Sind die Einzelteile fertig, so kommen sie zur Montage; der zusammengebaute Motor wandert nunmehr auf den Prüfstand. Dieser ist in jeder gewissenhaft arbeitenden Fabrik die für die Beurteilung des eben produzierten Stückes die wichtigste Einrichtung. Man muß einräumen, daß Gräf & Stift in dieser Beziehung ganz besonders rigoros zu Werke geht. In einer geräumigen Halle ist eine größere Anzahl von Motorenprüfständen installiert. Es sind dies elektrische Zwillingprüfstände (Bild 8), die mit großer Genauigkeit Leistung und Drehmomentkurven aufzunehmen gestatten, ferner den Verbrauch anzeigen und für die Regulierung der Motoren hinsichtlich Maximalleistung und Gleichmäßigkeit wertvolle Anhaltspunkte geben. Man konnte sich im Verlauf des Besuchs dieser Abteilung von der Art und Sorgfalt überzeugen, mit der die MF-6-Motoren geprüft werden.

In der Roh- und Fertigungskontrolle sah man, mit welcher peinlichen Genauigkeit jeder einzelne Arbeitsgang durch die Anwendung feiner und feinsten Meßgeräte und Kalibersätze kontrolliert wird. Diese Einrichtungen im Verein mit den mustergültigen Einrichtungen der Materialprüfung bieten Gewähr dafür, daß bei Gräf & Stift erzeugte Nutz- und Personenwagen durch beste Werkmannsarbeit in qualitativ gleichmäßiger Ausführung wertvoll sind.

Der Wagen, dessen Herstellung an einigen charakteristischen Phasen skizzenartig beleuchtet wurde, sei nunmehr noch durch seine wichtigeren, technischen Eigenheiten gekennzeichnet.

An neuen oder modernen Besonderheiten umfaßt der Gräf & Stift MF 6 eine ganze Reihe, nämlich vor allem den schwebenden Motor, dann das Synchrongetriebe, den Freilauf, verwindungssteifen Kastenrahmen, hydraulische Stoßdämpfer und Tiefbettfelgen mit Ballonreifen. Dieses Ensemble gibt einen Fahrkomfort, eine Betriebssicherheit und Leistungen, die in ihrer Gesamtheit sonst nur von großen und teuren Wagen erreicht wird.

Die ebenerwähnten Charakteristika des MF 6 seien hier noch kurz erläutert, wobei auch erinnert sei, daß der MF 6 ein modernst konstruierter Sechszylinder mit 75 mm Bohrung, 100 mm Hub ist, demnach 2650 cm³ Inhalt hat, der die Bremsleistung von 55 PS bei 3200 Umdrehungen in der Minute erreicht.

Was zunächst den schwebenden Motor anbetrifft, so hat man sich zu seiner Annahme entschlossen, getreu dem Grundsatz, stets nur das Beste zu liefern, was die Automobilkonstruktion jeweils aufzuweisen hat. Dieser bewährte Grundsatz hat das Haus Gräf & Stift in den 38 Jahren seines Bestandes geleitet und auch zu verdientem Erfolg geführt. Das Prinzip des schwebenden Motors liegt bekanntlich in der Zweipunktaufhängung in besonders ausgebildeten Gummilagerungen, derart, daß die Schwerpunktachse des Motoraggre-

gates in die Verbindungslinie der Auflager fällt. Der Motor kann hierbei um seine Schwerpunktschwerachse schwingen, und die Drehmomentreaktion wird auch durch eine, in Gummi gelagerte Cantileverfeder aufgenommen. Mit Rücksicht auf diese ebenso einfache wie sinnreiche Art der Motoraufhängung im Rahmen wird naturgemäß die Übertragung von Schwingungen oder Geräuschen seitens des Motors auf Karosserie und Wagen überhaupt vermieden. Die schwebende Aufhängung des Motors stellt eine doppelte Versicherung gegen Vibrationen und störende Einflüsse dar, weil ja der Motor an sich schon ausgeglichen läuft. Durch diese doppelte Schwingungs- und Lärmdämpfung ist der durchaus ruhige Gang der Gräf & Stift mitbedingt, der an diesen vornehmen Fahrzeugen immer angenehm auffällt.

In wertvoller Ergänzung des schwebenden Motors finden wir am MF 6 das Synchrongetriebe mit Freilauf, das nicht nur geräuschloses Schalten ermöglicht, sondern auch den Vorteil bietet, den Wagen mit leerlaufendem Motor nach Belieben und Streckenverhältnisse frei ausrollen zu lassen. Die Annehmlichkeit dieses Fahrens sowie die Brennstoffersparnis in unserem hügeligen Gelände ist bei dieser Anordnung ganz bedeutend. Sehr beachtlich muß die Möglichkeit bezeichnet werden, einzelne Gänge, ohne auf bestimmte Reihenfolge zu achten, und vor allem, ohne zu kuppeln, schalten zu können. Durch einfache Betätigung eines Knopfes am Armaturenbrett kann man den Freilauf, der, wie man sieht, so viele Annehmlichkeiten bietet und das ganze Fahrzeug, besonders aber den Motor schont, leicht ausschalten, wenn dies aus irgend einem Grund (z. B. Bremsen mit dem Motor) erwünscht ist.

Der verwindungssteife Kastenrahmen gibt dem ganzen Wagen ein verlässliches und solides Rückgrat. Tiefe Schwerpunktlage erhöht die Sicherheit und Stabilität des Fahrzeuges. Besonders weiche und lange Federn, in ihrer Arbeit noch günstig unterstützt durch vier doppelwirkende, mit thermostatischer Regulierung ausgerüstete Flüssigkeitsstoßdämpfer, tragen zum angenehmen Fahren wesentlich bei.

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Anwendung von Überballonreifen auf Bibendum-Felgen hingewiesen, wobei die Reifen nur mit $1\frac{1}{2}$ Atmosphären Druck aufgepumpt sind. Durch alle diese Maßnahmen ist die Fahrweise und der Fahrkomfort des Gräf & Stift MF 6 ein überaus guter und man kann auch auf minderen Straßen ohne Angst um den Wagen flott vorwärtskommen.

Die neuartige Duo-Servo-Vierradbremse im Verein mit stoßfreier Lenkung bietet einen hohen Grad von Fahrsicherheit und erlaubt die Zurücklegung auch größerer Strecken ohne Ermüdung des Fahrers. Der MF 6 ist sohin als ein vorzüglicher Reisewagen für höhere Ansprüche zu bezeichnen und unterscheidet sich von den großen und teuren Fahrzeugen nur in vorteilhafter Weise durch den geringeren Preis.

Abgesehen von den erwähnten Konstruktionen fallen beim MF 6 auch eine Reihe von Details angenehm auf, so z. B. die automatische Startvorrichtung des neuen Solex-Vergasers, ferner automatische Brennstoffpumpe. Kraftreserve im Motor und entsprechend ausgebildeter Vergaser geben zusammen jenes gute Anzugsvermögen, das man bei Klassewagen sofort merkt und das sowohl im Stadtverkehr wie auch namentlich im Gebirge bei den oftmaligen Änderungen des Bewegungszustandes ein bedeutender Vorteil ist.

Auch eine flüchtige Besprechung des MF 6 wäre unkomplett, wenn man der vorbildlichen Ausführung der Aufbauten nicht Erwähnung tun würde. Die Wagen haben nämlich Einstück-Ganzmetall-Karosserie, die durch ein neues Verfahren, die sogenannte Blitzschweißung der einzelnen Teile, entsteht. Widerstandsfähigkeit, Dauerhaftigkeit und Geräuschlosigkeit zeichnen diese Bauweise aus. Erfahrene Automobilisten werden diese Bauart um so mehr zu schätzen wissen, weil ja bekannt ist, daß bei Stürzen u. dgl. durch feste und widerstandsfähige Aufbauten das Unheil wesentlich vermindert wird. Die gegenüber älteren Stahlkarosserien vorteilhaft weiterentwickelten Aufbauten des Gräf & Stift MF 6 verbürgen denn auch hohen Sicherheitsgrad, und das allein schon spricht für den Wagen.

Zur Sicherheit gesellen sich bei den Wagenaufbauten schöne, harmonische Linien. Abgesehen von der Festigkeit des Aufbaues wird dessen Sicherheit auch noch durch Verwendung von splitterfreiem Glas (Sekurit) unterstützt.

Nur noch einige Worte über die Aufbauformen des MF 6. Der dreifenstrige Innenlenker wiegt rund 1500 kg. Er wird sowohl vier- bis fünfsitzig, als auch mit Notsitzen, als sechs- bis siebenplätziger Innenlenker erzeugt. Coach und Kabriolett sind eintürig, haben mehr sportliche Note und zeigen Zweifarben-Zusammenstellung.

Mit Stolz und Freude darf es uns erfüllen, daß unsere heimische Automobilfabrik Gräf & Stift aus kleinen Anfängen zu einem Unternehmen von internationalem Ruf geworden ist.



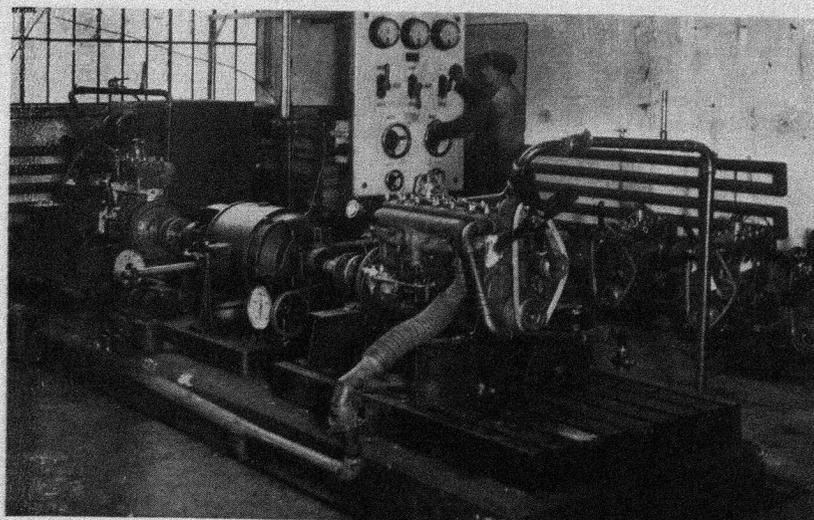
Radialbohrwerke

Bild 6



Bearbeitung der Hinterachsgehäuse

Bild 7



Motorenprüfstand

Bild 8

Der amerikanisierte Praga-Piccolo

Die Praga-Automobilwerke zählen bekanntlich zu den Pionieren der Kleinwagenfabrikation in Europa. Schon seinerzeit haben sie mit ihrem Piccolo-Modell, einem wahren Volkswagen von 12 PS (18 bis 22 PS Leistung), sowohl auf kommerziellem als auch auf sportlichem Gebiete außerordentliche Erfolge errungen und so ist es nur zu begreiflich, daß diese Fabrik im Hinblick auf die anhaltende Wirtschaftskrise, neuerlich dem Zug dieser sparbeflissenen Zeit folgend, ihren damaligen Ein-Liter-Piccolo, technisch und äußerlich reformiert, ihrem Bauprogramm für 1934 einverleibt hat. Die verstärkte Luxus-type des Piccolo benimmt sich wahrhaft revolutionär und genau genommen blieb von dem alten Wagen, der, in zehneinhalbtausend Exemplaren verbreitet, der typisch tschechoslowakische Wagen genannt werden kann, nur der Name übrig. Denn ein Piccolo, das ist auch der neueste Praga. An Elastizität, Bequemlichkeit und einfacher Bedienung erinnert das neue Modell an die amerikanischen Wagen. Motor 1.5 Vierzylinder mit sogenanntem „Heißem Punkt“ in der Saugleitung, Leistung 30 PS, also um 50% mehr gegen früher. Wobei zu bemerken ist, daß trotz dieser höheren Leistung, das Gewicht des Wagens fast unverändert blieb. Das Spitzentempo beträgt nunmehr 90 Stundenkilometer, der Benzinverbrauch 9 bis 10 Liter pro 100 km.

Außer dem verstärkten Motor zeichnet sich dieser Wagen durch große Bequemlichkeit sowohl für die Insassen als auch für den Wagenlenker aus. Er ist um volle 10 cm breiter als der Einliter, so daß alle Personen sowohl rückwärts als auch vorne sehr komfortabel sitzen. Die Lenkung wird erleichtert durch ein leicht funktionierendes Lenkrad, leichtes Geschwindigkeitseinrücken, leichtes Ausschalten der Kupplung, Einschalten des Anlassers mittels Pedal, sowie durch einen Pedal-Akzelerator. Der Licht-Umschalter, ebenso wie der automatische Richtungsanzeiger sind in die Lenkradnabe eingebaut, was normalerweise nur bei großen Wagen der Fall ist.

Die größte Aufmerksamkeit anlässlich der Konstruktion des neuen Modells Praga-Piccolo wurde dem eleganten Aussehen und einer modernen Ausstattung gewidmet. Der Wagen besitzt vorne ein schräg eingebautes Glas mit abgerundetem Übergang in das Dach, einen schlanken Kühler mit einer neuen Verzierung „Praga“, „amerikanische“ Kotflügel, Schutzblech der Hinterachse, sowie moderne glänzende Stoßstangen. Es wurde auch an geschmackvolle Ausbildung der feinen Wagenlinien gedacht und der Wagen mit einer luxuriösen Ausstattung versehen.

Die Sicherheit ist durch große und leicht regulierbare Bremsen gewährleistet, wobei die Wirkung der vorderen und rückwärtigen Bremsen durch eine eigenartige Übersetzung der Bremshebel ausgeglichen wird. Die Stoßstangen und der Rahmen, welche alle Maschinenteile fest trägt, versteifen die Karosserie Regulierung. Auch auf billigere Reparatur und fangen die Stöße bei eventuellen Unfällen auf. Das splitterfreie Vorderglas, welches normal wiederum bloß bei besseren Wagen verwendet wird, gehört zu der

standardmäßigen Ausstattung des neuen Piccolo.

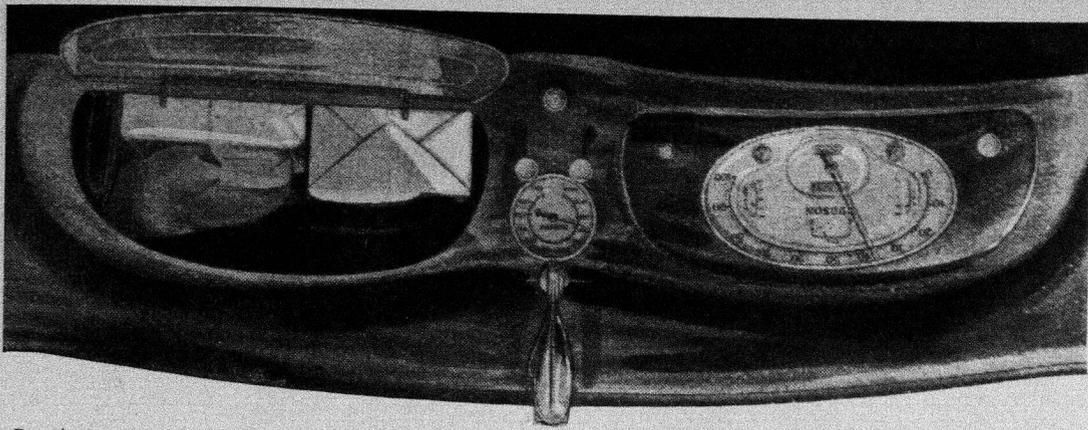
Der ruhige Gang ist ebenfalls gründlich verbessert worden. Er wurde erzielt durch dreimalige Lagerung der Kurbelwelle, durch verschiedene Maßnahmen gegen Vibrationen und Geräusch, durch verbesserte Lagerung aller beweglichen Teile und deren Vollkommenturen ist durch Vereinfachung der Montage aller Teile Bedacht genommen worden.

Dieser Wagen vereinigt in sich alle Vorzüge des bisherigen tschechoslowakischen Wagens mit den Vorzügen eines amerikanischen Wagens und es liegt daher im Interesse eines jeden, der einen Wagen dieser Klasse zu kaufen beabsichtigt, sich den Piccolo 1.5 Liter anzusehen und sich mit seinen Eigenschaften, deren Einzelheiten hier zu beschreiben wir leider nicht in der Lage sind, bekannt zu machen.



Ein Gesicht am Fenster ...

... es verschwindet und taucht wieder auf, spähend durchsuchen seine Blicke den Raum. Bald wird dieser Mann durch die Tür treten und fragen: Bitte haben Sie hier ein Telefon? Ich möchte gerne die nächste Garage anrufen, damit man mir einen Schleppwagen schickt, denn ich stecke hier mit einem Automobil wegen eines schweren Schmierungsdefektes fest. Es tut mir leid, Sie vielleicht erschreckt zu haben, aber dafür kann ich Ihnen, sollten Sie Automobilist sein, einen wertvollen Rat geben: Verwenden Sie nur Mobiloil!

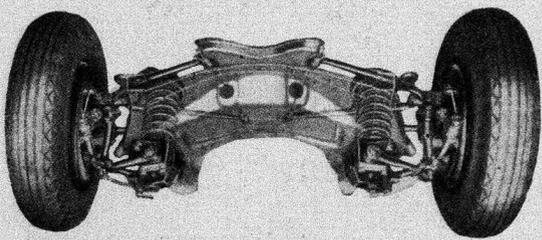
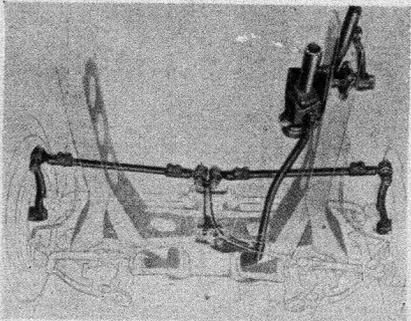


Die Apparatur des neuesten Hudson. Rechts sieht man die in England so beliebte Nische (cuby hole), links die Apparatur in der Apparatur, wie sie die Franzosen heuer bevorzugen.

anderen lehrreich war. Heuer droht also eine förmliche Überschwemmung mit solchen streamliners, so zwar, daß jeder amerikanische Wagen von 1933 in längstens sechs Monaten von heute ganz und gar veraltet aussehen wird! Die neuen Wagen sind keineswegs bloße Traumgebilde von phantasiebegabten Konstruktionszeichnern, sie verkörpern die Resultate von der minutiösesten Experimente und tiefeschürfenden Forschungsarbeit von Gelehrten über den Luftwiderstand. Ingenieur und Karosseur haben die Ergebnisse der Laboratoriumsarbeit in engster Zusammenarbeit in die Praxis umgesetzt.

Die automatische Schaltung, wie sie Reo bringt, und die wir im „Europa-Motor“ bereits im Vorjahre bei ihrem ersten Erscheinen vor dem Forum der automobilistischen Welt bereits beschrieben haben, hat merkwürdigerweise bislang keine Nacheiferer gefunden. Diese Schaltung erübrigt den Gangwechsel, der ganz selbsttätig der steigenden oder sin-

den Chevrolets, Fords, Almyouth usw. Konkurrenz machen. Ein Krisenmodell also.



Oben: Buick-Steuerung mit geteilter Spurstange.

Unten: Knieaktion: Die Vorderachse des neuesten Cadillac Zwölfzylinder.

kenden Drehzahl des Motors entsprechend stattfindet, im Effekt, ähnlich wie bei dem Daimlerschen (Coventry) hydraulischen Schwungrad.

Neu auf der Schau ist heuer nur die Marke Lafayette. Dieser Name ist seit zehn Jahren aus der amerikanischen Industrie verschwunden, der neue Lafayette hat mit dem alten Erzeugnis gleichen Namens aber nichts zu tun. Er wird aber wieder bei Nash erzeugt und ist ein schöner Wagen zu einem mehr volkstümlichen Preise als die übrigen Nash-Typen. Mit diesem einfachen, aber gediegen gehaltenen Wagen mit fünf verschiedenartigen Karosserieausführungen und seiten-gesteuerten Sechszylindermotor will Nash

Die Marke Buick hat wohl infolge der Einführung der Knie-action auch die Steuerung geändert. Die Schubstange trifft die in der Mitte geteilte (das ist aus zwei Hälften bestehende) Spurstange in der Mitte — eine kleine, aber scheinbar umso nützlichere Komplikation.

Buick bringt auch eine Stabilisatorvorrichtung, die neben den Hinterrädern an der Hinterachse eingebaut wird, um das Schlingern und Schwanken des Wagens in den Kurven zu verhindern. Die sonstigen technischen Neuheiten bei den einzelnen Marken beschränken sich auf bereits seit langem bekannte Details, die nur bei der betreffenden Marke als besondere Neuheit zur Anwendung gelangen, wie z. B. vom Sitz aus einstellbare Stoßfänger, Schnellgang, floating power usw.

W.

Warum fahren über 40 % aller Lastwagenbesitzer diese Marke?



Weil diese Fabrikate in mehr als fünfundzwanzigjähriger Erfahrung als reine Lastwagenkonstruktion entwickelt wurden; weil sie alle **wirklichen Vorteile** besitzen, die sie zum **idealen Lastwagen** stempeln.



Robuster 4-Zylinder-Motor
Elastisch — Niedertourig
Besonders robuster, starrer Kreuzrahmen

Starre, leicht demontierbare Hinterachsbrücke
Doppelbereifung hinten (gleicher Dimension wie vorne)
Geringe Betriebskosten

Geräumiges Führerhaus und
Große Ladefläche



! Billigste Preise !

Langfristige Kredite direkt durch die Fabrik

Oest. Automobil-Fabriks-A. G., vorm. »AUSTRO FIAT«

Werk: Wien XXI

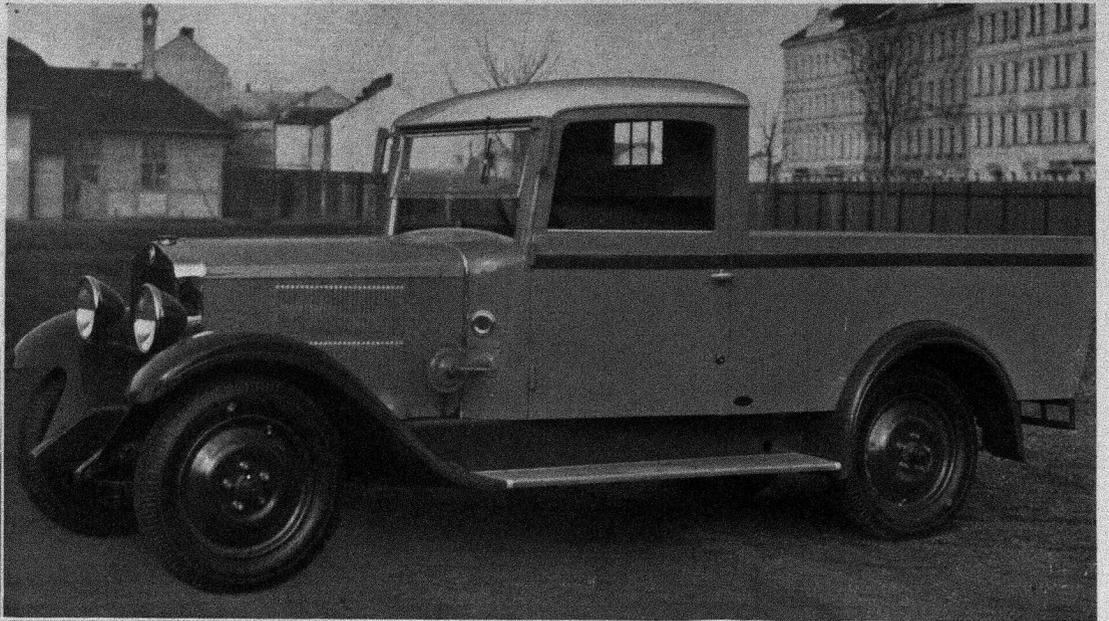
Verkaufsstelle: Wien I. Kärntnerring 18

Messeausstellungen:

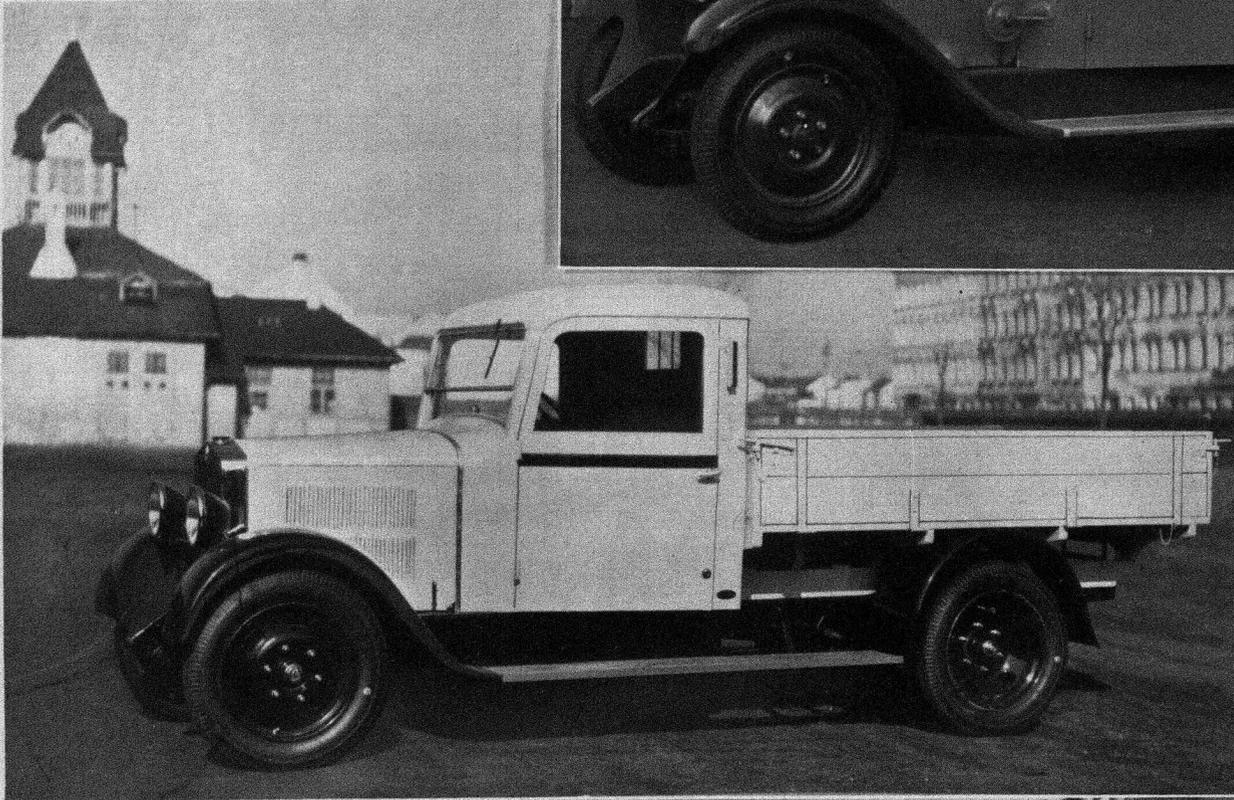
Rotunde, Ostgalerie, Westgelände.

Messe des Fortschritts

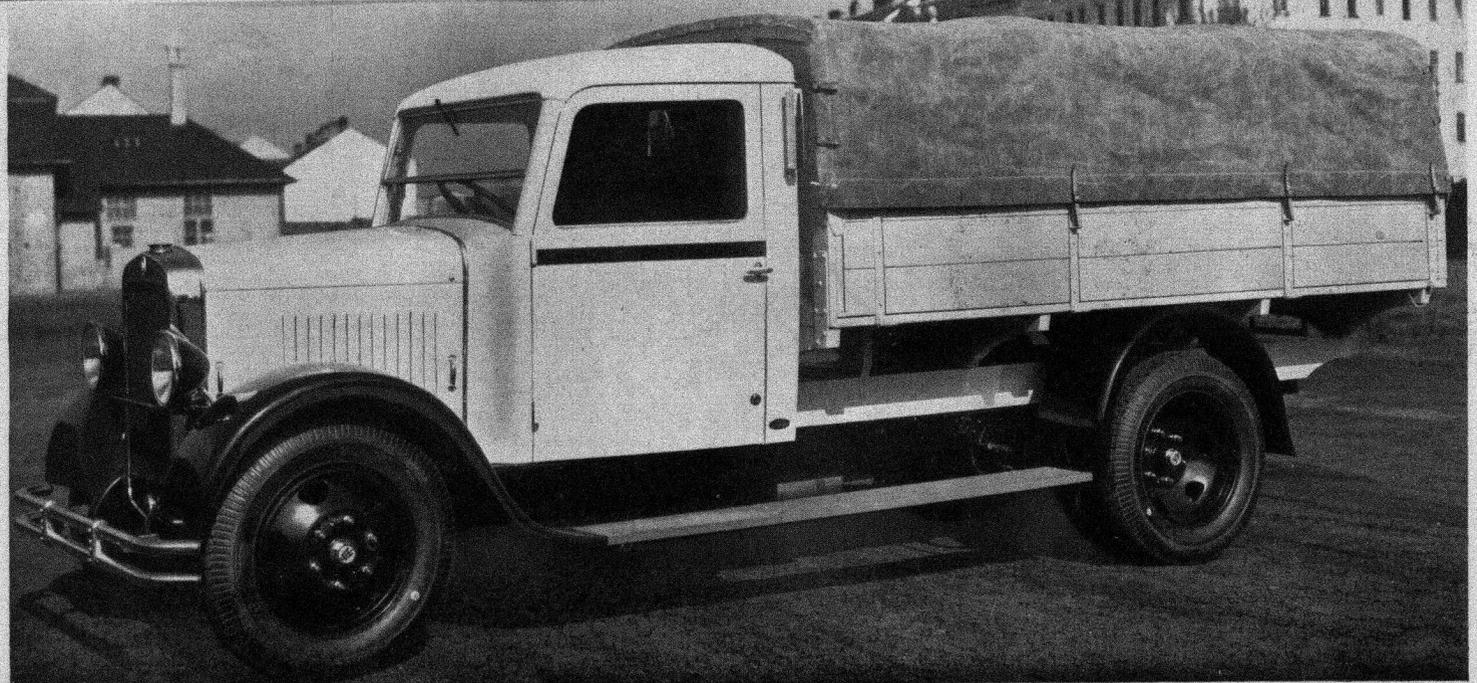
Ist es so? So ist es: Messe des Fortschritts! Zwischen Oktober und März, zwischen Salon und Rotunde macht sich diesmal der automobilistische Fortschritt in einer Weise breit, die man fast als taktlos bezeichnen könnte. Früher, in der guten alten Zeit, da hatte der Fortschritt noch ein „Gehörsich“, da wußte er, was er dem autoritären Kurs der Institution des oktoberlichen Grand Palais schuldete: Pünktliches Erscheinen. Jetzt scheint alles aus den Fugen und so begibt sich das Nie-für-möglich-gehaltene: Rotunde moderner als Grand Palais, Wien fortschrittlicher als Paris. Urteilen Sie selbst, wo an den Champs Elysées traf man schwingachsene Amerikaner, die sich anmaßend Knieautos heißen — hoffentlich werden sie wissen, warum — wo sah man tropfenförmige Ge-



Oben: Type AF junior, für 3/4 Tonnen.



Mitte: Type AFL, 38 PS für 1 1/4 Tonnen.



Unten: Type AFN, Langnieder, 50 PS für 2 Tonnen.

Die
L Peugeot

Generalvertretung Wien I., Schellinggasse 6, Tel. R-28-4-84 ladet Sie ein, die neuen Modelle „301“ mit dem auf der „Rallye de Monte Carlo“ so erfolgreich erprobten Motor „Rapide“ und den formenschönen, luxuriösen neuen Karosserien zu besichtigen und probefahren.

MESSE-ROTUNDE, ABT. D-OSTGALERIE Nr. 8059

bilde mit nach hinten, ganz nach hinten gerutscher Maschinenanlage und weit nach vorn übersiedelten Passagieren? So richtige Aussichtswagen, diese Hecktypen! Hinter wohlgewölbtem Schauglas, dicht vor sich Gegend und nichts als Gegend befindet sich die erste Sofagarnitur der Passagiere, Lenker inklusive, und auch die zweite bleibt den Einflüssen der Hinterachse angenehm entrückt, rollt weich wie in Abrahams bestgefedertem Schoß. Ad vocem Federn. Die Schwingachsmode, vor Jahren bereits von Berlin und Wien und Prag lanciert, hat, wie gesagt, die Reise über den Ozean angetreten und sonderbar, das Gros der dortigen Kniewagen-Konstrukteure hat für die achslose Vorderradaufhängung, das mit Hebelarmen kombinierte Spiralfedersystem akzeptiert, ziemlich genau jenes, das bei Mercedes-Benz Gepflogenheit ist. So steckt in vielen Amerikanern, Modell 1934, sozusagen ein Stück Mercedes-Benz und auch von tausende vier-

Der bessere Kolben ist der **MK-KOLBEN**

für Personen- und Lastwagen, Omnibusse, in erprobten und bewährten Leichtmetall-Legierungen und in Grauguß, in den Motorräder, Traktore, Stabil- und Diesel-Motore, zweckmäßigen Kolben-Konstruktionen

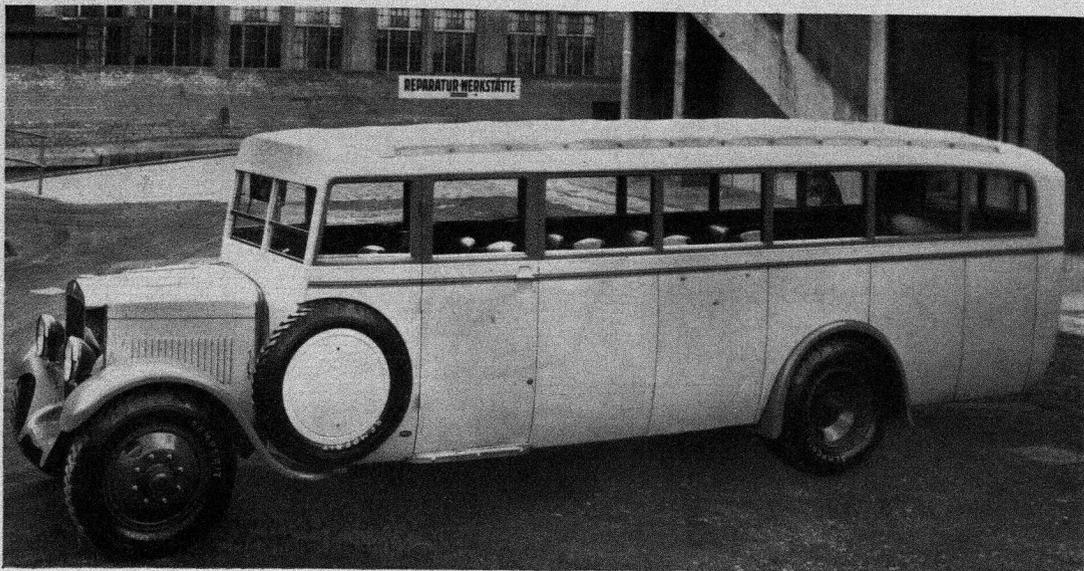
MK-Kolben sind also kein stereotypes Produkt, dazu elektro-thermisch hoch veredelt!

KOLBEN-KRAUS

Präzisionswerkstätten für moderne Zylinder u. Kurbelwellen-Bearbeitung

WIEN III., LANDSTR. HAUPTSTR. 109
Telephon U-114-25 und U-15-304

Zweigbetriebe:
SALZBURG, KLAGENFURT, GRAZ



Type AFN, Spezial, Luxusomnibus, 55 PS.

rädigen Zeitgenossen in USA. läßt sich jetzt mit Flug und Recht behaupten, sie wären — Deutschamerikaner.

Eine kleine Novitätenpromenade quer durch die Stände:

Austro Fiat.

Die Österreichische Automobilfabriks-A.-G. vormals Austro Fiat zeigt durch eine groß angelegte Schaustellung, daß sie trotz der ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse auf dem als richtig erkannten Wege vorwärtsschreitet. Sowohl auf dem Stand der Rotunde, als auch im großen eigenen Pavillon auf dem Messengelände wird eine Fülle von Nutzwagen aller Art gezeigt werden, die bei Wahrung der für diese Zwecke besonders eng gezogenen Zweckmäßigkeitengrenzen dennoch das Bestreben nicht vermissen lassen, der modernen Linie und der in den Käuferkreisen immer mehr überhandnehmenden Forderung nach besonderer Eleganz Rechnung zu tragen.

Berechtigtes Aufsehen dürften zwei Stromlinien-Omnibusse erregen, von denen einer, der Type AFN-Spezial, mit allen modernen Attributen: Olddruckbremse, Schnellganggetriebe usw. ausgerüstet, die stadtbekanntesten Farben orange-blau der Autounternehmung Krautstoff trägt, während der andere, Type O-25, ebenfalls eine auf der Höhe der Zeit stehende technische Ausrüstung aufweisend, den ansehnlichen AF-Wagenpark der Firma Strauß & Kortschak in Stainz (Steiermark) zu ergänzen bestimmt ist. Er ist beige-blau gehalten, eine Farbenzusammenstellung, die heuer von der Automode ganz besonders bevorzugt erscheint.

Recht originell ist ein kombinierter, in grau und grün gehaltener Wagen, dessen Inneneinrichtung seine Verwendung für die verschiedenen Zwecke der Landwirtschaft ermöglicht. Er wurde nach einer Idee des Kammerrates Kandler gebaut und wird wohl in landwirtschaftlichen Kreisen vielen Beifall finden. Alte Bekannte — aber im neuen Gewand — sind die Typen AFN, AFN-langnieder und AF-25, welche wir teils als Plateauwagen, teils als Liefer(Kasten-)wagen vertreten finden. Auch ein äußerst zweckmäßig eingerichteter Krankentransportwagen ist hier zu sehen.

Eine Sonderschau im Pavillon auf dem Messengelände gibt uns einen kleinen Ausschnitt aus der vorbildlichen Einrichtung der Versuchsanstalt der Austro Fiat, welche zur Ausstellung von als öffentliche Urkunden geltenden Zeugnissen staatlich autorisiert ist. Außer mit normalen Festigkeitserprobungen beschäftigt sich die Versuchsanstalt vorwiegend mit dem Problem der Schwingungsfestigkeit und dessen praktischer Anwendung und im Zusammenhange damit, mit dem in den Maschinenelementen tatsächlich auftretenden Spannungsverlauf. Selbstverständlich gehören auch gründliche mikroskopische Untersuchungen zum Ar-

beitsgebiet dieser Anstalt. Diese erstklassigen Einrichtungen, welche der österreichischen Industrie zugute kommen, ermöglichen die Durchführung umfangreich-



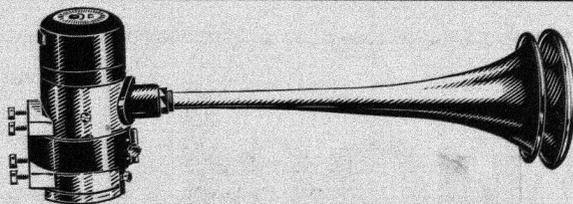
Type O-25, 60 PS, kombiniert, als Autobus oder Lastwagen für 3½ Tonnen Nutzlast zu verwenden.

ster Begutachtungen von Materialien und ganzen Maschinenaggregaten (Motordefekte, Aufklärung von Brüchen usw.).

Ein wichtiges Arbeitsgebiet ist auch die Unter-

antriebwagen vertreten, dessen Konstruktion seit Jahren vorbildlich ist und die Konstruktionsprinzipien der ganzen Welt befruchtet hat. Der ausgestellte DKW, Front 700, bekanntlich ein 100%iger Vollschwingachser

Von A bis Z für Kraftfahrzeuge Wien's universellste Reparaturwerkstätten



V. S. Starkton-Überlandhorn

SEKLEHNER & Co., WIEN V., Rechte Wienzeile 105. Tel. B-24-1-30, A-38-0-48

**BESUCHEN SIE UNS!
WIENER MESSE
ROTUNDE, STAND 6033**

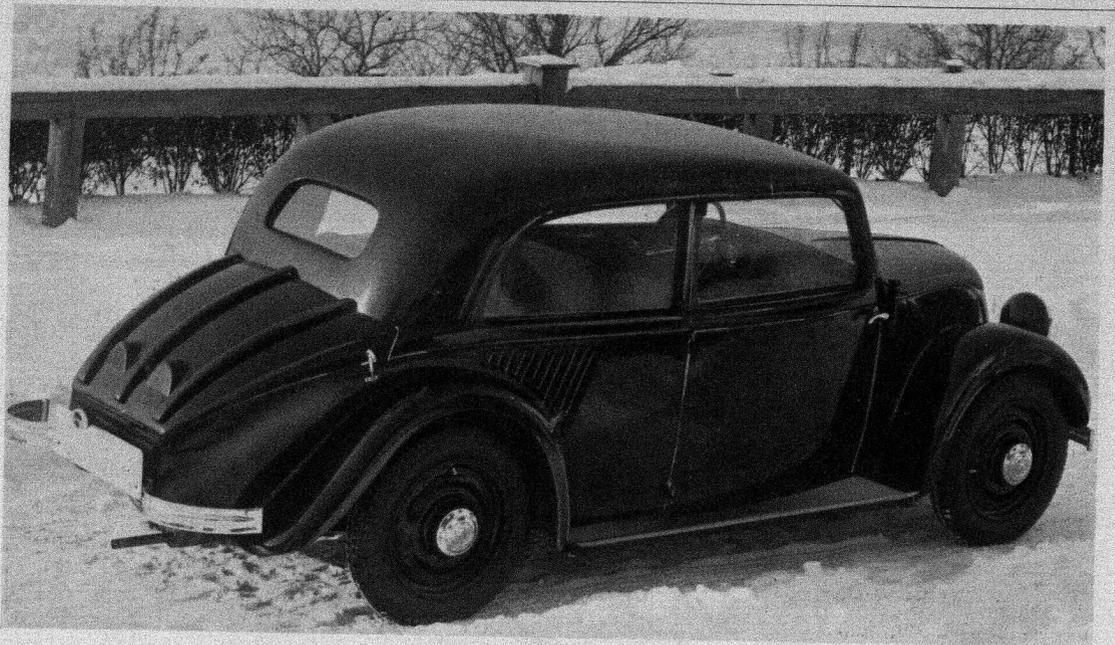
mit Tiefrahmen, wurde durch Anwendung des Schnürle-
schen Umkehrspülungsmotor zu einem ausgesproche-
nen Hochleistungsfahrzeug entwickelt. Das Anzugs-
vermögen und die Bergleistung des DKW kann als un-
bedingt hervorragend bezeichnet werden, so daß es
für den DKW, Front 700, auch auf extremen Berg-
strecken nicht die mindesten Schwierigkeiten mehr
gibt. Die anerkannt glänzenden Fahreigenschaften
wurden durch Zugabe von hydraulischen Stoßdämpfern
noch weiter erhöht. Der größte und wichtigste Vor-
teil, den DKW bietet, ist in seiner gewiß unerreichten
Wirtschaftlichkeit zu finden. 6 Liter auf 100 km ist der
Benzinverbrauch dieses Wagens, der ein Höchsttempo
von über 90 Stundenkilometer entwickelt.

Auf der Wiener Messe ist eine entzückende
Innenlenkerlimousine sowie ein Limousinenkabriolett
ausgestellt. Die beiden Modelle begeistern das ständig
den Stand umlagernde Publikum.

Wirtschaftlichkeit ist heute alles. Der niedere
Benzinverbrauch, der niedere Steuersatz mit bloß
S 100.— pro Jahr, die moderne Linie des Wagens,
die jedoch nicht in Extravaganz ausartet, haben den
DKW-Wagen schon ungezählte Anhänger in Öster-
reich gebracht, deren Zahl sich gewiß im laufenden
Jahr um eine beträchtliche Anzahl erweitern wird.

Mercedes-Benz, Typ 130.

Hier ist der 1.3 Liter Vierzylindermotor mit Ge-
triebe und Hinterachse zu einem Block vereinigt, also
— entgegen der üblichen Anordnung — zusammen
mit Kühler und Tank am hinteren Ende des Zentral-
rohrrahmens eingebaut. Hiedurch wird der gesamte
Raum zwischen den „Achsen“ zur Unterbringung der
Wageninsassen gewonnen. Sogar die Rücksitze liegen
jetzt vor der Hinterachse, also im besten Federungs-
bereich. Gleichzeitig läßt sich so die volle Wagen-
breite ausnützen und eine für Kleinwagen ungewöhn-
lich geräumige und bequeme Karosserie schaffen.
Weiterhin wird eine günstige Gewichtsverteilung er-
reicht, die in Verbindung mit den Vollschwingachsen
eine hervorragende Straßenlage und Kurvensicherheit,
leichteste Lenkbarkeit und nicht zuletzt unter verschie-
densten Belastungsverhältnissen eine stets einwand-
freie Federung verbürgt. Das vor der Pendelhinterachse



Der neue Heckmotorwagen, Typ 130, viersitzige Limousine.

liegende Getriebe besitzt drei Vorwärtsgänge, einen
Rückwärtsgang und außerdem noch einen Schnell-
Spär- und Schongang. Dieser ist, ebenso wie der
direkte dritte Gang geräuschlos und mit halbautomati-
scher Schaltung versehen, so daß das Umschalten nach
beliebig erfolgtem Vorwählen jederzeit wunschgemäß
selbsttätig ohne zu Kuppeln vor sich geht. Der Schnell-
gang dient nicht nur zur Erhöhung der Endgeschwin-
digkeit; sein besonderer Vorteil beruht vor allem darin,
daß die Maschine auch bei flotter Fahrt langsamer,
also sparsamer und ruhiger läuft, wodurch außerdem
die Abnutzung verringert, bzw. die Lebensdauer und
Betriebssicherheit erhöht werden. Diese schon vor

Jahren eingeführte Vorrichtung ist deshalb als be-
deutender wirtschaftlicher Vorteil der Mercedes-Benz-
Wagen zu bewerten.

Während vorn eine achslose Einzelradaufhän-
gung mittels zweier übereinanderliegender Querfedern
Verwendung findet, hat man für die Pendelhinterachse
eigenreibrungsfreie Schraubenfedern benützt. Dadurch
wird eine unübertreffliche Straßenhaftung erreicht. Sie
bildet mit der Oldruck-Vierradbremse und der Einzel-
rad-Zahnstangenlenkung einen weiteren Sicherheits-
faktor. Die Unterbringung des Motors im Heck ver-
hindert beim Typ 130 jede Belästigung der Insassen
durch Benzindämpfe, Motordunst und Geräusch. Ander-
seits sorgt bei kalter Witterung eine regulierbare
Frischluftheizung für angenehme Erwärmung. Diese
Neuerung dürfte wohl zum erstenmal serienmäßig zu
finden sein. Auch sonst bietet die Heckmotoranordnung
völlig neuartige Möglichkeiten hinsichtlich der Aus-
bildung der Karosserie. Sie wird innen geräumiger
und hat gleichzeitig einen viel geringeren Luftwider-
stand. Unzweifelhaft ist der Mercedes-Benz, Typ 130,
durch seine vielen Neuerungen und bedeutenden Vor-
züge der in jeder Beziehung interessanteste und voll-
kommenste Kleinwagen der diesjährigen Ausstellung.
Fraglos wird er sich bald in großem Umfang ein-
bürgern.

Der Sechszylinder, Typ 170,

der als erster Vollschwingachswagen in Großserien
gebaut wurde, und der aus ihm entwickelte Typ 200
erfreuen sich bereits allgemeiner Beliebtheit und
haben sich mehr als 10.000fach bewährt. Sie bedürften
daher in technischer Beziehung keinerlei Verbesse-
rungen. Es sind hier lediglich zahlreiche neue Karos-
serieformen, beim Typ 200 zum Teil auch auf langem
Chassis und als Sechssitzer hinzugekommen. Die Kon-
struktionsmerkmale: Verwindungssteifer Kastentief-
rahmen, Einzelradaufhängung der Vorderräder ver-
bunden mit Einzelradlenkung, Pendelhinterachse mit
eigenreibrungsfreien Schraubenfedern und das Schnell-
ganggetriebe mit halbautomatischer Synchronschaltung.

Achtzylinder-Autobahn-Kurierwagen, Typ 500 mit Kompressor.

Mit seiner Stromlinien-Limousine ist er nicht nur
der schnellste Gebrauchswagen der Welt, sondern
auch der Repräsentant des künftigen Autobahnwagens
für große Entfernungen und höchstmögliche Geschwin-
digkeiten. Ausdauer und Fahrkomfort zeichnen diesen
Wagen auch bei voller Ausnützung aus; man hat in
ihm jederzeit ein Gefühl absoluter Sicherheit und
empfindet selbst bei längsten Reisen keinerlei Ermü-
dung.

Peugeot 301.

Dem Zuge der Zeit folgend, hat die
Automobilfabrik Peugeot in unermüdlicher,
jahrelanger Arbeit eine Motorenkonstruktion
herausgebracht, welche bei einem Inhalt von
nur 1465 cm³, einer Jahressteuer von nur
S 200.—, eine effektive Bremsleistung von
42 PS hervorbringt. Dieses Wunderwerk
moderner Motorenkonstruktion — erprobt



Und wieder der Heck-Mercedes.

WOLSELEY

die neuesten Modelle
Schnelle 4- und 6-Zylinder

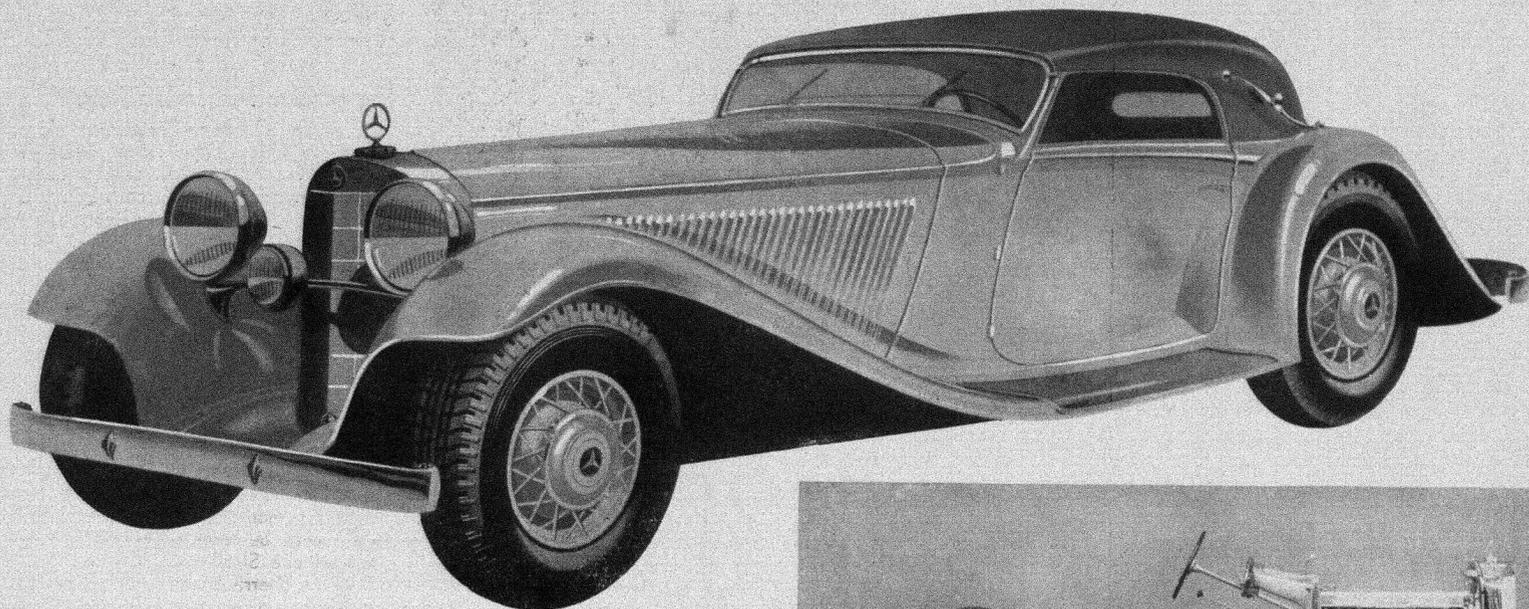
Generalvertretung: Wien VI., Schadek-
gasse Nr. 12, Telephon A-35-1-43
Wiener Messe: Rotunde, Ostgalerie

und bewährt in der großen Zerreißprobe der diesjährigen Rallye de Monte Carlo — ist nunmehr auch auf dem österreichischen Markt erschienen und man muß sagen, daß dieser Motor „Rapide“ bei weitem die Erwartungen übertrifft, die man an ihn noch vor seinem Erscheinen gestellt hat. Der Bergelan eines großen Achtzylinders vereint mit dessen Endgeschwindigkeit, der Benzinverbrauch eines Kleinwagens, verbunden mit unerhörter Robustheit und Überlastungsfähigkeit, sind die Hauptmerkmale dieser neuen Konstruktion. Wenn man überlegt, daß dieser Motor, eingebaut in das bewährte verwin-

welches selbst Anfängern im Automobilismus angenehmstes und ruhigstes Schalten ermöglicht, mit den neuen Jäger-Instrumenten, den Stromlinienkarosserien, Marshall-Scheinwerfern, Super-Confort-Reifen, in Gummi aufgehängtem Motor und der oft kopierten und nie erreichten Peugeot-Schwingachse, welche dem Fahrer eines solchen Wagens den größtmöglichen Reisekomfort, die absolute Sicherheit und einen Reisedurchschnitt verbürgt, der die Durchschnitte weitaus größerer und stärkerer Wagen um ein Beträchtliches übertrifft. Es wurde nicht umsonst nebst den hervorragenden Leistungen der männlichen Teil-

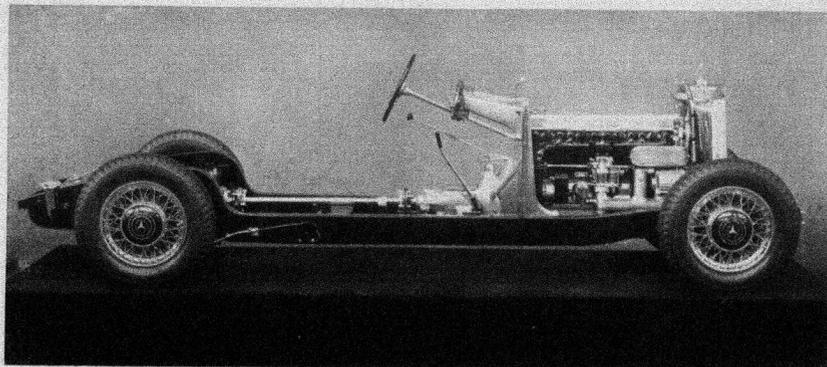


teilung D (Ostgalerie) Nr. 8059, aus, und zwar: Roadster 301 Luxe, Innenlenker 301 Luxe, Vier- und Fünfsitzer und Sechs- und Siebenseitzer, Lieferwagen 201.



Mercedes-Benz, Schwingachstyp „380“, mit Kompressor, zweisitziges Kabriolett A.

Mercedes-Benz, Schwingachstyp „380“, mit Kompressor, Niederrahmen-Fahrgestell.



dungsfreie Chassis „Bloctube“ der Peugeot-Werke und karossiert von den Künstlerhänden in La Garenne, bei seiner unerreicht hohen Leistung einen Maximalbenzinverbrauch von 10 Liter auf 100 km aufweist, so muß man — ob Fachmann oder Laie — den Konstrukteuren dieses Modells in Gedanken seinen Glückwunsch aussprechen.

Die Peugeot-Werke bringen von Salon zu Salon, von Frühjahrsmesse zu Frühjahrsmesse immer wieder Neues und Verbessertes, trotzdem sie ihre Grundtypen 201 und 301 beibehalten. Besonders hervorzuheben ist die neue Ausstattung der Type 301 mit einem geräuschlosen Synchromesh-Getriebe,

nehmer an der Rallye de Monte Carlo der Damenpokal und der zweite Damenpreis, also die beiden ersten Plätze dieser Wertung in der Gesamtklassifikation auf Peugeot 301 gewonnen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß der neue 301, was Komfort, Fahrsicherheit, Steigfähigkeit, Anzugsvermögen, Dauerhaftigkeit und Formenschönheit betrifft, von keinem anderen Wagen seiner Klasse übertroffen, also mit Fug und Recht als Sonderklasse angesehen wird.

Die österreichische Generalvertretung der Peugeot-Werke stellt alle diese neuen Modelle auf ihrem Stand in der Rotunde, Ab-

TATRA.

Auf dem Stande der Tatra-Werke, A.-G., sind ausgestellt:

1 Tatra-Achtzylinder der Type 77, mit Vollstromlinien-Karosserie, rot lackiert.

1 Tatra-Vierzylinder der Type 75, mit Sport-Kabriolett, in Grau.

1 Tatra-Vierzylinder der Type 75, mit Sport-Kabriolett, in Rot.

1 Tatra-Vierzylinder der Type 52, 8/30 PS, Fixlimousine, schwarz, fünfsitzig.

1 Tatra-Vierzylinder der Type 54/30/12, viersitzig, mit Ballonaufsatz, maronrot lackiert.

1 Tatra-Vierzylinder der Type 57, 4/18 PS, mit Luxus-Kabriolett, dunkeldrap.

8 ZYLINDER
TYPE 77, 12/60 PS

Spitzenleistung der Luftkühlung! Heckmotor, Vollstromlinie, Schwingachsen, Einzelradlenkung, Freilauf-Synchronegetriebe usw. Geschwindigkeit **150 km pro Stunde.**

Die beiden neuesten Modelle

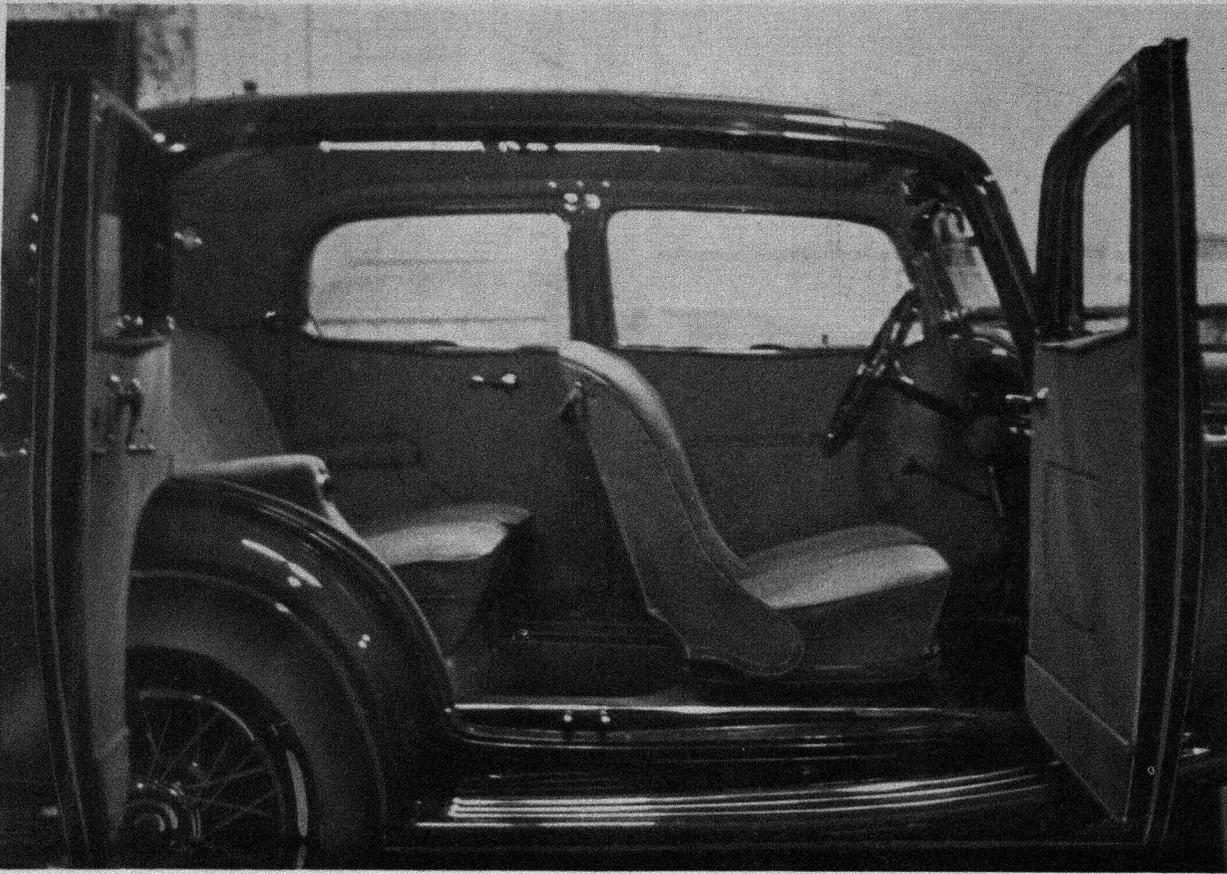
von
TATRA

Zu besichtigen

MESSESTAND-ROTUNDE, OSTPORTAL

4 ZYLINDER
TYPE 75, 6/30 PS

Der schnelle Wagen für Beruf u. Sport, luftgekühlt, rahmenlos, Schwingachsen, Synchronegetriebe, Freilauf, Oldruckbremsen, Zentralschmierung, splitterfreies Glas, **100 km pro Stunde.**



Turiner Fiat, Ardita, die jetzt so modern gewordene Limousine ohne Mittelpfosten.

(Sportphot. Zapletal.)

1 Tatra-Vierzylinder der Type 57, 4/18 PS, mit Fixlimousine, schwarz.

1 Tatra-Lastdreirad, Type 49, 2/7 PS, mit Kastenkarosserie.

Über die beiden neuen Modelle der Tatra-Werke, den Tatra-Achtzylinder der Type 77 und den Tatra-Vierzylinder der Type 75 berichten wir ausführlich an anderer Stelle.

Turiner Fiat.

Auf der diesjährigen Frühjahrsmesse stellt die Österreichische Fiat-Automobil-Verkaufsgesellschaft folgende interessante Wagentypen aus: Einen Innenlenker 508 (Ballila) in neuer Karosserieform (Stromlinie), viertürig mit freiem Einstieg, 4/20 PS, viersitzig, mit vier Gängen (Synchrongetriebe), eingebautem Koffer; einen Spider-Sport 508 (Mille Miglia), 4/27 PS, mit hochkomprimiertem Motor; einen Sport-Innenlenker, Type

527 S, 10/60 PS, Stromlinienform, mit freiem Einstieg, vier Gänge, Synchrongetriebe, der neueste Turiner Fiat-Sechszylinder. Die weiters ausgestellten Typen sind, bis auf einige Modernisierungen der Linie, dem österreichischen Publikum bereits bekannt, und zwar sind dies: ein Innenlenker 518 „Ardita“, 8/45 PS, siebensitzig, vier Gänge, Synchrongetriebe, mit freiem Einstieg; ein Torpedo 508 (Ballila), 4/20 PS, bereits mit der neuen Kühlermaske versehen; ein Sport-Innenlenker 518, 8/50 PS, mit besonders verlaufender Stromlinienform, mit eingebautem Koffer, ein sehr schnittiges Sportmodell, mit einer Höchstleistung von 120 Stundenkilometer; ein Kabriolett 522 C, 10/50 PS, Sechszylinder, mit Synchrongetriebe, und schließlich ein Innenlenker 524 L, 12/50 PS, siebensitzig, mit Zwischenwand, ein luxuriöser Chauffeurwagen, gleichfalls mit vier Gängen und Synchrongetriebe. Sämtliche Wagentypen, insbesondere auch jene der Typen 508 sind mit hydraulischen Lockheed-Bremsen versehen.

Abschließend wäre noch zu bemerken, daß der Ballila mit dem neuen modischen Gesicht seit dem Vorjahr einen sehr augenfälligen Verschönerungsprozeß durchgemacht hat. Heute zählt dieser Wagen ohne allen

Zweifel, nicht nur zu den besten, sondern auch zu den elegantesten Kleinwagen des Marktes — Polsterung aus feinstem Tuch, klares, schickes Armaturenbrett, reichste Verchromung, kurz ein Ausstattungsniveau, wie man es sonst nur bei Wagen höherer Preis- und PS-Klassen findet. Auch in seinen Fahreigenschaften, wie namentlich im motorischen Anzug, verleugnet der Ballila durchaus sein bescheidenes Volumen (sowohl das maschinelle als überhaupt), er zieht erstaunlich gut weg, kommt im Nu auf Touren und hält auch auf Steigungen ein sehr achtbares Tempo.

So ist denn der kleine Ballila auch als Reisefahrzeug für weite Distanzen, mit gutem „Durchschnittsergebnis“ zu verwenden, bei einer Preiswürdigkeit im Verbrauch, die ihm, zumal bei vierköpfiger Besatzung, zu einem ernstesten Rivalen der Eisenbahnen macht.

*

Ein großer Mercedes-Sieg.

Beim Großen Preis von Argentinien, wohl dem schwersten südamerikanischen Straßenrennen, siegte kürzlich Emilio Carstulovi auf Mercedes-Benz SSK überlegen gegen schwere internationale Konkurrenz. Er legte die 1465 km lange Strecke von Rosario nach Resistencia und zurück in 12 Stunden, 58 Minuten und 2 Sekunden zurück. Das entspricht trotz der außerordentlich schlechten Straßenbeschaffenheit einem Stunden-durchschnitt von rund 113 km. Als Zweiter kam Caru auf Fiat 12 Minuten später durchs Ziel. Die Bevölkerung brachte dem Sieger und seinem in Argentinien beliebten Mercedes-Benz-Wagen begeisterte Ovationen dar, obwohl sich während des Rennens ein schwerer Unfall ereignete, bei dem mehrere Zuschauer ums Leben kamen.

Osterreichs Reifenindustrie auf der Messe.

In der diesjährigen Frühjahrs-Automesse haben die Semperit-Werke erstmalig einen eigenen Stand, in welchem die Erzeugnisse der heimischen Reifenindustrie in übersichtlicher und eindrucksvoller Anordnung vorgeführt werden. Den Blick des Besuchers fängt vor allem ein imposanter, über 5 Meter hoher Reifenobelisk, welcher vom größten bis zum kleinsten Ausmaße die einzelnen Pneutypen demonstriert, unter denen die neuen Reifen für Lastwagen und Omnibusse besonders hervorzuheben sind. Neben diesem imposanten Schaustück präsentiert sich auf einer Personenwagenachse der moderne Spezial-Niederdruckreifen „Rex“, ferner auf Räder montiert der „Super-Gigant“-Motorradreifen neuester Konstruktion. Bemerkenswert ist auf diesem Stande auch ein Spezialfahrrad mit Ballonreifen, welcher Reifentyp auch bei diesem Verkehrsmittel Eingang gefunden hat. Außerdem sind elastische Luftkammerreifen mit zwecks besserer Abfederung des Wagens, vorbildlichem Aufbau zu sehen, darunter ein Typ für Wulstfelgen, der besonders auf Feuerwehrgewerewagen Verwendung findet. Hinter dem Reifenobelisk steht ein großes Tableau, auf welchem die von den Semperit-Werken erzeugten zahlreichen Zubehörartikel und Reparaturmaterialien zur Schau gestellt sind. Das ganze Arrangement wird stilgerecht von bereiften Rädern flankiert und als Krönung schwebt das neue Semperit-Reifenplakat über dem Stand.

Wolseley.

Einer der ältesten und berühmtesten englischen Fabrikate war der Wolseley bereits vor vielen Jahren in Österreich vertreten und erwarb sich damals, dank seiner typisch englischen Tugenden, der bis ins kleinste Detail wohl durchdachten Konstruktion, des überragend guten Materiales und der ausgezeichneten Werkmannsarbeit viele Freunde.

Nunmehr präsentiert sich Wolseley in neuer Gestalt, ohne darum seine ausgesprochen sportliche Note, sowohl was seine Fassade als auch seinen Gang anbelangt, einzubüßen. Hohes Anzugsmoment, große Endgeschwindigkeit und gute Straßenlage sind die wichtigsten Kennzeichen der Wolseley-Modelle 1934.

Der „Nine“ mit 1018 cm³ Vierzylindermotor erreicht auf einer Distanz von 450 m bereits 105 km per Stunde, der „Hornet“ (Hornisse) mit 1300 cm³ Sechszylinder mit Doppelkreuz-Niederrahmen kommt auf 117 km, der Benzinverbrauch ist sehr gering, er beträgt beim kleineren Modell 7½ Liter, beim größeren 9 Liter für 100 km. Diese typischen englischen Herrenfahrwagen Wolseley werden bei unserem sportlichen Publikum sicherlich viel Gefallen finden.

Bei allen Kennern berühmt ist der horrende Speed des Wolseley, in seiner Klasse gewiß einer der schnellsten und temperamentvollsten Wagen am Wiener Markt.

FIAT

DIE NEUESTEN TYPEN auf der Messe

508 in Stromlinie

4 Gänge Synchron, 4-türig, freier Einstieg

518 Sport-Innenlenker

527 Sport-Limousine

508 Mille Miglia-Roadster

DIE

Bezugsquelle für Auto- und Motorradausrüstung

HÜPEDEN & KLEIN, WIEN I., SEILER-
STÄTTE 11. TELEPHON R-20-1-24, R-20-2-24

ING. LEDWINKAS WELTSENSATION:

Der erste luftgekühlte Achtzylinder-Heckwagen

Mit ihrem neuen Achtzylinder haben die Tatra-Werke einen einschneidenden Bruch mit den modernsten Automobilbauprinzipien vollzogen. Sie haben in ihrer neuen Type eine völlige Vereinheitlichung und Vereinigung von Fahrzeugkörper rollenden und treibenden Organen geschaffen, und die Außenform dieser Einheit paßt sich den Gesetzen des kleinsten Luftwiderstandes an. Es entstand ein Fahrzeug, das zu Höchstleistungen befähigt ist, das mit dem geringsten Aufwand konstruktiver Hilfsmittel ein Höchstmaß von Fahrsicherheit, Schnelligkeit und Fahrkomfort in sich vereinigt.

In der Folge geben wir eine ausführliche Beschreibung dieser jüngsten Kreation der tschechoslowakischen Automobilfabrik, die eine solche Fülle von Neuheiten aufweist, wie wohl kaum eine automobilistische Neukonstruktion der letzten Jahre.

Das Triebwerk zeigt in seiner eigenwilligen Gestaltung den ersten grundlegenden Unterschied den üblichen Bauarten gegenüber. Die sonst den ganzen Wagen durchsetzende Triebwerksreihe ist zu einem einzigen kompakten Triebwerkblock zusammengeschrumpft. Treibender Teil (Motorkupplung, Getriebe) und getriebener Teil (schwingende Halbachsen) sind nicht nur völlig vereinigt, sondern der getriebene Teil (die Hinterachse) liegt in der Mitte dieses Blockes. Ein luftgekühlter Achtzylindermotor, dessen Zylinder zu je 4 in Reihe unter 90° angeordnet sind und auf eine gemeinschaftliche Kurbelwelle arbeiten, ist rückwärts freitragend auf das Triebachsgewölbe angeblockt. Zwei rechts und links unter den Zylinderreihen liegende, durch Keilriemen geräuschlos angetriebene Ventilatoren bewirken intensive Luftkühlung. Die Nockenwelle liegt zwischen den Zylinderreihen und betätigt durch einfache Schwinghebel die schräg im Zylinderkopfe angeordneten hängenden Ventile. Ein Fallstrom-Doppelvergaser führt durch zwei Vierzylinderleitungen das Gemisch den Zylindern zu. Der ganze Vergaser samt Ansaugleitungen kann durch Betätigung von Klappen mit der abströmenden warmen Kühlluft umspült oder mit kalter Frischluft versorgt werden. Über eine trockene Einscheibenkupplung bewährter Bauart arbeitet der Motor auf eine elastische Welle aus Spezial-Federstahl, durch die hohle Ritzelwelle des Hinterachsantriebes hindurch auf das Vierganggetriebe, dessen zweiter und dritter Gang mit geräuschloser Schrägverzahnung versehen sind.

Der ein- und abstellbare Freilauf vor dem Getriebe sichert müheloses und geräuschloses Schalten.

Die Hinterachse selbst zeigt die bewährte Tatra-Konstruktion mit gelenklosem Antrieb der Achshälften durch aufeinander abwälzende Kegelräder und Aufnahme der von den Hinterrädern ausgehenden Schub- und Bremskräfte in der praktisch abnutzungsfreien Gabellagerung der Achshälften.

Der Fahrzeugkörper ist als Einheit gebaut, eine Unterteilung in Fahrgestell und Karosserie ist nicht vorhanden.

Der Triebwerkblock ist im Heck angeordnet, und zwar in Dreipunktaufhängung gummigelagert mit dem Fahrzeugkörper verbunden. Das Heck des Wagens ist als in sich völlig abgeschlossener und vom eigentlichen Fahrzeugkörper luftdicht abgeschlossener Raum aus-

gebildet, der die Führung der Kühlluftkanäle enthält und durch eine türartige Klappe im oberen Rückteil freie Zugänglichkeit zum Motor bietet. Schalt-, Gas- und Bremsgestänge sind an dem zentralen Hohlkörper gelagert, an dessen Vorderseite die Einheit der Vorderachse samt Federung und Lenkung befestigt ist.

Die Außenform ist den aerodynamischen Bedingungen des Körpers kleinsten Luftwiderstandes völlig angepaßt.

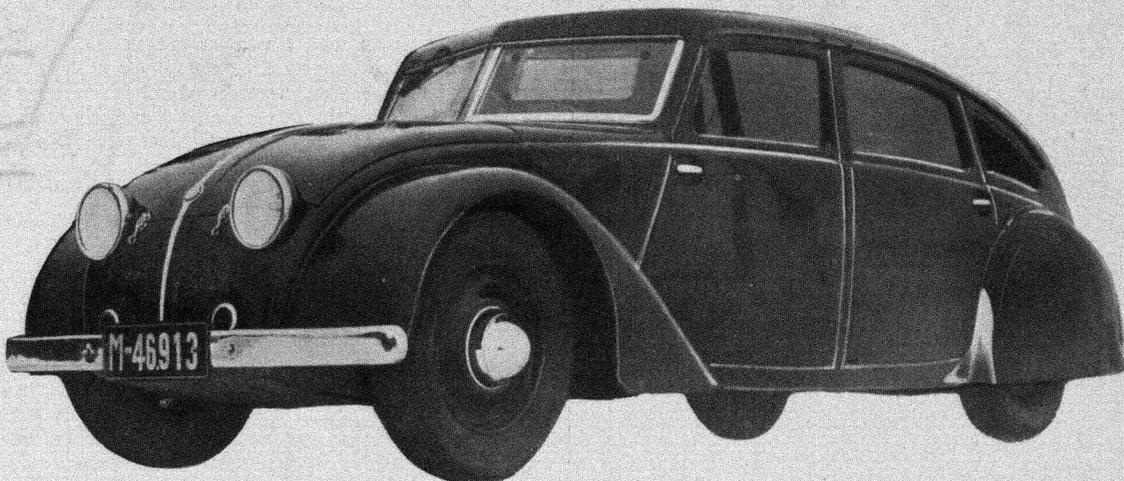
Kotflügel und Fahrzeugkörper sind zu einer Einheit vereinigt, die den ganzen Raum unter Einschluß der Räder überdeckt. Die den günstig geformten Bug umströmende Luft — der Fahrwind — findet wirbelfreien Abfluß an den glatten Seitenwänden mit dem

sitzen über dem Getriebe des Maschinenaggregates ist ein überaus geräumiger Kofferraum im Wageninnern vorgesehen. Der Führer sitzt in der Mitte des Wagens. Zwei weitere Vordersitze befinden sich etwas versetzt hinter dem Zentralen-Führersitz.

Vier breite Türen bilden bequemen Ein- und Ausstieg.

Der Bugteil des Wagens ist durch eine hochstellbare Haube zugänglich. Er enthält den Raum für die Unterbringung der Reserveräder, des Akkumulators, des Werkzeugs und anderen Zubehörs.

Der Brennstoff ist in zwei getrennt durch Dreiwegehahn schaltbaren Tanks weit außerhalb des Bereichs von Motor und Auspuffgasen in der Wagen-



Das revolutionäre Prunkstück der Automesse: „Tatra 77“, Achtzylinder, Luftkühlung, Heckmotor, Stromlinie.

verjüngten Heck, ebenso wie an der völlig glatten Unterseite des Fahrzeuges.

Die Wirtschaftlichkeit. Während der Fahrkomfort bisher zum guten Teil auf Kosten der Wirtschaftlichkeit ging, ist die neue Tatra-Type 77 trotz ihrer überlegenen Leistungen, trotz ihres Höchstmaßes an Fahrkomfort in jeder Hinsicht ökonomisch.

Der Dreiliter Achtzylindermotor arbeitet mit höchstem Wirkungsgrad, befreit von den Fesseln des Luftwiderstandes mit dem gleichen Kraftstoffverbrauch beim sechssitzigen Wagen wie ein normaler Zweiliter-Motor in normalem Gelände. In den Bergen aber und in schwierigem Gelände steht die volle Kraft des Dreiliter-Motors zur Verfügung, und nur hier bei Höchstgeschwindigkeit wird der Motor auf volle Leistungen beansprucht.

Die Raumaufteilung des Fahrzeugkörpers bietet bisher unerreichte Vorteile. Zum ersten ist der ganze zwischen den vier Rädern liegende Raum unbeschränkt als Nutzraum dienstbar gemacht. Die Hintersitze liegen unmittelbar vor den Kotflügelmulden der Hinterräder, haben also mehr als die volle Spurbreite und bieten bequemen Sitz für drei Personen. Hinter den Rück-

mitte unter den Vordersitzen angebracht und diese sind von einer Stelle außerhalb des Fahrgastraumes zu füllen.

Ebenso wie die Tatra-Type 77 in ihrem Gesamtaufbau von jeder Norm abweicht — so liegen die Fahreigenschaften und alles, was unter Fahrkomfort verstanden wird, außerhalb des Gewohnten und Bekannten.

Die Dynamik des Fahrvorganges wird von der Konstruktion völlig beherrscht. Der Fahrzeugkörper liegt auch bei höchsten Geschwindigkeiten auf schlechter Fahrbahn vollkommen ruhig. Faßt ohne Lenkungskorrekturen hält der Wagen die Gerade und gehorcht willig dem leisesten Steuerdruck, zeigt eine bisher nie erreichte Kurvenhaltung, eine unbeschreibliche Anpassungsfähigkeit an die Fahrbahn und eine ebenso erstaunliche Bremsfähigkeit.

Die Beschleunigungsfähigkeit bleibt in höheren Geschwindigkeitsbereichen fast gleichmäßig groß.

Die Maschinenanlage im Heck des Wagens bleibt ebenso unhörbar wie geruchlos, ohne das Kraft verzehrende Geräusche- und Schalldämpfungen erforderlich sind.

Karosseriefabrik

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

WIEN XIV.,

GRIMAS

JUN.

REICHSAPFELGASSE Nr. 8

TELEPHON R-37-0-14

DKW-Modelle 1934 soeben eingetroffen!

AULEHLA, III., Marxergasse 6

EIN NEUER TATRA-VIERZYLINDER, TYP 75, 6/30PS

Die ständigen Bestrebungen der Tatra-Werke, ihre Wagenmodelle nicht nur mit den letzten Errungenschaften der Technik auszustatten, sondern darüber hinaus selbst Neues, für den gesamten Autobau Grundlegendes zu schaffen, haben dem Werke und seinem genialen Konstrukteur Ledwinka einen internationalen Ruf eingebracht, auf den Tatra mit vollem Recht stolz sein kann. In den Konstruktionen und Ideen, immer eigene Wege gehend, niemals in der Sackgasse eines normalisierten Schemas stecken bleibend, tragen alle Tatra-Typen den Stempel einer nur für sie charakteristischen Note.

Was würde aber alle Eigenwilligkeit bedeuten, wenn sie nicht durch den Erfolg ihre tatsächliche Berechtigung unter Beweis stellen kann. Die Frage ist also, wie weit heute Prinzipien, mit denen Tatra vor mehr als einem Jahrzehnt allein dastand, gesichertes Gut der modernen Autokonstruktion geworden sind. Und da genügt ein Blick auf die neuesten Modelle vieler Weltmarken, um feststellen zu können, daß die Fachwelt heute geschlossen in der Richtung marschiert, die der weitblickende Tatra-Konstrukteur bereits vor zwölf Jahren beschritten hat. Der Sieg der Rahmenlosigkeit über den Ganzrahmen, der schwingenden Achse über die feste, der unabhängigen Räder über die starre Verbindung ist ein vollkommener geworden.

schaften schon so viele Freunde in Stadt und Land erworben hat. Wie bei diesem, ist auch beim „75er“ das Prinzip des Vollschiebchassiers restlos durchgeführt, das heißt er besitzt als Hinterachse die bewährte Tatra-Schiebchasse, deren Bauart vom kleinsten bis zum größten Tatra-Fahrzeug die gleiche ist. Die Vorderachse wird durch ein parallel angeordnetes Federnagelagere gebildet, daß die Unabhängigkeit jedes einzelnen Rades sichert. Dank dieser Anordnung ist der Abrollvorgang des Wagens auch auf der schlechtesten Landstraße als ideal zu bezeichnen. Das rahmenlose Rohrchassis gewährleistet volle Torsionsfreiheit. Die Einzelradlenkung bewirkt jene stoßfreie und spielende leichte Steuerung, die das Fahren erst zum Genuß werden läßt.

Daß auch der neue Tatra wieder luftgekühlt ist, braucht eigentlich nicht erst erwähnt zu werden: ist doch die Luftkühlung so recht die Domäne der Tatra, die damit unter schwierigsten Verhältnissen schon wahre Triumphe gefeiert haben. — Freilauf, Öl-Druckbremsen, Zentralschmierung usw., drücken dem Wagen außerdem den Stempel modernster Technik auf.

Das Vierganggetriebe mit sehr glücklich gewählten Übersetzungsverhältnissen, das beachtenswert geringe Wagengewicht von zirka 950 kg, die Kraftübertragung ohne Gelenkwiderstände, und andere

Motor: Der Motor ist ein luftgekühlter Vierzylindermotor, der im Viertakt arbeitet, mit einer Bohrung von 80 mm, Hub 84 mm, Gesamthalt 1.69 Liter, Bremsleistung 30 PS. An dem Aluminiumkurbelkasten sind die gußeisernen Zylinder horizontal angeordnet, die paarweise zusammengelassen und um 180° versetzt sind.

Die Zylinderköpfe aus Silumin bewirken eine besonders gute Wärmeabführung und sind abnehmbar.

Die Pleuellwelle ist dreimal gekröpft und in zwei Gleitlagern im Motorgehäuse gelagert und praktisch vollkommen ausgewuchtet.

Die Pleuellwelle ist im Motorgehäuse-Unterteil, das gleichzeitig als Ölbehälter dient, gelagert. Die hängend angeordneten Ventile sind mittels Hebel und Pleuellstangen gesteuert.

Die Schmierung ist eine Zirkulationsschmierung. Das Öl tritt durch einen im Ölumpf befindlichen Ölfilter zur Pumpe. Durch einen Ölstandmesser kann die Ölmenge im Motorgehäuse kontrolliert werden.

Zündung: Batteriezündung mit automatischer Zündmomentverstellung.

Die Kühlung ist eine Luftkühlung. Ein Hochdruckventilator ist vorne am Motor angebracht. Der Frischluftstrom wird in zwei Kanälen über den Kopf und oberen Teil der mit Blech verschalteten Zylinder geführt. Sowohl die vorderen als auch die hinteren Zylinder werden gleich stark gekühlt. Ein eventuell durch die Fahrt entstehender Luftstrom kommt für die Kühlung überhaupt nicht in Betracht. Der Motor kann auch bei langsam fahrendem Wagen (erster Gang) mit seiner maximalen Belastung klaglos in Betrieb gehalten werden, ohne daß er überhitzt wird.

Der Brennstoffbehälter ist unter der Motorhaube angebracht und faßt 55 Liter und ist mit einem Doppelhahn für 3 Liter Reserve ausgerüstet. Der Benzinverbrauch beträgt pro 100 km 12 bis 13 Liter, der Ölverbrauch zirka 0.1 Liter.

*

Graham Paige.

In das früher von der Motor Import Comp. okkupiert gewesene Verkaufslokal in der Hegelgasse ist vor kurzem ein neuer Hausherr mit neuer Marke eingezogen: Herr König junior und der Graham Paige.

Ein Stromlinienpionier der USA., hat der Graham Paige auch in Österreich in seiner letzten überaus formenschönen Fassung eine große Zahl enthusiastischer Anhänger erworben, wohl nicht zuletzt dank seines glänzenden Managers, des nunmehrigen Generalrepräsentanten, Herrn König junior, der in automobilistischen Kreisen Wiens viel zu bekannt und beliebt ist, als daß es notwendig wäre, ihn erst vielzweifelhaft vorzustellen.

Huitin auf der Messe.

Wie alle Jahre, so führt auch heuer der „Alleinvertrieb der Original Huitin-Erzeugnisse“, Wien XIX., Radelmayergasse 4, Telefon B-15-7-85, seine bewährten Fabrikate auf der Wiener Frühjahrsmesse vor.

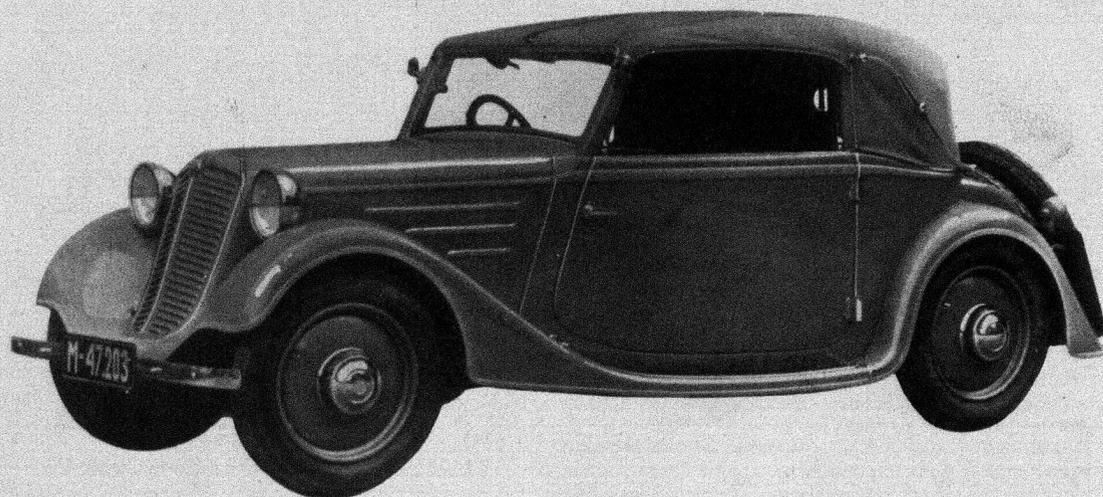
Huitin-Benzinzusatzwürfel (ges. gesch., Patent angemeldet) sind bekanntlich das einzige Fabrikat, welches obenschmierende mit leistungssteigernder Wirkung in handlicher, fester Form vereint; Huitin-Putzmittel reinigt ohne Wasser auch das schmutzigste Fahrzeug in kürzester Zeit und konserviert den Lack.

Aber besonders erfreulich und interessant ist für die Autofahrer die Einführung eines weiteren Artikels, der sicher ebenso wie die beiden vorerwähnten, schon seit Jahren bekannten, die vollste Anerkennung finden wird.

Es ist dies der Huitin-Kesselsteinabläser (ges. gesch.) für Autokühler, ein vorzügliches, leicht anwendbares Mittel in Pulverform, das dem Kühlerwasser heigegeben wird und sodann in milder und schonender Form die Kesselsteinkrusten und Öl- und Schlamm-schichten an den Wänden des Kühlers ablöst, wodurch einer Überhitzung des Kühlerwassers mit den Gefahren einer Zerstörung von Kühleranteilen sicher vorbeugt wird.

Huitin-Kesselsteinabläser ist für unsere harten Gebirgswässer direkt eine Notwendigkeit, wird je nach Härte des Wassers alle zwei bis sechs Monate angewendet und kostet die Packung, ausreichend für Kühlerinhalte bis 40 Liter, S 4.20.

Der „Alleinvertrieb der Original Huitin-Erzeugnisse“ wird dank seiner interessanten Ausstellungsobjekte zweifellos zahlreiche Interessenten an sich ziehen.



„Tatra 75“, der neue Vierzylinder mit Luftkühlung (1.69 Liter).

Es wird kaum einen Automobilisten geben, den der kleine Tatra-Zweizylinder unbekannt ist, an welchem alle diese Prinzipien schon im Jahre 1923 erstmalig verwirklicht wurden. Es ist auch weiter bekannt, daß Tatra im Laufe der vergangenen Jahre diesen Weg geradlinig weiterverfolgte und neue Typen herausbrachte, die immer vollkommeneren Varianten eines wunderbar einheitlichen Bauprogramms darstellen. Und so ist es geradezu selbstverständlich, daß der neue, erstmalig auf der Wiener Messe ausgestellte Tatra-Vierzylinder eben wieder ein echter „Tatra“ geworden ist, der die Grundmerkmale seines Schöpfers Ledwinka unverkennbar trägt und in neuem Gewande, ausgestattet mit allen „Schikanen“ betriebs- und karosserietechnischem Fahrkomforts, sich bald würdig der Erfolgsreihe seiner Vorgänger anschließen wird.

Auf eine Formel gebracht, läßt sich sagen: Der neue Tatra, Type 75, ist der größere Bruder des vor zwei Jahren am Markte erschienenen bekannten Tatra-Vierzylinders, Type 57, jenes schmucken Kleinwagens, der sich durch seine außerordentlichen Fahreigen-

interessante konstruktive Details geben dem Wagen jene Bergfreudigkeit und Schnelligkeit (100 km/Std.), die dem Tempo unserer Zeit angepaßt ist.

Der Tatra 75 wird als viersitziges Luxuskabriolett mit zwei breiten Türen und bequemen Einstieg karosseriert. Die Karosserie ist in der neuesten Form gehalten, wobei besonders die neue Formgebung der Motorhaube als ebenso schön wie zweckmäßig zu bezeichnen ist. Die Sitze sind mit echtem Leder gepolstert, wobei die vorderen Stahlrohrsitze verschiebbar gehalten wurden. Eine besondere Vorrichtung ermöglicht das mühelose Zurücklegen des ganzen Daches. Der mit der Karosserie fix verbundene Blechkoffer ist vom Fond des Wagens aus zugänglich. Auf dem Messestande haben die Tatra-Werke zwei elegante Kabrioletts dieser neuen Type ausgestellt, die dem Geschmack des kritischen Wiener Publikums in jeder Hinsicht Rechnung tragen. Alles in allem: Ein Wagen, der sich sehen lassen kann.

Nachfolgend geben wir noch eine kurze technische Beschreibung dieser Type:

DER NEUE

PRAGA PICCOLO

TYPE 1 LITER UND TYPE 1 1/2 LITER

EINGETROFFEN!

ALLE PRAGA-BESTANDTEILE AB 1. MÄRZ WESENTLICH VERBILLIGT!

Nähere Auskünfte erteilt die Generalvertretung der PRAGA-Automobile für Österreich, Wien III., Marxergasse 36, Telefon U-16-4-93

39.600

verschiedene Zündungs-, Coupé-, Reserverad- usw.

Schlüssel

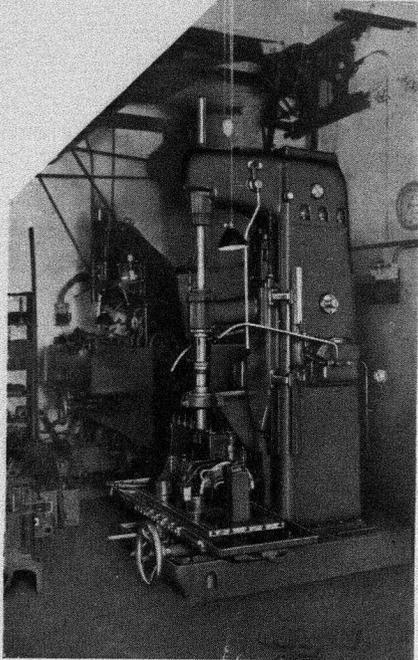
können wir prompt anfertigen

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, Telefon 848

Fortschrittliche Zylinderbearbeitung bei Kolben-Kraus.

Dies ist ein langjähriges Spezialgebiet der Firma. Die Bearbeitung von über 50.000 Zylindern durch sie



gewährleistet wohl die größte Erfahrung und ist die beste Garantie für präzise Ausführung. Je nach der Motorenkonstruktion werden die Zylinder einer Schleif- oder Bohroperation auf modernen Spezialzylinderbearbeitungsmaschinen unterzogen, doch als Endoperation wird jede Zylinderbohrung gehont oder geläppt.

Diese Firma besitzt auch seit 1930 eine Spezialbohrmaschine auf der sie feinbohrt nach den verschiedenen im Laufe der Zeit entwickelten Feinbohrverfahren. Inzwischen wurde diese Maschine durch ein neueres, moderneres Modell ersetzt (siehe Bild).

Auf Grund ihrer langjährigen Erfahrung steht aber die Firma, wie auch viele andere langjährige Fachleute auf dem Standpunkt, daß Schleifen oder Feinbohren nur Vorarbeit ist und durch Honen die Vorschubrillen (feine Querrillen), die beim Schleifen als auch Feinbohren entstehen, entfernt werden müssen, da sonst die feinen Kanten, die noch zu scharf sind, die Kolben angreifen, ehe der Einlauf vollendet ist, was zu großer Anfangsabnutzung beitragen würde.

Das Honverfahren hat sich im Laufe der Zeit bedeutend vervollkommenet und sind die heutigen Werkzeuge in der technischen Entwicklung nicht zurückgeblieben.

Im Laufe der Zeit hat die Firma Kolbenkraus die verschiedensten Honwerkzeuge im eigenen Betrieb probiert und selbst auf die Verbesserung der Werkzeuge Einfluß genommen und verwendet nun die sich am besten in der Praxis bewährten. Aber auch die Honsteine in ihrer Zusammensetzung sind auf Grund der Erfahrung geändert worden und verwendet die Firma heute Honwerkzeuge mit Steinen, die Einpressen von Rückständen vollständig ausschließen. Die mikroskopischen Untersuchungen von über 100 Zylinderbohrungen bestätigen diese Ansicht.

Original Ferodo-Brems- und Kupplungs-material auf Fachaustellungen.

Uneingeweihte fragen oft, warum man in Österreich das weltberühmte Ferodo-Brems- und Kupplungs-

material auf Messen, Ausstellungen und sonstigen Veranstaltungen nicht exponiert vorfindet.

Das hat seine guten Gründe! Das Original Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial steht in bezug auf Qualität, das ist Bremsleistung und Lebensdauer, so hoch, seine Bedeutung in der Autoindustrie ist so durchschlagend und weltbekannt, daß es nur mehr in Fachaustellungen aufscheint, wo die jeweiligen Neuerungen in Original Ferodo-Brems- und Kupplungsbelag Konstrukteuren und sonstigen Fachleuten vorgeführt werden.

Original Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial steht daher auch jenseits jedes Konkurrenzkampfes, weil es in seiner Leistung unerreichtbar ist.

Wer einen wirklich über jeden Zweifel erhabenen Brems- und Kupplungsbelag haben will, kann daher nur Original Ferodo-Material bestellen.

Original Ferodo-Material ist ein Begriff für höchste Leistung, höchste Sicherheit und höchste Wirtschaftlichkeit im Kraftfahrwesen.

Die Generalvertretung hat die Firma Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60, inne.

Karosserie-Fabrik

Carl Blaha & Söhne

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

Telephon B-31-2-80

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

Lebensversicherungsgesellschaft

PHÖNIX

Gegründet 1882

Gegründet 1882

Zentraldirektion: 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.

Der Götz von Berlichingen

mit dem Rätselmagazin
„ORAKEL“
als GRATISBEILAGE

Herabgesetzter Preis

20 Groschen

Verwaltung:

Wien VII., Lerchenfelderstr. 1

Telephon B-38-5-80

Wer noch nicht Autofahren kann
Besuch' die Schule Lattermann!

Ing. Robert Lattermann

XVII., HERNALSER GÜRTEL 9. TEL. B-45-3-16, B-41-3-65

Fahrschule, Auto-Verleih u. -Mietwagen

ATE-LOCKHEED - VIERRADBREMSE BREMSFLÜSSIGKEIT und ERSATZTEILE

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

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und
Spritzlackierwerk für Motorräder

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

KAUFET

Spezialbremsbeläge für TATRA
NUR aus Orig. engl.



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

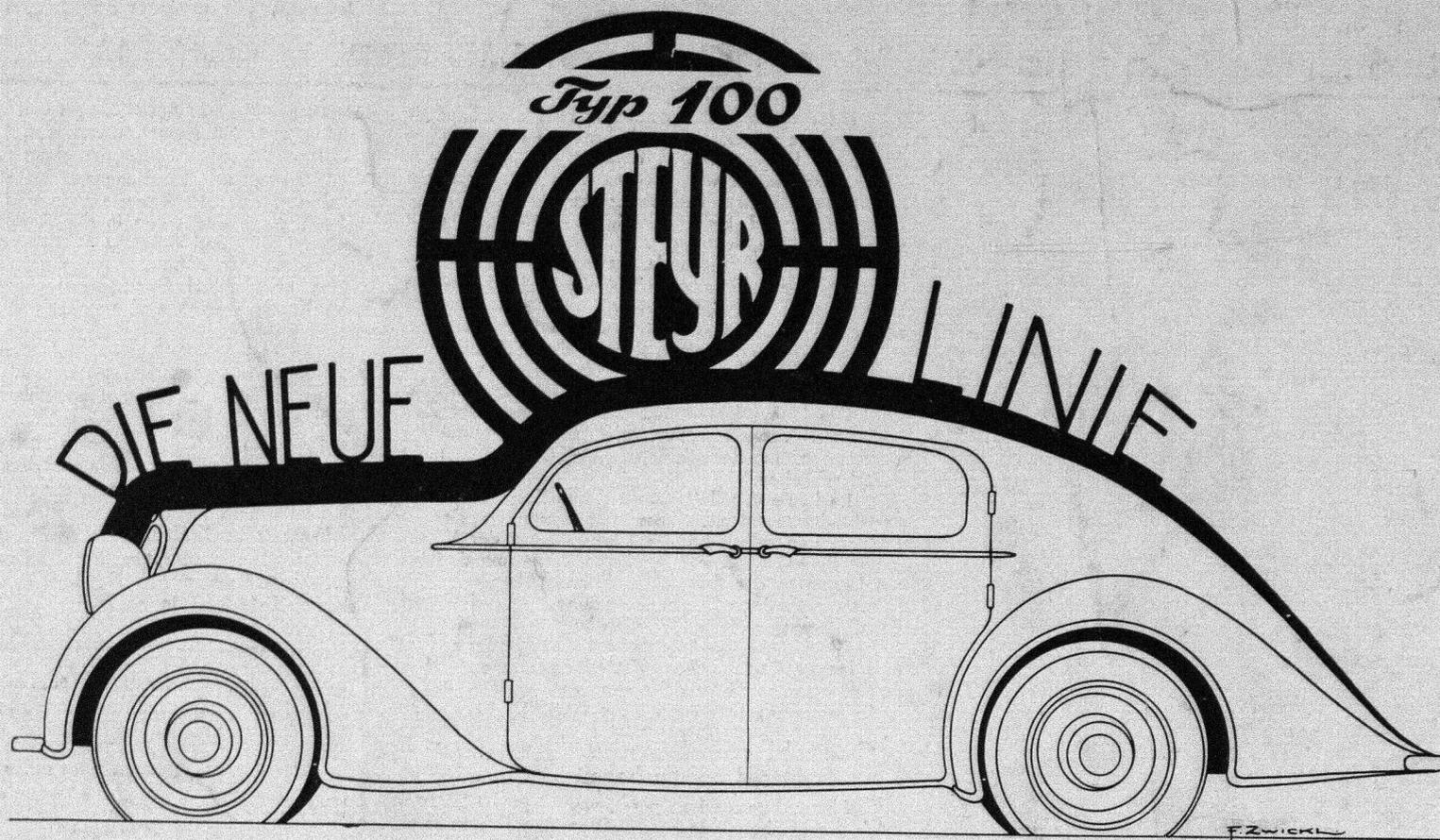
Alle Automobilisten
rauchen

SAMUM

Zigarettenpapier — Zigarettenhülsen.

SERVICE PACKARD GARAGE

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



VERSCHAFFT GRÖßEREN REISEKOMFORT

ERHÖHT GESCHWINDIGKEIT UND REISEDURCHSCHNITT

VERMINDERT DIE BETRIEBSKOSTEN

VERRINGERT DIE INSTANDHALTUNGSSPESEN

ERHÄLT DEN WAGEN IMMER SAUBER

ERMÖGLICHT STAUBFREIE GEPÄCKSMITNAHME

VERBÜRGT GUTE VENTILATION



STROMLINIE: KEINE MODE, SONDERN ZWECK

ST E Y R - W E R K E A . G .

W I E N , I . S C H W A R Z E N B E R G P L A T Z 1 8