

Europa Motor





KOSEL

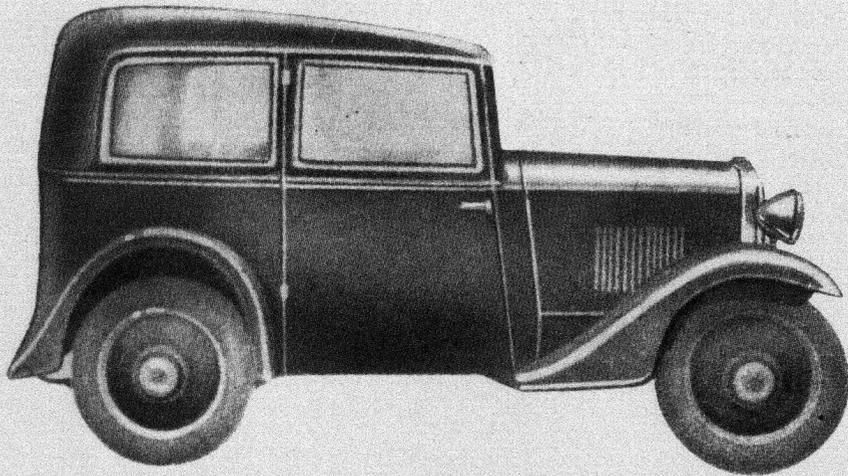


SEMPERIT CORD

BEREIFUNGSZENTRALE: WIEN III., UNTERE VIADUKTGASSE 4 / TELEPHON U-13-5-15

UND WIEDER

die



gelbe gefahr

DER JAPANISCHE KLEINWAGEN AUF DEM WELTMARKT

Als ob die Autoindustriellen Europas und Amerikas nicht genug an eigenen Sorgen hätten, als ob ihr Dividendenweizen gar so fabelhaft blühte und sie alle nicht wüßten, woher die vielen Wagen nehmen, die das Publikum von ihnen verlangt?! Jetzt ist gar ein neuer Konkurrent im Anrollen, der vielbesprochene japanische Kleinwagen, der zumindest eines für sich hat: den besorgniserregend günstigen Preis.

Im vergangenen Jahre hat die Motorisierung Japans erhebliche Fortschritte gemacht und jetzt soll der Weltmarkt mit dem japanischen Volksauto, dessen Bild wir hier reproduzieren, beglückt werden. Drüben führt er den Namen »Datsun« und seine Ähnlichkeit mit dem englischen Austin ist unverkennbar. 750 cm³ Vierzylindermotor, Dreiganggetriebe, Maximaltempo 65 Stundenkilometer, viersitzige Ganzstahlmouline

und noch andere Karosserieaufbauten, das ist alles, was wir von dem japanischen Benzinbaby wissen, dessen Reise nach Europa abzuwehren, gegenwärtig zu den drängendsten Aufgaben der Hochschutzzollpolitiker zählt. Nur England scheint mit dem kleinen Japaner zu sympathisieren, dort besteht bereits eine Vertretung für diesen billigsten aller Kleinwagen . . .

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

Hansi Niese

IN MEMORIAM



die Auto- mobilistin

Ein alter »Roché-Schneider«, der erste Wagen Hansi Niese's.
Links im Fond, die verstorbene Künstlerin. Am Lenkrad Oberst Weithner.

Das Auto war ihre einzige Leidenschaft. Mit wahrer kindlicher Begeisterung freute sie sich ihrer Fahrten — waren es private Ausflüge oder Berufsreisen. Ihre ganz großen Gastspieltourneen nach Holland, Deutschland, Italien, nach der Schweiz wurden im Kraftwagen absolviert. Notabene im offenen Wagen! Die Niese war ein Luftfex — sie fühlte sich in einer Limousine beengt und dann: Sie konnte der so heißgeliebten Natur nicht nahe genug sein. Mit dieser Vorliebe für offene Wagen befand sie sich übrigens im Gegensatz zu Jarno, ihrem Gatten, der zu sagen pflegte: Seine Zigarre kann man nicht anständig rauchen, die Zeitung kann man nicht lesen, den Hut muß man sich halten — wo liegt da das Vergnügen?

Die Niese war durchaus keine ängstliche Fahrerin, aber sie war gegen ausgesprochene Bravourstückeln. Wenn ihr lang-

jähriger Chauffeur Heitmanek eine Kurve einmal im Rennfahrerstil nahm oder knapp zwischen zwei Fahrzeugen durchflitzte, dann konnte sie schon ein wenig aufbrausen: »Heitmanek, wann S' mi' umbringen woll'n, dann machen S' es daham, für was müssen S' mi da aussizahn?«

Sie war von tiefer Religiosität und die meisten ihrer Autoausflüge waren mit dem Besuch eines alten Klosters, eines Bergkircherls oder eines Wallfahrtsortes verknüpft. Freilich war sie daneben auch ungemain abergläubisch. An ihrer alten Autonummer A 307 hielt sie mit Zähigkeit fest und war ängstlich darauf aus, sie bei einem Wagenwechsel wieder zu erhalten. In diesem Punkte war sie also eine 100%ige Automobilistin. Ein Zurückfahren, wenn beispielsweise etwas vergessen wurde, war vollkommen ausgeschlossen — denn das bringt Unglück. Da mußte schon einer der

Familienangehörigen mit dem Taxi nachkommen und wenn es auch bis auf den Semmering gewesen wäre. Durch allerlei Zufälligkeiten wurde sie in ihrem Aberglauben bestärkt. Da fuhr sie einmal von Berlin nach Wien. Bei der österreichischen Grenze ersuchte eine Frau, nach Wien mitgenommen zu werden. Hansi Niese konnte nicht leicht eine Bitte abschlagen. Sie sah hilflos auf die vollgepfropften Plätze, auf die Bittstellerin und — auf einen Wegweiser, der nach Schrems zeigte. Um die notwendige Absage tröstlicher zu gestalten, sagte sie: »Wir fahr'n leider nur noch ein ganz kleines Stückel — bis Schrems! Das Schicksal nahm sie beim Wort: In Schrems brannte die Spule der Batteriezündung durch und es gab einen vielständigen Aufenthalt. Die Niese aber war derart deprimiert, daß sie trotz Zuredens nicht aus dem Wagen herauszubringen war.

Sie war es, die zum erstenmal mit einem kleinen Perl den Großglockner bezwang. Auf der alten engen Straße war ein ziemlich breiter Wagen hängen geblieben und blockierte die Fahrbahn. Ein Vorbeikommen

manek, lassen s ihn geh'n, den faden Zipf! Der schmucke Wagen mit den eleganten Damen und der Wiener Nummer hat einen kleinen Auflauf verursacht und der Polizist versucht nochmals, sich durch eine Amts-

nur in kleinen, belanglosen Dingen war mit ihr stiefmütterlich umgegangen worden: Es mangelte ihr beispielsweise jeder Orientierungssinn. »Heitmanek, is des net Zeiselmauer?« Nein, es war Langenzersdorf! »Heitmanek, is des net der Hochschwab?« Nein, es war der Traunstein! Aber wehe, wenn man an dieser schwachen Seite rührte! Sie kannte dieses Manko, überschätzte es weitaus und war ebenso eifrig als erfolglos bemüht, es zu beheben.

Sie nannte eine ganze Reihe von Wagen ihr Eigen: Einen Roché-Schneider, einen Minerva, zwei Perl, zwei Turiner Fiat. Es war für sie ein Glück, daß zu ihrer Epoche die herrliche Erfindung des Kraftwagens bereitgestellt war. Sie war im Verhältnis zu ihrer stattlichen, rundlichen Erscheinung, von der Mutter Natur mit unwahrscheinlich kleinen Füßen und so zarten Fesseln ausgestattet worden, daß ihr auch kleinere Spaziergänge Mühe verursachten. So verwendete sie ihren Wagen auch für ganz kleine Strecken. Bei langen Touren zeigte sie als Passagierin eine bewundernswerte Geduld und Ausdauer. Eine Fahrt von morgens bis Mitternacht ermüdete sie überhaupt nicht.

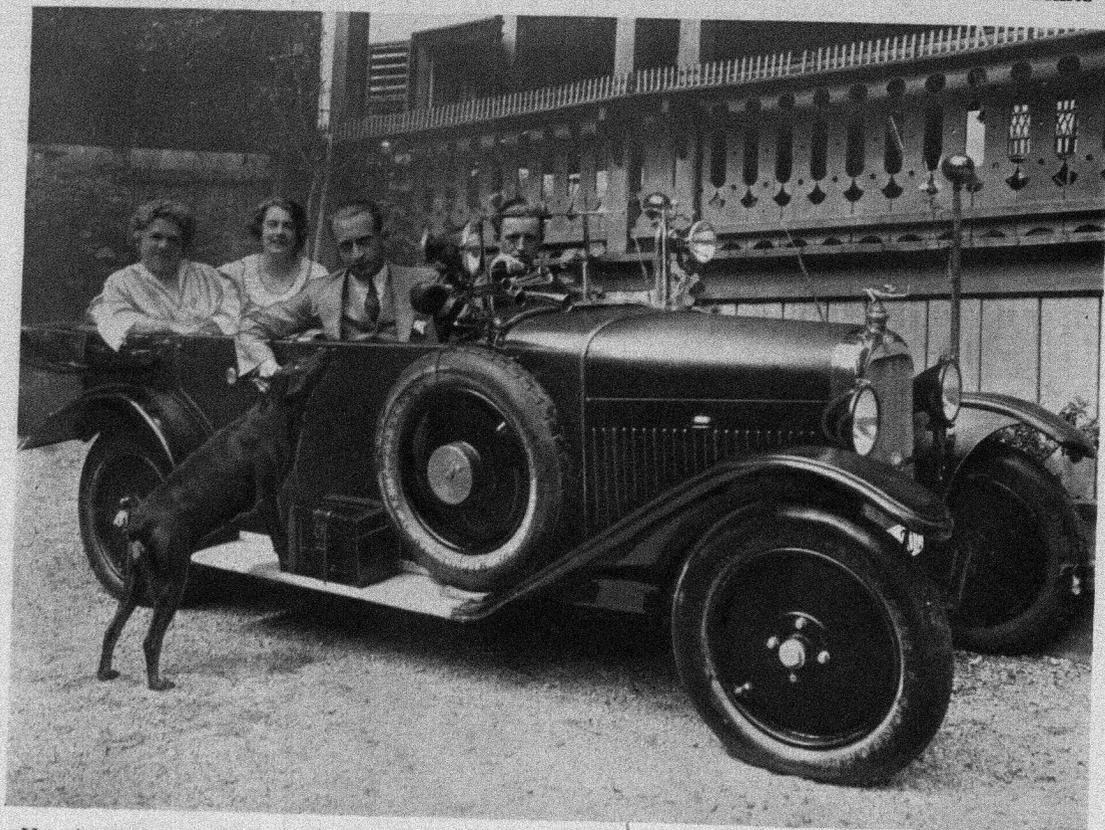
So fanatisch gerne sie mitfuhr, als Lenkerin fühlte sie sich absolut untauglich. Wenn sie neben ihrem chauffierenden Sohn saß und dieser ihre Hände auf das Lenkrad zog, um zu zeigen, wie einfach das Lenken sei, wurde sie immer ein bißchen ängstlich: »Laß mi' aus, Seppl, i mag net!«

Seit dem Tode ihres Mannes und ihrer Tochter wuchs ihre Vorliebe für einsame Fahrten in irgend eine stille Gegend: »Heitmanek, fahrn ma hinaus, irgendwohin, wo's schön is. I muß an Berg seh'n, i muß an Wald riechen, i muß a Vogerl singen hör'n...« Das Auto war ihre piece de resistance.

Wenn man gesehen hat, mit welcher Hingabe sie Gestalten verkörperte, die noch von dem Hauch der Backendzeit umweht waren, wenn man sie — mit dem Samtröckel, der Pepitahose und dem Schmalranftler, das Fiakerlied hat singen hören, dann schien ihr Fanatismus für das Auto vielleicht als Gegensätzlichkeit. Aber es war in der Tat, ihre vielleicht einzige Passion. »Heitmanek, auf d'Nacht bin i' mit aner Knackwurscht und an Seidel Bier zufriedent — aber mei' Auto muß i hab'n!«

Allzu früh hat die große Künstlerin ihren letzten Start angetreten.

Fritz Feldner.



Vor der Villa »Hansi« in Ischl. Von links nach rechts: Hansi Niese, ihre Tochter Hansi Jarno, ihr Sohn Josef Jarno, Chauffeur Heitmanek. — Die Kühlerfigur — ein kleiner Affe — war ein Geschenk Girardis an Hansi Niese.

war nur möglich, wenn man mit den hangseitigen Rädern sozusagen schon in der Luft hing. Der Chauffeur bat Frau Niese auszusteigen und vorzugehen, er wollte ihr Leben nicht riskieren. Sie folgte, setzte sich auf den Hang an der Straße und hielt sich die Augen zu. Ein wenig muß sie aber doch durchgeblinzelt haben, weil sie das halsbrecherische Kunststückel mit einem keuchenden Mariandjosef sekundierte. Als alles gut vorbei war, lief der immer so reichlich volle Tank ihres Gemütes über: Dicke Tränen rollten über die Wangen und sie apostrophierte den ohnedies stark verdatter-

geste in Szene zu setzen. Die Niese sieht ihn prüfend an und sagt dann mit der ihr eigenen Seelenruhe: »Wissen S' was, Herr Inspektor: L uns«

In Ansehung der historischen Wahrheitsfindung muß festgestellt werden, daß das unsterbliche Zitat ohne Paraphrasierung, in hundertprozentiger Vollständigkeit dem Münchner Publikum präsentiert wurde. Ob die Niese mit dem Wörtlein »uns« den Pluralis majestatis meinte, oder die Aufforderung summarisch im Namen ihrer Mitfahrer stellte, konnte nicht geklärt werden. Aber so wie mit ihren Grobheiten, war es auch mit derartigen gelegentlichen Entgleisungen: Eine Niese-»Gewöhnlichkeit« klang niemals ordinär! Der Zauber ihrer Persönlichkeit versöhnte mit allem.

Die Götter haben ihr so unendlich Vieles auf ihren Lebensweg mitgegeben —

CASTROL

ten Chauffeur: »Heitmanek, Sie bleder Kerl, wegen Ihnere dalkerten Kunststückeln muß i mi aufregen, daß ma's Herz nur a so pumpt!« Ihr Mitgefühl und ihre Gutherzigkeit mußten sich in einer Grobheit Luft machen. Aber es war eine Niese-Grobheit und die konnte nie verletzen. Es war fast so wie in ihrer herrlichen Liliom-Szene: Es war einmal Einer, der hat mir eine herunterg'haut, aber es hat gar net weh tan! Ja, dieses Niese-Herz war ein echtes, viel zu gutes Wiener-Herz. Und es hat in einer Welt, die voll des Leides ist, allzu oft »nur a so pumpern« müssen!

München, Stachus: Hansi Niese mit ihrer Tochter, sehr vornehm gewandet, in dem eleganten Wagen, der Chauffeur in bildhafter Dreß. Der Polizist gibt irgend ein verdrehtes Zeichen und stürzt im nächsten Augenblick mit gar nicht münchenerisch-gemütlicher Schnoddrigkeit auf den Wagen zu, der die Kreuzung passieren will. Ein Wortwechsel entsteht, die Niese mengt sich ein! Darauf der Verkehrsgewaltige: »Mit Ihnen spreche ich nicht — ich spreche nur mit dem Fahrer.« Niese repliziert: »Heit-



AUSTRO DAIMLER-GELÄNDEWAGEN FAHRT NACH DEM ORIENT.

Der Mann, der Rußland automobilistisch erforschte und seine bezeichnenden Erlebnisse im »Land ohne Sonntag« niederlegte, Ludwig Freiherr von Kummer, trat dieser Tage in Begleitung von Michael und Viktor von Rausch, denen die künstlerische Auswertung zugeordnet ist, mit einem selbstinszenierten Austro Daimler-Geländewagen eine Orientexkursion an, die nach den noch wenig bekannten Grenzlandschaften Nordpersiens mit ihren gewaltigen Hochgebirgen führen und 7 Monate dauern soll.

Gottlieb Daimler

zu seinem 100. Geburtstage



Das Besondere der erfolgreichen Arbeit Gottlieb Daimlers ist: Er hat den Gedanken zur Schaffung des neuen Motors beinahe ein halbes Leben in sich herumgetragen, sich für die Lösung dieser Aufgabe mit besonderer Umsicht und Gewissenhaftigkeit vorher auf allen Gebieten umgesehen und die nötigen Erfahrungen gesammelt. Er ist darin der echte Schwabe.

Der zuerst schattenhaft aufsteigende Gedanke wirkt unablässig im Unterbewußtsein fort. Unverdrossen, zäh wird an seiner Verwirklichung gearbeitet, mögen auch zunächst andere Aufgaben vorangehen. Immer aber bleibt das Endziel, das schrittweise näherrückt. Es ist ein ununterbrochenes Ringen um die endgültige Gestaltung, und kein leichtes, durch plötzliche Eingebung gefundenes Endergebnis. So hat Gottlieb Daimler, man könnte beinahe sagen, seit frühester Jugend schon an seiner Erfindung gearbeitet. Dabei war der erfolgreiche Ingenieur Daimler von Hause aus etwas ganz anderes, nämlich Handwerker, gelernter Büchsenmacher. Bis zum Schöpfer einer Weltindustrie mußte er einen weiten und mühevollen Weg gehen. Daimler war fast 50 Jahre alt, als ihm das große Werk, die Schöpfung des Automotors, gelang.

Keiner seiner Vorfahren hatte einen technischen Beruf. Sein Vater war Bäckermeister und Wirt. Dagegen zeigte sich in der mütterlichen Familie, zu der auch die bekannten Eisenmöbel-Arnolds gehören, technische Begabung.

Gottlieb Daimler wurde am 17. März 1834 in der Höllgasse zu Schorndorf in Württemberg geboren. Ein kleines Städtchen mit einer großen und wildbewegten Geschichte. Es bildete in den schweren Zeiten des Mittelalters bis zu den napoleonischen Kriegen jahrhundertlang den heiß umkämpften Schlüssel zum reichen Remstal und der Hauptstadt des Landes. Türken, Kroaten, Kaiserliche, Schweden, Spanier, Franzosen, sie alle kämpften um die Stadt, besetzten sie oder wurden abgewiesen. Denn die Schorndorfer waren zähe und tapfer. Wie tapfer sie waren, bewiesen sogar die »Weiber von Schorndorf«, durch deren mutiges Auftreten die Stadt vor den Horden des Mordbrenners Melac bewahrt wurde. Das hatte früher auch schon der berühmte Landsknechtführer Sebastian Schärtlin aus Schorndorf bewiesen und zeigte später der ebenfalls in Schorndorf geborene Nürnberger Buchhändler Johann Philipp Palm, den Napoleon in Braunau erschießen ließ. Nichts konnte die Schorndorfer unterkriegen, immer wieder bauten sie mit größter Verbissenheit auf, was die Feinde zerstört hatten. Aus dieser Stadt des festens Willens und der zähen Beharrlichkeit stammt nun Gottlieb Daimler, in ihr verbrachte er seine Jugendjahre.

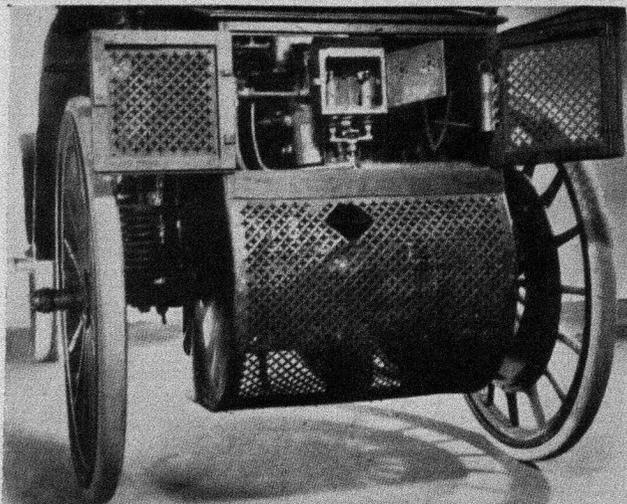
Wie alle Handwerkersöhne besuchte auch er die damals berühmte Lateinschule, in der strengste Zucht und der Stock unbedingte Herrschaft hielten. Diese Schule ist für Gottlieb Daimlers Willensbildung von entscheidendem Einfluß gewesen. Schon früh zeigte er besondere Neigung für jede Art von Mechanik. Immer bastelte er und versuchte technischen Dingen auf den Grund zu gehen. Sein Vater wollte ihn zum Amtsschreiber machen; er jedoch wollte Mechaniker werden. Aber dafür boten sich in Schorndorf keine Möglichkeiten. So ging er zum Büchsenmacher Hermann Reythel in die Lehre und wurde einer der tüchtigsten Lehrlinge, die jemals ein Handwerk erlernten. Noch später, das heißt als Daimler noch kein berühmter Erfinder war, stellte der alte Reythel den Lehrling Daimler seinen Lehrlingen immer wieder als Muster für gewissenhafte, saubere Arbeit und Fleiß hin. Von seinem Gesellenstück wurde lange gesprochen. Das waren zwei doppeläufige Pistolen mit Stahlbeschlägen und fein ziselierendem Griff aus Nußbaumholz. Da Daimler sehr gut zeichnete, hatte er auch die Muster für die Ziselierung entworfen und diese schwierige Arbeit selbst ausgeführt. Als Geselle trat er bei dem Büchsenmacher Wilke ein und siedelte mit ihm, der zum Hofbüchsenmacher ernannt worden war, nach Stuttgart über.

Das Jahr 1882 wurde nun die große Wende im Leben Daimlers. Es ist sogar bis zu einem gewissen Grad als das Geburtsjahr des Kraftwagenmotors anzusehen, wenn auch der Motor erst Mitte des nächsten Jahres fertig wurde. Denn 1882 begann Gottlieb Daimler nach seinem Ausscheiden aus der Deutzer Gasmotorenfabrik sich gänzlich der Erfindung des Kraftwagenmotors zu widmen.

Zunächst siedelte er nach Cannstatt über, damals noch eine selbständige Nachbarstadt der württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart. In der Taubenheimstraße kaufte er sich das Landhaus Nr. 13, dessen großer Garten sich bis auf den Seelberg hinaufzog und direkt an den schönen Kurpark angrenzt. Daimler versuchte sich die Mitwirkung seines alten Arbeitskameraden und Landsmannes Wilhelm Maybach zu sichern. Ungern schied Maybach aus seinem einflußreichen Deutzer Wirkungskreis; aber er kam.

Das auf der Höhe gelegene Gartenhaus war inzwischen von Daimler als Versuchswerkstätte hergerichtet und mit Gasanschluß versehen worden. Ein neuer, kleiner Anbau diente als Werkstatt, während das »Konstruktionsbüro« ein kleiner Nebenraum war. Daimler hatte diesen abgelegenen Ort mit Vorbedacht ausgewählt; dort oben auf der Höhe, zwischen Gärten und Bäumen, glaubte er ungestört arbeiten zu können.

Nicht lange darauf blieb Gottlieb Daimler die ganze Nacht in seinem Gartenhaus. Der große Tag war gekommen, der neue Motor fertig, das Modell lief! Lief und blieb nicht stehen. Wie ein Arzt, der sorgsam den Puls eines Todkranken bewacht, so saß Gottlieb Daimler und lauschte dem neuen Klang, dem gleich-



Erster viersitziger Heckmotorwagen mit Riemenantrieb und Schraubenfederung aus dem Jahre 1889.

mäßigen Lauf seines neuen Motors, des ersten schnelllaufenden, leichten Verbrennungsmotors der Welt! Die unbewußte Sehnsucht seiner Jugend, der all die Arbeitsjahre vorher schemenhaft vorhandene Gedanke der neuen Kraftquelle, das in Deutz gedanklich fester umrissene Ziel, jetzt war es erreicht! Nach vielen Mühen und vergeblichen Versuchen. Beharrlichkeit, unbeirrtes Verfolgen des einmal als richtig erkannten Zieles hatten dank der kameradschaftlichen Mitwirkung seines Freundes Maybach den Erfolg gebracht. Daimler schreibt über diese schwere Zeit des Suchens und endlichen Findens: »Es war ein langer Weg, brauchte unendliche Versuche und die unablässige, zielbewußte Arbeit des praktisch erfahrenen Ingenieurs, um trotz der anfänglich gänzlich abschreckenden Resultate bei den Versuchen mit der freien Zündung nicht zu erlahmen, bis durch beharrliche Fortsetzung der Versuche, Abänderung der Formen und Dimensionen des Verbrennungsraumes, Änderung der Gemischladung usw. annehmbare und endlich gute, sich gleichbleibende Diagramme gewonnen wurden und damit die Gewißheit von der Durchführbarkeit meiner ungesteuerten Zündung festgestellt und das gesteckte Ziel erreicht war.«

Am 16. Dezember 1883 erteilte das Kaiserliche Deutsche Patentamt das denkwürdige Patent Nr. 28.022:

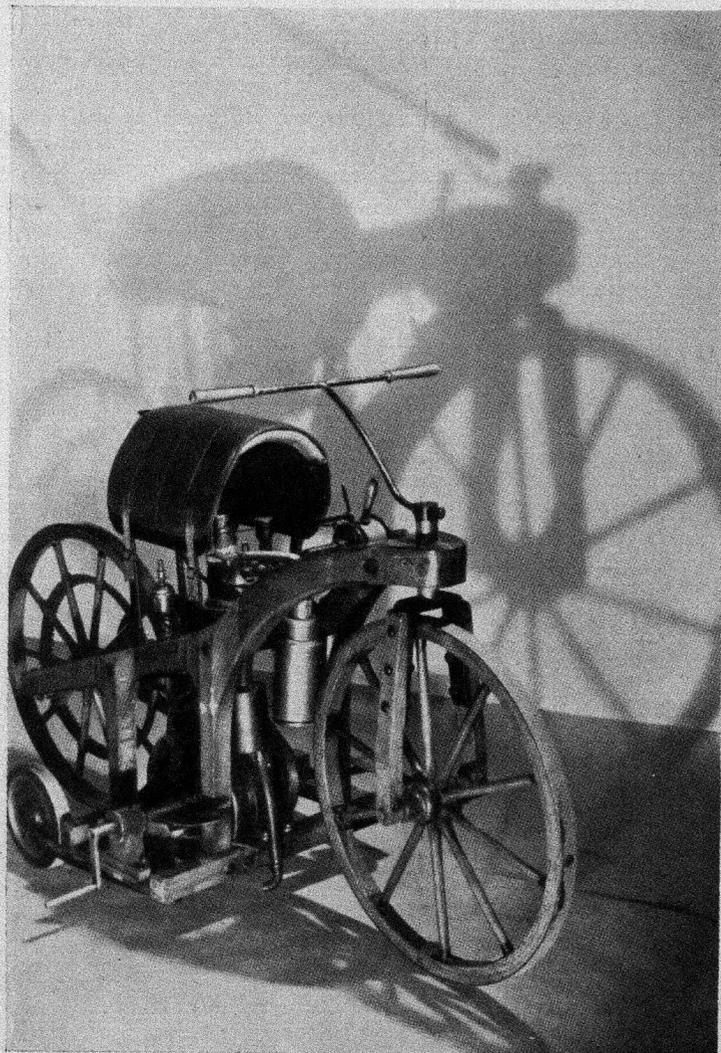
»Das Verfahren, eine Ladung brennbaren Gemisches (Luft mit Gas oder Öl usw. gemischt) in einem geschlossenen heißen Raum rasch zu komprimieren, damit es sich erst im Augenblick der höchsten Spannung entzündet und Explosion oder rasche Verbrennung durch die ganze Masse erfolgt, und die durch die Verbrennung erhöhte Spannung auf dem Rückwege des Kolbens als Triebkraft zu verwenden.« Das Patent beginnt: »Die Neuerungen in Gas- und Ölmotoren bestehen in dem Verfahren, in einem geschlossenen, wärme geschützten oder nicht gekühlten Raum am Ende eines Zylinders Luft mit brennbaren Stoffen (Gasen, Dämpfen, Öl usw.) gemischt durch einen Kolben so zusammen- und gegen die heißen Wände des Raumes zu pressen,

daß am Ende des Kolbenhubes durch die Wirkung der Kompression eine Selbstentzündung, sozusagen eine pneumatische Zündung und rasche Verbrennung durch die ganze Masse des Gemisches eintritt und die dadurch entstandene Spannung als Triebkraft zu verwenden.«

Was war nun eigentlich das Neue, das Besondere an diesem Motor? Zunächst, daß er unabhängig von einer ortsfesten Brennstoffquelle sich überall aus dem mitführbaren Brennstoff sein Gas selbst herstellte. Weiter war er bei geringem Umfang leicht und von viel höherer Leistung als bisherige Motoren, so daß er nicht mehr an einen festen Ort gebunden war, sondern zur Kraftquelle eines beweglichen Fahrzeuges werden konnte. Vor allem, und das ist die Hauptsache, besaß er eine neue Zündungsart, die sogenannte Glührohrzündung, die zum erstenmal eine einfache und selbsttätige, unbedingt sichere Zündung ermöglichte und damit eine nahezu unbegrenzte Umdrehungszahl erreichen konnte.

Klar und deutlich stellt sich auch der Verein deutscher Ingenieure auf diesen Standpunkt und erkennt Gottlieb Daimler voll als den Erfinder des Automobils an, so erst noch am 4. Jänner 1933 in seinen VDI.-Nachrichten. Es heißt da: »In der Tat beruht auch der heutige Fortschritt des Kraftwagens nicht auf dem Gedanken, einen Verbrennungsmotor auf Räder, gleichviel wie viele Räder, zu setzen, sondern darauf, daß es Gottlieb Daimler schon 1883 gelungen war, einen Benzinmotor zu schaffen, der es zum ersten Male ermöglichte, die Geschwindigkeit solcher Maschinen von etwa 150—160 Uml./Min. auf 500—600 Uml./Min. zu steigern und dadurch das Gewicht im Verhältnis zur Leistung wesentlich zu vermindern . . . Erst mit der Schöpfung dieses Motors . . . nahm die Entwicklung des Kraftwagens ihren Ausgang.«

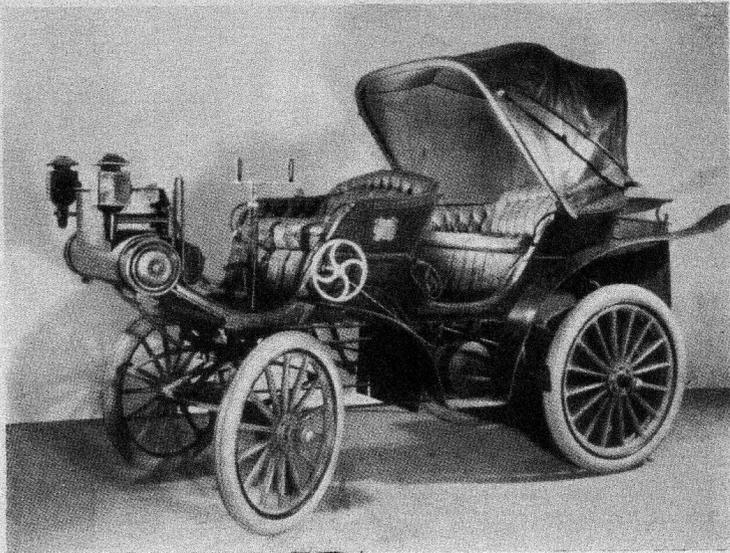
Nun galt es, den Motor auch in praktischer Arbeit auszu-proben. Das geschah 1885 wiederum in einer vollständigen Neu-erfindung. Nicht ein Wagen mit Motor, wie man vielfach annimmt, war das erste Kraftfahrzeug, sondern ein völlig neu erdachtetes Motorrad! Damals fuhr man aber noch Hochrad; das Niederrad war noch nicht da. Es ist eigentlich auch von Daimler erfunden worden, denn sein Motorrad war zugleich das erste Niederrad. Daimler dachte dabei sehr folgerichtig. »Jedem sein Reitpferd«, sagte er damals. Später hat er sich oft darüber beklagt, daß man in seiner Fabrik keine Motorräder baute. »Man hat mir meine beste Sache liegen lassen«, äußerte er, denn er sah im Motorrad bereits die Möglichkeiten des Kraftfahrzeuges für die breitere Masse.



Erstes Daimler-Niederrad 1885 mit Starter, zwei Gängen, Gebläsekühlung und Gummilagerung des Motors.

Praga=**BABY** das Qualitäts-Klein-auto **KOMMT!**

Daimler sah die Auswirkungen seiner Erfindung klar voraus. Zum Grundpatent vom 16. Dezember 1883 ließ er sich am 29. August 1885 ein Zusatzpatent für »Fahrzeuge mit Gas- bzw. Petroleum-Kraftmaschinen (Motorfahrrad, Schlitten, Kutsche und



Das erste Doppelphaethon mit 6-PS-Zweizylinder-Heckmotor, Verdeck und Luftreifen, Alpenfahrt-Sieger 1898.

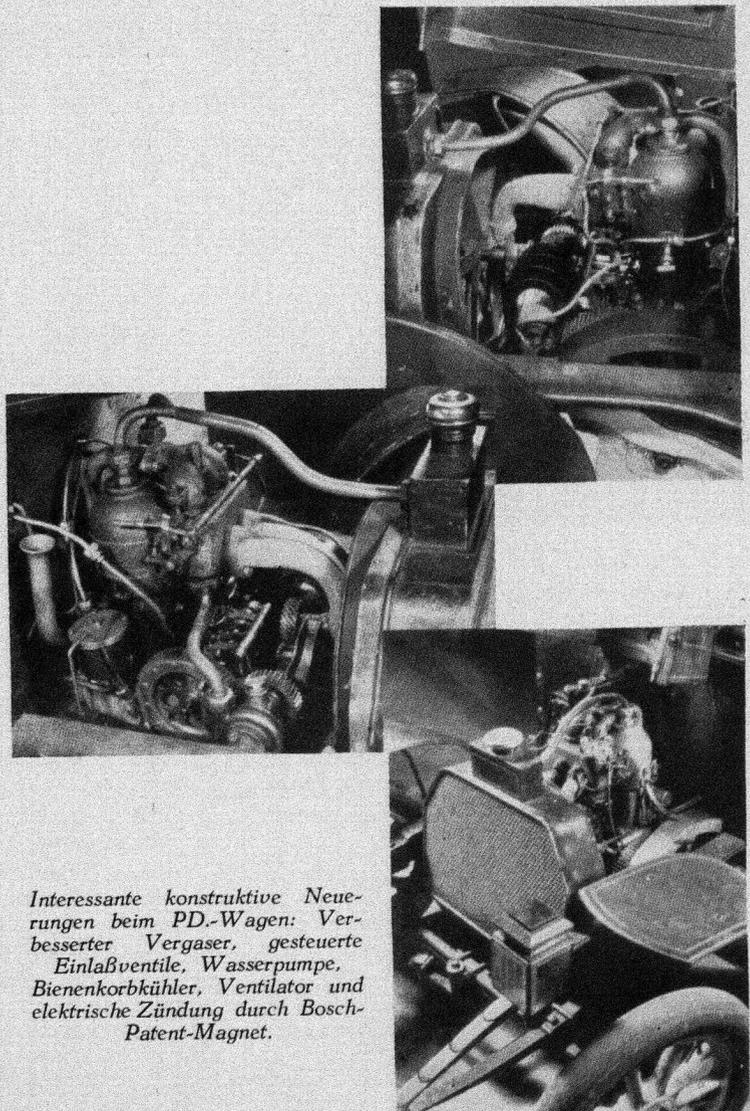
dergleichen einschließlich Motoren und Luftfahrzeugen)« erteilen, am 9. Oktober 1886 auch für »Schiffsbetrieb« und noch eine Reihe anderer Verwendungsmöglichkeiten. Wie er die Anwendung seines Motors für die Eroberung der Luft voraussah und sich mit der Schaffung von Flugzeugen beschäftigte, werden wir noch später sehen. Der Mangel einer Betriebswerkstätte, der zur Vergebung des Motorbaues für Boote an die Maschinenfabrik Eßlingen zwang, mußte behoben werden. Daimler kaufte daher in Cannstatt ein weiteres Grundstück Ludwigstraße 67, in dem nun die erste Automobilfabrik der Welt entstand. Bereits im Jahre 1885 wurde dort mit dem Einbau des Motors in ein großes Personenfahrzeug begonnen. Den Wagen lieferte die Stuttgarter Hofwagenfabrik Nägele. Es war eins der damals üblichen Breaks, dem nur die Deichsel fehlte. Nun stellte sich freilich heraus, daß man zum Motor und der Kutsche noch eine Menge sehr wichtiger Dinge erfinden mußte, damit dieser erste Motorwagen auch so lief, wie sich Daimler dies vorstellte.

Damit beginnt die zweite, die eigentliche Erfindung des Automobils! Denn der Wagen war etwas ganz anderes als die »Fahrmaschine«, das Motorrad. Auch dieses war ja in allen seinen Teilen und seiner Art gänzlich neu erfunden worden und hatte bei seinem ersten Fahrversuch am 10. November 1885 seine Brauchbarkeit völlig erwiesen. Der erste Motorwagen, also das erste vierrädrige Automobil, besaß einen einzylindrigen Motor von ganzen eineinhalb Pferdestärken. Trotzdem hatte es schon ein Zahnradgetriebe für zwei Geschwindigkeiten, das mit dem Motor durch eine Reibungskuppelung in Verbindung stand. Die angetriebenen Zahnräder waren auf ihrer Achse verschiebbar. Als Ausgleichgetriebe dienten Lederscheiben, die zwischen kleine Ritzel geklemmt waren. Der Zahnkranz befand sich auf dem Hinterrad. Der ursprünglich luftgekühlte Motor erhielt später Wasserkühlung mittels jenem Lamellenkühler, der sich bis zur heutigen Zeit erhalten hat. Im Jahre 1886 begannen mit diesem Wagen die ersten Fahrversuche, und zwar — bei Nacht. Man fuhr auf der Straße Cannstatt—Untertürkheim—Eßlingen und kam dabei sehr schnell zu der für die Größe des Gefährtes und die Schwere des Wagens überraschenden Geschwindigkeit von 18 Kilometer. Damit stand fest, daß nun auch das weitere Ziel, der Motorwagen, das so lange von den besten Technikern der Welt gesuchte leichte und schnelle Straßenfahrzeug für die Personenbeförderung, kurz das Automobil gefunden war.

Leider fand Daimlers Erfindung in Deutschland nicht die entsprechende Förderung. Einen solchen Wagen zu kaufen und gar damit zu fahren fiel vorläufig noch niemandem ein. Es muß

leider gesagt werden, daß sich der Motorkraftwagen zuerst in Frankreich durchsetzte. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß Frankreich ein reiches Land war, das auf eine alte Technik zurückblickte und in dem vor allem, beinahe im Gegensatz zu heute, der Sport lebhafteste Unterstützung durch vermögende Kreise der Gesellschaft fand. Der rasche und bewegliche Geist der Franzosen erkannte denn auch sofort die großen Zukunftsmöglichkeiten dieses Motorwagens für den Sport. Trotz aller Sportbegeisterung war man mit den schnaubenden und rußenden Dampfautomobilen von Serpollet und De Dion ganz und gar nicht zufrieden und ging nun mit fliegenden Fahnen zu der sauberen, ruhigen und so sicher fahrenden deutschen »Motor-Kutsche« über. Die Witwe des früheren Pariser Deutz-Vertreters Sarasin, die Daimler von Deutz her noch gut kannte und sich mit dem Techniker Levassor wieder verheiratet hatte, erwarb schon 1889 von Daimler die Bauerlaubnis für Frankreich. Sie gründete mit dem bekannten Sportsmann Panhard die Firma Panhard und Levassor.

Jetzt endlich, durch die Erfolge der Kraftwagen in Frankreich ermutigt, verwandelte sich die Aufmerksamkeit auch in Deutschland in tätige Mitwirkung. Es kamen Aufträge. Aber jeder einzelne war ein Sonderauftrag, denn jeder Kunde hatte andere Wünsche. Dem war nun der kleine Betrieb nicht mehr gewachsen, er mußte ausgedehnt werden. Dazu waren nicht nur neue Köpfe, insbesondere zur kaufmännischen Führung, sondern auch neue Gelder nötig. Denn bisher hatte Daimler die Kosten



Interessante konstruktive Neuerungen beim PD.-Wagen: Verbesserter Vergaser, gesteuerte Einlaßventile, Wasserpumpe, Bienenkorbkühler, Ventilator und elektrische Zündung durch Bosch-Patent-Magnet.

seiner ganzen Erfindungsarbeit ganz aus seinen Ersparnissen bestritten. Er war allein nicht kapitalkräftig genug, um das Werk in dem von ihm vorausgesehenen Umfang zu erweitern. So kam es am 28. November 1890 zur Gründung der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

AUTOBAHNEN BEFRUCHTEN DEN



Automobilbau

Der Kraftwagen von heute ist entstanden aus einer Kutsche, der das Pferd ausgespannt und ein Motor eingebaut wurde. Diese Behauptung klingt wohl sonderbar. Es entspricht aber den Tatsachen, daß das Fahrzeug, welches als modernes Automobil angesprochen zu werden pflegt, diese Herkunft deutlich und sehr zu seinem Nachteil verrät.

Der Kraftwagen ist zwar niedriger und länger als der Kutschwagen, seine Räder sind zwar gedrungener und die Karosserie ist harmonischer geformt, aber im Grunde genommen ist eben das Auto der motorisierte Wagen geblieben, dessen mit höherer Geschwindigkeit zutage getretenen Fahreigenschaften — oder besser gesagt Untugenden — behelfsmäßig auf ein gerade erträgliches Maß zurückgedämmt werden.

Während sich nun die Unzulänglichkeiten des Kraftwagens von heute bei langsamer Fahrt noch nicht so sehr auswirken und besonders demjenigen, der es nicht anders kennt, vielleicht gar nicht zu Bewußtsein kommen, wird dies sofort anders, wenn die äußeren Umstände schnelles Fahren ermöglichen und auch tatsächlich rasch gefahren wird, und zwar auf längeren Strecken rasch gefahren wird.

Rasches Fahren mit unseren normalen Wagen ist — sofern es überhaupt möglich ist — anstrengend, gefährlich, teuer und unwirtschaftlich. Es dürfte kaum einen normalen Wagen geben, der bei Schnellfahrt nicht die ganze Aufmerksamkeit des Lenkers dafür in Anspruch nähme, um ihn auf der Straße zu halten. Besonders bei Wind gehört gespannte Aufmerksamkeit dazu, zu verhindern, daß der Wagen durch momentane Luftstöße von seiner Richtung abgedrängt wird. Bei Be-

CASTROL

fahren der Köln—Bonner Kraftwagenbahn kann man an windigen Tagen erleben, daß der Wagen, wenn er die von Geländern gesäumten Straßenbrücken befährt, hier von Luftwirbeln böse erfaßt wird. Der Automobiltechniker weiß, daß z. B. auch die rätselhaften Unfallhäufungen auf gewissen Straßen, für die man sogar „Erdstrahlen“ verantwortlich machen wollte, nichts sind als die Folgen von durch die örtlichen Verhältnisse bedingten Luftwirbeln.

Je rascher das Kraftfahrzeug gefahren wird, desto ausgesprochener macht sich bemerkbar, daß es eigentlich dem Wesen nach ein Luftfahrzeug ist: ein Luftfahrzeug zwar, das an den Boden gebunden ist, das sich aber nichtsdestoweniger in der umgebenden Luft bewegt und von ihren Bewegungen beeinflusst wird. Will man dem Rechnung tragen, so kann das nur geschehen durch entsprechende Formgebung des Wagenkörpers, durch Bau von „Rollzeugen“, wie wir heute „Flugzeuge“ haben. Dem Wagenkörper ist eine Gestalt zu geben, die der Luft weder von vorn noch seitlich beträchtliche Angriffsmöglichkeiten bietet und die überall wirbelfreien Abfluß ermöglicht. Eine

solche Gestaltung trägt die Bezeichnung „Stromlinienform“, ist aber zu unterscheiden von den modernen Karosserieausschmückungen, welche die heutige Autoreklame vielfach fälschlich so bezeichnet.

In noch stärkerem Maße, als die Stromlinienform durch die Forderungen nach Fahr-sicherheit beim schnellen Wagen bedingt wird, ist sie die Voraussetzung für wirtschaftlichen Schnellverkehr.

Das Straßennetz weist heute stellenweise auch schon längere Geradstrecken auf, die zehn oder zwanzig Kilometer Schnellfahrt ermöglichen. An solchen Strecken siedeln sich in der Regel Autoreparaturwerkstätten mit Abschleppdienst an, die über Beschäftigungsmangel nicht zu klagen haben. Vielfach genügt nämlich schon ein einziger Versuch, seinen Normalwagen auf einer solchen Straße hemmungslos rasen zu lassen, daß als Endergebnis die Motorlager auslaufen oder die Maschine sonst irgendwie „sauer“ wird. Der Kraftwagenmotor ist in seiner heutigen Gestalt noch sehr empfindlich gegen hohe Dauerbeanspruchungen. Dabei verhält sich der Viertaktmotor sogar noch schlechter als der sehr zu Unrecht weniger gut beleumdete Zweitaktmotor, der anspruchsloser und zäher ist als jener.

Wenn wir demnach rasch fahren wollen, dann müssen wir den Leistungsbedarf verringern. Denn unsere Motoren sind dauerhaft und sparsam im Brennstoff- und Schmiermittelbedarf, solange sie nur unter Halb- oder Dreiviertellast laufen.

Der Leistungsbedarf durch den Luftwiderstand ist verhältnismäßig dem Quadrat der Geschwindigkeit. Der Luftwiderstand nimmt also mit der Geschwindigkeit sehr rasch zu. Er beträgt bei Normalkarosserieformen und Hundertkilometer tempo je Quadratmeter Stirnfläche etwa 50 kg! Ein Wagen mit zwei Quadratmeter Stirnfläche „hebt“ demnach einen Doppelzentner im Hundertkilometer tempo, also mit zirka 28 Meter in der Sekunde. Dazu allein benötigt er fast 40 PS.

Nun läßt sich der Luftwiderstand auf ein Viertel des Betrages, den eine Standardkarosserie verursacht, absenken, wenn durch entsprechende Formgebung des Wagenkörpers die Luft über ihn hinweggehoben wird und hinter ihm, ohne Wirbel zu bilden, abfließen kann.

Statt 40 PS verzehrt der Luftwirbel dann kaum 10 PS. Der Motor wird nicht mehr so angestrengt und braucht nur noch wenig

mehr Benzin und Öl, als wenn langsam gefahren würde, vorausgesetzt natürlich, daß die Übersetzung so gewählt wird, daß er nicht widerstandslos überdreht. Doch das ist ja eine reine Gangwechselfrage.

Wie gezeigt, kommt man für den Schnellverkehrswagen aus Gründen der Sicherheit wie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Betriebsmöglichkeit überhaupt zum Stromlinienwagen.

Es fragt sich nun, wie dieser Grundbedingung entsprochen werden kann und was sonst noch zu beachten ist, damit man ein voll brauchbares schienenloses Schnellfahrzeug erhält. Hier muß zunächst auf einen Wesensunterschied aufmerksam gemacht werden, der in den Anforderungen an einen Wagen liegt, der allgemein auf Stadt- und Landstraßen, und einen solchen, der auf Autobahnen verkehren soll. Bei jenem kommt es auf Bergsteigevermögen, gutes Beschleunigungsvermögen und Wendigkeit sowie bis zu einem gewissen Grade Geländegängigkeit an. Auf der Autobahn ist alles auf unbehinderten Schnellbetrieb eingestellt. Zu beschleunigen gibt es selten. Auf Geländegängigkeit kann voll verzichtet werden. Und statt der Wendigkeit wird höchste Stetigkeit in Einhaltung der geraden Fahrtrichtung gefordert.

Ein Fahrzeug, das diesen Anforderungen genügt, kann in seiner Gesamt- und Fahrwerksanordnung mit einem Normalautomobil nichts gemein haben. Jeder Motorradfahrer weiß, daß es sich zwar gut und sicher fährt auf einer Maschine, die hinten ungefedert ist, nicht aber auf einem Rad, dessen Vordergabel nicht aufs peinlichste genau geführt und mit weicher Federung versehen ist. Von vorn kommen die Hauptstöße.

Die Federung und Führung des Vorderrades ist beinahe allein ausschlaggebend für die Fahreigenschaft.

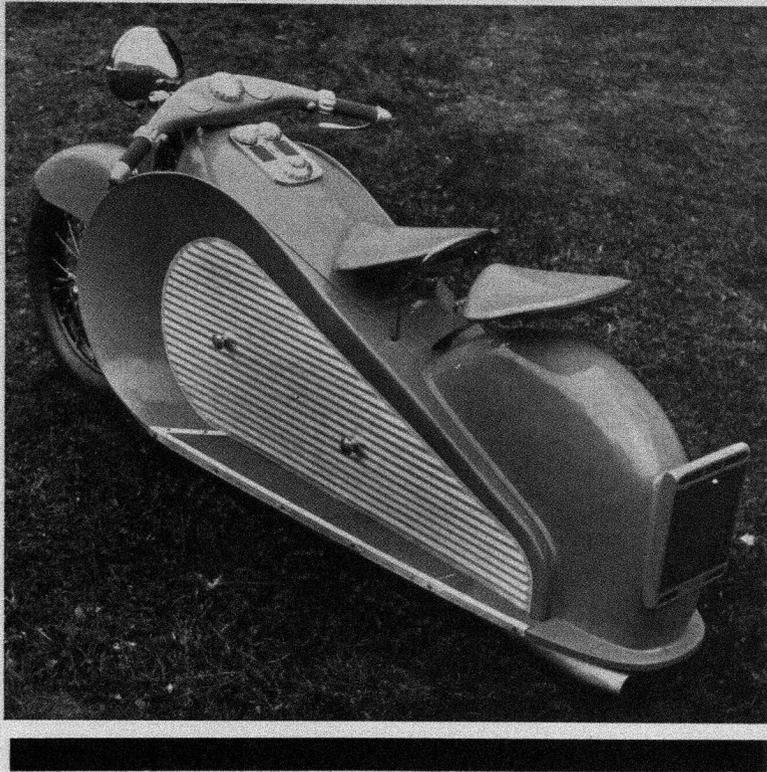
Mehrspurige Fahrzeuge verhalten sich wesensgleich. Das besagt, daß der Vorderachsführung und -abfederung große Sorgfalt zuzuwenden ist und vor allem angestrebt werden muß, die Federung so weich wie nur möglich zu machen. Dem steht die Normalanordnung des Automobils allerdings entgegen. Der Motor sitzt bei ihr vorn zwischen den Vorderrädern. Dieser Metallklumpen macht eine harte Federung notwendig, da seine Masse sonst beim Überfahren jeder Querrille durchschlagen würde. Die Federung des Wagenvorderteils dient heute zum großen Teil dazu, den Motor in

das Silberroß

Ing. Heinz Waage hat in Gemeinschaftsarbeit mit Architekten Ing. Kastner, der für die künstlerische Gestaltung verantwortlich zeichnet, unter dem Namen »Silberroß« ein neuartig und höchst originell karossiertes Motorrad geschaffen, das wir unseren Lesern im Bilde vorführen.

Wie seinerzeit beim Auto, so war auch hier das Bestreben maßgebend, sowohl die Maschine vor Witterungseinflüssen und Straßenstaub zu schützen, als auch den Lenker selbst vor dem aufspritzenden Schmutz und herumgeschleuderten Öl zu bewahren.

Beim Umbau der Maschine durch Ing. Waage, wurde im besonderen darauf Bedacht genommen, die Zugänglichkeit aller Teile für eventuellen »Pannenbedarf« zu erhalten. So ist die Ausbaumöglichkeit der Zylinder gegeben, ohne daß es notwendig wäre, den Motor aus der Maschine zu entfernen. Lediglich die beiden seitlichen Wellbleche



sind zu diesem Behufe abzu-

Prophezeiungen wurden glänzend ad absurdum geführt . . .

nehmen, was durch handlich angeordnete Schrauben in wenigen Sekunden durchführbar ist.

Der Motor ist eine normale, obengesteuerte, luftgekühlte Type (Matchless) von 600 cm³ Volumen. Der Rahmen und die Vordergabel sind aus Spezialleichtmetall, die Karosserie aus Aluminiumblech. Gewicht einschließlich der Flügel nur 10 kg, so daß die gesamte Maschine um nichts schwerer ist als ihr normaler Kollege gleicher Leistung. Durch eine sinnige Konstruktion der Trittbretter verlaufen eventuelle Stürze für die Maschine durchaus harmlos.

Die im Sattel des Silberrosses durchgeführten Probefahrten in den österreichischen Alpenländern haben den Optimismus seines Schöpfers in vollem Umfange bestätigt. Namentlich die Kühlung des Motors funktionierte auch auf steilsten Paßstraßen völlig einwandfrei und die diesbezüglichen schwarzen

Schwebe zu halten. Eine einwandfreie Führung des Wagens und Abfederung erfordert Wegverlegung des Motors von vorn.

Man kommt so zwangsläufig zum Wagen mit hinter den Sitzen liegendem Motor. Mit der Rückverlegung des Motors ergibt sich selbsttätig ein für Stromlinienaufbauten bestgeeignetes Fahrgestell. Der Fahrgastraum, der die größte lichte Höhe benötigt, rückt nach vorn, und der niedere Teil liegt nun hinten. Die natürliche Umhüllung dazu ist die Stromlinienform.

Zweckmäßig wird der Wagenkörper hinten auch schmaler gemacht als vorn. Das hat zur Folge, daß die Spurweite hinten kleiner gewählt wird und die Hinterräder in den Wagenkörper einbezogen werden. Bei Hinterradantrieb läßt sich jetzt ohne weiteres das Differential entbehren. Dadurch erhält der Wagen hohe Geradeaus-Stetigkeit.

Man kann aber auch Vorderradantrieb zur Anwendung bringen und lenkt dann zweckmäßig die in diesem Falle parallelfedernd aufzuhängenden Hinterräder, während die treibende Vorderachse als schwingungsdämpfende Pendelachse mit Spurveränderung ausgebildet wird. Eine solche Kombination sichert höchste Richtungsstetigkeit und ergibt größten Nutzraum, hat ander-

seits allerdings auch den Fehler der geringen Wendigkeit und der indirekten Steuerung mit Heck-Gegenbewegung. Das macht den Wagen schwerfällig und schwer steuerbar im Stadtverkehr, aber sehr geeignet für Schnellfahrten auf langen Geraden. Er läßt sich da kaum übersteuern.

Der Mangel des Vorderradantriebes, auf Steigungen unter gewissen Voraussetzungen nicht durchzuziehen, fällt beim ausgesprochenen Autobahnwagen nicht ins Gewicht.

Selbstverständlich dürfte sein, daß der Autobahnwagen für Schnellfahrt mit passenden Getrieben ausgerüstet wird und eine Antriebsmaschine oder deren zwei erhält, die Dauerleistungen abzugeben vermögen. Zweitakter eignen sich hierfür besonders.

Vorstehend ist auseinandergesetzt, wie ein Fahrzeug konstruktiv beschaffen sein müßte, damit es der Sonderaufgabe des Autobahn-Personenschnellverkehrs entspricht. Ein solches „Rollzeug“ eignet sich in seiner Sonderanpassung mit Hinterradlenkung, Vorderradantrieb und Heckmotor, in seiner luftwiderstandsarmen, sehr gestreckten Bauart, wie schon kurz gesagt, nur behelfsweise für Fahrten auf gewöhnlichen Straßen. Es dürfte andererseits aus den Darlegungen auch zu entnehmen sein, daß eine Reihe von diesen

Momenten für den Kraftwagen als Fortbewegungswerkzeug ganz allgemein gilt.

Zieht man nicht die allerletzten Folgerungen aus den Bedingungen des Autobahn-Schnellverkehrs, läßt man also den Vorderradantrieb und die Hinterradlenkung beiseite, so erhält man die naturgegebene Kraftwagenform, die im Normalverkehr volltauglich ist und im Schnellverkehr immer noch gut verwendbar bleibt.

Entsprechend dieser Gesamtanordnung ließen sich mehrere Größentypen einer Fahrgattung schaffen, die den heutigen Normalwagen in jeder Hinsicht übertreffen würden. Arbeiten auf dem gezeichneten Weg (Kleinwagen) sind schon aufgenommen und haben zu vielversprechenden Ergebnissen geführt.

Es kann kein Zweifel bestehen, daß der Bau der Autobahnen, welche erst die Bedingungen für die kontinuierliche Kraftschnellfahrt bieten, der technischen Entwicklung des Automobils einen mächtigen Impuls geben und die Industrie veranlassen wird, in systematischer Arbeit den technisch einwandfreien Kraftwagen zu schaffen, der mit dem, was wir heute als Automobil ansprechen, nur noch sehr wenig gemein haben dürfte. (Deutsche Motor-Zeitschrift.)

KAROSSERIEFABRIK

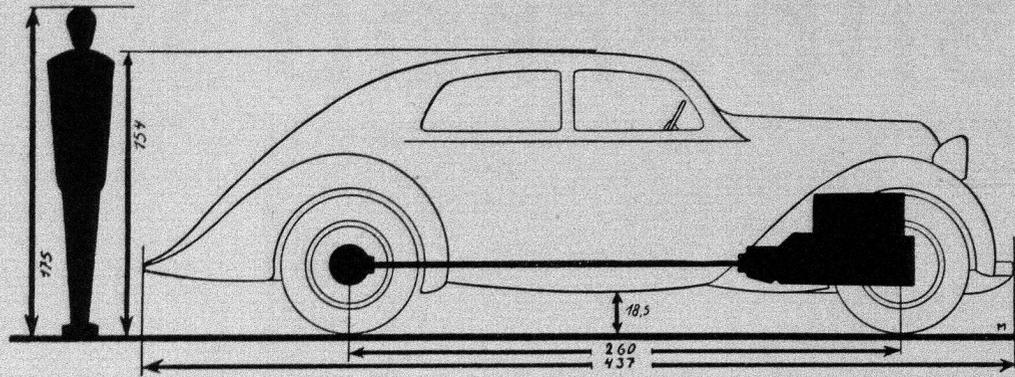
bringt die neuesten **Roll- und Schiebedächer**
Hochglanzlackierungen mit ganz neuartiger Methode
Umarbeitung von **unmodernen Wagen auf Stromlinie**

Ansonsten alle Neuanfertigungen u.
Reparaturen in bekannter Qualität!

GRIMAS

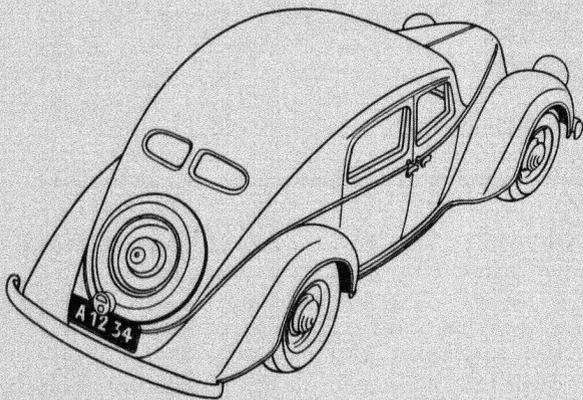
Wien XIV., Reichsapfelg. 8 • Tel. R-37-0-14

TYP 100 und das



Buch der Enthüllungen

»Buch der Enthüllungen« oder »gesammelte Prüfungsberichte«. Dipl.-Ingenieur Ernest Friedländer und wohl auch der Zeitschrift »Motor und Sport«, die in Deutschland erscheint, dankt man die kühne Idee,



den Autos ohne Unterschied von Rasse und Klasse die Wahrheit mitten ins Kühlergesicht zu sagen. Bisher nämlich hieß es in diesem Sonderbereiche kritikloser Kritik anstatt »Weh' dem, der lügt!« nur allzu häufig: »Weh' dem, der die Wahrheit sagt!« Mit der Wahrheit nämlich ist das eine eigene Sache, die wenigsten Menschen können sie vertragen und die wenigsten Autos. Nur Nettigkeiten hören die beiden gerne, Liebenswürdigkeiten und Elogien. Wie gut sie heute ausschau'n, einfach fabelhaft! das darf man ihnen sagen. Wie klug sie sind, wie tüchtig! Aber ein einziges nicht ganz honigsüßes Wort — Gott behüte! Da werden sie rabiat und beschweren sich. Dipl.-Ing. Ernest Friedländer und nach ihm St. v. Sz., der bekannte Autor, haben eine Revision des (arg verfahrenen) kritischen Verfahrens eingeleitet — erst probieren, dann kritisieren, ist ihre Parole. Sich aus dem Fertiglager einen »Katalogmäßigen«

aussuchen, irgendeinen, keinen frisierten oder präparierten und sodann eigenhändig und eigenrätig hinaus aus der guten Redaktionsstube, um sämtliche Katalogangaben praktisch nachzuprüfen auf ihren Wahrheitsgehalt. Ja mehr noch: Eine frisch-fröhliche Jagd auf Schwächen und Untugenden, wie sie schließlich jeder Maschine anhaften, wird da inszeniert und diese negative Ausbeute des Probereisens findet (in vorsichtiger Fassung) Unterkunft in dem offiziellen Prüfungsbericht. So wird das Buch der Enthüllungen zu einem einzigartigen, ja unkopierbarem Wegweiser für die Millionenarmee der Wunschautomobilisten: Hier demaskiert der Wagen seine Seele, hier zieht er sich aus bis auf den letzten Splint, die letzte Mutter.

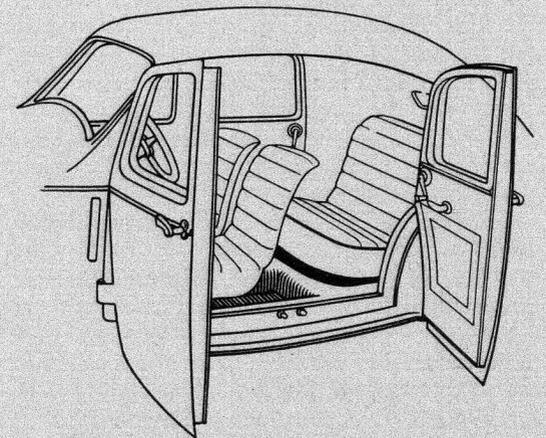
Unter »A Nr. 107« wird in einer der letzten Ausgaben von »Motor und Sport« unserem bereits populären »Typ 100« der kritische Spiegel vorgehalten. Von Herrn St. v. Sz. Hier ein Auszug aus dieser sehr schmeichelhaften, wenn auch völlig ungeschmeichelten Porträtstudie:

Die Fahreigenschaften: Man kann es der weiteren Kritik vorwegnehmen. Der Steyr 100 stellt in seinen Leistungs- und Fahreigenschaften das dar, was hochgespannte Ansprüche von einem wirtschaftlichen Schnellverkehrsmittel nur verlangen können. Die Leistung des Wagens ist, nicht nur in Anbetracht des geringen Hubvolumens, ausgezeichnet zu nennen, mit einer über dem Durchschnitt hohen Spitzengeschwindigkeit von annähernd 100 km pro Stunde paart sich ein durch den synchronisierten Beschleunigungsgang gegebenes, sehr gutes Beschleunigungsvermögen und damit verbunden auch gute Bergsteigfähigkeit. Die Untersetzungen in den Gängen sind so gewählt, daß bei ausreichender

Endgeschwindigkeit in den einzelnen Stufen jede in der Praxis vorkommende Geländeschwierigkeit überwunden werden kann. Das Getriebe arbeitet übrigens in den beiden Dauerfahrgängen bemerkenswert ruhig, sein kleiner Schönheitsfehler liegt lediglich in dem den Aphon-Getrieben typischen langen Schaltweg zwischen den beiden Synchrongängen.

Was in leistungstechnischer Hinsicht am Steyr 100 am meisten befriedigt, ist die ungewöhnliche Dauerleistung dieser Maschine, die man wirklich rücksichtslos hetzen und ständig bis an die Drehzahlgrenze beanspruchen kann.

Die hochwertigen Straßeneigenschaften lassen daher in Verbindung mit der Motor-



leistung Reisedurchschnitte zu, wie sie für einen Wagen dieser Stärkeklasse als durchaus ungewöhnlich bezeichnet werden müssen.

CASTROL

Technische Daten:

Motor: Vierzylinder, 1380 cm³, 32 Brems-PS, seitengesteuert, 5 Kurbelwellenlager, Batteriezündung (12 V.), Thermosyphonkühlung, Druckumlaufschmierung, Fallbenzintank, freischwingende Motorlagerung.

Triebwerk: Halbnasse Einscheibenkupplung, Vierganggetriebe (Bauart Aphon),

mit 2 synchronisierten und geräuschlosen Gängen, Rohrkardanwelle, Schwingachse hinten, Schubaufnahme durch Schwingarme.

Fahrwerk: Plattformrahmen, achslose Aufhängung der Vorderräder, Schrauben-Einzelradlenkung, hydraulische Stoßdämpfer, Öldruckbremsen, Eindruckschmierung.

Maße: Spurweite 1.24 m, Radstand 2.60 m, Länge über alles 4.37 m, größte

Breite 1.51 m, größte Höhe 1.54 m, Wagen-gewicht zirka 900 kg, Bodenfreiheit 18.5 cm, Reifen 4.75—17.

Höchstgeschwindigkeit: 97—100 km pro Stunde.

Dauerbergsteigfähigkeit: Im 3. Gang 11.5%, im 4. Gang 6%.

Kraftstoffverbrauch: 10—11 Liter per 100 km.

Persien

das durch

Motorisierung

erschlossene Land

VON BENNO FIALA-FERNBRUGG



Teheran aus der Vogelschau.

Die bodengebundenen Verkehrsmittel haben in Persien schon aus der Bodenkonfiguration heraus bedeutende Schwierigkeiten vorgefunden, die sich ihrer Entwicklung hemmend entgegenstellten. Es ist daher verständlich, daß mit Rücksicht auf die relativ kleinen Transportmengen der Karawanenverkehr bis in die neueste Zeit den persischen Verkehr beherrschte. Die moderne wirtschaftliche Entwicklung brachte in Persien in erster Linie die planmäßige Ausbeutung der Bodenschätze mit sich. Hier entstand die erste Forderung nach Massentransporten, der die persische Regierung durch Bau einer Bahn vom Hafen Astrabad am Kaspischen Meer über Teheran, Kaswin, Hamadan, Disful, Awaz, nach dem neu anzulegenden Hafen Hormosa am persischen Golf gerecht werden wollte. Eine Verkehrslinie, die vom Norden nach den Süden gehend, die wirtschaftlich wichtigsten Punkte Persiens verbinden soll, unter denen die großen Ölvorkommen im Karunbecken für die zukünftige Entwicklung und Bedeutung Persiens die größte Rolle spielen. Die hohen Kosten der Bahnanlage (der Vorschlag beträgt 80 bis 85 Millionen Toman — was 340 Millionen Reichsmark entspricht) gegenüber dem Straßenbau haben aus finanziellen Gründen die Ausführung dieses groß angelegten Verkehrsprojektes sehr verzögert.

Das Vorhandensein bedeutender Ölvorkommen im Lande gab den Anstoß zu einer raschen Entwicklung des automobilen Verkehrs. Dieser Motorverkehr erscheint auch für die Bedürfnisse des Landes viel geeigneter als der Bahnverkehr. Die geringeren Kosten des Straßenbaues, die raschere Herstellung von Straßen haben zur Anlage eines modernen Straßennetzes geführt, das mindestens, was die Hauptlinien anbetrifft, unseren Vorkriegsstraßenverhältnissen entspricht. So ist z. B. die Straße Kasr-i-chirin — Kirmanschah — Hamadan — Täbris 8 m breit, von gutem Zustande, stellenweise können über 80 Stundenkilometer gefahren werden. Die Überwindung zahlreicher quer zur Hauptstraßenrichtung liegender Gebirgszüge erfordert den Übergang über mehrere Pässe mit vielen Kurven und Steigungen von 18—21%. Diese Straße ist technisch sehr gut angelegt, aber in ihrem südlichen Teil von November bis Februar wegen der bedeutenden Höhe durch Schnee verlegt, schwer oder überhaupt nicht zu passieren.

Bestimmend für die rasche Entwicklung des Motorverkehrs ist in Persien der

Umstand gewesen, daß man mit dem Auto die Waren bis an den Bestimmungsort bringen kann, was Umladen mit allen seinen Schwierigkeiten vermeidet.

Die außerordentliche, landschaftliche Schönheit und der Umstand, daß ein historisch so berühmter Boden wie der persische auf Vergnügungsreise eine große Anziehungskraft ausüben muß, läßt für die Entwicklung der Motortouristik die besten Perspektiven offen.

Die großen Niveauunterschiede (z. B. auf der Strecke Buschir (Seehöhe) — Schiraz auf 286 km eine Paßhöhe von 2000 m), sowie die Ungangbarkeit der Pässe im Winter und im Frühjahr, als auch die schweren Verkehrsverhältnisse auf den Wüstenstrecken im Innern des persischen Hochlandes, haben relativ sehr früh zur Entwicklung eines persischen Motorluftverkehrs geführt.

Die Unabhängigkeit des Luftverkehrs von der Bodengestaltung sowie die große Verkehrsgeschwindigkeit lassen den Luftverkehr besonders für die Entwicklung des Verkehrs in wenig kultivierten Ländern wichtig erscheinen. Er entspricht auch den geringen Transportquanten solcher Länder

vollkommen, und läßt sich entsprechend dem Entwicklungsgange des Landes leicht und ohne besondere Kosten verlegen. Die Wichtigkeit dieses Umstandes erkennt man, wenn man bedenkt, daß eine einmal angelegte Straße auf mindestens Jahrzehnte hinaus den Verlauf des Verkehrs bestimmt.

Bei geringen Anlagekosten tritt der Luftverkehr sofort in Tätigkeit und ist dadurch dem Straßen- und Eisenbahnverkehr für die Aufschliessung neuer Gebiete bedeutend überlegen.

Der Luftverkehr hat hier in Persien seine hervorragende Eignung und seine Rentabilitätsmöglichkeit als Post-, Passagier- und Frachtverkehr bewiesen. Dies erscheint besonders bemerkenswert, da das überragende Moment der Raschheit des Luftverkehrs entsprechend der Mentalität des Persers noch nicht als ausschlaggebend für den Inlands-Passagierverkehr angesehen wird.

Der persische Luftverkehr hat sich die Sporen verdient, als er durch seine Luftbildaufnahme des Landes die Legung der günstigsten Eisenbahntrasse ermöglichte. Er hat aber auch neben geographischen Entdeckungen wertvolle geologische Auf-



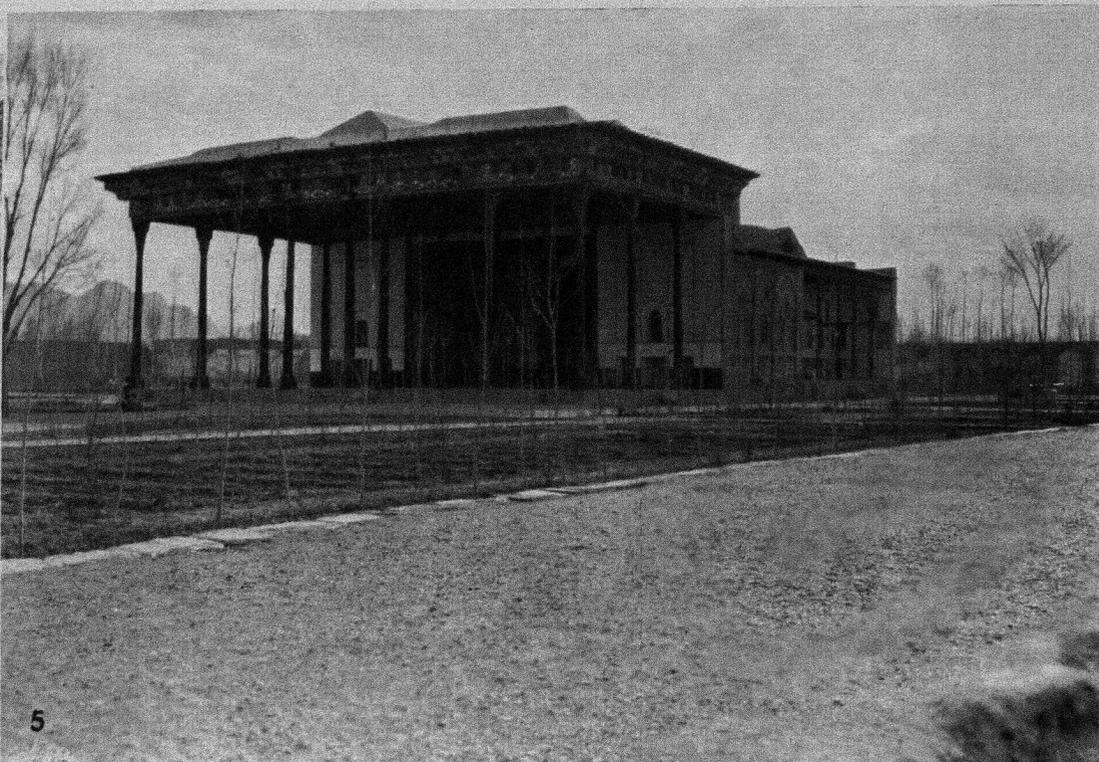
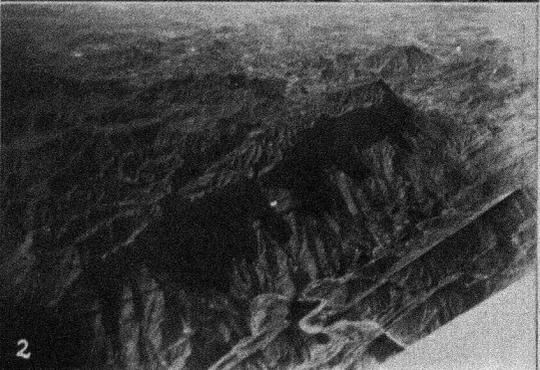
Wirtschaftlichkeit im Betrieb und niedrige Anschaffungskosten:

zwei von den vielen Vorzügen, die seit Jahrzehnten der

BOSCH-Kerze

Millionen überzeugter Anhänger in aller Welt sichern. Zum bevorstehenden Kerzenwechsel eine weitere Preisermäßigung: **S4'40** die nicht zerlegbare, **S4'90** die zerlegbare Ausführung! BOSCH-Kerzen sind in jeder guten Fachhandlung vorrätig!

ROBERT BOSCH GES. M. B. H. Wien IX., Spittelauerlände Nr. 5



LANDSCHAFTLICHE SCHÖNHEITEN PERSIENS.

1. Im Flug über das Kargizgebirge bei Kashan. 2. Gebirgszug Buschir und Kazenin, der sich über 3000 m erhebt. 3. Kaswin aus der Vogelschau. 4. Blick in das Mendjilektal. 5. Der 40-Säulenpalast in Ispahan. 6. Die große Moschee in Ispahan. 7. Mit ewigen Schnee bedeckt, ragt der Gipfel des 5628 m hohen Demawend als Wahrzeichen Teherans in die Lüfte. 8. Wie Ruinen nehmen sich vom Flugzeug die Bauten von Jasd-i-Khast aus. 9. Sultan Hafiz Grabstätte in Schiras.

schlüsse für die Auswertung der Bodenschätze Persiens gebracht. Als besonders interessant muß hier noch erwähnt werden, daß die Luftbildaufnahme deutlich die mehrere tausend Jahre vor Christi geschaffenen Bewässerungsanlagen des Karunbeckens erkennen läßt, die heute gänzlich verfallen und versandet ist.

Die persische Regierung hat in ihrer fortschrittlichen Tendenz den außerordentlichen Wert des Luftverkehrs erkannt, als sie im Jahre 1927 anlässlich der schweren Choleraepidemie in Südpersien durch drei Flugzeuge, darunter ein dreimotoriges Großflugzeug, Serum und modernste ärztliche Behelfe von Deutschland nach Persien überfliegen ließ und so rasch und tatkräftig die Cholera mit außerordentlichem Erfolg bekämpfte.

Die persische Regierung und besonders der Schah scheint sich der Bedeutung bewußt zu sein, die Persien infolge seiner geopolitischen Lage und besonders in Betracht seiner bedeutenden Ölquellen im Weltluftverkehr zukommt. Die Blockierung

des persischen Meer. Die Linie über die asiatische Türkei nach Van und Täbris und schließlich der Anschluß über den Irak, Bagdad—Kairo einerseits und Bagdad—Alexandrette andererseits, welche Linien heute bis auf die über die Türkei führende, bereits existieren.

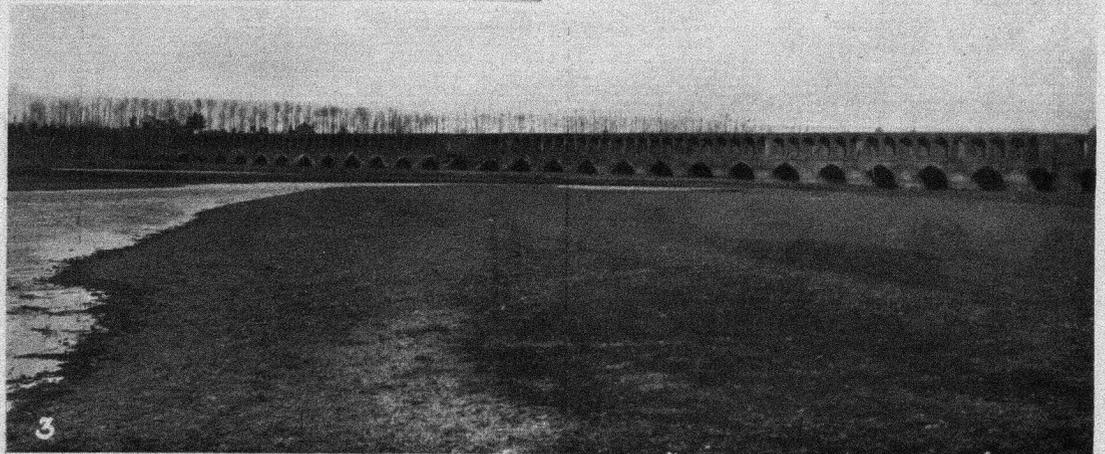
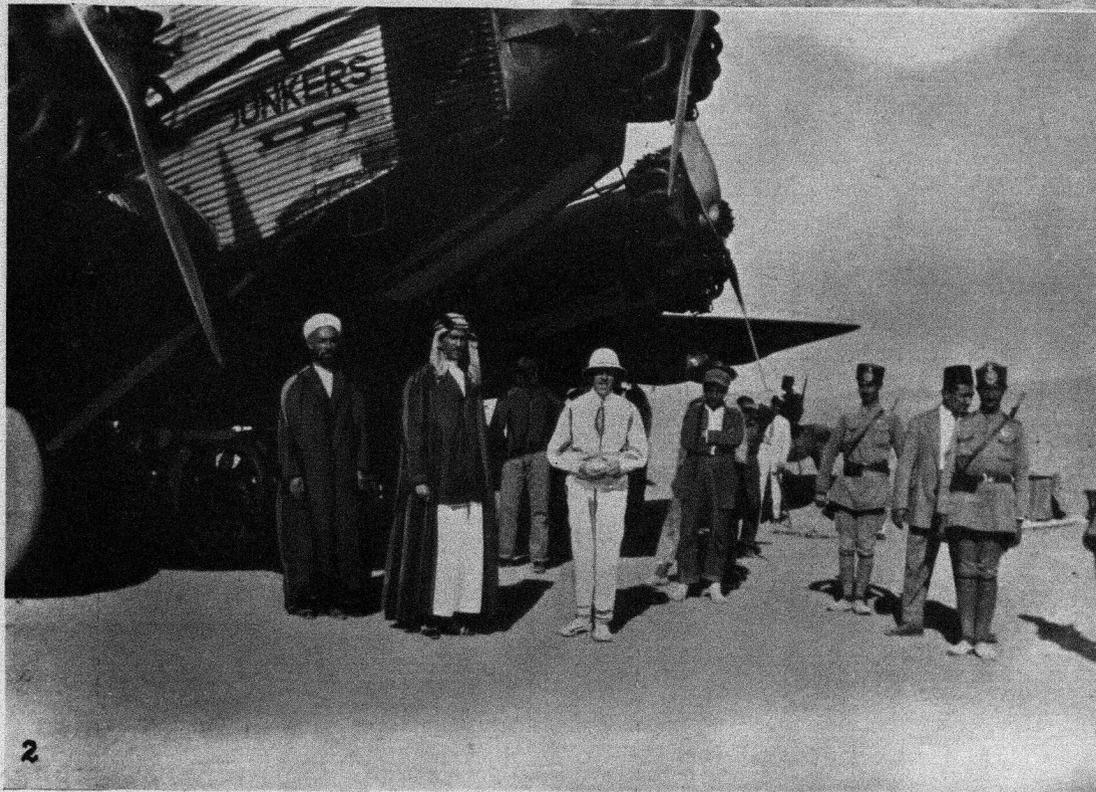
Eine Vorstellung über die Möglichkeiten des Luftverkehrs gibt die Tatsache, daß z. B. der persische Grenzort Kasr-i-

Wenn's auf Genauigkeit
und Qualität ankommt



wegen Schnee teilweise oder gänzlich unpassierbar ist.

Persien ist eines der wenigen Länder,



1. Der Schah von Persien mit großem militärischem Gefolge am Flughafen Teheran. 2. Auch der Scheich von Mohammerah läßt sich daselbst vom technischen Leiter des persischen Junkers-Luftverkehrs, H. Weil, in die Geheimnisse des modernen Flugwesens einweihen. 3. Die große Brücke bei Ispahan.

des Verkehrs nach dem fernen Osten durch die Sowjet-Union zwang zur Erschließung neuer Verkehrswege und so wurde Persien als Durchgangsverkehrsland interessant und von Wichtigkeit. Gleichzeitig verlangte die fortschrittliche Entwicklung Persiens den verkehrstechnischen Anschluß an die westlichen Kulturstaaten.

Für die nächste Zukunft ist weiters eine erhöhte wirtschaftliche Bedeutung des südlichen Indiens zu erwarten, eine Entwicklung, die auch für China und Ostasien im allgemeinen zutrifft. Alle diese Umstände bestimmen die Bedeutung Persiens für den Weltluftverkehr.

Für den Anschluß dieses Durchgangslandes an das europäische Netz kommen drei Hauptluftlinien in Betracht. Die Fluglinie über Rußland nach Pahlevi am Kaspi-

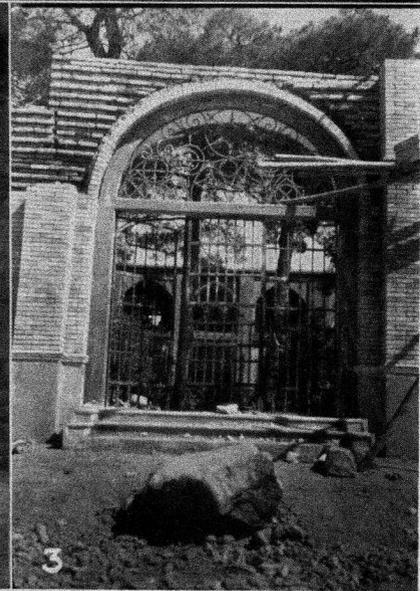
chirin 300 sichere Flugtage im Jahre aufweist, während der über 2000 m hohe Beitacht-Paß, über den die Straße nach Kirmanseh führt, von November bis Februar

das trotz seiner uralten Kultur bei seiner Verkehrsentwicklung die Eisenbahn praktisch übergangen hat und direkt vom Karawanenverkehr zum modernen Motorverkehr

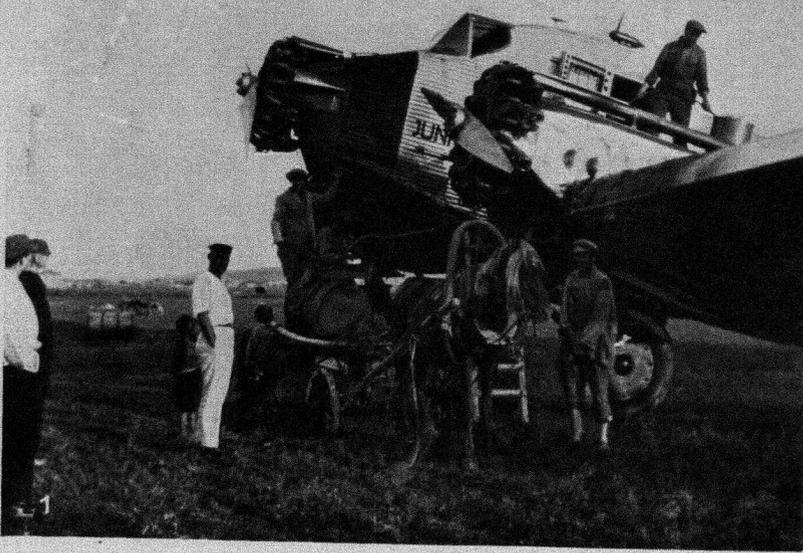
HUITIN

obenschmierende **Benzinzusatzwürfel** Dose m. 50 Würfeln S 6.—
 Putzmittel, reinigt ohne Wasser 1/2 kg-Kanne . . . S 3.30
 Kesselsteinablöser, Packung für 40 Liter Kühlerinhalt . . . S 4.20
 BEIM HÄNDLER oder durch HUITIN (ges. gesch.) VERTRIEB
 Wien XIX., Radelmayergasse 4, Telephon B-15-7-85

1. Die feierliche Eröffnung des Flughafens Teheran, eine Sensation, die selbst in den so streng abgeschiedenen Harems eine kleine Palastrevolution hervorgerufen haben dürfte, sonst wäre die Anwesenheit der links vom Flughafengebäude ersichtlichen Haremsdamen kaum erklärlich. Freilich, die orientalischen Reize der seltenen Gäste blieben den anwesenden



Europäern trotzdem streng verborgen. 2. Mordende Einöde. Bis hierher und nicht weiter vermag ein Wasserlauf sich seinen Weg durch die Salzwüste bei Guschir zu bahnen. In dem auf unserem Bilde deutlich sichtbaren Versiegedelta wird das lebenspendende Naß rettungslos erstickt. 3. Blick durch das Tor des Grabes Saadis in Schiras. 4. Höhenaufnahme von Ispahan.



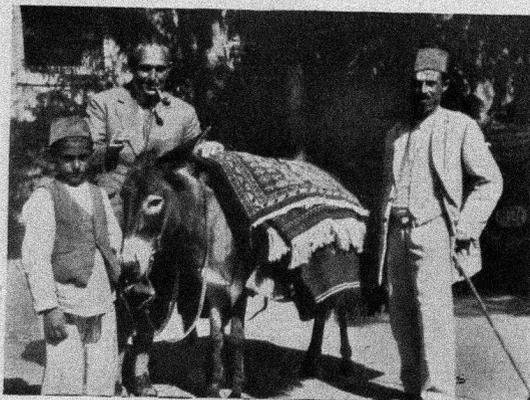
Von Dessau nach Teheran brachte ein Junkers-Flugzeug, anlässlich einer Cholera-Epidemie in Persien, Impfstoff zur Rettung der durch die Krankheit bedrohten Gebiete. Unser Bild zeigt links die Brennstoffergänzung dieses Flugzeuges in Moch-Kala am Kaspischen Meer, rechts die Landung am Flughafen in Buschir.



Im Lande der Kontraste: Während moderne Flugmaschinen mit einer Stunden geschwindigkeit von 150 km und mehr den Verkehr über Gebirge und Wüsten nach allen Richtungen vermitteln, trotten noch heute, wie vor hunderten von Jahren, Karawanenzüge in oft wochenlangen Märschen ihren fernen Zielen entgegen.

übergegangen ist. Die Zweckmäßigkeit von Automobil und Flugzeug als Verkehrsmittel für die rasche wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist in Persien wieder einmal bewiesen worden.

Den persischen Motorverkehr scheint der Kampf gegen die Eisenbahn in allen seinen Formen erspart zu bleiben, denn die wenigen 100 km Eisenbahn Täbris—Djulfa und anderswo, wie auch die Dampftramway Teheran — Schachazade — Abdul — Asim können wohl kaum mehr die weitere Entwicklung des Motorverkehrs beeinflussen.



Ing. Benno Fiala-Fernbrugg, der Verfasser des Artikels, ist für seine Person bemüht, die »österreichisch-persischen Handelsbeziehungen« zu beleben.

Ein Teil unserer Aufnahmen wurde uns in liebenswürdiger Weise vom »Junkers-Luftdienst« zur Verfügung gestellt.

unter seiner sachkundigen Führung zur Verfügung.

Als Kostenbeitrag verlangt der Fahrzeugbesitzer 25 Groschen pro gefahrenen Kilometer, Ersatz des Brennstoffverbrauches sowie für sich und eine Begleitperson freie Verpflegung und Nächtigung.

Den Fahrtteilnehmern bleiben die Wahl der Route im In- oder Ausland, die Dauer der Aufenthalte und die Bestimmung der Fahrtdauer überlassen, doch soll diese mindestens 3 bis 4 Wochen betragen. Interessenten werden gebeten, Zuschriften an die Administration des Europa-Motor, Wien IX., Canisiusgasse 8—10, zu richten.



Partner für Auto-Urlaubsreise gesucht.

Ein Abonnent unseres Blattes, langjähriger Automobilist und gewesener Rennfahrer, sucht für eine Auto-Urlaubsreise 2 bis 3 Partner. Er stellt für diesen Zweck seinen sechssitzigen, in tadellosem Zustand befindlichen Austro Daimler (Allwetterkarosserie)

Automobilisten und Motorradfahrer!

FAHREN SIE AUCH IM WINTER!

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

STELLEN SIE IHR FAHRZEUG ÜBER DEN WINTER EIN!

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



Otto Faulhaber

BOSCH-DIENST

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

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

Schnellzüge der Landstraße

UND SONSTIGE SENSATIONEN IM MAILÄNDER SALON

Wiewohl der Mailänder Autosalon nur einen Bestandteil der allgemeinen Frühjahrsmesse bildet, also in diesem Sinne der Wiener Autoausstellung ähnelt, trägt er dennoch den Charakter einer großen richtunggebenden Veranstaltung mit vielen, allerdings vorwiegend italienischen Novitäten. Die Fiat-Werke in Turin, Lancia, Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Itala, O. M., Bianchi und Ansaldo heißen die nationalen Aussteller. Man wundert sich vielleicht, daß noch alle diese Marken leben, denn einige von ihnen haben das Exportieren, wie scheint, völlig aufgegeben und sind damit unserem Gesichtskreis entschwunden.

Vom Ausland war in Mailand Packard zur Stelle, ferner in der Nutzwagenabteilung Renault, in der Gruppe der Zubehörfirmen Bosch. Die Erklärung für die Abwesenheit des Auslandes ist leicht gegeben. Italien bringt soviel Typen auf den Markt, daß man füglich behaupten kann, die heimische Industrie »erfasse« mit ihren Erzeugnissen sämtliche Käuferschichten. Favorit freilich ist hier nach wie vor der ganz kleine Wagen, der Einliter, wie der Fiat Balilla, der Lancia-Augusta und der Bianchi S 5.

Merkwürdig berührt der Konservatismus der italienischen Industrie, die sich von der neuen Richtung im Autobau: der Schwing- und Pendelachse, dem von Deutschland so begünstigten Vorderradtrieb und der ehrlichen Stromlinie völlig fernhält. Lediglich Lancia, ein Pionier der einzelabgefederten Räder, der diese Sitte bereits vor zehn Jahren predigte, macht hier eine Ausnahme. Ferner gibt es im italienischen Nutzwagenbau einen O. M.-Geländewagen, vom berühmten Konstrukteur Cappa entworfen und vornehmlich für strategische Zwecke bestimmt, der sowohl Schwingachsen als Vierradtrieb aufweist.

Neues bei Fiat? Nicht allzuviel. Nur daß der Balilla mit Vierganggetriebe versehen (bisher drei Gänge) und der Motor im Kompressionsverhältnis von 5.8 auf 6.6 gebracht wurde, so daß jetzt pro Liter Zylinderinhalt 28 PS resultieren. Ein Sport-Balilla, entzückender Racer in Westentaschenformat, der übrigens bereits in der Rotunde anlässlich der Wiener Frühjahrsmesse starkes Aufsehen machte und dessen Motor auf 1:7 komprimiert ist, wurde in Mailand vorgeführt, wobei man den ziemlich zahlreichen Käufern 110 Stundenkilometer in Aussicht stellte. Aus dem Vierzylinder Ardita hat man zur allgemeinen

Überraschung einen Sechszylinder entwickelt, 2615 cm³ Zylinderinhalt, der als Sportmodell volle 60 PS leistet und es auf 118 km Spitzengeschwindigkeit bringen soll.

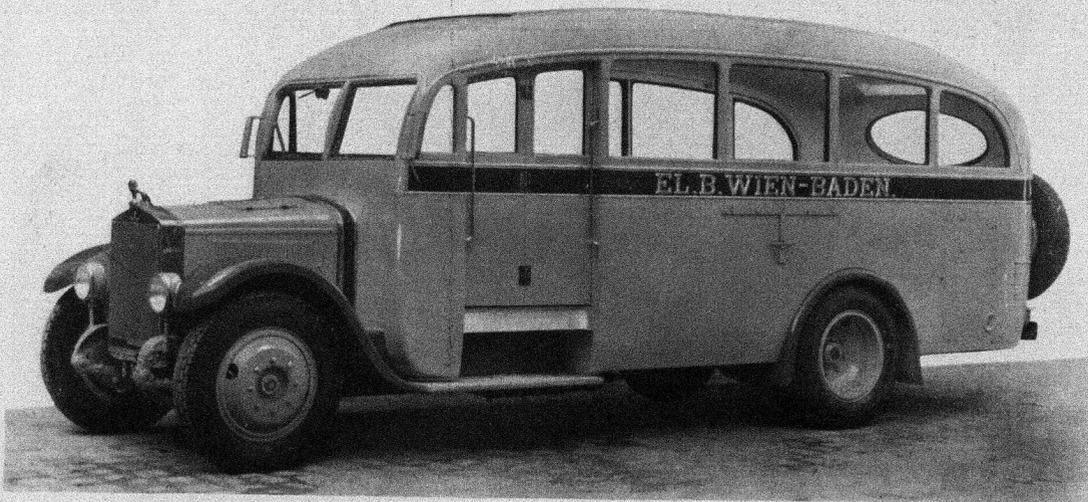
Viel bestaunt wurden die neuen Lancia-Typen, so vor allem der Typ Augusta mit 1100 cm³ und einem Maximaltempo von weit über 100 km. Das elektrisch geschweißte Plattformchassis hat nun nicht mehr die Karosserie angeschweißt, vielmehr wurde dieselbe neuerdings auf seitliche Träger gesetzt. Der Achtzylinder Astura-Dreiliter erreicht 130 St./km. Lancia kann sich in seiner Heimat einer besonders guten Kundschaft rühmen, viele reiche Italiener kaufen immer wieder Wagen dieser vornehmen Marke. Allerdings, auch Alfa Romeo hat eine außerordentlich gute und zahlungskräftige Klientel, zumal für seine Sportmodelle. Das 2.3 Liter-Chassis von Alfa Romeo, Sechszylindermotor mit doppelter Nockenwelle, ist ein ganz prächtiges Stück, ebenso der Itala-Sechszylinder 2.3 Liter, obengesteuert, vollkommen glatter Block, Fallstromvergaser mit einer sehr interessanten Vorrichtung für die Absaugung der Gase aus dem Ventilkastenraum, wodurch Eindringen in die Karosserie vermieden wird. Bei 75 PS leistet der neue Itala 120 St./km.

O. M. bietet für 1934 einen Sechszylinder 2.2 Liter, Ansaldo einen Sechszylinder 2.7 und einen Achtzylinder mit 3.5 Liter Volumen.

Das Mailänder Haus Isotta Fraschini scheint sich in jüngster Zeit mehr für den Flugzeugmotorenbau zu interessieren, an »irdischen« Fahrzeugen wird lediglich ein Achtzylinder gezeigt, der insofern einen nationalen Höhenrekord aufgestellt hat, als er mit 70.000 Lire fraglos der teuerste Wagen des Landes ist. Den Tiefenrekord hält, wie bereits seit Jahren, der Fiat Balilla, dessen viersitzige Limousine derzeit 10.800 Lire notiert.

Damit auch die Stromlinie in Italien nicht zu kurz kommt, haben sich die Spezialkarossiers auf dieses »Thema« geworfen und namentlich die Carrozzeria Tourina und Pinin Farina zeigen neue Stromlinienaufbauten, darunter ein Patentkabriolett mit selbstöffnendem Verdeck.

Und jetzt zur großen Sensation des Mailänder Salons: zum Schnellzug der Landstraße, einer gleichzeitigen Kreation von Fiat und Alfa Romeo. Zwei große Autobusse mit Luxuscar-Ausstattung wurden hier wie Eisenbahnwagen aneinandergekuppelt, wobei zur Betonung des D-Zug-Charakters ein Durchgang mit Faltschleuse vorgesehen wurde. Einer Gelenkkupplung obliegt die Lenkung der Räder des hinteren Wagens durch die Lenkvorrichtung des Zugwagens, der einen 110 PS-Motor hat. Diese D-Züge der Landstraße befördern, wie von den Erzeugern behauptet wird, 110 Fahrgäste und das dazugehörige Gepäck mit 100 km Geschwindigkeit.



Dieser Kasino-Express, Chassis Gräf & Stift, Karosserie Original Grima s, modernst mit Stahlrohrsesseln meubliert, mit Rolldach und Patent-Falttüre versehen, rollt täglich zwischen Wien und Baden. Der deutliche aerodynamische Einschlag bürgt dafür, daß die Spieler ihr Geld auf der Linie des geringsten Widerstandes verlieren.

Wie sich Huitin bewährt!

Der »Alleinvertrieb der Original Huitin-Erzeugnisse« in Wien XIX., Radelmayergasse 4, erhielt anlässlich der Frühjahrsmesse die vollinhaltliche Bestätigung des am 24. März v. J. abgegebenen Urteils von Ing. J. Hanke der Saurer-Werke ein vom 24. v. M. datiertes Schreiben mit folgendem Wortlaut: »Auf Ihre Anfrage teile ich Ihnen gern meine Erfahrungen mit Ihren Huitin-Benzinzusatzwürfeln mit. Ich fahre einen Steyr XX, Weymann-Comfort, Kennzeichen A 30.572. Bei Gebrauch Ihrer Huitin-Zusatzwürfel konstatiere ich dieselbe gute Obenschmierung wie bei Gebrauch eines flüssigen Obenschmieröles. Überdies springt der Motor sofort an, läuft geräuschfreier und elastischer. Ich konstatiere eine Leistungssteigerung von zirka 10 km sowie einen Brennstoffverbrauch, der um 10% niedriger ist, als ohne Verwendung von Huitin. Ähnliche Erfahrungen machte ich ebenfalls an meinem, im vorigen Jahr gefahrenen Gräf & Stift.

Ihr Fabrikat ist jedenfalls das Beste, das ich auf diesem Gebiete gefunden habe. Es freut mich, Ihnen dies mitteilen zu können.«

Ostende—Wien in kaum 24 Stunden.

Die beiden Wiener Rennfahrer Karl Abarth und Martin Schneeweiß haben eine sehr beachtliche sportliche Leistung vollbracht. Sie haben mit ihrer Beiwagenmaschine die Strecke Ostende—Wien in weniger als 24 Stunden zurückgelegt. Wenn man die Zeit, die für die Kontrolle der Pässe, das Tanken usw. verwendet werden mußte, in Abrechnung bringt, so ergibt sich eine reine Fahrzeit von 21 Stunden 50 Minuten. Die Strecke von 1372 km wurde — auf Semperit-Reifen — ohne Panne zurückgelegt. Alle 3 Stunden wechselten die Fahrer. Ohne zu rasten, über teilweise sehr schlechte Straßen und durch verkehrsreiche Städte fahrend, haben sich die beiden Wiener Rennfahrer mit ihrer hervorragenden Leistung allgemeine Anerkennung verdient.

Ein neues österreichisches Patent!

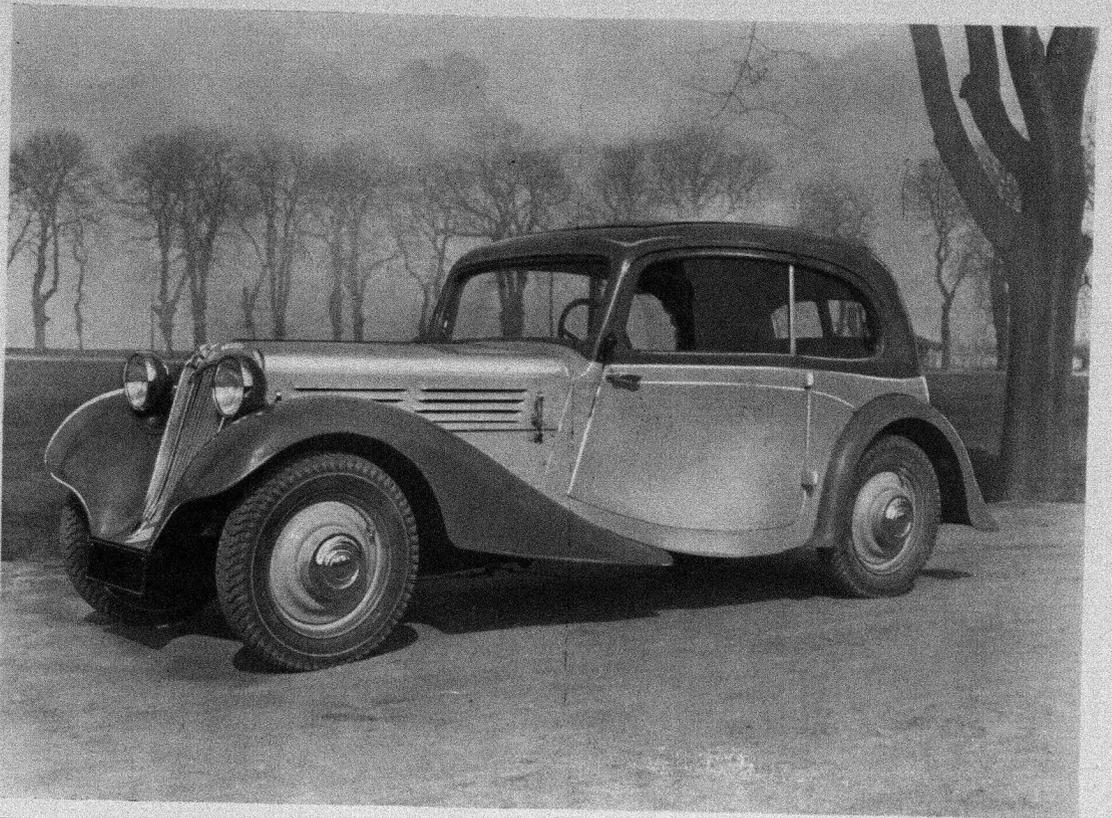
Die Huitin-Benzinzusatzwürfel, die bekanntlich als einziges Fabrikat obenschmierende mit leistungssteigernder und brennstoffsparender Wirkung in fester Form vereinen, haben in den letzten Tagen den österreichischen Patentschutz erhalten. Wie eine Umfrage in Fahrerkreisen ergab, wird nebst den wertvollen

CASTROL

Eigenschaften dieses Fabrikates, wie oben angegeben, noch lobend hervorgehoben, daß durch die feste Form eine große Handlichkeit sowohl in der Handhabung als auch beim Mitführen dieses Mittels auf Touren und Reisen gegeben erscheint. Die Huitin-Benzinzusatzwürfel sind bei allen größeren Zubehörhändlern erhältlich.

HIER SEHEN SIE DAS

PRAGA-BABY



Die Praga-Automobilwerke, die sich schon seit vielen Jahren die Aufgabe gesetzt haben, einen Volkswagen herauszubringen, der sich nicht nur so nennt, sondern es in allen Belangen auch wirklich ist, haben auf dem Prager Autosalon, der kürzlich stattfand, ein ganz entzückendes Praga-Baby gestartet, ein Qualitätskleinauto mit vielen Vorzügen des großen Wagens, als da sind: ehrliche 100 km als Maximum, ungewöhnlicher Raumkomfort, blendende Abfederung. Motorisch ist das Baby selbstredend Vierzylinder, mit 60×88 und einem Volumen von 0.955 Liter, Bremsleistung 22 PS, Nor-



.. die schwarze Hand ..

... auf der Motorhaube ... und auf der Tür des Wagens ...; es ist äußerst sonderbar und in der Tat beunruhigend, wenn bei einem neuen Wagen konstant Defekte auftreten, wenn der Fahrer die Hände mehr unter der Motorhaube als auf dem Volant hat und so „schwarze Hände“ an die Karosserie zaubert. Sicher trägt unrichtige Schmierung die Schuld. Wer Mobiloil verwendet, muß sich nicht viel um die Maschine kümmern, fährt sauber und vor allem sicher!

maldrehzahl 3000, Ölinhalt des Kurbelgehäuses 4 Liter, Fassungsraum des Kühler 8.5 Liter. Der 26 Liter fassende Benzinbehälter ermöglicht dank der sparsamen Eigenschaften des Baby (9 Liter pro 100 km) die pausenlose Zurücklegung einer namhaften Distanz.

Weitere bemerkenswerte Daten: 6-Volt-Batterie mit 75 Ampère-Stunden, Superballons 4.75×16, Radstand 2540 mm, Spurweite vorne 1100 mm, hinten 1050. Chassisgewicht mit normaler Ausstattung 465 kg — ein sehr beachtenswerter Tiefenrekord! Gesamtlänge des Wagens 3640 mm, größte Höhe 1420 mm, größte Breite 1350 mm, größte Höhe des geschlossenen Wagens 1450 mm. Das neue Praga-Baby hält es selbstverständlich mit der jetzt so modernen Stromlinie, die es indessen nicht übertreibt, aber dennoch überall dort, wo es das Auge nicht allzu sehr beleidigt, sehr vernünftig anwendet. Die früher erwähnte, auch den verwöhnten Fachmann überraschende aus-

Allgemeine
Versicherungsgesellschaft
Phoenix
Gegründet 1860
Sitz: WIEN
IX., Otto Wagnerplatz 5
Telephon B-43-5-80 Serie



Auto-Haltpflicht-, -Havarie-, -Unfall-Versicherungen sowie Übernahme sonstiger Sach-, bzw. Elementarversicherungsabschlüsse jeglicher Art

gezeichnete Aufhängung des Wagens wird durch schwingende Halbachsen vorne und rückwärts erreicht, von Querfedern abgestützt. Auch der Zentralkasten-Tiefrahmen trägt zur hervorragenden Straßenlage des Wagens das Seine bei.

Ihr Hauptaugenmerk haben die Schöpfer des Praga-Babys auf die Erzielung eines möglichst geringen Gesamtgewichtes, also eine Minderung der sogenannten »toten Last«, gerichtet, zu welchem Behufe Elektron als Baumaterial vielfach in Verwendung trat.

Abschließend wäre zu sagen, daß uns noch selten ein so reizendes Autobaby untergekommen ist, wie jenes der Praga-Werke, das in seinen diversen Karosserieformen, sei es als Sportwagen, sei es als feste Limousine dem Schönsten anzureihen ist, das der Wiener Markt pro 1934 bietet . . .

Die prominentesten Künstler,

wie Edmund Eysler, Kalman, E. W. Korngold, Lehár, Oskar Strauß, Prof. Mathé und viele andere, deren Musikalität durch ihren Namen verbürgt ist, besitzen Hornyphon-Radioapparate und sind von der Natürlichkeit der Tonwiedergabe begeistert. Die überragende Leistung der neuesten Hornyphon-Modelle ist auf die Verwendung hervorragenden Materials zurückzuführen. Der Allwellen-Europa-Zweier »218«, der 3-Röhren-Europa-Super »318« und der Transatlantic-Super »418« sind Empfänger, die auf Kurz-, Normal- und Langwellen mit verblüffender Reichweite bei unvergleichlicher Tonqualität arbeiten. Die Besitzer von Hornyphon-Apparaten sagen es immer wieder: »Das feine Ohr zieht Horny vor.«

Große Semperit-Rundfahrt.

In den Monaten Mai—Juni 1934 findet eine Rad-Fernfahrt statt, die in 6 Etappen über 967 km führt. Die im vorigen Jahre veranstaltete Semperit-Rundfahrt — es war die erste in Österreich — hat großen Widerhall gefunden. Die diesjährige Rund-

fahrt wird durch 5 Bundesländer führen und diese dem Radfahrersport teilweise neu erschließen. Die Semperit-Werke haben, ebenso wie im Vorjahre, die Organisation übernommen. Daß an dieser Veranstaltung auch die gesamte Fahrradindustrie und Händlerschaft werktätigen Anteil nimmt, zeigt die Bedeutung, die dieser Fünfländerfahrt in sportlicher und wirtschaftlicher Hinsicht zukommt.



Gebirgslandschaft à la Stromlinie.



Jahrhunderte blicken auf einen »Hunderter«.

An die Leser des »Europa-Motor«!

Für den Bedarf und die Pflege Ihrer Kraftfahrzeuge, soweit es die elektrische Ausrüstung derselben betrifft, erlaube ich mir, Ihnen meine Bosch-Dienststelle in Erinnerung zu bringen.

Abgabe von Ersatzteilen und Ausrüstungsstücken im Verkauf: Wien I., Seilerstätte 11, Reparaturen und Überprüfung von Lichtmaschinen, Anlassern, Akkumulatoren usw. in der Werkstätte: Wien IV., Goldeggasse 4.

Fachmännisch geschultes Personal, das über alle erforderlichen Prüfapparate verfügt, bietet die Gewähr für einwandfreie Arbeitsleistung.

Bei jeder Reparatur wird auf Wunsch telefonisch oder schriftlich Kostenvoranschlag vorgelegt und Ihre Entscheidung eingeholt.

Auch fremde Erzeugnisse, Nicht-Bosch und von ausländischen Wagen werden instandgesetzt, soweit die Ersatzteilbeschaffung dies zuläßt.

Achten Sie besonders bei Ihren Fahrzeugen und deren Teilen nicht so sehr auf »billig«, als auf solid und »preiswert«.

Machen Sie bitte gelegentlich einen Versuch, der sicher zu Ihrer vollen Zufriedenheit ausfallen wird.

Prüfung der Bremsen!

In einer letzten Mitteilung wurde über einen einfachen Apparat zur Prüfung der Bremsleistung, den »Ferodo-Bremsleistungsmesser« berichtet, den eigentlich jeder Automobilist besitzen müßte, will er nicht Gefahr laufen, durch einen Bremsversager unangenehm überrascht zu werden. Dieser Apparat zeigt jederzeit an, ob eine Schwächung der Bremsleistung eingetreten ist. Die Messung der Bremskraft selbst, ist mit diesem Apparat nicht möglich, interessiert auch den Fahrer gar nicht.

Für Werkstätten und polizeiliche Prüfungen usw., wo eine genaue Messung der Bremskraft in Frage kommt, dient ein anderer Apparat, der »Ferodo-Bremskraftmesser«.

Auch er ist nicht fix am Wagen montiert, sondern kann, wo immer mit einer praktischen Klemme befestigt werden. Beim Bremsen schlägt ein gedämpftes Pendel um einen bestimmten Winkel, je nach der angewandten Bremskraft, aus, dementsprechend ein Zeiger die Bremskraft anzeigt. Wenn das Pendel in die Gleichgewichtslage zurückschwingt, bleibt der Zeiger, der die gemessene Bremskraft anzeigt, stehen. Es läßt sich mit diesem Apparat auch die Bremskraft der Fußbremse und Handbremse getrennt messen.

Der »Ferodo-Bremsleistungsmesser« ist demnach ein für Werkstätten, Garagen, Verkehrspolizei usw. unentbehrlicher Apparat.

Näheres bei den Erfa-Werken S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstr. 137, Telefon R-11-0-60.

CASTROL

SERVICE PACKARD GARAGE

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

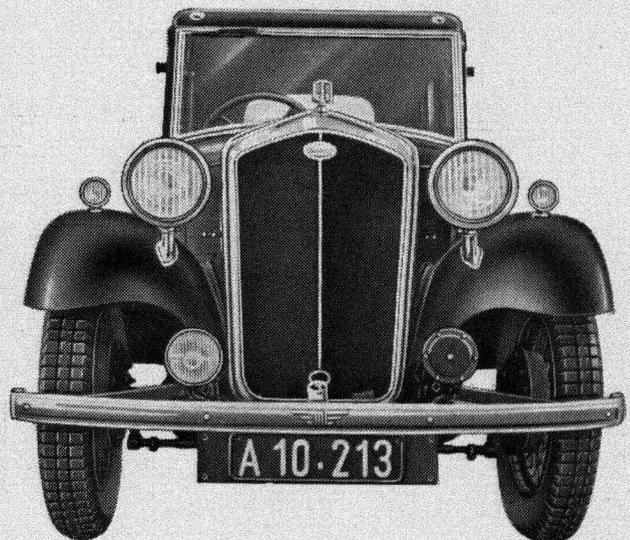
Für weniger Geld gleichbleibende hohe Qualität.

Wenn Bosch, die älteste Zündkerzenfabrik der Welt, von Jahr zu Jahr steigende Umsätze mit Zündkerzen verzeichnet, so darf dies wohl als Beweis dafür angesehen werden, daß dieses Welthaus mit seinem Erzeugnis dem Kraftfahrer eine Zündkerze zur Verfügung stellt, auf die er sich voll und ganz verlassen kann. Die Zuverlässigkeit der Bosch-Kerze im Alltagsgebrauch ist ja im Lauf der Zeit sprichwörtlich geworden, was nicht wundernehmen kann, wenn man weiß, daß Bosch-Kerzen bei der Anfertigung weit über 50 zwangsläufigen peinlich genauen Prüfungen unterworfen werden, die auch die kleinsten Schwächen oder Fehler im Stoff oder in der Fertigung praktisch ausschließen. Da man bei Bosch für die Herstellung von Zündkerzen nur



Gräf & Stift-Exposition in der Rotunde.

Gewährleistet die Bosch-Kerze schon dadurch größtmögliche Wirtschaftlichkeit im Kraftfahrzeugbetrieb, also Ersparnis für den Kraftfahrer, so darf sie auf der anderen Seite den Vorzug für sich in Anspruch nehmen, seit jeher durch ihre günstige Preislage verschiedenen anderen Markenkerzen gegenüber überlegen zu sein. Erst jetzt wieder hat Bosch die Preise seiner verschiedenen Kerzentypen herabgesetzt, eine Tatsache, die nicht nur die vielen Tausende alter Anhänger der Bosch-Kerze freudig begrüßen werden, sondern die der Bosch-Kerze in der



Frontansicht des neuen Wolseley.

nächsten Zeit so manchen neuen Anhänger verschaffen wird. Ein ernstes Hindernis gegen die Verwendung der Bosch-Kerze besteht ja nirgends, denn erfahrungsgemäß gibt es für jeden Motortyp und jede Fahrweise eine passende Bosch-Kerze.

100.000 km völlig defektlos.

Julius Meinel A.-G. schreibt an Gräf & Stift: Wir erlauben uns, Ihnen höflich mitzuteilen, daß wir mit allen von Ihnen bisher bezogenen Wagen außerordentlich zufrieden waren. Herr Generalkonsul Julius Meinel hat ja jahrelang selbst einen Gräf & Stift-Wagen gefahren und wir können auch hier nur das Beste über den Wagen sagen. Ihre Lastwagen beanspruchen wir sehr stark und es wird Sie vielleicht interessieren, daß einer Ihrer Wagen bereits 100.000 km zurückgelegt hat, ohne daß irgendwelche Fehler konstatiert werden konnten. Der Wagen hatte nur entsprechend seiner hohen Kilometerzahl normale Abnutzungserscheinungen.

Wir haben nichts dagegen, wenn Sie dieses Schreiben zu Propagandazwecken verwenden und zeichnen mit dem Ausdrucke vorzüglichster Hochachtung

Julius Meinel A.-G.

Generalvertretung:

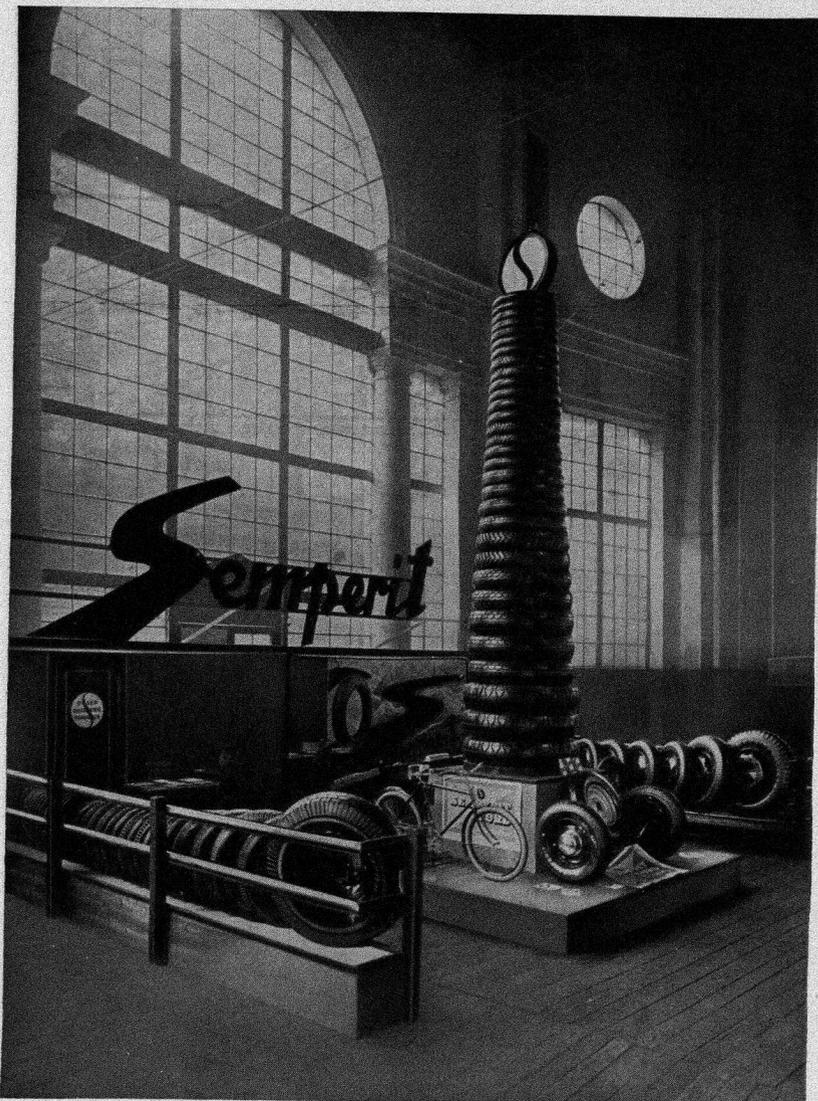
ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN, WIEN
X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60



Preis für alle Typen ö. S 5.40 Überall zu haben!

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

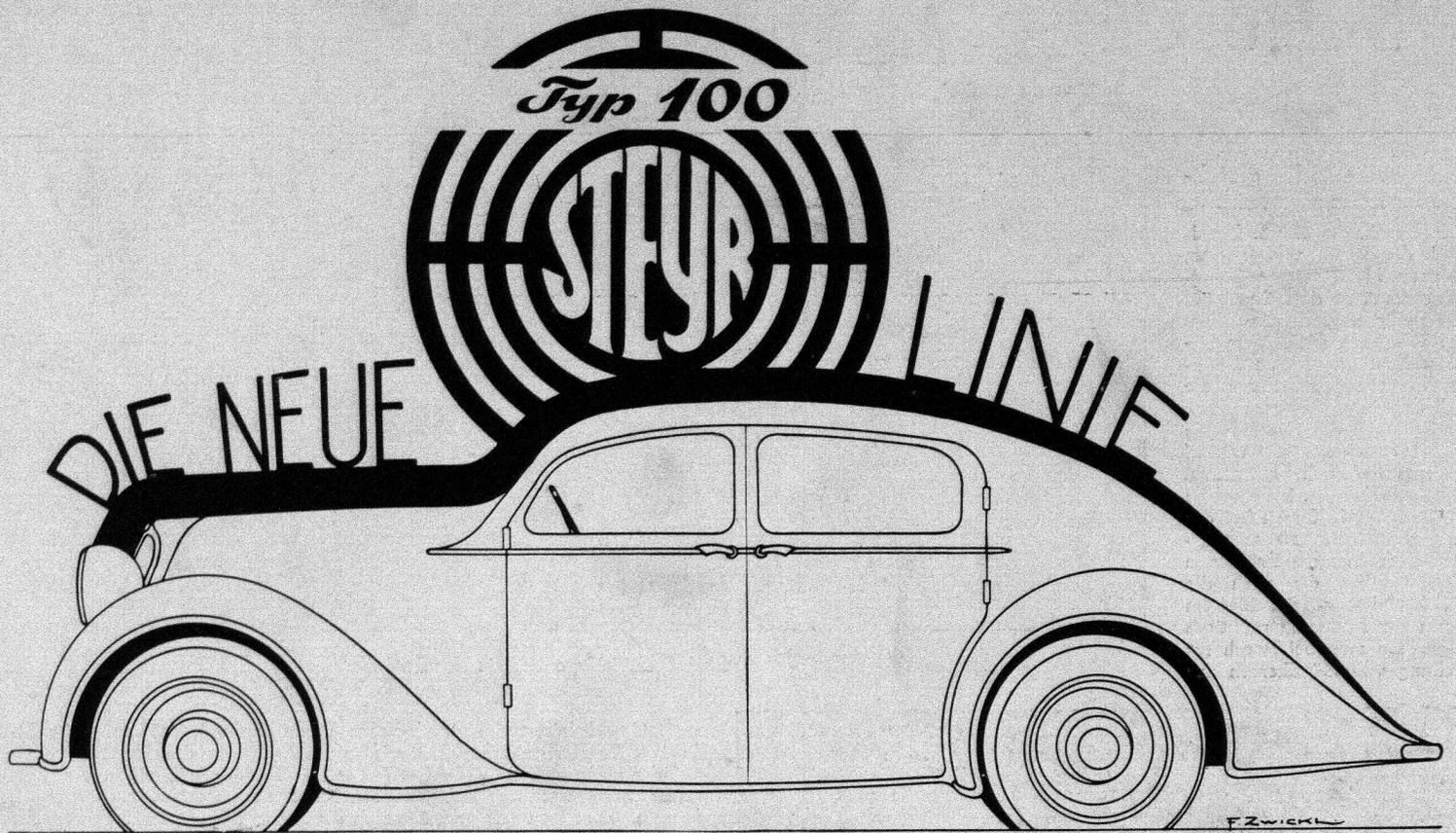
KARL FRANK
Größtes Wiener Emailier- und
Spritzlackierwerk für Motorräder
Wien XVI., Thalheimergasse 46-48. Tel. U=35=1=28



Semperit-Obelisk der Wiener Messe.

ausgesucht hochwertige Stoffe verwendet, weist die Bosch-Kerze auch unter ungünstigen Betriebsverhältnissen eine genügend lange Lebensdauer auf.

Alle Automobilisten
rauchen
SAMUM
Zigarettenpapier — Zigarettenhülson.



VERSCHAFFT GRÖßEREN REISEKOMFORT • ERHOHT GESCHWINDIGKEIT UND REISEDURCHSCHNITT
 VERMINDERT DIE BETRIEBSKOSTEN • VERRINGERT DIE INSTANDHALTUNGSSPESEN
 ERHÄLT DEN WAGEN IMMER SAUBER • ERMOGLICHT STAUBFREIE GEPÄCKSMITNAHME
 VERBÜRGT GUTE VENTILATION

STROMLINIE: KEINE MODE, SONDERN ZWECK

ST EY R - W E R K E A . G .
 WIEN, I. SCHWARZENBERGPLATZ 18



**ÖSTERREICHS
 BELIEBTESTER
 LASTWAGEN**

ÖSTERREICHISCHE
 AUTOMOBIL-FABRIKS-AKTIENGESELLSCHAFT
VORMALIG
 "AUSTRO FIAT"



CHAMPION

**WELTREKORD-
 ZÜNDKERZEN**

**FÜR
 ALLE
 MOTORE**