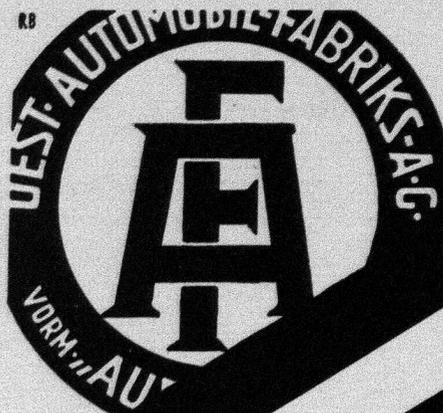


Europa Motor



Ingenieur Josef Gräf, Sieger und Klubteam-Sieger des Ö. A. C. bei der Dreibundesländer-Wertungsfahrt in der Kurve am Riederberg



**ÖSTERREICHS
BELIEBTESTER
LASTWAGEN**

ÖSTERREICHISCHE
AUTOMOBIL-FABRIKS-AKTIENGESELLSCHAFT
VORMALS
"AUSTRO FIAT"



CHAMPION

**WELTREKORD-
ZÜNDKERZEN**

**FÜR
ALLE
MOTORE**

|| Bagatellen ||

Welchen Reisekomfort kann das Auto nicht bieten?

Die reizende Kupeebekannschaft.

*

»Ihre« Reisestrategie: Madonna di Campaglio verlangen, um Pörschach zu erreichen . . . Eine Frau, die weiß, was sie will!

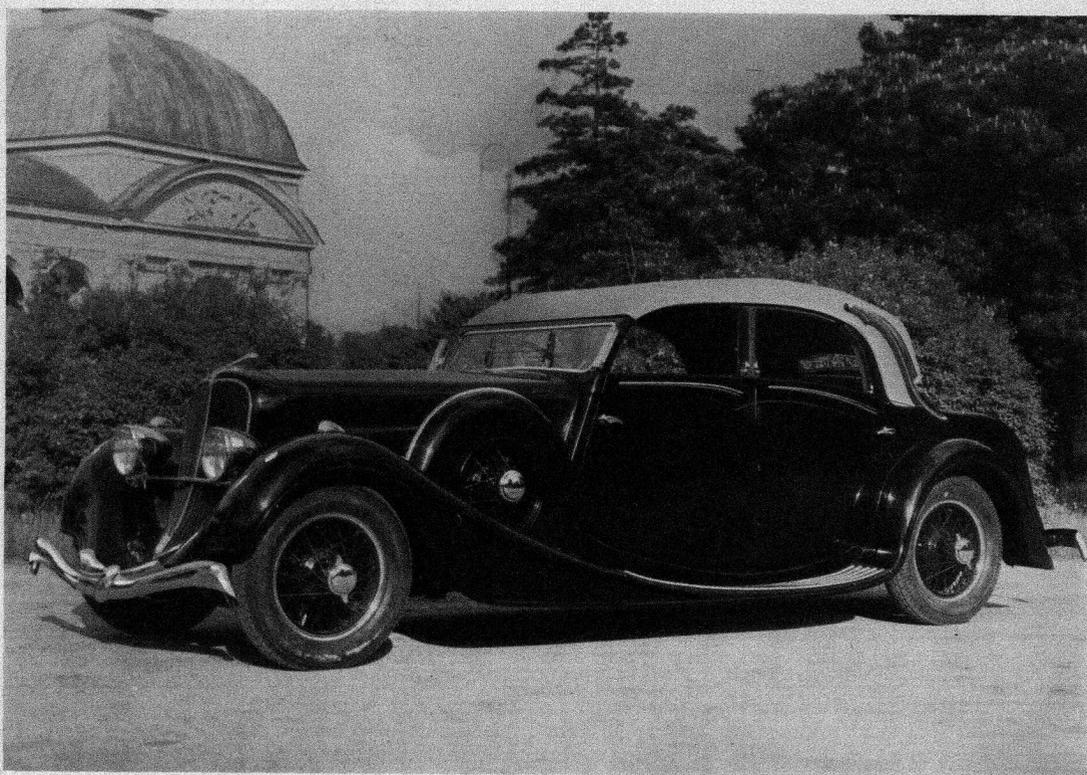
*

Was ist mehr als 100 Kilometer am Tachometer?

Ehrliche 90.

*

Prüfe stets das Gepäck deiner Dame, bevor du sie auf die Reise einlädst. Von Frauen der Klasse ohne Limit (Kleider- und Hüte-Limit) ist dringend abzuraten. Besser ein gebrochenes Herz als eine gebrochene Feder.



Viertüriges Stromlinien-Delage-Kabriolett — Marke Grimas. Diese bei aller Originalität sehr geschmackvolle Karosserie beweist, daß sich Wiener Chic mit gutem Gelingen aerodynamisieren läßt, wenn man sich an die richtige Adresse wendet.

Fahre nicht wie ein Narr, um der geliebten Frau, die notabene gar nicht die deine ist, zu imponieren. Und seist du auch noch so sehr ihr Typ — im Straßengraben will sie doch nicht mit dir liegen.

Nur Dilettanten des Reisens fahren auch im Privatauto nach dem »Kursbuch«, mit zeitlich vorbestimmten Mittag- und Abendstationen. Die Routiniere steuern ihren eigenen Überraschungszug.

DEBUT der deutschen Wagen

Vor der Renn- und Siegessaison 1934, die erst jetzt mit feierlichem Einzug der nationalen Racer des Deutschen Reiches, des »P« und »MB«, perfekt wurde, erhebt sich ein Fragezeichen: Welches der Resultate war nun eigentlich das wahre, als bindend zu betrachtende, jenes des Großen Preises der Avus vom 27. Mai 1934 vor 200.000 mit Vorbehalt entzückten Zuschauern oder das Ergebnis des anderen, des zweiten, um eine Woche später abgerollten Großen Preises auf dem Nürburgring, auch minder bombastisch Internationales Eifelrennen getauft, Sonntag, den 3. Juni? Haben das erstmal die nationalen Rennwagen, für welche die chauffierende Nation unter Führung des ADAC (den es damals noch gab, als noch nicht der Deutsche Automobilklub als alleinseligmachender galt), zusammengesteuert und für die auch der Staat etliche Tausender springen ließ, mit Aplomb versagt — Mercedes-Benz retirierte im vorletzten Augenblick, die Auto-Union begnügte sich wohl oder übel mit dem ehrenvollen Dritten — oder war das eine neue moderne Sorte von Lampenfieber, eine begriffliche Nervosität, die alle Jene erfaßt hatte, die die Garantie für die Unbesiegbarkeit der neudeutschen 750-kg-Wagen zu tragen hatten? Im Falle Mercedes-Benz spürte man deutlich die Regie Neubauer. Der junge, sympathische Papa so vieler Siege der Untertürkheimer Weltmarke, Mann hinter den Rennkulissen, unsichtbarer Dirigent der Konkurrenten, hat einen wundervollen, immer wieder bewährten flair für die Entwicklung autosportlicher Dinge. Lieber resignieren, als sich blamieren! ist seine Devise. Frappierende Wirkung übte sein diesmaliger Entschluß nur deshalb, weil die neuen Mercedes-Benz im Avus-Training ganz fulminant liefen, fulminanter jedenfalls als es die liebe Konkurrenz erwartet und befürchtet hatte. Betonter und entsprechend plakatiertes Nichtstart am 27. Mai — triumphales Abschneiden am 3. Juni, dem Sonntag darauf, sieht das nicht beinahe nach Coup de theatre aus, nach bestgefinkelter Regie, Spezialmarke Oberregisseur und -Ingenieur Fritz Neubauer? Aber nur beinahe. Mercedes-Benz, das steht fest, hatte Schwierigkeiten mit der Benzinförderung — und darum!

Glückhafter bereits, bei der Uraufführung, der P-Wagen der Auto-Union, ureigenste Mache des ehemaligen Chefkonstruktors von Daimler und Steyr, des auch in Österreich bekannten, ja ausnehmend populären Dr. ing. Ferdinand



INTERNATIONALE AUTOMOBILRENNEN AUF DER AVUS:
Start der Großen Klasse. In der Mitte mit Regenschirm der bekannte englische Rennfahrer Earl Howe

Porsche. Dieser P, von Stuck gelenkt, führte in der Tat über viele Runden, legte ein fabelhaftes Tempo vor und ermüdete erst als es gegen die Entscheidung ging. Damit kam Guy Moll auf neuem Alfa Romeo zu seinem für Deutschland ernüchterndem Sieg. Glorious uncertainty, glorreiche Ungewißheit nennen das die Engländer, womit sie meinen, daß es so und auch anders kommen kann bei einem Autorennen — und zwar seltener so und meistens anders. Nichts Gewisses weiß man nicht, so drückt man

alten Zeit des klassischen SSK, ein neuer Mercedes-Benz und sein glücklicher Lenker heißt Manfred von Brauchitsch, Rennfahrer zum Plaisir, der in einem Stundentempo von 122.5 km vor Hans von Stuck auf dem P der Auto-Union und Louis Chiron, Gewohnheitssieger auf Alfa Romeo, den Großen Preis vom Nürburgring für sich, Mercedes-Benz und Deutschland gewann. Fagioli, der zu Mercedes-Benz hinüberwechselte italienische Champion, wäre, wie verlautet, zumindest Dritter geworden,

wirklich rennreif geworden ist und ein technisches Versagen kaum mehr vorkommt, seine Zeit schon fast vorbei ist (das gilt jetzt, nach den Erkenntnissen des Nürburgrings, namentlich für Alfa Romeo-Monoposto; Anm. d. Red.). Denn schon sind neuere und noch schnellere Wagen kurz vor der »Reife«. Unter diesen hier angeführten Gesichtspunkten ist auch der Startverzicht der Mercedes-Werke zu erklären und zu billigen. Es hat keinen Sinn, Wagen über die Bahn zu jagen, die noch nicht ganz fertig sind, selbst wenn es nur an Kleinigkeiten fehlte.

Und daß es wirklich nur Kleinigkeiten waren, bewies der Mercedes-Erfolg am Nürburgring eine Woche später, wo alles klappte.

Die Auto-Union konnte, wie Lengerke meint, den Start eher riskieren, denn sie war schon längere Zeit in der Lage, die Wagen auszuprobieren und hat mit einem dieser Fahrzeuge bereits einen Weltrekord gewonnen. Wer während der ungestörten 10 Runden des Rennens der großen Klasse die Auto-Union-Wagen beobachtet hat, wie sie im Gegensatz zu den Alfa-Romeo-Wagen und den Maserati-Wagen mit einer Leichtigkeit und Eleganz die Bahn rundeten, wer das volltönende Motorengeräusch hörte und die Straßenlage der Wagen einer kritischen Würdigung unterzog, der konnte sich nicht des Eindrucks erwehren, daß hier etwas im Reifen ist, was aller Voraussicht nach bei den großen kommenden internationalen Rennen ein gewichtiges Wort mitzureden haben wird.

Man sieht, Herr Wolfgang von Lengerke sprach damals noch mit gedämpftem Optimismus, wohl prophezeite er Erfolge in großen kommenden »Internationalen«, aber er wagte nicht zu behaupten, daß es die nächsten Events von Format sein werden würden, wo der die P-Überlegenheit kraß zutage tritt. Bemerkenswert ist, wie gerecht v. Lengerke die »Konkurrenz« beurteilt, die Alfa-Leute Varzi, Chiron und Moll, die, wie er meint, von vorneherein wußten, daß ihre Wagen das Tempo der »P« nicht erreichen könnten und daß es darum umso bewunderungswürdiger sei, wenn sie sich trotz der sportlich bravourösen Tat Stucks, der ihnen fast eine Runde eskamotiert hatte, nicht aus dem seelischen Gleichgewicht bringen ließen, sondern mit einer kühlen Überlegenheit ihre Chancen wahrnahmen, eigentlich nur eine Chance, die darin bestand, daß die Auto-Union nicht heiler Haut durch das ganze Rennen kommen würden. Vorerst hat ihre Überlegung noch recht behalten, womit sie bewiesen, daß sie glänzende Sportsleute sind und gut rechnende Meister der Rennbahnen, wie man es von ihnen erwarten muß.

Der junge Franzose Moll scheint eines der aufgehenden Gestirne unter den Fahrern großer internationaler Klasse zu sein. Die Ruhe und Gleichmäßigkeit seiner Fahrweise läßt jedenfalls noch Großes erwarten.

Nachstehend schildert Herr von Lengerke den Verlauf des ersten und zweiten Rennens in plastischer Weise:

Rennen I.

Pünktlich um 14 Uhr begann das Avusrennen mit dem Rennen I, in dem die Wagen bis zu 1500 cm³ über 10 Runden zu fahren hatten. Insgesamt waren 16 Fahrer am Start, darunter 4 mit Wagen unter 800 cm³. Der aus der zweiten Reihe startende Vorjahressieger Veyron setzte sich sofort an die Spitze und jagte los, von



INTERNATIONALE AUTOMOBILRENNEN AUF DER AVUS
 Sieger in der Kleinen Klasse: Veyron (Frankreich), auf Bugatti, vor dem Mikrophon

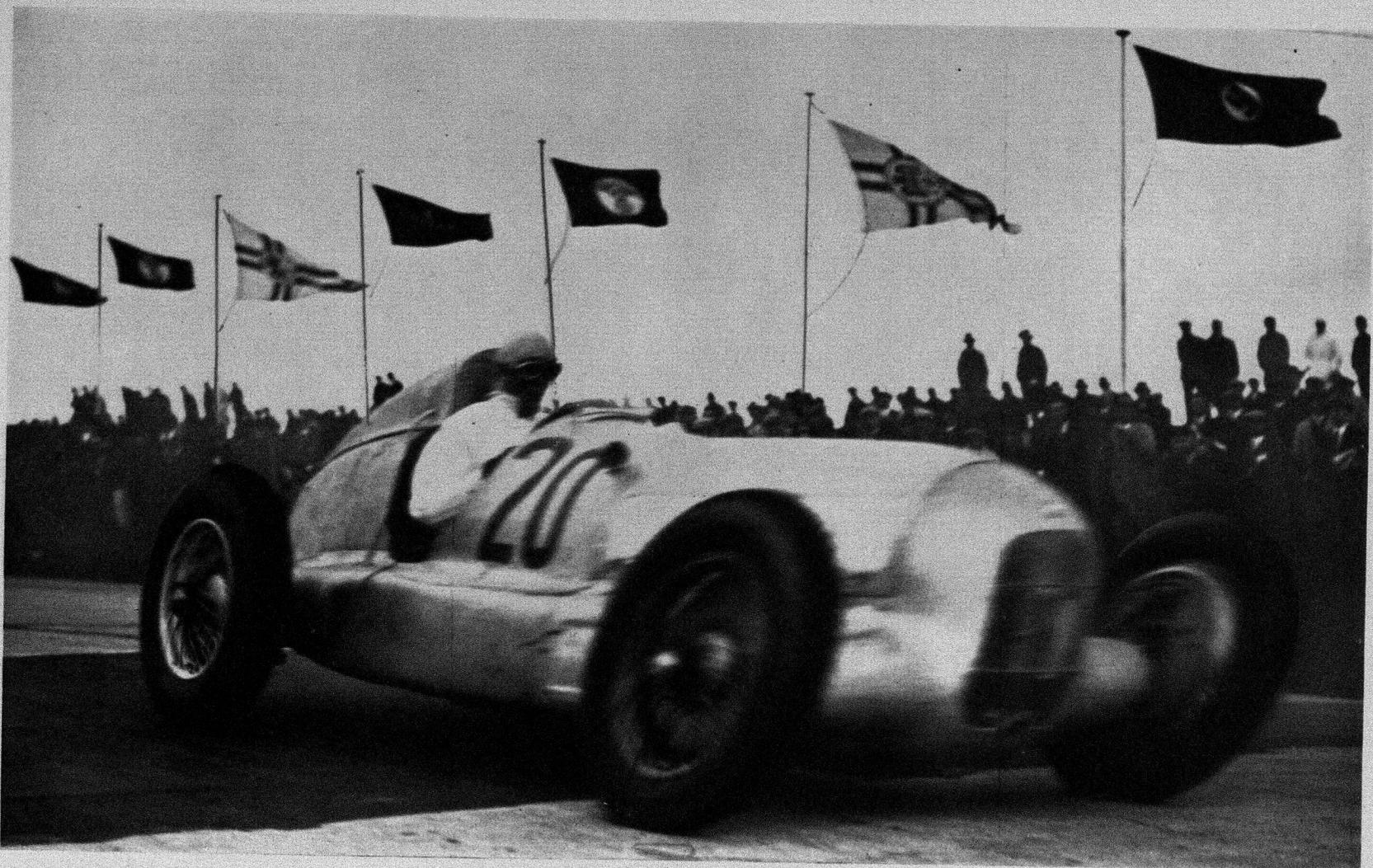
sich bei uns in Österreich aus. Aber gewiß ist, freilich erst jetzt, nach der Deuxième des neudeutschen, national abgestempelten Rennwagens, dem Großen Preis auf dem Nürburg-Ring, sprich Eifelrennen, daß die bewußten und etwas voreilig herunterkritisierten Mercedes-Benz und P-Wagen, unbeschadet ihrer zum Teil umwälzenden Bauart, in erstaunlichem Grade gelungen und daher fabelhaft schnell und, wenn überhaupt, nur von den speedigsten Kanonen der Auto-Weltgeschichte 1934 zu schlagen sind.

Auf der Siegerliste des Eifelrennens führt ja bereits, ganz so wie in der guten

hätte er nicht in der letzten Runde, angesichts des rettenden Hafens, aufgeben müssen.

Nur bei den kleinen Wagen blieb das Ausland — Italien — erfolgreich. Graf Castelbarco auf Maserati in 2 : 36 : 23.1 mit 104.9 Stundenkilometer zeichnet hier als Bestplacierter vor seinen »Bugattikollegen« Schmidt und Burgaller.

Die Entwicklung im Rennwagenbau schreitet heute, wie »Motor und Sport« in seinem vierseitigen Avus-Referat aus der Feder des Hauptschriftleiters Wolfgang von Lengerke feststellt, so schnell fort, daß, wenn endlich ein solches Fahrzeug nun



DEUTSCHER SIEG BEIM INTERNATIONALEN EIFELRENNEN AUF DEM NÜRBURGRING

Eine Viertelmillion Zuschauer wohnte am Sonntag, den 3. Juni, den spannenden Kämpfen der Internationalen Automobilrennen auf dem Nürburgring bei. Die besten europäischen Autorennfahrer, die kürzlich auf der Avus in Berlin gestartet waren, gingen auch hier gemeinsam in den Kampf. Der Sieg lag diesmal aber klar bei den deutschen Fahrern und ihren Wagen, die im Rennen der Großen Klasse sowohl den ersten wie den zweiten Sieger stellten. Erster Sieger wurde Manfred von Brauchitsch auf Mercedes-Benz in der phantastischen Zeit von 2:47:36,4 Stunden mit einem Durchschnitt von 122,5 St./km. Manfred Brauchitsch in rasender Fahrt unterwegs

Runde zu Runde seinen Vorsprung vor seinem heftigsten Widersacher Burggaller vergrößern. Dichtauf lag Sojka, der sich bis nach Ablauf der sechsten Runde immer kurz hinter Burggaller hielt, dann aber ausfiel. So kam schließlich Graf Castelbarco auf Maserati auf den dritten Platz hinter den beiden führenden Bugatti-Fahrern.

Das mörderische Tempo — für die ersten 20,404 km brauchte Veyron nur 7 Minuten = 174,9 Kilometerstunden — zog das Feld sehr bald stark auseinander. Schon in der ersten Runde blieben Macher auf Zoller, Sandri auf Maserati und Werner Bäumer auf Austin auf der Strecke, Seibel muß nach der ersten und zweiten Runde ans Ersatzteillager, kann aber schließlich als Siebenter beenden. Nach der zweiten Runde gibt Vagniez auf Maserati auf, in der vierten Runde scheidet der zweite Mann auf Zoller, Ernst v. Delius, aus, die Avus-Hoffnung auf Zoller ist aus. In dieser Runde muß auch Walter Bäumer auf Austin die Waffen strecken, nachdem er zweimal am Ersatzteillager gehalten hatte. Kohlrausch hatte mit seinem MG-Magic-Rekordwagen bis in die fünfte Runde ein gutes Tempo vorgelegt und war als Schnellster der 800er auf dem fünften Platz. Muskelkrämpfe im Bein machten ihm zu schaffen, eine kurze Massage nach der fünften Runde hilft aber nicht viel, er kann die sechste Runde nicht mehr beenden. So blieb denn nur noch Brudes auf MG. als Einziger der 800er Klasse übrig und erhielt mit 143,48 Kilo-

meterstunden den ersten Sonderpreis für diese Klasse. In der sechsten zur siebenten Runde fuhr Veyron mit 185,722 Kilometerstunden die schnellste Runde.

Während des ganzen Rennens lieferten sich Fork auf MG. und Simons auf Bugatti schärfste Kämpfe und trugen sehr dazu bei, daß dem Verlauf des Rennens mit größtem Interesse gefolgt wurde. Immer wieder ging Simons seinen Gegner an, der ihm aber immer das auf dem Rennschwanz des MG. aufgemalte Pikzeichen zeigen kann. Der Kampf um die ersten drei Plätze war bereits ziemlich sicher entschieden, wer aber wird den vierten Platz einnehmen können? Stark von Simons bedrängt, geht Fork vor diesem in die letzte Runde, und schließlich in die Nordkurve, die er auch vor Simons verläßt. Nun aber kommt Simons in glänzender Manier auf der Geraden auf, bis zum Ziel, und kann wenige Meter vor Schluß der zehnten Runde gerade noch um wenige Meter Vorsprung Fork auf den fünften Platz verweisen, wofür ihn starker Beifall belohnte. Briem auf Amilcar kann sich als Sechster vor Seibel placieren, auf den als Letzter der tapfer fahrende Brudes folgt. Rennen I ist beendet.

Rennen II.

Da gab es zunächst eine Überraschung: Die Mercedes-Wagen starten nicht, so daß nur die Auto-Union mit ihren Wagen, die einen größeren Motor und Verstärkungen des Fahrgestells erhalten hatten, die deutschen Farben vertrat. Durch den Hagel-

schlag verzögert sich der Start etwas, doch dann geht es auf die Fahrt über 15 Runden. In strömendem Regen und auf regennasser Bahn kommen elf Wagen angebraust, allen voran Hans v. Stuck. Es war ein phantastisches Bild, das Feld vorbeifegen zu sehen, dem Momberger nachfuhr, der einen schlechten Start hatte. Nicht gestartet war ferner noch der Schweizer Ruesch auf Maserati, während Earl Howe auf seinem Maserati mit von der Partie war, nachdem er im Rennen I auf seinen Start auf dem nicht ganz in Ordnung befindlichen Delage hatte verzichten müssen.

v. Stuck hatte das Tempo, das wegen des Regens niedriger als erwartet war, gesteigert; mit $\frac{3}{4}$ Minuten Vorsprung beendet er die erste Runde vor Chiron, der auf Alfa Romeo hinterherjagt, aber nicht verhindern kann, daß v. Stuck von Runde zu Runde seinen Vorsprung vergrößert. Dicht auf Chiron folgen Varzi und Moll, beide auf Alfa Romeo, dann folgt Nuvolari auf Maserati, hinter dem Prinz zu Leiningen, de Paolo auf Miller, Earl Howe, Momberger, Pietsch auf Alfa Romeo und schließlich Siena auf Maserati durch die erste Runde kommen. Siena muß bereits zum Ersatzteillager, das er nach der zweiten Runde erneut aufsuchen muß, ehe er aufgibt. Die tolle Jagd geht weiter. v. Stuck führt und überrundet bereits in der dritten Runde Pietsch. Momberger schiebt sich von Runde zu Runde um einen Platz vor, bis er in der sechsten Runde den inzwischen ständig auf

MERCEDES-SIEG AUF DEM NÜRBURGRING

Das Internationale Eifelrennen 1934, das auf dem klassischen Nürburgring vor etwa 300.000 Zuschauern in Szene ging, brachte den Deutschen den Erfolg, der ihnen im Avusrennen entglitten ist. Mercedes-Benz hatte die drei Rennwagen top fit, wogegen es dem Werk, wie erinnerlich, im Avusrennen wegen einer damals noch zu behebenden Störung im Benzinförderungssystem nicht möglich gewesen war, in Konkurrenz zu treten. Hier ging es vollkommen glatt, und der erwartete Erfolg stellte sich ein, denn Manfred v. Brauchitsch siegte mit einem Stundendurchschnitt von 122,5 Kilometer. Auch den zweiten Platz belegte ein prominenter Deutscher, Hans v. Stuck auf dem P-Wagen der Auto-Union, erst an dritter Stelle kam ein Ausländer, Louis Chiron auf Alfa Romeo. Wäre in der letzten Runde nicht Fagioli auf Mercedes-Benz ausgeschieden, so wären die ersten drei Plätze von Fahrern deutscher Wagen besetzt gewesen.

Der Renntag begann mit den Wettbewerben der Motorräder. Es starteten gegen hundert Fahrer. Bei den einspurigen Maschinen siegte in der 1000-cm³-Klasse Sönus auf NSU, in der 500-cm³-Klasse Ley auf DKW, in der 350-cm³-Klasse Klein auf Norton, in der 250-cm³-Klasse Kahrman auf Fulda. Der Österreicher Runtsch auf Douglas wurde in der 500-cm³-Klasse Zweiter. Bei den Beiwagenmaschinen siegte in der 1000-cm³-Klasse Weyres auf Harley-Davidson, in der 600-cm³-Klasse Schumann auf NSU und in der 350-cm³-Klasse Looß auf Imperia.

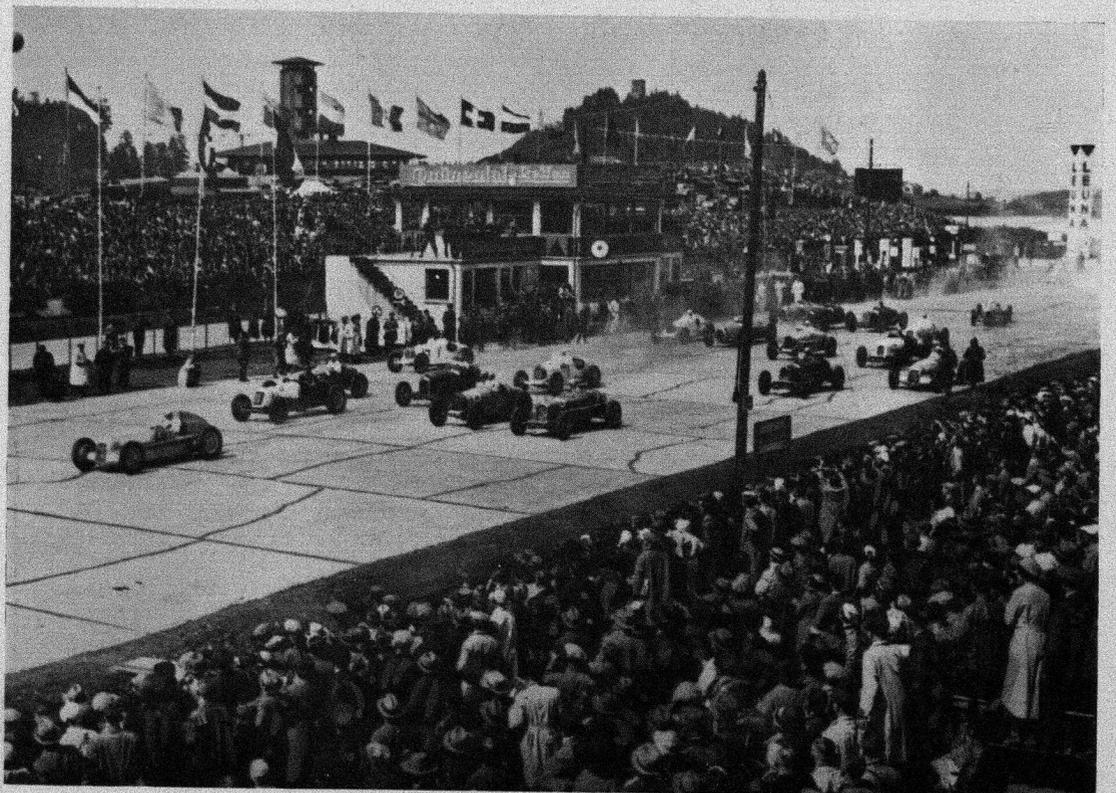
Bald nach Beginn ereignete sich ein tragischer Unfall, der den jetzt in Deutschland domizilierenden Österreicher Emil Frankl betraf. Ein bisher noch nicht eruiertes Konkurrent rammte den Bugatti-Wagen Frankls, das Fahrzeug wurde umgeworfen und überschlug sich mehrere Male. Frankl flog in hohem Bogen auf die Zementfläche



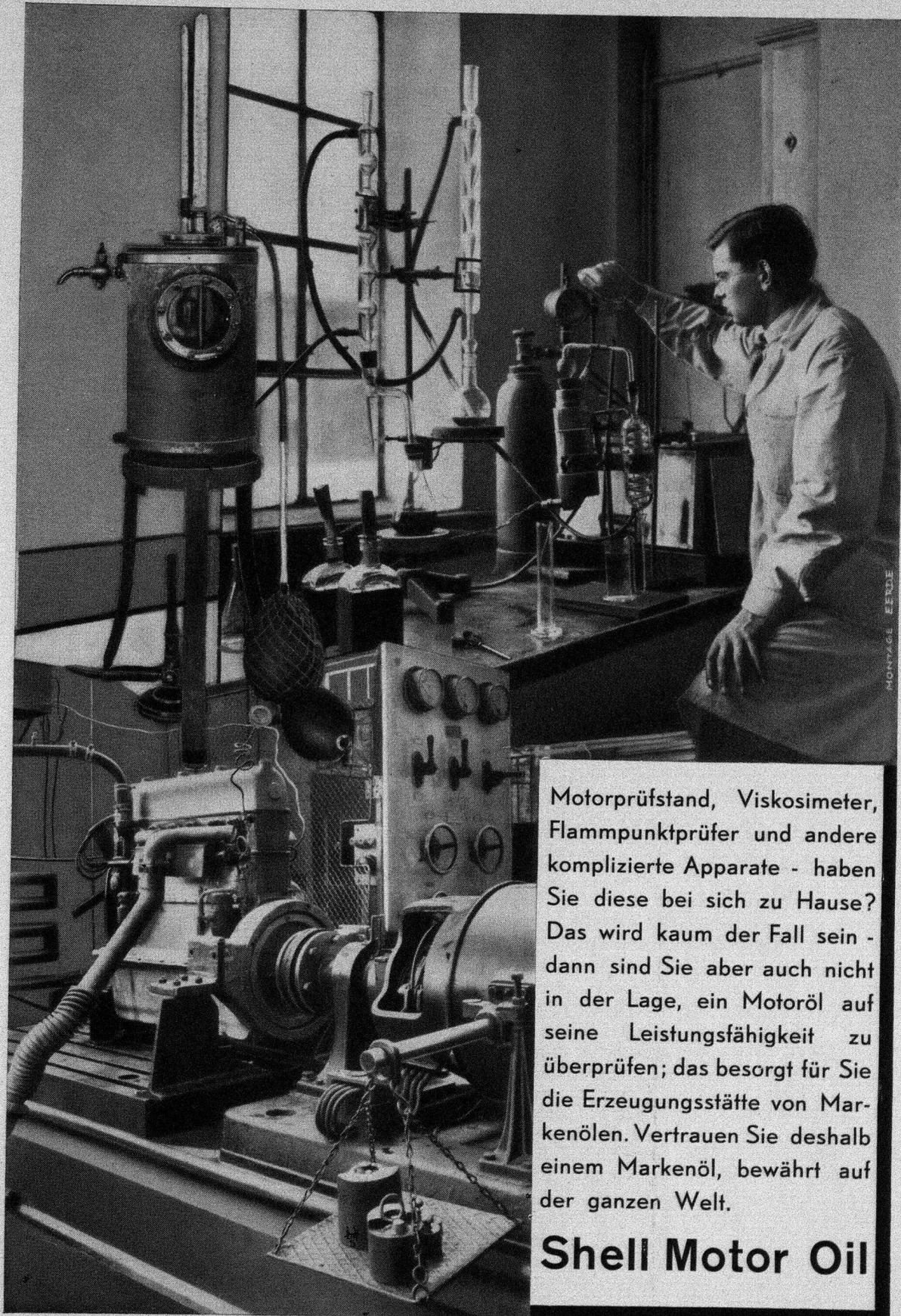
GROSSER PREIS DER AVUS: Start der Kleinen Klasse

dem fünften Platz liegenden Prinz zu Leiningen fast eingeholt hat. Nuvolari war inzwischen nach hinten gekommen, wo Earl Howe, unbeirrt seine gleichmäßigen Runden fahrend, als Vorletzter dem Felde nachfuhr. Moll, der die ersten drei Runden als Vierter beendet hatte, ging nun an Varzi vorbei, blieb zwei Runden lang hinter Chiron Dritter, um in der sechsten Runde als Zweiter hinter dem sicher führenden v. Stuck, der verhalten mit fast 1½ Minuten Vorsprung führte, herzujagen. In der siebenten Runde zwingt starker Wasserverlust seines Wagens Prinz zu Leiningen zur Aufgabe. Da geht Momberger wieder ran, holt in der achten Runde Varzi, geht in der neunten Runde an dem langsamer werdenden Chiron vorbei, der in der zehnten Runde aufgibt, nachdem er schon in der neunten Runde am Ersatzteillager hielt, in der auch Nuvolari dort Reifen wechseln muß. Nach der zehnten Runde werden v. Stuck und Momberger von der Boxe aus abgewinkt; sie müssen Reifen wechseln und tanken. Der Aufenthalt genügt, um Moll an die Spitze kommen zu lassen, während es auch noch Varzi gelingt, an Momberger vorbeizukommen. Das Vertrauen in die schnellen Wagen der Auto-Union ist allgemein: Sie werden schon die Spitze wiedererobern. Leider trägt diese Hoffnung. Nach der elften Runde hält v. Stuck zu »einer kleinen Besprechung« am Ersatzteillager, auch Momberger muß anhalten. Nach kurzem Aufenthalt geht es weiter, v. Stucks Wagen läßt die bisher gezeigte Verve vermissen, doch dreht nun Momberger auf. Ob er die führenden Alfas mit Moll und dahinter Varzi erwischen kann? v. Stuck lag nun schon hinter Momberger, ein Kupplungsdefekt, so verkündet der Ansager, zwingt zum Besuch des Ersatzteillagers, wo die Hoffnung auf einen deutschen Sieg leider aufgegeben werden mußte. Moll und Varzi ziehen unbeirrt ihre Bahn. Momberger jagt hinterher; im weiteren Feld folgen Earl Howe, Nuvolari

und schließlich Pietsch. Der kleine Momberger kann aber nur seinen Abstand verringern, der Grund für seine recht langsamen Kurvenfahrten wird erst später bekannt: Schaltungsdefekt; er kann nur im vierten Gang fahren. So ändert sich an der Reihenfolge nichts mehr. Varzi blieb hinter Moll Zweiter und kam mit völlig defektem Reifen gerade durchs Ziel, gleich nach ihm der tapfere Momberger, einen Ehrenplatz rettend. Von elf Startern beendeten sechs Fahrer das spannende Rennen, in dem Momberger mit 225,843 Kilometerstunden in der neunten Runde die schnellste Runde gedreht hatte.



INTERNATIONALES EIFELRENNEN AUF DEM NÜRBURGRING: Überblick vom Start der Großen Klasse



Motorprüfstand, Viskosimeter, Flammpunktprüfer und andere komplizierte Apparate - haben Sie diese bei sich zu Hause? Das wird kaum der Fall sein - dann sind Sie aber auch nicht in der Lage, ein Motoröl auf seine Leistungsfähigkeit zu überprüfen; das besorgt für Sie die Erzeugungsstätte von Markenölen. Vertrauen Sie deshalb einem Markenöl, bewährt auf der ganzen Welt.

Shell Motor Oil

der Bahn und blieb mit schweren Kopfverletzungen liegen. Er wurde sofort ins Spital gebracht; der Kunst der Ärzte gelang es aber nicht, sein Leben zu retten. Frankl hat sich besonders im letzten Jahr einen schönen sportlichen Ruf gesichert. Große Beachtung fand seinerzeit seine Rekordfahrt Berlin—Hamburg; er war ferner Preisträger in einer ganzen Reihe von Bergrennen in Europa und hatte auch für heuer schon einige schöne Engagements, über die wir kürzlich berichtet haben. In Österreich beteiligte sich Frankl vor einigen Jahren an den bedeutendsten Konkurrenzen. Er ist nun der zweite Österreicher, der den Sporttod gefunden hat, da auch Charly Jellen nächst München tödlich verunglückte.

Aus dem Eifelrennen der großen Wagen, das über 15 Runden (342.5 km) führte, ging Manfred v. Brauchitsch (Berlin) auf Mercedes-Benz in 2:47:36 als Sieger her-

Rennwagen des Jahres, kennt sie in- und auswendig und weiß ungefähr, was man von ihnen für Schandtaten zu erwarten hat. Versuchen wir eine flüchtige Skizzierung der verheißungsvollsten Rennmodelle 1934.

Der neue Alfa.

Der berühmte Monoposto, Achtzylinder-Kompressor mit 2.8 Liter, erfuhr seit dem Vorjahre in mehrfacher Hinsicht vervollkommnungen, die sich bereits in Monaco auswirkten. Das Maximum des Wagens dürfte jetzt bei 290 Kilometerstunden betragen. Ing. Jano ist auch diesmal der Konstrukteur und wie Monaco und die Avus bewiesen, eines der stärksten Talente im internationalen Rennwagenbau.

Der P-Wagen.

Die Auto-Union, die bisher nie für den Renngedanken zu haben war, scheint jetzt mit Hilfe staatlicher Unterstützung auf den

Reihenform, 250 PS stark und vor dem Führersitz angeordnet. Auch der Mercedes hat achslose Aufhängung der Vorderräder und rückwärtige Schwingachse. Die Federn und das Lenkgestänge bis zu den Brems-trommeln weisen stromlinienartige Verkleidung auf. Selbstredend ist auch der neue Mercedes-Rennwagen einsitzig, von wegen geringsten Luftwiderstandes.

Der Zoller-Wagen.

Vielleicht der sensationellste von allen: der Zoller-Rennwagen. Bei 1.5 Liter Volumen 200 PS und 200 Stundenkilometer Spitzengeschwindigkeit! Jeder Zylinder besteht aus zwei Teilen, die mit dem eigentlichen Verbrennungsraum eine U-Form einschließen. Dementsprechend arbeiten — wir folgen hier den Indiskretionen von »Motor und Sport« — zwei Kolben je Zylinder, von denen immer einer in der Hubbewegung vorläuft und für die Erhaltung der Gasbewegung im Gleichstrom sorgt. Insgesamt sind sechs solche U-Zylinder vorhanden, die durch einen Flügelkompressor unter Druck aufgeladen werden.

Maserati.

Maserati ist einer der schnellsten überhaupt, aber mit seiner Strapazfähigkeit ist es nicht zum besten bestellt. Der schnelle Sechszylinder des Hauses wurde mittlerweile weiter verbessert und auch punkto Gewicht der Grand Prix-Formel angepaßt. Auch der kleine 1.5 Liter Maserati, ein Achtzylinder, weiter verbessert und modernisiert, dürfte zu den schnellsten seiner Klasse zählen.

BMW.

Bei den kleinen und kleinsten Wagen, die Deutschland ins Rennen schickt, kann auch BMW nicht fehlen. Die Bayrischen Motoren-Werke haben einen neuen Sechszylinder entwickelt, dessen 1100-cm³-Motor unter Verwendung eines Kompressors bei 75 PS leisten soll. Dabei wiegt der ganze Wagen nur 600 kg, benimmt sich überaus aerodynamisch und hat eine Spitzengeschwindigkeit von ungefähr 180 Stundenkilometer.

MG-Magic.

In den kleinen Kategorien der Rennen spielt MG jeweils eine sehr ehrenvolle Rolle. MG-Magic, der 746-cm³-Weltrekord-Wagen, läuft fabelhaft schnell. 200 Stundenkilometer kosten ihm nur einen Lacher. Ein sehr interessantes Fahrzeug, mit vielen Raffinements versehen, vollkommen stromlinienförmig und mit kleinwinziger Stirnfläche.

Austin.

Der 750 cm³ Austin, mit seiner eigenartigen diagonalen Anordnung der Kardanwelle und dem windschiefen Motor, wird auch heuer wieder an internationalen Geschwindigkeitswettbewerben teilnehmen. Veränderungen hat der Wagen, wie verlautet, keine wesentlichen erfahren.

CASTROL

Bugatti.

Zum Schluß noch etwas über die berühmte französische Rennmarke Bugatti. Der 4.9 Liter soll inzwischen noch schneller geworden sein und bekam einen kleineren, schwächeren Bruder, der Grand Prix-Formel angepaßt, mit 2.8 Liter Achtzylinder-Kompressormotor, der dem Monocar außerordentliches Tempo verleiht.



INTERNATIONALE AUTOMOBILRENNEN AUF DER AVUS:
Parkplatz der Rennbesucher vom Funkturm aus gesehen

vor. Nach einem Reifenwechsel Brauchitsch führte Hans v. Stuck auf P-Wagen, aber dann arbeitete sich Brauchitsch wieder vor und gewann mit dem Stundendurchschnitt von 122.5 Kilometer. Zweiter wurde Hans v. Stuck der Auto-Union auf P-Wagen in 2:48:56.1 mit 120.8 Stundenkilometer. Dritter wurde der Franzose Louis Chiron auf Alfa Romeo in 2:53:20.1 mit 118.4 Stundenkilometer. Vierter Paul Pietsch auf Alfa Romeo in 3:04:05.1. Fünfter Penn Hughes auf Alfa Romeo in 3:04:34.1.

Im Rennen der 1.5-Liter-Klasse siegte der Italiener Graf Castelbarco auf Maserati in 2:36:23.1 mit 104.9 Stundenkilometer. Zweiter wurde Florian Schmidt auf Bugatti in 2:36:52.4. Dritter Burggaller auf Bugatti in 2:37:30.2.

Die Rennwagen des Jahres.

Gelegentlich der großen Rennen auf der Berliner Avus am 27. Mai 1934 wurden so manche bisher sorgsam gehüteten Geheimnisse gelüftet. Jetzt kennt man sie, die

Geschmack gekommen zu sein und ließ sich von keinem Geringeren als Dr. Ing. Ferd. Porsche den P-Wagen für ihre hoffentlichen Saisonsiege bauen; ein sehr originelles Wesen, mit Heckmotoranordnung und Einzelabfederung der Räder. Der einsitzige, stromlinienförmige Körper ist sehr »erdnah« und gibt nur den Kopf des Lenkers frei. Hinter dem Führersitz liegt der Motor, knapp vor der Hinterachse. 16 Zylinder in V-Anordnung mit Kompressor. Hohes Tempo bei geringer Kolbengeschwindigkeit. Der Grand Prix-Gewichtsformel Rechnung tragend, begnügt sich der P-Wagen mit 750 kg, was bei 250 PS Leistung ein vielversprechendes Tempo ergibt. Interessant ist, daß Dr. Porsche auch hier seine patentierte Torsionsstabfederung anwendet.

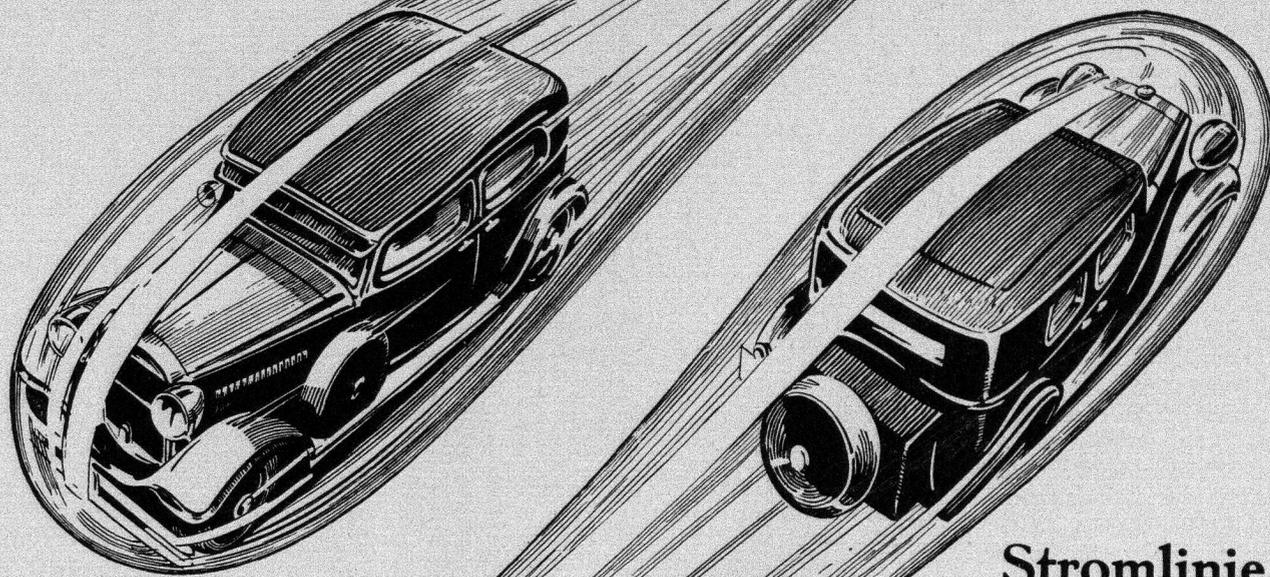
Der neue Mercedes.

Auch der neue Mercedes-Benz, nach der Grand Prix-Formel entwickelt, wiegt unter 750 kg. Der Wagen ist selbstredend ganz Stromlinie, und zwar wunderhübsche Stromlinie. Der Motor ein Achtzylinder in

Sphinx Benzin

Der Qualitätstreibstoff!

★ Sphinx Benzin, der Qualitätstreibstoff, ist aus allen goldgelben Pumpen in stets gleicher Qualität erhältlich.



Stromlinie
durch
Mobiloil!

Gegen den äußeren Luftwiderstand entwickelte der Konstrukteur des Automobils die Stromlinie aus Stahl, aber das Laboratorium der Vacuum Oil Company schuf die zweite Stromlinie, welche die inneren Reibungswiderstände in fließendes Gleiten auflöst.

Mobiloil macht Ihren Wagen zum „Flugzeug der Straße“! In seinen Qualitätsreserven liegen Plus-PS und höhere Wirtschaftlichkeit.

VACUUM OIL COMPANY A. G.

Mobiloil

Das Öl mit den Qualitätsreserven

Fahrt ins

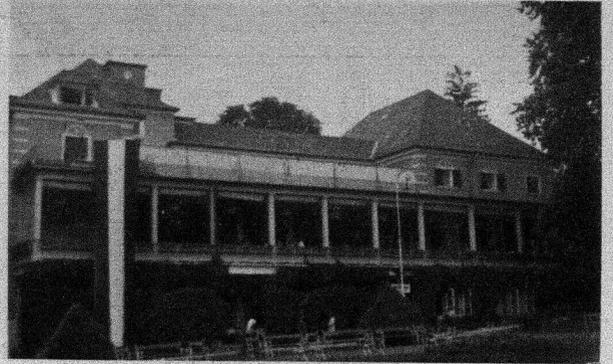


In der vorderen Reihe: Die Gewinnerin des 1. Damenpreises, Frau Tekauz und Vizepräsident E. M. Strache.



Papa Rützler bei der Kontrolle am »Hals«.

Himmelblaue



Frühstück in Bad Gleichenberg.

... oder auch ins Zeiserlgrüne. Je nachdem, ob man die blaue, romantische Unge-
 wißheit dieser Schlüsselfahrt des Steyr-
 Herrenfahrer-Klub meint oder das liebliche
 Grün der herrlichen Steiermark, die da
 durchstreift wurde. Irgendwie war es aber
 doch eine Fahrt ins Himmelblaue — der
 Himmel war wirklich blau! Three cheers
 for Myrbach!

Wiewohl der rührige, aufstrebende
 Steyr-Herrenfahrer-Klub den Pfingsttermin
 für seine Schlüsselfahrt seit Monaten be-
 legt hatte, schossen Ausschreibungen für
 Pfingstfahrten aller Art, gleich den legen-
 dären Pilzen aus dem Boden. Alle An-
 erkennung den Veranstalter der Steyr-
 Herrenfahrer-Klub-Fahrt! Sie haben die
 Konkurrenz tapfer bestanden: Denn zu
 Pfingsten gab es manch eine Gesellschafts-
 fahrt ohne Gesellschaft — Zielfahrten, die
 fehlzielten — Sternfahrten, die im Zeichen
 eines ungünstigen Sternbildes standen und
 zu Unstern-Fahrten wurden. Alle Anerken-
 nung für einen verhältnismäßig kleinen
 Klub, der eine wohlgezählte Kompanie,

hundert begeisterte Teilnehmer auf die
 Beine, recte Räder bringt!

Nicht nur die Rennmüdigkeit ist eine
 allgemeine Zeiterscheinung. Auch in der
 Begeisterung für Wertungs- und Gesell-
 schaftsfahrten ist eine empfindliche Baisse
 zu verspüren. Aber wenn man die Sache
 nur richtig anpackt, wenn man so eine Ver-
 anstaltung würzig zu garnieren versteht,
 findet man getreue Gefolgschaft. Die
 Schlüsselfahrt des Steyr-Herrenfahrer-Klub
 hat es bewiesen. Man appellierte mit Recht
 an einen gewissen Sinn für Romantik. Wer
 das ein wenig Abenteuerliche dem streng
 Programmatischen vorzog, ist hier reichlich

himmelblaue Möglichkeiten. Über die fahr-
 planmäßige Sachlichkeit hat man die roman-
 tische Überraschung gestellt: Daß sie nett
 war, dafür hat die bewährte Fahrtleitung
 gesorgt.

Die Fahrt war eine blendende Manife-
 station für den »Stall Steyr«. Viele Spröß-
 linge dieses alten Stammbaumes tummelten
 sich im Kampfe um die Lorbeeren. Da gab
 es manch einen Zwölfer, Zwanziger, Drei-
 ßiger! Der vollendete, so bequeme Vier-
 hundertdreißiger fehlte nicht und der ras-
 sige, pfeilschnelle Hunderter konnte alle
 Stückeln spielen lassen. Auch der Klausen-
 Sport war in der Konkurrenz. Besondere
 Anerkennung gebührt dem kleinen Steyr-
 Opel, der sich tapfer gegen seine großen
 Brüder gehalten hat. Für die Presse hatte
 man einen Sechzehner bereitgestellt (schie-
 rei dreißig Jahre bist du alt, hast manchen
 Sturm erlebt!). Die nahezu sechzigstündige
 Vibrationsmassage erfolgte ohne jeden
 Taxameterzuschlag. Dieser alte, brave Herr
 hat jedenfalls den eindeutigen Beweis er-
 bracht, daß ein Steyr eben überhaupt nicht
 umzubringen ist. Leider!



Das Zwischenziel in Bad Gleichenberg.



Vor Gutenstein.

auf seine Kosten gekommen. Die nächste
 Zukunft war mit einer schweren Portiere
 verhängt, die von Kontrolle zu Kontrolle
 nur durch eine kleine Intelligenzprüfung ge-
 lüftet werden konnte. Statt einer pedantisch
 vorgerechneten Marschroute, gab es eine
 geheimnisvolle Vorsehung, durch Herrn
 E. M. Strache sympathisch repräsentiert.
 Statt nüchterner Gewißheiten gab es



Der Start auf dem Schillerplatz.



Oben von links nach rechts: Das Ziel: Hotel Bellevue in Vöslau. — Die Kontrollstation auf dem »Hals«. — Vor dem Start in Bad Gleichenberg. Mitte, von links nach rechts: Der Einlauf in Bad Gleichenberg. — Die Fahrtleitung stärkt sich (Ing. Joklik, Frau Strache, Vizepräsident E. M. Strache). Das Zwischenziel: Hotel Laufenstein in Mariazell. Unten: Die »akustische« Meinl-Kontrolle vor Wiener-Neustadt.

DIE SCHLÜSSELFAHRT DES STEYR-HERRENFAHRER-KLUBS

Pfingsten, das liebeliche Fest war gekommen . . . Aber schon Monate vorher war man am Werke, um die großangelegte Schlüsselfahrt des Steyr-Herrenfahrer-Klubs zu organisieren. Diese junge, so überaus rührige Vereinigung trat in diesem Jahre als erste mit einer Pfingstausschreibung auf den Plan. Obwohl dieser Terminbesetzung in fast despektierlicher Weise Konkurrenz gemacht worden war, stellte sich am Pfingstamstag dem Starter eine stattliche Anzahl von Konkurrenten: 30 Fahrzeuge mit hundert Teilnehmern flitzten vom Schillerplatz los, irgendwohin ins Blitzblaue. Mit fröhlichem Halali ging es auf die Schlüsseljagd!

Alle Teilnehmer landeten programmgemäß in Mödling. Wer Glück hatte, fuhr von hier direkt nach Pottenstein. Ängstliche machten eine »Ehrenrunde« über Baden und Heiligenkreuz, denn auch hier lagen

die Möglichkeiten einer Kontrolle. Die Weiterfahrt wurde auf den »Hals« beordert, man durchfuhr Gutenstein, dachte in der Abendstimmung ein bißchen wehmütig an Raimund und den unvergeßlichen Doktor Tyrolt, die hier schon lange den letzten Schlüssel aller irdischen Schlüsselfahrten gefunden haben. Durch herrliche Wälder ging es weiter, durch stille, verschlafene Dörfer. Rax und Schneeberg ließen sich, wie kokette Mannequins, in immer wieder veränderten Aspekten bewundern. Dann kam die erste Nächtigungsstation: Mariazell!

Aber mit der Nächtigung war es nicht so »ilig. Erst einmal ein gemeinsames Abendessen, gut, nicht zu fett, ein wenig offiziell. Bürgermeister Dr. A. Globocnik-Vojka begrüßt, Präsident Hofrat Dr. Paul Tietze erwidert. Dann kommt ein Zauberer — er heißt Vizepräsident Edward Max Strache. Im Hand-

umdrehen macht er aus der offiziellen Angelegenheit ein fesches Kabarett. Eine rudimentäre, aber trotzdem stimmungschaffende Jazz spielt zum Tanz. Dann geht es hinüber in die Bar. Man bleibt — noch und noch! Kaum hat man sich zur Ruhe begeben, fangen die steirischen Kapaune zu krähen an und die schönen Mariazeller Glocken rufen zur Frühmesse. Vor dem Start gibt es noch eine kleine Verlegenheit — der Meldezettel will die Richtung der Abreise wissen. Die Rubrik ist viel zu klein, als daß man einen Kommentar geben könnte. Zuerst einmal muß man nämlich aus einem Bottich, mit magnetischen Angeln eine Metallnummer herausfischen, dann darf man zum Erlaufsee fahren und hier erfährt man erst (auch nur orakelhaft) die Richtung der Weiterreise. Es geht über den Seeberg, der einen bildhaft schönen Ausblick in das Hochschwabgebiet erschließt. Dann gibt

es eine kleine Bosheit der Fahrleitung, eine Falle . . . Ein Bild des Schloßberges verrät das nächste Ziel. Natürlich Graz! Weit gefehlt! Auch Bruck hat seinen Schloßbergturm, der dem Grazer so ähnelt wie die beiden Wahrzeichen der Ischler Esplanade — die Brüder Golz. Dieser Doppelgängerturm hat manch einen Strafpunkt auf dem Gewissen. Dann geht es aber wirklich nach Graz weiter. Mittagsstation, gewürzt durch eine Begrüßung des Steirischen Auto- und Motorsportklub. Die Ries wird passiert und durch sanftes Hügelland führt der Kurs in das liebevolle Bad Gleichenberg. Der Steyr-Herrenfahrer-Klub kommt eben zurecht, um dem sympathischen Ort zu seinem hundertsten Geburtstag zu gratulieren. Nur wenige Kilometer von hier, stehen die von Bartsch besungenen Klapoteza in den Weingärten. Man sieht hinüber zu den windischen Büheln, wo es süße Weine gibt und süße Frauen.

Die Kurkommission, durch Graf Brusselle repräsentiert, und Bürgermeister Dr. Haus-Hausen stellen sich in liebenswürdiger Weise den Wiener Gästen zur Verfügung. Da ist alles auf der Höhe der Zeit.

Die Etappe Gleichenberg—Mönichkirchen wird als Fuchsjagd, von den Damen als Silberfuchsjagd durchgeführt. Ja, der erste Damenpreis ist ein veritable Silberfuchs und diese letzte, allzu harte Aufgabe entscheidet! Jeden Fahrer zielt ein großer goldener Schlüssel, jeden Mitfahrer ein solcher aus Silber. An diese Schlüssel werden fünf Miniaturschlüsselchen angehängt, die man sich durch richtiges Passieren der einzelnen Kontrollen ehrlich verdienen muß. Es wird wirklich guter Sport geboten und es



Vor dem Start in Bad Gleichenberg.

setzt eine Jagd ein — als gälte es dem Schlüssel zur ewigen Seligkeit. In Mönichkirchen ist die letzte Mit-

tagsstation, dann kommt noch eine rein akustische Kontrolle. Aus einem harmlosen Wald ruft es, und das rechtzeitige Spitzzen der Ohren wird mit einem Mehl-Mokka belohnt. In Vöslau ist großes Abschiedsbankett, Preisverteilung, ein wenig offizielle Begrüßung durch die Ortsgewaltigen und viel, bemerkenswert viel Stimmung.

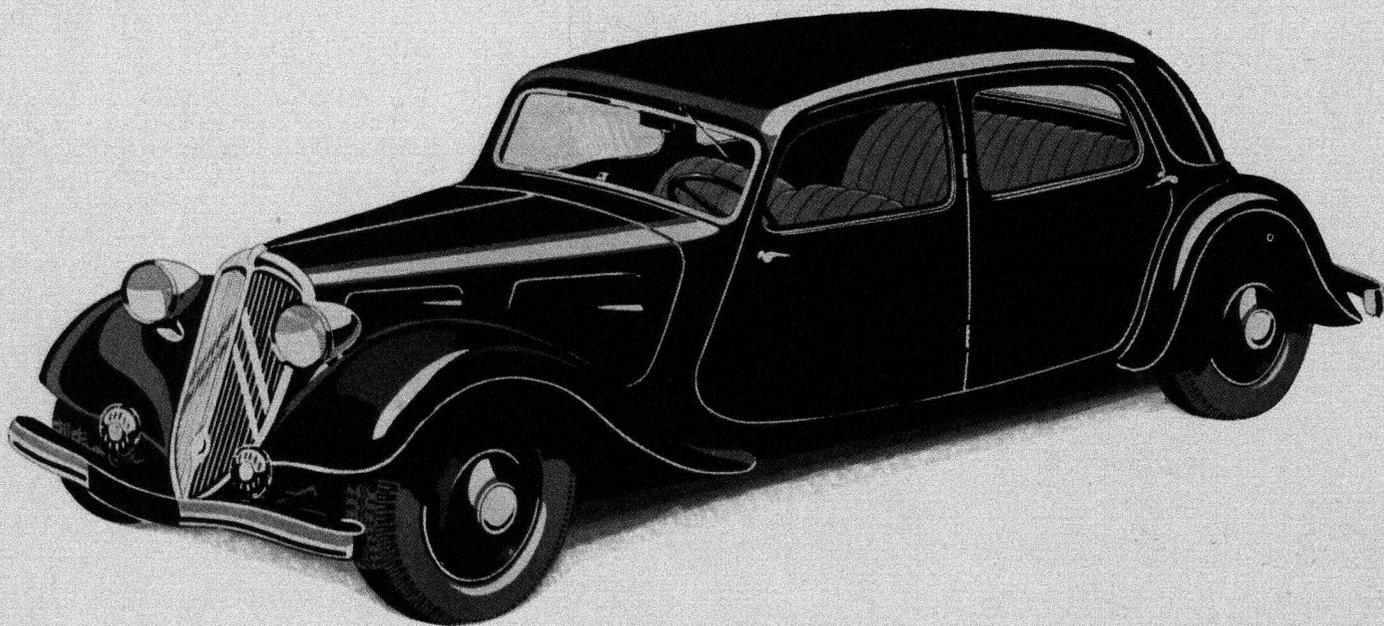
Die Reihenfolge der Preisträger ist: Dir. Lessner, Metzger, Steininger, Dir. Janke, Dir. Rechl, Demar, Soukop, Raudnitz, Dir. Walter Feldmann, Blümlein, Herr, Herkner, Kunawer. Die Damen-Preisträgerinnen rangierten folgendermaßen: Frau Dir. Tekauz, Fräulein Betty Malcolm, Frau Dr. Köhler, Frau Jeanne Wolf. Große Verdienste um das Gelingen der Veranstaltung haben sich erworben: Die Vacuum Oil Company A.-G., die Shell, die Steyr-Werke, Hüpeden & Klein, Kolben-Kraus, Gerngross und Karl Szilagy. Die Organisation und Fahrleitung lagen in den bewährten Händen der Herren E. M. Strache, Ing. Bulling und Ing. Joklik, die mit ihren Damen in bewundernswürdiger Weise ihre Funktionen erfüllten. Der Steyr-Herrenfahrer-Klub hat mit dieser Fahrt einen wohlgelungenen Beweis seines Könnens erbracht, die teilnehmenden Mitglieder haben sich als wirkliche Sportler qualifiziert. Um Mitternacht wurde die Heimfahrt angetreten und man wurde nicht müde, alle Details der Fahrt retrospektiv durchzuhecheln. Besonders die Stimmen des ewig Weiblichen kamen nicht zum Versiegen. Aber das muß pardoniert werden. Denn erstens war die Sache wirklich interessant und aufregend und zweitens ist Pfingsten das Fest der feurigen Zungen . . . Feldner.

CITROËN-FRONT

Im Äußeren zeichnet sich der neue Front-Citroën durch seine niedrige, langgestreckte Bauart aus. Die Schönheit der Linienführung und die harmonische Anpassung derselben an die moderne Stromlinienform finden hierin eine hervorragende Lösung. Trotz der außerordentlich niedrigen Ausführung der Gesamthöhe des Wagens,

ist. Der äußerst vibrationsfreie Gang des Motors wird durch die Ausführung »als schwebender Motor nach Lizenz Crysler« erzielt. Trotz der schönen Leistung des Citroën »7« ist der Benzinverbrauch von 8 bis 9 Liter als äußerst gering zu bezeichnen. Dank der aerodynamischen Karosserie kann mit außerordentlich hoher Akzelerations-

kleinen Schalthebel an der Spritzwand zu betätigen. Die Abfederung erfolgt nicht mehr durch Blattfedern, vielmehr durch Torsionsstäbe mit einer vorzüglichen progressiv wirkenden, idealen Federwirkung, welche durch entsprechende Stoßdämpfer noch weiters ergänzt wird. Reichlich dimensionierte Super Ballonbereifung ergänzen



ist derselbe im Innern äußerst bequem und bietet auch in der Breite auf dem Fondsitze Platz für drei Personen. Die vollkommen neue konstruktive Grundlage ermöglicht eine Verringerung des Eigengewichtes um zirka 300 kg gegenüber ähnlichen Wagenmodellen. Der Hochleistungsmotor mit oben gesteuerten Ventilen leistet an der Bremse 35 PS und hat einen Zylinderinhalt von zirka 1300 cm³. Infolgedessen ist die Bergsteigfähigkeit eine vorzügliche und die Elastizität jene, die man nur von den viel stärkeren amerikanischen Wagen gewohnt

fähigkeit eine Geschwindigkeit von 100 km pro Stunde erstaunlich rasch erreicht werden. Nach vielen 100.000 km Versuchsfahrten ist das Modell nach jeder Richtung und Beziehung ausprobiert.

Die charakteristischen Details der Konstruktion finden sich im Vorderradantrieb, in gänzlicher Chassislosigkeit und Schwingachsenführung. Reichlich dimensionierte, hydraulische Lockheed-Vierradbremse und vollkommen unabhängige Bendix-Handbremse gewährleisten hohe Fahrsicherheit. Das Synchrongetriebe ist durch einen

hiebei den Fahrkomfort. Der Radstand beträgt 291 cm, die Spurweite 134 cm, die Gesamthöhe 1.47 m, die Breite 1.56 m, die Karosserie-Innenhöhe 1.20 m, die Karosserie-Innenbreite 1.24 m, der tiefste Bodenabstand des Wagens 23 cm. Die Ganzstahl-Karosserie ist ausschließlich mit Sicherheitsglas versehen. Die hervorragenden Fahreigenschaften sowie alle anderen überraschenden Vorzüge stellen im neuen Citroën »7« die höchste Vollendung eines Kleinautos dar.

DKW - Front 700, das Optimum im Kleinwagen-Bau
 O. J. AULEHLA, Wien III., Marxergasse Nr. 6

Gräf & Stift am Kärntner Ring

In den letzten Tagen ist auch unsere älteste Automobilfabrik, Gräf & Stift, mit ihrem Verkaufslokal auf den Kärntner Ring übersiedelt. Sie schuf damit den würdigen Rahmen für ihre Qualitätserzeug-

es mit den schönsten und besten Wagen der bedeutendsten Weltmarken aufnehmen kann. Dieser Wagen erhielt vor kurzem beim concours d'élégance in Budapest die höchste Auszeichnung.



Das neue repräsentative Verkaufslokal der Gräf & Stift-Automobile am Kärntner Ring 13.

nisse in jener Verkehrsader Wiens, die ebenso dem Österreicher wie dem Fremden als Herz unserer Stadt gilt. Die in vornehmen hellen Farben gehaltenen Räumlichkeiten geben die würdige Folie für die zur Ausstellung gelangenden Objekte.

In einer Zeit, die bewußt die in den letzten Jahren stark in Vergessenheit geratene Tradition mehr

Daneben ist das jüngste Kind der Firma Gräf & Stift, ein Stahlinnenlenker der Type MF 6, zu sehen, ein Wagen, der mit seinem Sechszylindermotor, Freilauf, synchronisiertem Getriebe, seiner Stahlkarosserie und seinen Aero-Reifen Fahrkomfort und Reisegewindigkeit bietet, wie solche nur von ganz großen Fahrzeugen erreicht werden.

Zur Eröffnung des neuen Ring-Lokales von Gräf & Stift. Ingenieur Josef Gräf (im dunklen Anzug in der Mitte) und rings herum die öffentliche Meinung.



in den Vordergrund stellt, haben die Gräf & Stift-Werke anlässlich der Eröffnung gerade ihrer Tradition den Ehrenplatz im neuen Verkaufslokal zugewiesen, in Form ihres ältesten, vor 38 Jahren erzeugten Personenwagens mit Fronttrieb, der sich sonst im Technischen Museum der Stadt Wien befindet.

Dieser würdige Veteran unserer ältesten Automobilfabrik hat erst kürzlich in Mannheim anlässlich seiner Teilnahme an der Benz-Feier berechtigtes Aufsehen erregt, das Ing. Ganz in der in Deutschland erscheinenden »Motorkritik« in folgenden Worten zum Ausdruck brachte: »Selbst der Frontantrieb tauchte um die Jahrhundertwende schon einmal in sehr vollkommener Ausführung auf. Ein kleiner Gräf & Stift aus Wien besaß Vorderradantrieb über kinematisch absolut einwandfreie Querkardane und Mehrstufengetriebe mit Querschaltung...«

Besonders imposant ist der ausgestellte Achtzylinderwagen, der mit seinem 23/120 PS Reihemotor, Schnellganggetriebe und seiner fünfsitzigen Spezialkarosserie mit Rolldach ein Fahrzeug ist, daß

Wir werten die Eröffnung des neuen Gräf & Stift-Ausstellungslokales als ein Zeichen des weiteren Aufstieges und ein mutvolles Bekennen zur Zukunft unserer heimischen Automobilindustrie. Von den Führern dieses Unternehmens, den drei Brüdern Gräf, kann man mit Recht sagen: »Sie tun ihre Pflicht.«



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.

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

Andrang zum Klausen-Rennen 1934.

Vor einigen Tagen haben die Daimler-Benz-Werke dem Organisationskomitee des X. Internationalen Klausenrennens (5. August) mitgeteilt, daß sie die Teilnahme von zwei ihrer neuesten Rennwagen mit den Fahrern Caracciola, Fagioli oder von Brauchitsch in Aussicht genommen und bereits ist auch als eine der ersten definitiven Meldungen diejenige der Auto-Union (Deutschland) eingetroffen. Zwei ihrer Sechszylinder Grand Prix »P«-Wagen sowie die beiden Mercedes-Neukonstruktionen werden somit zusammen mit den Fahrzeugen der bekanntesten ausländischen Rennställe um den »Großen Bergpreis der Schweiz« kämpfen!

Alle italienischen Scuderien: Siena, Subalpina, Brianza, wie auch die Fahrergemeinschaften »Gruppo Genovese« und »Gruppo San Giorgio« sind neben dem neugegründeten französischen Rennstall Cazaux und der vielversprechenden Schweizerequipe Braillard mit den Organisatoren wegen der Abgabe ihrer Nennungen in Unterhandlung. Comm. Enzo Ferrari, der Leiter der erfolgreichen Scuderia Ferrari, teilte mit, daß wenigstens zwei seiner siegesgewohnten Alfa Romeo monoposto am Klausen starten werden und auch Ernesto Maserati, Chefkonstrukteur der Maserati-Fabrik, gedenkt eine offizielle Fabrik-Nennung abzugeben.

Besonderem Interesse begegnet die Veranstaltung bei den zahlreichen Einzelfahrern und eine starke Beschickung der Sportwagenklasse darf mit Bestimmtheit erwartet werden, umso mehr als das Klausenrennen unter den im Internationalen Sportkalender eingetragenen Rennen der Schweiz als einziges auch ein Rennen für Sportwagen umfaßt. Anfragen von Einzelfahrern wie Simons, Burggaller, Steinweg, Pietsch, Kohlrausch, Ruesch, Marret, Morand, Chambois, Appleton, beweisen, welche Bedeutung diesem wichtigsten Bergrennen Europas beigemessen wird.

Einige feste Nennungen liegen auch von bekannten ausländischen Motorradfahrern vor, und man darf erwarten, daß die zehnte Austragung dieses Rennens wiederum alle bedeutenden europäischen Fahrer zu vereinigen vermag.

CASTROL

6000-km-Fahrt durch Italien.

Die Adler-Trumpf-Dreischacht, Hasse, Löhr, Schweder erringt den einzigen Teampreis (aller Klassen und Nationen), außerdem 3 Goldene Plaketten und den Sonderpreis für schnellste deutsche Fahrer.

Von 226 zu dieser schwierigsten Langstreckenprüfung gestarteten Fahrern erreichten nur 115 das Ziel in Rom. Diese 6000-km-Fahrt in drei Etappen von je 2000 km quer durch Italien und Sizilien über schlechteste Straßen mit undurchdringlichen Staubwolken, durch Nebel und tropischer Sonnenglut bergauf und bergab bis 1000 m Höhe, stellt zweifellos die gewaltigste Prüfung für Mensch und Maschine dar, die je verlangt wurde.

Wenn die Adler-Trumpf-Dreischacht mit den Fahrern Hasse, Löhr und Schweder als einziges Team (aller Klassen und Nationen) die Fahrt siegreich beenden konnte, so ist dies ein Erfolg, wie er größer von einer Mannschaft auf serienmäßigen Fahrzeugen kaum errungen werden kann. Die Mannschaft wurde mit dem einzigen zur Vergebung gelangenden Teampreis ausgezeichnet und erhielt außerdem drei Goldene Plaketten sowie den Preis für schnellste deutsche Fahrer. Die von dem Team eingehaltene Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 68 Stundenkilometer, sie liegt rund 30% über dem verlangten Durchschnitt.

Die siegreiche Mannschaft wurde von dem italienischen Publikum begeistert aufgenommen und von dem deutschen Botschafter in Rom, Herrn v. Hassel, durch einen offiziellen Empfang geehrt.

Unsere Steuerung

Ein Sport- oder gar ein Rennwagen muß sich leicht und sicher steuern lassen — das gehört zu ihren vornehmsten Fahreigenschaften, ohne die solch ein Fahrzeug überhaupt nicht zu denken ist. Aber der gewöhnliche, hausbackene Tourenwagen von heute hat sie längst nicht mehr. Denn seit etwa zehn Jahren bauen die Mehrzahl der Erzeuger Wagen mit »langsamer« Steuerung.

Nehmen wir einmal den typischen mittelstarken Wagen von heute — einen Innenlenker. Genau zwei volle Drehungen des Volants sind da nötig, um die Bewegung vom »vollen Einschlag« links auf detto rechts durchzuführen. Ja es gibt Fälle, wo hiezu fast drei Drehungen nötig sind, wobei gleich der fromme Wunsch vieler nicht unausgesprochen bleiben soll, den Volant eines Wagens, welcher eine derart schwer zu bedienende Steuerung besitzt, mit einer Handkurbel zu versehen, ähnlich, wie dies bei — Dampfwalzen üblich ist. In einer scharfen Kurve ist es ziemlich schwierig,

wirkt | Nachteile des heute üblichen Systems und wie man es umgehen könnte

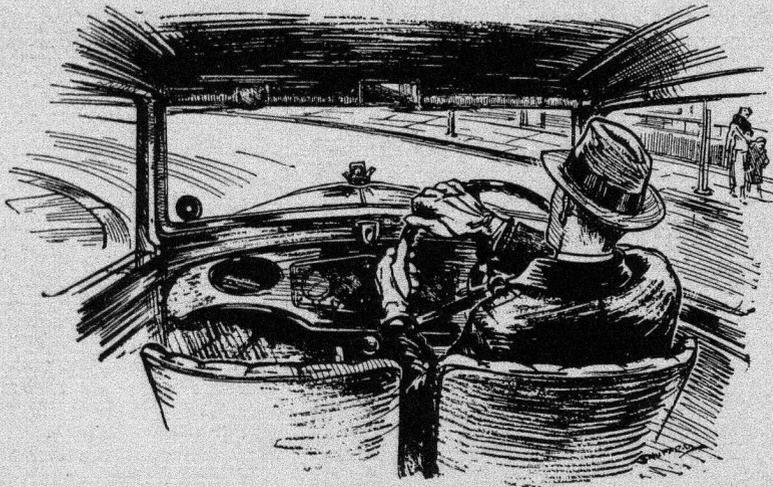
zu langsam . . .

sich dieser niedrig übersetzten Lenkungen bedient? Nun, die Hauptursache ist da vor allem der Ballonreifen ebenso wie der Niederdruckreifen mit seinen, noch immer größer werdenden Querschnitten. Denn je größer der Reifenquerschnitt, desto schwerer wird es bei geringen Geschwindigkeiten die Vorderräder einzuschlagen.

folge darin, daß im selben Maße der Winkel zunimmt, unter dem das Lenkrad bewegt werden muß, um den gewünschten Einschlag der Vorderräder zu ergeben. Hier finden wir eine Lage der Dinge, die jener der allbekanntesten Fahrradübersetzung ähnelt. Wenn man da die Übersetzung verkleinert, wird der zur Fortbewegung nötige Kraftaufwand verringert. Auf einer ansteigenden Straße ist es z. B. viel leichter, ein mit »50« übersetztes Fahrrad fortzubewegen, als ein mit »77« oder gar »84« übersetztes Rad, aber man muß bei kleinerer Übersetzung viel häufiger treten. Wenn man die Übersetzung aber sehr klein gestaltet, findet man, daß das viele »Pedalieren« weit mehr ermüdet, als der relativ schwerere, aber seltenere Pedaltritt bei höheren Übersetzungen — und dies ist genau die ominöse Sachlage bei unseren derzeit üblichen Automobilsteuerungen.

Aber der Kraftaufwand, welcher nötig ist, um die Vorderräder einzuschlagen, muß nicht einzig und allein aufgewendet werden nur um die Reibung zwischen Reifen und Straßenoberfläche zu überwinden. Ein recht beträchtlicher Teil der Kraft geht auf, um die schwer belasteten Lagerflächen der Steuerungskopfstellen, das sind die der Lenkschenkel der Achsstummel zu betätigen. Diese Teile sind unter ziemlich starker ständiger Belastung, so zwar, daß das Fett leicht von den reibenden Flächen weggeschwemmt wird.

Zweifellos ist es möglich, bei richtigen



Beim Nehmen von Kurven erfordert eine niedrig übersetzte Steuerung — wie wir sie heute auf den meisten Wagen vorfinden — ein rasches Übergreifen der Hände am Lenkrad.

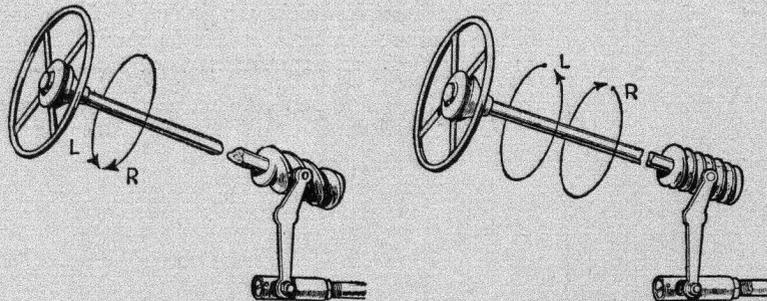
einen mit derart nieder übersetzten Steuerung ausgestatteten Wagen »herumzukriegen«. Viele lösen das sich daraus ergebende Kurvenproblem dadurch, daß sie einfach die Kurve weit nehmen, sich weiter als es die Sicherheit zuläßt, hinausstragen lassen. Am schlechtesten ist die Geschichte aber dann, wenn einer solchen Steuerung auch das selbsttätige Zurückdrehen aus der Position des Höchsteinschlages fehlt, so daß, nachdem die so schwer zu umschiffende Kurve genommen worden ist, der Fahrer wieder mit Aufbietung aller Energie das Lenkrad in die Normalstellung zurückdrehen muß.

Die gleichen Nachteile empfindet man, wenn man auf einer Landstraße Tempo fährt. Ergibt sich da irgendwie die Notwendigkeit, plötzlich auszuweichen, dann ist der Fahrer in der raschen Ausführung seines durch die Notwendigkeit bedingten Entschlusses durch die langsam arbeitende Steuerung unbedingt schwer beeinträchtigt.

Soweit die Nachteile unserer heute üblichen Tourenwagensteuerungen. Wie aber kommt es, daß man heute so allgemein

Andererseits sind es wieder die Fahrer, die es kategorisch verlangen, daß für scharfes Einschlagen beim Parkieren oder im Großstadtverkehr die Steuerung derart übersetzt sei, daß sich dabei keine ermüdende Arbeit ergibt.

Allem Anscheine nach bildet eine Vergrößerung der Hebelwirkung der Steuerung



Links die »hohe«, rechts die niedrige Übersetzung überträgt die Stöße, welche die Vorderräder treffen, nicht auf die Hand.

die einzige Möglichkeit, die beiden oben geschilderten einander entgegenwirkenden Faktoren zweckentsprechend durch eine gemeinsame Lösung zu verbinden. Unglücklicherweise resultiert dieser Vorgang einem Fundamentalgrundsatz der Mechanik zu-

Vorkehrungen die Reibung an diesen Stellen derart zu verringern, daß die Hebelwirkung des Steuerungsmechanismus ebenfalls verringert werden könnte, ohne die Arbeit des Lenkers erschweren zu müssen. Man kann dies leicht bei einem Wagen mit Eindruck-

39.600

verschiedene Zündungs-, Coupé-, Reserverad- usw.

Schlüssel

können wir prompt anfertigen

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

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

Zentralschmierung nachweisen. Gibt man da eine frische Pumpe Öl, dann »geht« die Steuerung bedeutend leichter.

Ein anderer erschwerender Faktor liegt darin, daß bei fast allen Wagen die Drehzapfen in glatten Lagern ruhen. Und ob- schon bei Lastwagen häufig, sind Druck-

Steuermechanismus einigermaßen beträchtlich ist, sie also als Flutterbremse wirkt. Eine niedere Übersetzung der Steuerung macht diese nicht reversierbar, so daß also auch Stöße, welche die Vorderräder treffen, nicht auf die Hände des Lenkers übertragen werden.

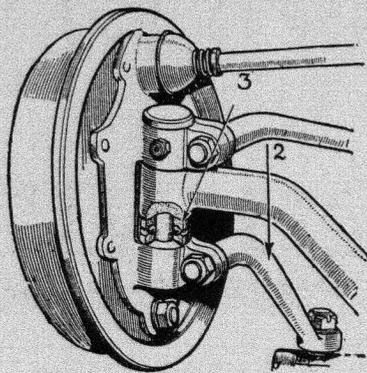
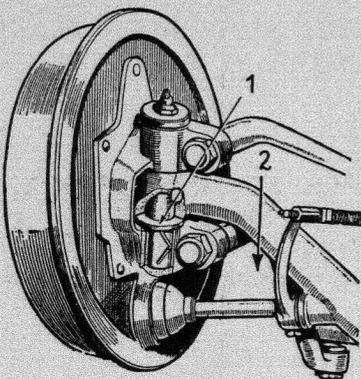
folge liegt auch die Möglichkeit vor, die Steuerung ziemlich direkt und ohne Reibflächen anzuordnen.

Aus den Schwierigkeiten, welche die heute üblichen Lenkungen aufweisen, ergibt sich in neuester Zeit ein Ausweg, der nicht in einer Änderung der Steuerung selbst gelegen ist. Das ist die Einführung der unabhängig von einander gefederten Räder, der Schwingachsen. Mit einer Federung dieser Art, das heißt wenn dieses Problem richtig gelöst worden ist, können alle Tendenzen zum Flattern der Räder ganz und gar ausgemerzt werden und der Konstrukteur hat nun in Bezug auf die Lösung des Problems der Steuerung gänzlich freie Hand.

Wenn man Wagen mit als Schwingachsen ausgebildeten Vorderachsen fährt, findet man, daß trotz recht unebener, höckeriger Straßenoberflächen die Steuerung nicht »stößt«. Auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht (wie man sich dessen z. B. bei jedem »Lancia«-Wagen leicht überzeugen kann), obschon die betreffende Steuerung hoch übersetzt und reversible (zurückdrehbar) war und keine Reibungen an den Lagerstellen aufwies.

Die Reibung in der Steuerung wird durch die Art der Lagerdrücke in den sogenannten Steuerköpfen bedingt. Unser Bild zeigt glatte Lager (links) und Kugellager (rechts).

1. Glatte Beilagscheibe, 2. Belastung, 3. Druckkugellager.



lager bei Personenwagen nur sehr selten vorzufinden.

Und noch ein wichtiges Problem, das mit der Steuerung zusammenhängt. Mit der gewohnten Art der Ausführung der Vorderachsen steht die Neigung der Räder, bei gewissen Geschwindigkeiten zu flattern, in Verbindung. Diesem Flattern kann man aber vorbeugen, wenn die Reibung im

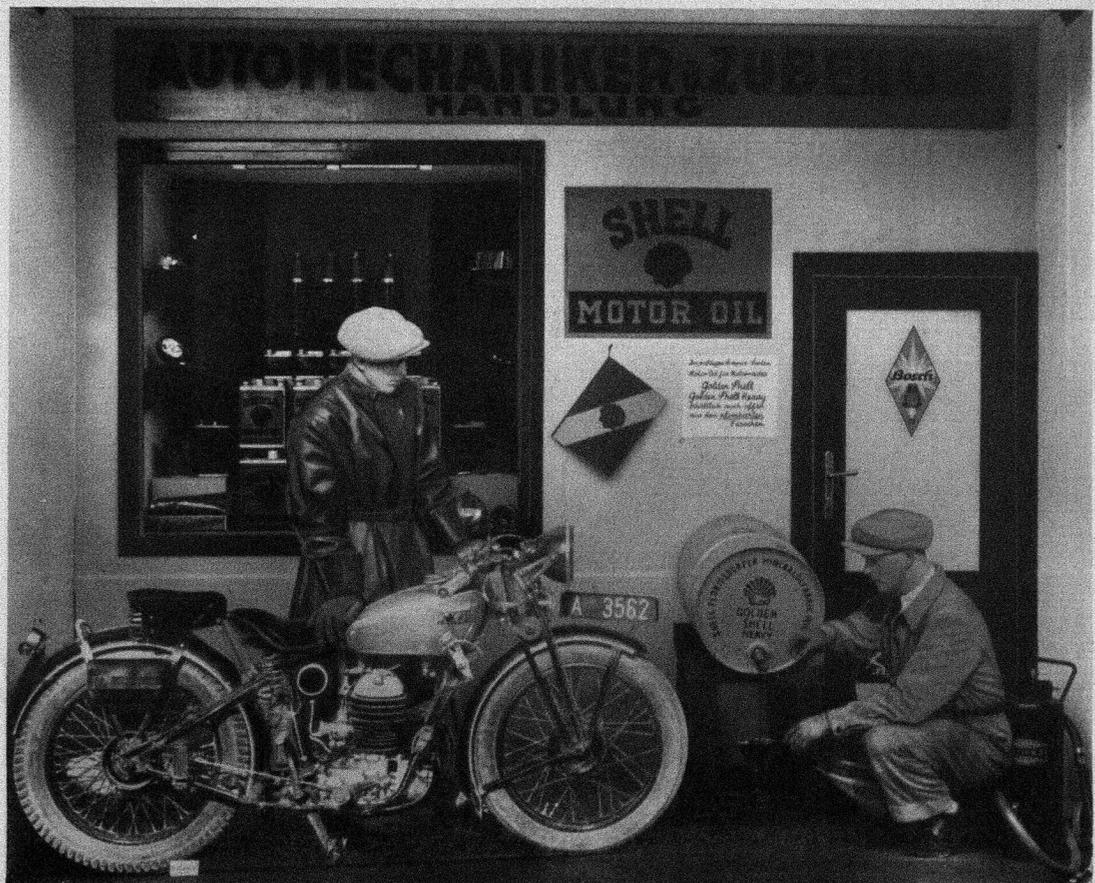
Bei Sportwagen liegen die Dinge allerdings wesentlich anders, denn eine leichte Vorderachse, steife Wagenfedern und mächtige Stoßfänger, wie wir sie hier finden, bilden von selbst eine ausreichende Vorbeugung gegen das Flattern. Demzu-

Der Große Preis von Tripolis

Die Rennstrecke von Tripolis, die auf einer Länge von 13 km durch malerische Palmenhaine führt, war seit der letzten Veranstaltung durchweg verbreitert und ausgebaut worden, so daß Höchstgeschwindigkeiten von 220 Kilometerstunden und Runddurchschnitte von 200 Kilometerstunden während des über 40 Runden ist gleich 524 km, führenden Rennens gefahren werden. Die besten ausländischen Rennfahrer waren am Start erschienen; die Vereinigten Staaten waren durch de Paolo und Lou Moore je auf Miller vertreten. Die Amerikaner endeten auf dem 7. und 8. Platz, da die Bremsen ihrer Wagen den Anforderungen der Strecke nicht gewachsen waren.

Nach der Hälfte des Rennens lag Chiron auf Alfa Romeo an der Spitze, ihm folgte in kurzem Abstand Varzi, ebenfalls auf Alfa Romeo, der sich in den ersten Runden etwas zurückgehalten hatte. Gegen Ende rückte noch Moll auf. Zwischen diesen drei Fahrern entspann sich ein erbitterter Kampf um den ersten Platz, den Varzi mit nur ein Fünftel Sekunden Vorsprung vor Moll für sich entscheiden konnte. Chiron als Dritter ging nur 23 Sekunden hinter dem Ersten durchs Ziel. Damit hat der italienische Rennstall Scuderia Ferrari einen großen Sieg errungen; drei seiner Fahrer belegten die drei ersten Plätze. Weiterhin ist erwiesen, daß die verbesserten 3000 cm³ Alfa Romeo nach ihren bisherigen Erfolgen als die zur Zeit besten Rennwagen anzusprechen sind.

Ergebnisse: Erster: Varzi (Alfa Romeo) 524 km in 2:48:53.8 (Stundenmittel 186,149 Kilometerstunden). Zweiter: Moll (Alfa Romeo) 2:48:54. Dritter: Chiron (Alfa Romeo) 2:49:16. Vierter: Etancelin (Maserati) 2:55:39. Fünfter: Biondetti (Alfa Romeo) 3:00:14.2. Sechster: Dreyfus (Bugatti) 3:02:12.2. Siebenter: de Paolo (Miller) 3:02:15.2. Achter: Luo Moore (Miller) 3:06:24.6.



Die Auslage als Schaubühne: Der neue Schaufensterstil, den die Shell in ihrem Ringstraßenlokal geschaffen hat, wirkt so plastisch und lebenswahr, daß sogar unsere versierten Leser getäuscht werden dürften. Sowohl der Servicemann, der soeben frisch angeschlagen hat, als auch der Motorradler mit der Regenhaut sind hier wirklich aus Pappe, so unwahrscheinlich Ihnen dies auch scheinen mag. So funktioniert bei der Shell beides vorbildlich: Der Dienst am Kunden und der am Passanten.

KAROSSERIEFABRIK

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

Ansonsten alle Neuanfertigungen u.
Reparaturen in bekannter Qualität!

GRIMAS

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

25.000

CASTROL

ZUSCHAUER BEIM MOTORRADRENNEN

in der Krieau



Bundeskanzler Doktor Dollfuß und Vizebürgermeister Major a. D. Lahr im Gespräch mit dem Präsidenten der Österreichischen Rennfahrer-Vereinigung, Matejczek (in der Mitte), und dem Generalsekretär des Ö. A.-C., Köchert, beim Bahnrennen in der Krieau.

Auf dem Trabrennplatze wurde unter dem Ehrenschatze des Bundeskanzlers Dr. Dollfuß, des Vizekanzlers Starhemberg und des Handelsministers Stockinger das Große Motorrad-Bahnrennen der Österreichischen Motor-Rennfahrervereinigung abgehalten. Auf dem Rennplatze hatten sich 25.000 Zuschauer eingefunden, die dem größten Rennen der heurigen Saison beiwohnen wollten.

Insgesamt wurden neun Rennen und zehn Vorläufe gefahren, die vollkommen klaglos und ohne jeden nennenswerten Unfall verliefen. Die Fahrer gaben ihr Bestes, obwohl das Publikum von den gezeigten Leistungen nicht immer restlos befriedigt war. Tatsächlich konnten auch die in den letzten Jahren in der Krieau aufgestellten Bahnrekorde von den Siegern weder erreicht, noch überboten werden.

Der Held des Tages war der Fahrer Friedrich Cerny, ein Prominenter der alten Garde, der nicht nur die beste Zeit des Tages, sondern auch die schnellste Runde des Tages für Solomaschinen erreichen konnte.

Die beste Zeit für Beiwagen erzielte Karl Abarth. Michael Gayer und Josef Walla boten gute Leistungen, ohne ihre Höchstform zu erreichen. Schneeweiß fand erst gegen Schluß des Rennens zu seinem blendenden Fahrstil zurück.

Die Rennfahrer entwickelten auf der Sandbahn besonders in den Kurven all ihre Fahrkünste, freilich

erschieden. Die Deutschen, die gemeldet hatten, konnten keine Ausreisewilligung erhalten, was natürlich einem Startverbot gleichkommt.

An den Erfolgen der Fahrer hatte die österreichische Erzeugerfirma Kolben-Kraus einen bedeutenden Anteil, da die meisten Sieger die M. K.-Kolben benützten.

Die Resultate lauten:

Juniorenrennen, Klasse bis 250 cm³ (8 Runden): Franz Degen (DKW, 6:16.4) Erster; Josef Ehrlich (Puch, 6:21.4) Zweiter; Franz Künstler (Puch, 6:22.2) Dritter.

Preis der Semperit A.-G., Senioren, Klasse bis 250 cm³ (8 Runden): Hermann Deimel (Rudge, 5:53.4) Erster; Karl Bohmann (Bohmann Spezial, 5:54.6) Zweiter; Josef Schmutz (Exzelsior, 6:02.8) Dritter.

CASTROL

Juniorenrennen, Klasse bis 500 cm³, 1. Vorlauf (3 Runden): Emmerich Kager (Dollar-Dax, 2:14.6) Erster; Walter Riedl (AJS, 2:15.8) Zweiter; Karl Wurstbauer (FN, 2:16.8) Dritter.

2. Vorlauf (3 Runden): Karl Zach (AJS, 2:20.8) Erster; Brandstetter (Rudge 2:22.4) Zweiter; Neubauer (Terrot, 2:41.4) Dritter.

Preis der Vacuum Oil Company, Seniorenklasse bis 350 cm³ (10 Runden): Hubert Hubmann (Velocette, 6:49.2) Erster; Hans Mayer (Norton, 6:49.4) Zweiter; A. J. Schörg (Ardie-JAP, 7:09.6) Dritter.

Preis des Kleiderhaus Gerstl, Beiwagenklasse bis 1000 cm³, 1. Vorlauf (3 Runden): Karl Abarth (Sunbeam, 2:18.2) Erster; Ernst Vogel (Sunbeam, 2:19.6) Zweiter; Julius Patho (Rudge, 2:25.0) Dritter.

2. Vorlauf (3 Runden): Hans Medwenitsch (JAP, 2:14.8) Erster; Leo Benesch (Sarolea, 2:19.2) Zweiter; Josef Walla (Sarolea, 2:20.0) Dritter.

Entscheidung (8 Runden): Josef Walla (Sarolea, 6:03.4) Erster; Karl Abarth (Sunbeam, 6:04.0) Zweiter; Ernst Vogel (Sunbeam, 6:04.4) Dritter.

Rennen um den silbernen Sturzhelm, Preis der Firma A. Karner, Castrol-Vertretung, Seniorenrennen, Klasse bis 500 cm³ (10 Runden): Friedrich Cerny (AJS, 6:29.0) Erster; Michael Gayer (Sarolea, 6:35.4) Zweiter; Josef Walla (Sarolea, 6:38.6) Dritter.

Juniorenrennen, Klasse bis 500 cm³, Entscheidung (8 Runden): Walter Riedel (AJS, 5:52.4) Erster; Fritz Faltner (Norton, 5:55.4) Zweiter; Ernst Löbl (Zenith, 7:29.2) Dritter.

CASTROL

Rennen um den Preis des Ö. A. C., Senioren, Klasse bis 500 cm³ (10 Runden): Friedrich Cerny (AJS, 6:27.2) Erster; Martin Schneeweiß (Austro-Omega, 6:31.2) Zweiter; M. Gayer (Sarolea, 6:39.8) Dritter.

Rennen um den Preis der Shell-Floridsdorfer Mineraloil A.-G., Seniorenrennen, Klasse bis 350 cm³ (10 Runden): Hans Mayer (Norton, 6:54.0) Erster; Hubert Hubmann (Velocette, 6:54.4) Zweiter; Hermann Deimel (Velocette, 7:07.2) Dritter.

Rennen um den Preis des Bundesministers für Handel und Verkehr, Seniorenklasse bis 500 cm³ (5 Runden): Startverpflichtet waren die sechs schnellsten Fahrer des Tages: Martin Schneeweiß (Austro-Omega, 3:17.2) Erster; Friedrich Cerny (AJS, 3:17.8) Zweiter; Josef Walla (Sarolea) und Michael Gayer (Sarolea) 3:20.8, totes Rennen um den dritten Platz.

Rennen um den Preis der Ö. M. R. V., Beiwagen bis 600 cm³ (8 Runden): Karl Abarth (Sunbeam, 5:59.6) Erster; Ernst Vogel (Sunbeam, 6:00.8) Zweiter; Josef Bauer (Norton, 6:12.2) Dritter.

CASTROL

In ganz außerordentlichem Maße partizipiert die heimische Reifenmarke »Semperit« an den Erfolgen des diesjährigen Krieauer Frühjahrsrennens. Eine große Anzahl von Siegern und Placierten in den verschiedenen Kategorien hatten ihre Maschinen mit Semperitreifen montiert, womit aufs Schlagendste die außerordentlichen Rennqualitäten dieser allbeliebten Reifenmarke bewiesen wurden.

In diesem Zusammenhange sei erwähnt, daß die Renn- und Siegessaison für die in Rede stehende österreichische Reifenmarke auch sonst einen verheißungsvollen Anfang nimmt, denn bei diversen Geschwindigkeits- und anderen -konkurrenzen der letzten Wochen haben Semperit-bereifte Maschinen die ersten Preise an sich gebracht.

Wie bei allen großen internationalen Motorrad-Wettbewerben figuriert Castrol auch diesmal insofern unter den Siegern, als diese Ölmarke eine größere Anzahl von Fahrern anlässlich der Krieauer Rennen vom 3. Juni zum Erfolg verhalf.

CASTROL

Otto Faulhaber — Bosch-Dienst.

In unserer letzten Folge, Seite 15, ergab sich durch eine Verwechslung des Inseratentextes eine nicht »zeitgemäße« Ankündigung vorgenannter Firma. Wir stellen dies mit Bedauern fest, und verweisen gleichzeitig auf die nunmehr richtiggestellte Ankündigung. Otto Faulhaber — Bosch-Dienst auf Seite 11.

CASTROL

ging es bei dem rasenden Tempo nicht ohne Stürze ab, die allerdings gefährlicher aussahen, als sie dann in ihrer Wirkung waren. Besonders kritisch sah es aus, als einer der Beiwagenfahrer seinen Begleiter aus dem Wagen verlor.

Das Rennen war ursprünglich als Länderkampf gedacht, doch waren nur wenige ausländische Fahrer

Peugeot 201 301 601

Die neue Linie mit der alten Qualität

Generalvertretung: Wien I., Schellingg. 6, Tel. R-28-4-48

DER 601er

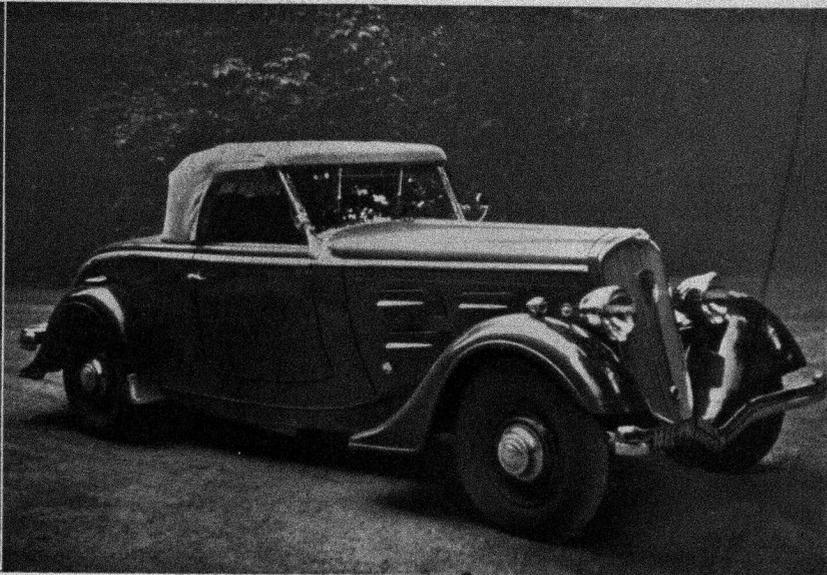
Wie männiglich bekannt, hat jedes moderne Auto vier Spitzengeschwindigkeiten, zumindest. Die eine leistet es wirklich, die andere steht drin im Katalog, die dritte zeigt der stets optimistische Tacho und die vierte, vielleicht allerwichtigste, ist die Gast-, Kaffeehaus- und Renommiergeschwindigkeit des Wagens. Dem kürzlich geborenen Peugeot 601, der unsere City vorerst mit seiner schnittigen, rivierahimmelblauen Roadstergegenwart beehrt, genügt ein einziges Höchsttempo, das er



HAT DAS WORT

gleichem, so daß die Straßenzustandskarte vom Ö. A.-C. und Ö. T.-C. auf die 601er-Herrschaften wenig Eindruck machen dürfte.

Zum hier erwähnten Roadster als Type der Luft- und Sonnenanbeter gesellt sich das Cabriolet Superluxe, eine Conduite Superluxe und eine Berline aerodynamique, der die Luft Luft ist. Noch ein Gutes am neuen Peugeot: Er sieht so gar nicht aus, wie der laufenden Bandserie entsprungen, eher wie ein — Deserteur aus der »Vogue«.



Peugeot 601 als smartes Roadster-Cabriolet.

jedem Skeptizisten gerne nachweist: 125 Stundenkilometer. Fast ungebührlich viel für ein Vehikel von kaum über 2 Liter Volumen und einem Benzinverbrauch, der der Krise, wie sie derzeit alle österreichischen Portemonnaies mitmachen, durchaus gerecht wird.

Nach dem kleinen 201er der mittlere 301er und jetzt der beträchtliche 601er! Ohne Einser geht es bei der Grande marque nationale nun einmal nicht ab, diese Glücksziffer begleitet die Familie Peugeot auf allen Lebenswegen.

Peugeot 601, das ist etwas für die Ganzblasierten, denen der Reisedurchschnitt eines Train bleu keineswegs genügt. Sie fordern mehr von ihrer Privatlokomotive, zumindest 75 die schwache Stunde. Und da

ist es gut, über eine stille PS-Reserve zu verfügen, die man in eiligen Momenten einberuft. Nun denn, der jüngste und kräftigste aus der Peugeot-Familie mit seiner achtungsgebietendem Haubenstall, darin sich an die 65 PS tummeln, nimmt es mit den gewagtesten Lenkerambitionen auf: 60, 70, 80, auf Idealchausseen mit Nachsicht der Kurven auch 90 und 100 km die Stunde — Durchschnittsprotz, was willst du noch mehr?

Auch die technischen Voraussetzungen für diese Wildwestmethoden: die perfekte Straßenhaftung ist hier gegeben. Der 601er hat vorne unabhängige Räder, garantiert unabhängige und überdies Superballonreifen von grandioser Aufgeblasenheit. Daraus folgert eine Fahrbahnimmunität sonders-

Bugatti, ein Riley und Sunbeam sowie ein serienmäßiges 1.7 Liter Adler-Trumpf-Kabriolett mit dem deutschen Fahrer Müller am Steuer.

Der Kampf gestaltete sich außerordentlich hart; er führte zu einem Sieg des Adler-Wagens mit 2 Sekunden Vorsprung vor dem Hauptkonkurrenten, dem Sunbeam-Wagen. Der Sieg dieses deutschen Tourenwagens, der für Irland eine Sensation bildet, wird in der irischen Presse lebhaft besprochen. Man führt ihn in der Hauptsache auf die überlegene Kurvensicherheit und Straßenlage des Adler-Fronttrieb-wagens zurück.

Adler-Trumpf, Sieger im irländischen Automobilrennen.

In Irland fand am Samstag vor Pfingsten das Bray road race, ein Automobil-Straßenrennen, statt, das in den Straßen der irländischen Stadt Bray ausgetragen wurde.

Es galt 32 Runden von je 3½ Meilen, das sind rund 167 km, mit insgesamt zirka 300 scharfen und schärfsten Kurven zu fahren. Das Feld bestand aus 23 meist ausgesprochenen Rennwagen, darunter einige

Allgemeine
Versicherungsgesellschaft

Phoenix

Gegründet 1860

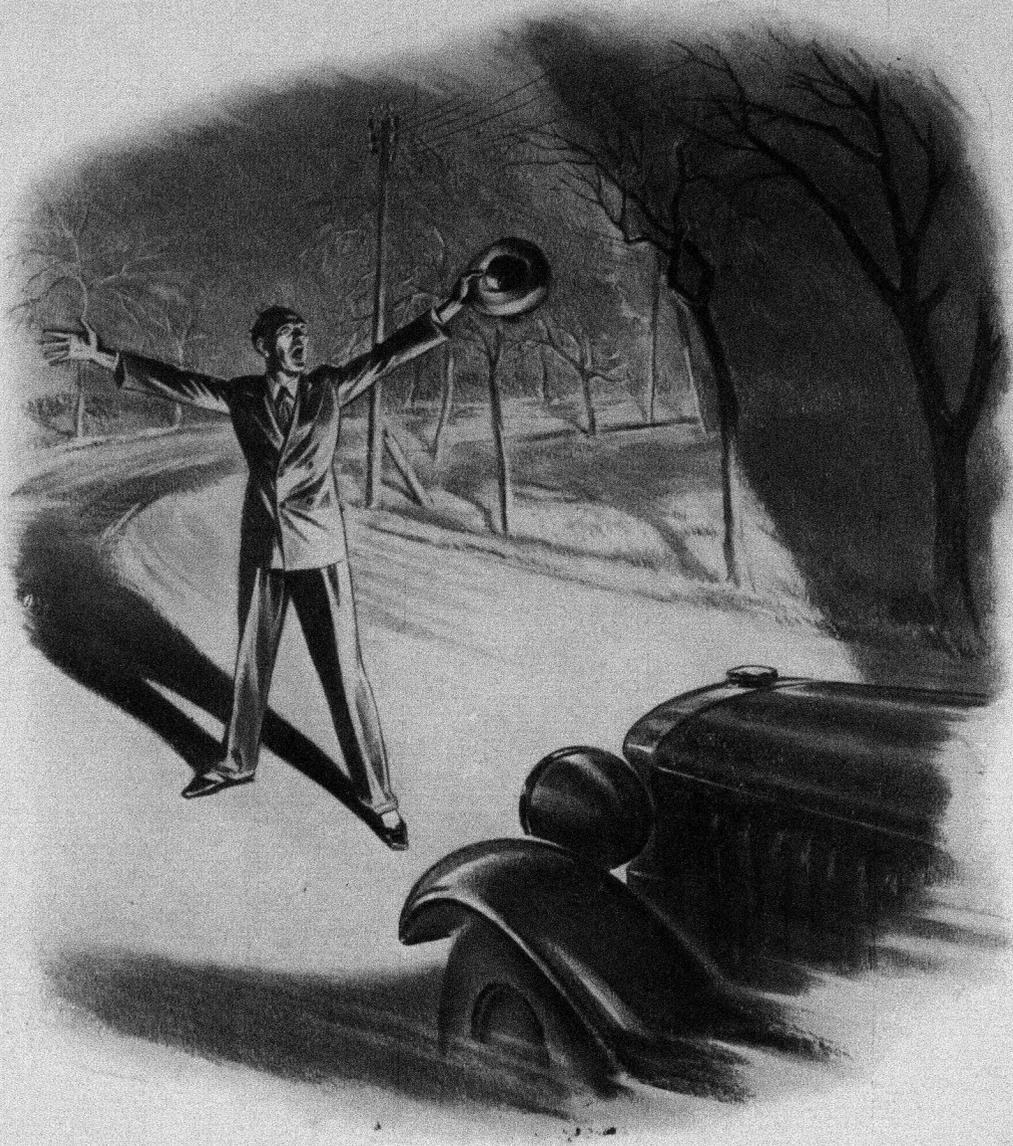
Sitz: WIEN

IX., Otto Wagnerplatz 5

Telephon B-43-5-80 Serie



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



Halt... um Gotteswillen... halt!

»Leihen Sie mir Ihr Auto — ich muß einen Wagen einholen — muß ihn erreichen — um jeden Preis! Sein Besitzer tritt eine große Tour an und ich habe vergessen seinen Auftrag auszuführen und Mobilöl einzufüllen.

Wenn Sie auch einem wildfremden Menschen, der Sie nachts auf der Landstraße aufhält, Ihren Wagen

ebensowenig anvertrauen würden wie einem unbekanntem Öl zweifelhafter Qualität, so werden Sie in diesem Falle doch ein Einsehen haben und werden den Wagen einzuholen trachten, um seinem Fahrer zurufen zu können: „Achtung, man hat vergessen Mobilöl einzufüllen!“

Es war kein Wunder . . .

daß DKW-Wagen sich in wenigen Jahren an die zweite Stelle im gesamten deutschen Automobilabsatz setzen konnten. In der technischen Entwicklung gibt es keine Wunder. Wo jedoch die technische Grundidee richtig ist und zielbewußt zur praktischen Form entwickelt wird, stellt sich zwangsläufig der Erfolg ein. DKW hat schon von Anfang an die Bahnen herkömmlicher Konstruktion in dem Bewußtsein verlassen, daß neue Wege beschritten werden müssen, um den leistungsfähigen, fahrsicheren und wirtschaftlichen Kleinwagen zu bringen.

Erst mit der Entwicklung des zuverlässigen und wirtschaftlichen Hochleistungs-Zweitaktmotors waren die Voraussetzungen gegeben, auch den Kleinwagen

eine Leistungsfähigkeit, ein Anzugsmoment, eine Spitzengeschwindigkeit, eine Bergfreudigkeit zu geben, die den gleichen Eigenschaften stärkerer Wagen nicht nachstanden und die für den heutigen Überlandverkehr gefordert werden, gleichzeitig aber die Betriebskosten so niedrig zu halten, daß man nun wirklich von einem wirtschaftlichen Kleinwagen sprechen kann.

Durch die Schaffung des Zweitaktmotors mit Umkehrspülung (Patent Schnürle), der in seiner Leistungscharakteristik einem Viertaktmotor doppelter Zylinderzahl entspricht, der einfach im Aufbau, robust und dank seiner ventillosen Konstruktion unbedingt betriebssicher und von unerhörter Wirtschaftlichkeit ist, waren den Besitzern von DKW-Wagen so große Vorteile gesichert, daß schon deshalb der Verkaufserfolg verständlich ist.

DKW ist aber nicht allein bei der Schaffung des Motors, sondern auch bei den sonstigen technischen Aufbau der DKW-Wagen neue Wege gegangen. Die Type »Front 700« hat Vorderradantrieb,

Einzelradabfederung und Einzellenkung. Ferner Freilauf, Dynastartanlage usw. Die Fahreigenschaften des DKW-Front-700 sind derart, daß mit ihm ohne weiteres ein hoher Stundendurchschnitt erzielt werden kann. Noch vor wenigen Jahren hätte man es für unmöglich gehalten, mit einem so komfortablen und schnellen Kraftfahrzeug wie es der DKW-Front ist, mit vier Personen und 60 Stundenkilometer Durchschnitt eine Strecke von 100 Kilometer mit nur 6 Liter Betriebsstoff zu durchfahren. Mit vollem Recht nennt man deshalb den DKW den wirtschaftlichsten Wagen der Gegenwart.

Was Sie nicht merken . . .!

Sie merken ganz bestimmt sofort mit Entsetzen einen Bruch der Steuerwelle, der Hinterachswelle oder das Platzen eines Pneumatiks.

Sie merken aber nicht sofort die Wirkung der täglichen tausend kleinen Anschläge gegen Ihren Wagen infolge schlechter Bremsbeläge. Ein Schaden der ersten Gruppe wird sofort repariert und der Zustand des Wagens ist wieder der gleiche wie früher.

Die Wirkung der täglichen schädlichen Einflüsse auf alle Teile Ihres Wagens infolge schlechter Bremsbeläge wird sicher nicht wahrgenommen, bis eben ein Teil so stark hergenommen ist, daß er repariert werden muß.

Nach der Reparatur ist wohl dieser eine Schaden behoben, aber der Gesamtzustand des Wagens ist beträchtlich gesunken.

Daher ist der Einfluß schlechter Bremsbeläge ein so verhängnisvoller. Wieso?

Schlechte Bremsbeläge bremsen ungleichmäßig, auch ruckweise, indem sie auslassen und wieder greifen, oder sie bremsen zu hart. Manche dieser Untugenden merkt der Fahrer kaum.

Es entstehen daher schädliche Stöße, Drehmomente, Verwindungen, Stauchungen, Dehnungen usw., also Beanspruchungen, die alle Teile von Chassis, Motor, Getriebe, Differential, Pneumatiks usw. auf das ungünstigste beeinflussen.

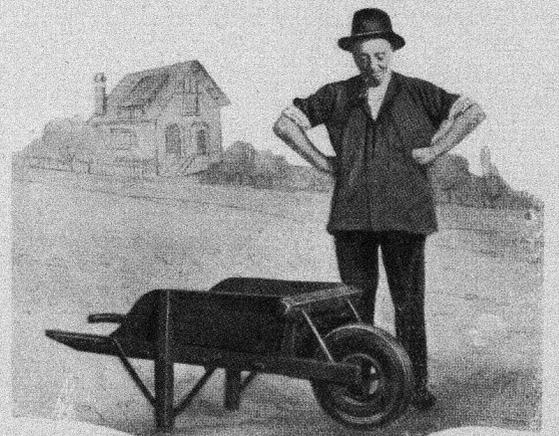
Wie ein heimtückisches Gift müssen sich diese schädlichen Beanspruchungen mit der Zeit auf alle Organe des Wagens auswirken.

Das Original Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial, die erste Marke der Welt, kennt solche schädliche Wirkungen nicht, verlängert den guten Zustand und somit das Leben des Wagens, abgesehen von der 100%igen Fahrsicherheit.

Original Ferodo-Brems- und Kupplungsbelag ist somit eine Schadensversicherungspolizze für den eigenen Wagen, die sich der Käufer von Original Ferodo-Material gratis erwirbt. Generalvertretung: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60.

Der Steyr bewährt sich glänzend . . .

schreibt Dr. F. Schindler aus Palma an die Steyr-Werke A.-G. in einem Brief folgenden Inhaltes: »Der Wagen hat jetzt 5000 km. Er bewährte sich glänzend. Wir rechnen mit einem Stundendurchschnitt von 60 km. Wo er steht, sammeln sich bewundernd die Leute an. Wahrscheinlich werde ich nach meiner Rückkehr noch ein Kabriolett bestellen.«



Das Allerneueste: Französischer Schubkarren, mit Michelin, Typ Acro, bereift.

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



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

Alle Automobilisten
rauchen
SAMUM
Zigarettenpapier — Zigarettenhülsen.

KARL FRANK
Größtes Wiener Emailier- und
Spritzlackierwerk für Motorräder
Wien XVI., Thalheimergasse 46-48. Tel. U-36-0-28

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



Australischer Besuch in Wien

Mitte April landeten am Flugfeld Aspern mit einem neuen modernen zweimotorigen De Havilland-Flugzeug der Chef des Flugwesens der Vacuum Oil Company Pty. Ltd., Melbourne, Captain F. W. Haig und Mister Harry Plumridge, Londoner Korrespondent des australischen Zeitungskabeldienstes. Die Maschine — eine interessante Konstruktion eines Sport-Kabinenflugzeuges — trägt die Aufschrift »Mobiloil« und auf den Verkleidungen des Fahrgestelles leuchtet das berühmteste Markenzeichen der Welt — der »Gargoyle« der Vacuum Oil Company. Es wird unsere Leser vielleicht interessieren, einen Auszug des begeisterten Berichtes zu hören, den die beiden Österreich-Besucher nach Verlassen unseres Heimatlandes an die Vacuum Oil Company A.-G. Wien sandten:

In 14 Tagen hat sich wie ein farbenbuntes Filmband die Landkarte Europas unter den Flügeln unserer Maschine entrollt. London — Paris — Brüssel — Amsterdam — Hamburg — Kopenhagen — Malmö — Dresden — Prag — Budapest — und jetzt Wien, Graz und Salzburg — das romantische, schöne Österreich. Wir flogen niedrig über den Deichen Flanderns, glitten über die Gutshöfe Dänemarks, guckten auf Berlin hinunter und fegten über die weiten Ebenen Ungarns hin. Zu rasch, werden Sie sagen, als das wir mit Muße jeden einzelnen Genuß hätten auskosten können. Möglich, aber es hatten doch ein Bild, ein abgerundeter und lebhafter Eindruck zurück: wir hatten Europa in einem Blick eingefangen. Das strahlendste Detail aus diesem Kaleidoskop bleibt aber Österreich. Als wir niedrig fliegend seine Grenzen passierten, winkten uns Bauern auf den Feldern einen Willkommgruß zu und die Donau, eine wirklich blaue Donau, glitzerte in den warmen Strahlen der Frühlingssonne. Besonders Wien, die Heimat der Größen der Musik und Wissenschaft, nahm uns gefangen. Leider war der Aufenthalt nur kurz, denn unsere Maschine fliegt schnell und ist immer ungeduldig.

Da unser hauptsächlichs Interesse dem Fliegen gilt und wir bestrebt waren, kennen zu lernen, was Europa Australien hinsichtlich seiner Erfahrungen auf dem Gebiete des Flugwesens zu sagen hat, so freuten wir uns, Herrn Kronfeld, den auch in Australien bekannten berühmten Segelflieger, am Wiener Flugfeld zu treffen und an einer speziellen Vorführung des Schleppfluges, mit Captain Haig als Passagier, teilzunehmen. Der Segelflug ist in Australien noch in den Anfangsstadien. Wir haben mit den ersten Segelflugzeugen gute Flüge gemacht, aber wir müssen den Schwebeflug erst richtig ausbauen. Es freute uns daher, als wir erfuhren, daß Herr Kronfeld an einen Besuch in Australien denkt, und es werden Schritte unternommen, diese Absicht wirklich zu helfen, damit auch unser Kontinent eine Reihe von Schauflügen sieht, welche die unheimliche Geschicklichkeit zeigen, mit der er imstande ist, jede aufgefundene Luftströmung als Antriebskraft zu benutzen. Vor dem Verlassen Ihres wundervollen Landes möchten wir Ihnen auch noch unseren Dank für die mustergültige Organisation bei der Versorgung unserer Maschine mit Mobiloil und Stanavo-Benzin auf den österreichischen Flugplätzen sagen. Es freut uns immer wieder, auf den vielen Flugplätzen der ganzen Welt, die unsere Maschine schon angefliegen hat, unsere beiden unerläßlichen Helfer »Mobiloil und Stanavo-Benzin« zu finden, die für unsere Maschine als verbindendes Glied überall den Heimathafen hervorzaubern.



Mitführen von Lichtbildgeräten in Flugzeugen.

Die Bundespolizeidirektion in Wien, Flughafeninspektion Aspern, teilt mit, daß gemäß der Luftverkehrsverordnung BGBl. 276 von 1930 die Mitnahme jeglicher Art Lichtbildgerät in Luftfahrzeugen ohne Rücksicht darauf, ob die Herstellung von Lichtbildern aus dem Luftfahrzeug zu privaten oder gewerblichen Zwecken erfolgt, vom Besitze eines luftfahrtbehördlichen Erlaubnisscheines abhängig ist. Die ledigliche »Beförderung« solchen Gerätes, ohne daß während des Fluges Aufnahmen mit demselben gemacht werden, bedarf hingegen keines solchen Erlaubnisscheines.

Um die Einhaltung dieser luftfahrtbehördlichen Bestimmungen zu gewährleisten, findet seit 1. Mai 1934 eine rigorosere polizeiliche Überwachung statt. Lichtbildgeräte jeder Art, deren Besitzer sich nicht mit einem luftbehördlichen Erlaubnisschein ausweisen können, sind, sofern es sich um Personen im flugplanmäßigen Luftverkehr handelt, vor dem Abfluge bei der Paßstelle plombieren zu lassen und sodann im Gepäckraum der Flugzeuge zu verstauen.

Lichtbildgerät, welches Insassen — Führer oder Fluggäste — von Privatflugzeugen mitführen, ist von diesen selbst zwecks Plombierung zur Paßstelle zu bringen und wird sodann polizeilicherseits im Flugzeug verstaut.

Bei ankommenden Verkehrs- und Privatflugzeugen sind die in auswärtigen Flughäfen plombierten Lichtbildgeräte zur Paßstelle zu bringen, woselbst die Kontrolle und amtliche Lösung der Plomben erfolgt.

Diese Maßnahme erstreckt sich auf alle Arten von Flügen, also auch auf Streckenflüge im Inland sowie Rund- und sonstige Platzflüge. Bei den letztgenannten Flügen dürfte es sich empfehlen, die Fluggäste zur Zurücklassung des Lichtbildgerätes im Flughafen zu verhalten (Deponierung bei den Flugscheinschaltern, Flugscheinverkäufern usw.).

Die Bestimmungen zur Erlangung eines Erlaubnisscheines für die Benützung eines Lichtbildgerätes enthält § 61 der obzitierten Luftverkehrsverordnung.

16 Luftämter in Deutschland.

Das deutsche Reichsluftfahrtministerium hat im Verordnungswege die Luftfahrtverwaltung neu geregelt. Es werden dem Reichsminister für Luftfahrt unmittelbar unterstehende 16 Luftämter errichtet in: Berlin, Breslau, Darmstadt, Dresden, Frankfurt am Main, Hannover, Kiel, Köln, Königsberg, Magdeburg, München, Münster, Nürnberg, Stettin, Stuttgart und Weimar. Außer den üblichen von den Luftämtern versehenen Agenden untersteht den deutschen Luftämtern die Überwachung des Luftschutzes, der Flugsicherung und des Wetterdienstes.

Eine Million Reingewinn bei BMW.

Der Jahresabschluß der Bayrischen Motoren-Werke A.-G., München, zeigt einen Reinnutzen von rund 1 Million Mark.



Österreichs Alpenwelt aus der
De Havilland-Perspektive.



KOSEL



SEMPERIT CORD

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

Der Morgen

*Überall
erhältlich!*

das führende Wiener
Montagblatt mit der
großen Sportrubrik!

Redaktion u. Administration
Wien IX., Canisiusgasse 8-10
Telephon R-50-5-90 Serie