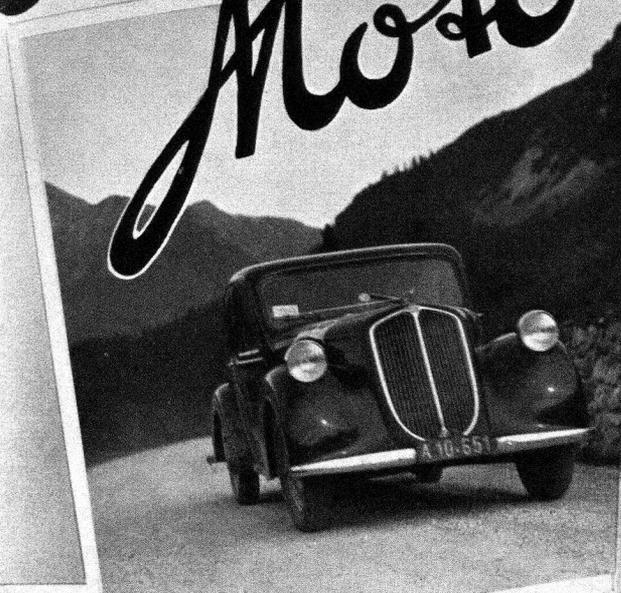


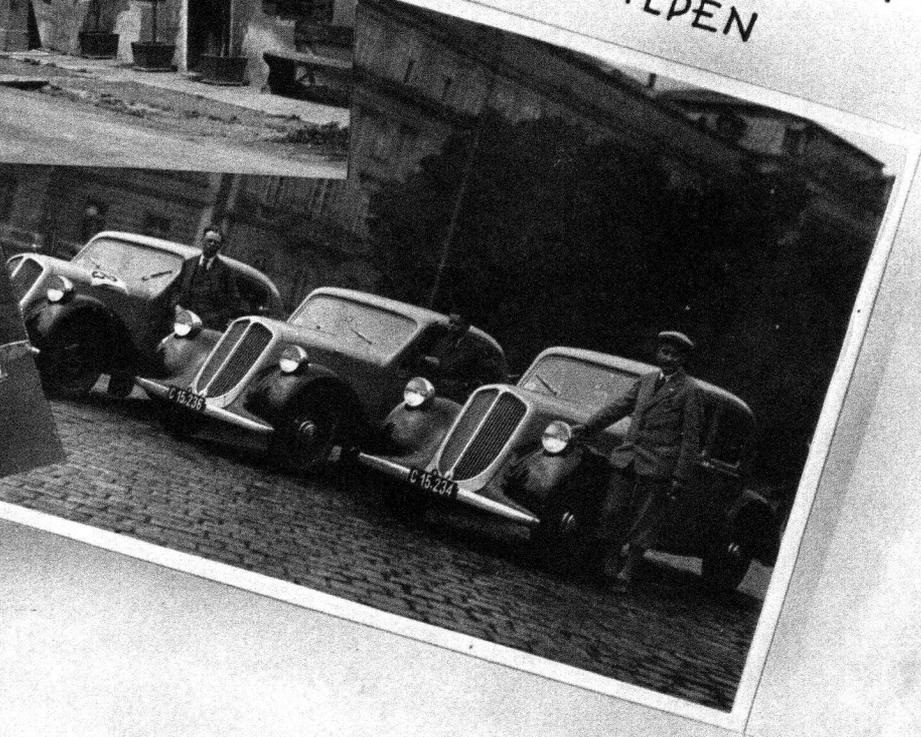
Europa Motor



DER ÖSTERREICHISCHE
WAGEN IN DER



INTERNATIONALEN FAHRT
DURCH DIE ÖSTERREICHISCHEN
ALPEN





**ÖSTERREICH'S
BELIEBTESTER
LASTWAGEN**

ÖSTERREICHISCHE
AUTOMOBIL-FABRIKS-AKTIENGESELLSCHAFT
VORMALIGES
"AUSTRO FIAT"



**SIEMENS
LICHTANLASS
MASCHINE
SCHEINWERFER
SUCHER**

**MOTORRAD
LICHTANLAGE**

**ÖSTERREICHISCHE
SIEMENS-SCHUCKERT-
WERKE**

Wien XX., Engerthstraße 150, Telephon R-43-5-80

Die Steyr-Sieger auf unserem Titelbild:

(Sportphot. Zapletal.)

1. Reihe: Erwin Scholz in den Tauern. — Fritz Fürnberg, Hoher Göll, Salzburg. Arthur Graf Pachta-Rayhofen bei Golling. — 2. Reihe: Dr. Ludwig Graf Lodron-Laterano. — Oberinspek. Ing. Ernst Rausch. — 3. Reihe: Ing. August Picmaus in Golling. — Arthur Graf Pachta-Rayhofen nach vollbrachtem Sieg. — Das siegreiche Steyr-100-Team Graf Lodron, Ing. Picmaus, Ing. Rausch.

Resultate:

Automobile:

Wertungsgruppe I, über 2700 cm³: St.-Nr. 2: Ing. Erich Ledwinka, Nesselndorf (Tatra 77), (dieser gestartet), Sieger.

Wertungsgruppe III, bis 2200 cm³: St.-Nr. 7: Ing. Alexander Bulling, Wien (Steyr 30); St.-Nr. 8: Rudolf Kurz, Innsbruck (Steyr 30 S); St.-Nr. 14: Ing. Wilhelm Markl, Wien (Steyr 30); St.-Nr. 15: Ing. Ferdinand Schönn, Wien (Tatra 52/12); St.-Nr. 16: Peugeot-Vertretung, Wien, Fahrer August Adamek (Peugeot 601); St.-Nr. 18: Dr. Paul v. Fedely, Budapest (Fiat 518 S), sämtliche Ex-aequo-Sieger; St.-Nr. 12: Fritz Fürnberg, Eggenburg (Steyr 30), (1 Strafpunkt, Prüfstrecke); St.-Nr. 11: Dr. Karl Breitner, Wien (Steyr 430), (2 Strafpunkte, Prüfstrecke), beide Ex-aequo-Zweite; St.-Nr. 10: Ing. Franz Friedwagner und St.-Nr. 17: Hans Muschik, aufgegeben.

Wertungsgruppe IV, bis 1700 cm³: St.-Nr. 20: Steyr-Werke A.-G., Fahrer Dr. Ludwig Graf Lodron-Laterano, Wien (Steyr 100); St.-Nr. 21: Steyr-Werke A.-G., Fahrer Ing. Ernst Rausch, Steyr (Steyr 100); St.-Nr. 22: Steyr-Werke A.-G., Fahrer Ing. August Picmaus, Wiener-Neustadt (Steyr 100); St.-Nr. 24: Ing. Ernst G. Krickl-Rheinthal, Wien (Tatra 75); St.-Nr. 25: Maximilian Woda, Wien (Steyr 100); St.-Nr. 26: Felix Graf Spiegel-Diesenberg, Vismove (BMW); St.-Nr. 27: Peter Graf Orssich, München (Standard); St.-Nr. 28: Lt. Col. F. N. Mac Farlane, Wien (Morris-M.G.); St.-Nr. 29: E. M. Strache, Fahrer Erwin Scholz, Wien (Steyr 100); St.-Nr. 30: Arthur Graf Pachta-Rayhofen, Wien (Steyr 100); St.-Nr. 31: Bernd Ackerl, Wien (Steyr 100); St.-Nr. 32: Dipl.-Ing. Walter Delmar, Budapest (Adler-Super-Trumpf); St.-Nr. 33: G. H. Koch, Fahrer Ernst Prinz Windischgrätz (Standard); St.-Nr. 34: Adolf

Fröhlich, Wien (Standard); St.-Nr. 35: Frau Frieda Weiler, Fahrer Ing. Hanns Ferigo, Wien (Standard). Diese gestartet. Sämtliche Ex-aequo-Sieger.

Wertungsgruppe V, bis 1200 cm³: St.-Nr. 36: Otto Fleischmann, Wien (Tatra 57); St.-Nr. 37: Fritz Weiß, Brünn (Z); St.-Nr. 38: Generalsekretär Hans Zischka, Brünn (Z); St.-Nr. 41: Wolfgang v. Mayenburg, Teplitz-Schönau (Tatra 57); St.-Nr. 42: Ing. Adolf Deston, Prag (Z); St.-Nr. 43: Dr. Jan Gellner, Brünn (Z); St.-Nr. 45: F. J. Marik, Brünn (Skoda-Popular); St.-Nr. 46: Ing. V. Jahn, Prag (Skoda-Popular), sämtliche Ex-aequo-Sieger; St.-Nr. 39: Prinz Franz Joseph von und zu Liechtenstein, Velke Loziny (Tatra 57), (2 Strafpunkte, Prüfstrecke) und St.-Nr. 40: Miß Betty Malcolm, Wien (Opel-Steyr), (3 Strafpunkte, Prüfstrecke), beide Ex-aequo-Zweite; St.-Nr. 44: Jus Baumgarten aufgegeben.

Teampreis:

Markenteams: Steyr (Graf Lodron, Ing. Rausch, Ing. Picmaus, alle auf Steyr 100). — Standard (Peter Graf Orssich, Ing. G. H. Koch, Adolf Fröhlich). — Puch-Werke A.-G. (Martinak, Steinfeldner, Beranek, alle auf Puch 250). Sämtliche Teams Ex-aequo-Sieger.

Klubteams: Österreichischer Automobil-Club (Ing. Krickl-Rheinthal auf Tatra 75, Felix Graf Spiegel-Diesenberg auf BMW, Peter Graf Orssich auf Standard). — Steyr-Herrenfahrerklub (Ing. Alexander Bulling auf Steyr 30, Eduard Max Strache auf Steyr 100, Arthur Graf Pachta-Rayhofen auf Steyr 100). — Mährisch-schlesischer Automobilklub (Fritz Weiß, Hans Zischka, Ing. Adolf Deston, alle auf Z-Wagen). — Steiermärkischer Automobilklub, Ortsgruppe Judenburg (Karl Grasegger, Josef Kozljanic, Hubert Stroinigg, alle auf Puch 250). — Königlich-Ungarischer Automobilklub (Ing. Delmar auf Adler, Martinek auf Gilera, Lukavec auf BSA).

Sämtliche Teams Ex-aequo-Sieger.

Alle Automobilisten
rauchen

SAMUM

Zigarettenpapier — Zigarettenhülson.

Allgemeine

Versicherungsgesellschaft

Phoenix

Gegründet 1860

Sitz: WIEN

IX., Otto Wagnerplatz 5

Telephon B-43-5-80 Serie



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

DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT
Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt
Mit E bezeichnete Notizen sind entgeltlich

DER WEG ZUM **1000** **MARK**-WAGEN?

Volksautler werden ist nicht schwer,
Volksautler sein dagegen sehr.

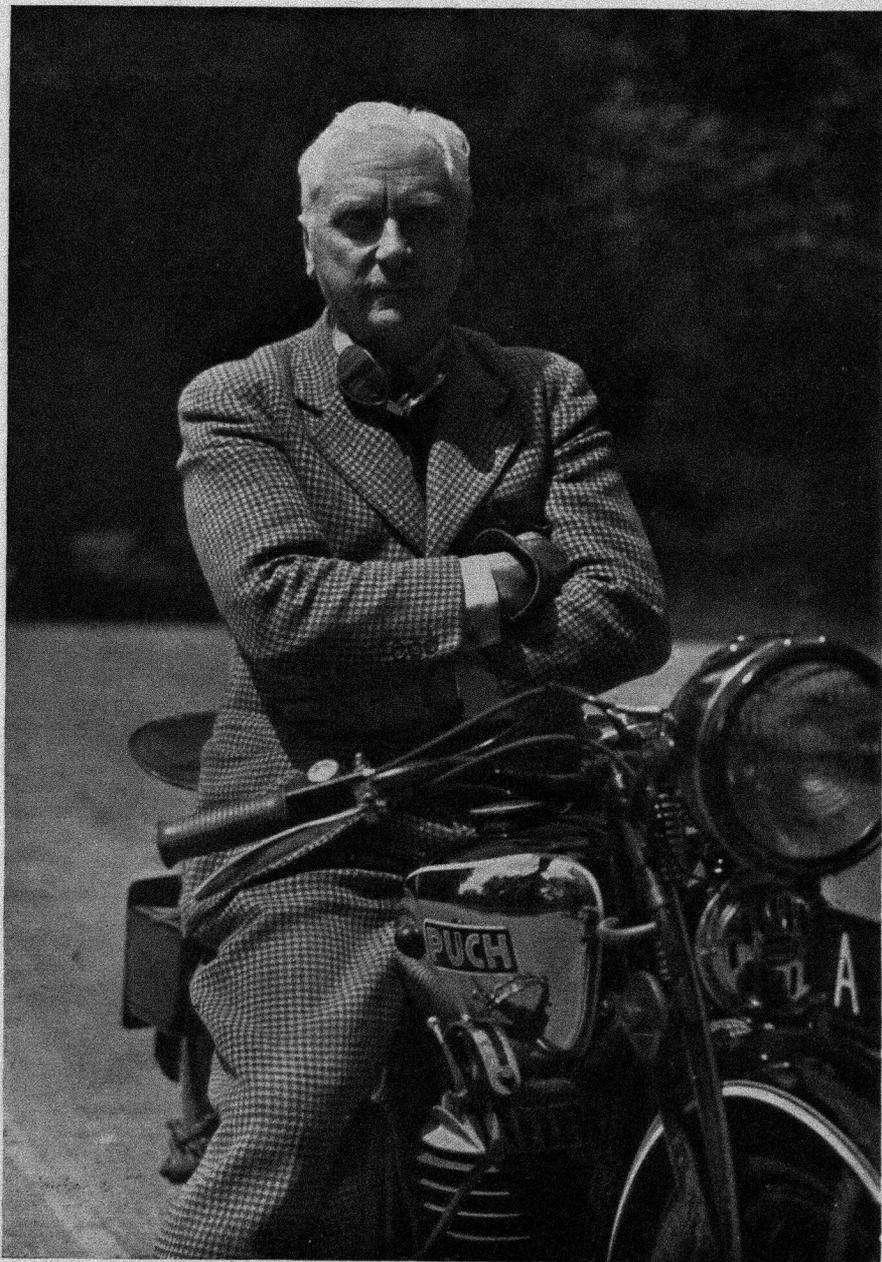
Die ewige, weil ewig moderne Melodie: das Huhn im Topfe — das Auto in der Garage . . . Seit Erschaffung der Automobilwelt, seitdem die erste »Kutsche ohne Pferde«, den wirklich blutvollen Rössern das Leben sauer macht — ausgestorben sind diese unverwüsthchen wie unermüdhchen Viecher, sämtlichen pessimistischen Voraussagen zum Justament, auch heute noch nicht —, seit jenem denkwürdigen Wendepunkt auf dem Gebiete der Motorisierung unserer Beine werden wir leichtgläubige Menschheit mit dem Wagen für jedermann, dem Volksauto, der Fahrmaschine an der p. t. Konsumentennase herumgeführt. In Frankreich, während der Geburtsära des Dion-Bouton- und Peugeot-Einzylinders, hieß sich das Ding mit echt pariserischer Grazie Voiturette, England, ein paar Entwicklungsjahre später, nannte es beziehungsweise Cyclecar (auf ottakringerrisch: Tschickelkarrn, offenbar von Tschick hergeleitet) und das heutige sachlich-praktische Deutschland titulierte dieses Auto dritter Sorte ganz deutlich Kleinstwagen, ein ziemlich sonderbares Fuhrwerk, dessen Erzeuger sich von Lehar insofern unterscheiden, als dieser das »Land des Lächelns« schuf, indes jene das »Lächeln des Landes« auf ihrem konstruktiven Gewissen haben.

Ein entzückendes Limousinchen in Westentaschenformat (im Nichtbenützungsfalle auch als Uhranhängsel zu tragen), Hanomaxe ins Moderne übersetzt, genügt es nur Ganzbescheidenen und kostet dennoch zwischen 1200 und 1600 Mark, was auch in Deutschland beinahe schon Geld ist. Sein 400 oder, wenns robust kommt, 600-cm³-Motor, meist hinten postiert in anerkennenswerter Bescheidenheit, gibt diesem aerodynamischen Badwandl erstaunlichen Speed, nur wenns bergauf geht, strikte bergauf, werden die PS mächtig gehunzt, so daß man fast bedauert, daß noch kein Kleinstautoschutzverein existiert, der hier nach dem Rechten sieht und dem übermütigen Fahrmaschinisten seine Katschberg-Allotria austreibt.

So jung die Kleinstautobewegung auch ist, so sicher ist es: die große Masse der Automobilisten, auch der Wunschautomobilisten, die zu erobern man angeblich ausgezogen ist, lehnt diese mindere Autosorte, diese »Unterwagen« ab. Einerseits sind ihnen diese Vehikel zu primitiv und ordinär, andererseits ahnen sie den hohen Abnutzungskoeffizienten, die extrakurze

Lebensdauer, die das Preismanko von nicht, die hier verzapft und auf 4 unabhängige Räder gestellt wird . . .
500 Mark unangenehm wettmacht. Die »Noch fehlt der Volkswagen . . .«
wahre Liebe zum Volk ist es jedenfalls

Pere noble des Motorradsports



(Sportphot. Zapletal.)

Hugo Trebler auf seiner Puch.

übertitelt die blendend geschriebene Zeitschrift »Motor und Sport« einen sensationellen, wenn auch streckenweise optimistischen (nationaloptimistischen) Aufsatz, der das finanzielle und technische Problem des 1000-Mark-Wagens, wie ihn bekanntermaßen Adolf Hitler, Volks- und Volksauto-

Guthrie, der Sieger der Senior- und Junior-T. T. auf Norton verwendete

CASTROL

kanzler, gelegentlich der Berliner Autoschau am Kaiserdamm reklamierte, mit vielzeiliger Aufrichtigkeit erörtert. Was bislang sich auf dem deutschen Markte tummelt, so meinte ungefähr Herr Hitler, koste immer noch viel zu viel, die Herren Autobauer müßten von den hohen Rössern (zu deutsch: PS) heruntersteigen, um endlich, endlich dem »Proletariat« zu geben, was des »Proletariats« ist: den Wagen zu 1000 Mark, den idealischen Sohlenschoner.

Deutlicher und drastischer gesagt, der bisherige ohnedies hahnebüchene Opelpreis müsse halbiert werden — jawohl halbiert. (Bitte, keine skeptischen Augenbrauen, Herr Leser!) Wie halbiert man nun? Das wieder sei Sache der konstruktiven Köpfe im deutschen Autobau, der Herren Porsche, Werner, Niebel, Röhr und Konsorten. Der Wunderwagen muß ja keine Tempomaschine sein, kein Autostradaexpress, 75 km Maximum genügen ihm und hoffentlich auch uns. Und auch auf seinen Stromlinienschnitt wird nicht viel gehalten, denn so ein kleiner Mann hat nicht selten großes Gepäck bei sich und auch sonst ist er kein Freund des Sichduckens und der minutiösen Einteilung der Beine im Souterrain der Limousine. Über Kraft muß der Tausendmäcker verfügen, damit ihm nirgends, wohlgermerkt nirgends, die Puste ausgeht und er nicht bei jedem besseren Paß unpäßlich wird. Ferner muß er halten. Und wie! Möglichst ewig oder nicht viel kürzer. 10 Jahre lang, ohne eine Reparaturanstalt zu Gesicht zu kriegen. Er darf nicht ganz klein sein und nicht ganz groß, nicht ganz schwer und nicht ganz leicht, nicht ganz nobel und nicht ganz simpel, ein Justemilieu-Modell. Besonders wichtig seine Ansprüche. Denn, wie im Motto gesagt: Kleinautler werden ist nicht schwer, Kleinautler sein dagegen sehr. Die 1000 Mark in —big oder —zig Monatsraten sind schließlich noch zu erschwingen, aber die 100, 200 Mark Betriebskosten — woher nehmen und keinen neuen Pump exekutieren? Und gerade in diesem Punkte gibt die Abhandlung der deutschen Fachschrift seltsamste Auskunft. Ein regelrechtes Autoschlaraffenland eröffnet da seine Garagenpforten für 5 Mark pro Monat, die Reinigung kostet für 30 Tage 3 Mark, die Versicherung 5 Mark und so fort mit Grazie. Welchen 1000-Mark-Automobilisten in spe läuft da nicht das Benzin im Munde zusammen (für 16 Mark im Monat, bitte!).

Abgesehen von den hier gebotenen Ziffernutopien hält sich die Betrachtung durchaus im Rahmen des Möglichen und trifft den auch für uns Autoarmitscherln (von 7500 S aufwärts) mehr als erfreulichen Nachweis, daß der 1000-Mark-Wagen demnächst oder noch viel früher vor unser aller Türen stehen wird . . .

»An den Volksempfänger, der der Radioindustrie einen großen Aufschwung

brachte, muß man denken, wenn vom Volkswagen die Rede ist. (Nicht nur, weil der Kanzler bei der Eröffnung der Autoausstellung zwischen ihm und dem Volksempfänger einen unmittelbaren Vergleich zog.) Sondern um die damaligen Gedankengänge kommt man nicht herum, wenn man über den Volkswagen ernsthaft diskutieren will.

Wie wenig dies manchmal geschieht, zeigt ein Erlebnis, das der Verfasser kürzlich in einer wissenschaftlichen Gesellschaft bei der Besprechung der Volkswagenfrage hatte. Da waren eine Anzahl alter Herren dabei, denen ihre früheren Verdienste in keiner Weise abgesprochen werden sollen. Jeder von ihnen hatte sich — wer vom Fach ist, kann ja die Finger nicht mehr davon lassen — auf seinem Laubengelände irgendein Kleinfahrzeug mit 200 cm³ Hubraum hergestellt. Der eine aus Sperrholz, der zweite aus Leinwand und der dritte aus Pappe. Jeder von ihnen propagierte leidenschaftlich das seine als den einzig möglichen zukünftigen Volkswagen, bis schließlich ein Mann aufstand und erklärte, das alles seibarer Unsinn, ihm sei mitgeteilt worden, daß der zukünftige Volkswagen mindestens einen Motor von 2 Liter Hubraum und 100 Kilometerstunden Geschwindigkeit haben müsse, aber nicht mehr als 1000 RM. kosten dürfe. Diese Mitteilung löste Heiterkeit aus, aber die Diskussion wurde nicht fruchtbringender dadurch.

Der Senior-T. T.-Teampreis, gewonnen von Velocette mit

CASTROL

Bedenkt man, daß am Tage nach der Rede des Kanzlers, in der er der Öffentlichkeit seinen Wunsch mitteilte, in den Zeitungsinserten mindestens ein halbes Dutzend Firmen ihre Klein- und Kleinstwagen als den schon vorhandenen Volkswagen anpriesen, so versteht man erst, wie wichtig es ist, daß die Öffentlichkeit mit den tatsächlichen technischen und wirtschaftlichen Fragen, ihren Möglichkeiten und Grenzen bekannt gemacht wird.

Maßgebend bei der Behandlung der Frage ist nicht, was sich ein paar Sonderlinge erdacht haben, noch was man einander zuflüstert, sondern nur ganz allein, was breiteste Schichten des deutschen Volkes bezahlen können und was nach dem heutigen Stande der Technik bei weitestgehender Gemeinschaftsarbeit dafür geliefert werden kann.

Das Finanzproblem.

An allererster Stelle muß die Frage stehen: »Was darf der Wagen kosten?« Auf der »wissenschaftlichen Tagung« sagte der eine, mehr als 1000 RM. sei nicht tragbar, während ein anderer widersprach und meinte, daß der Preis auch ruhig höher sein dürfte, wenn man nur gute Qualität dafür liefere.

Alle diese und ähnliche Anschauungen gehen an dem Kernproblem vorbei. Der Volkswagen ist kein Radioapparat, dessen Unterhalt nach der Beschaffung keine spürbaren Kosten mehr bereitet, sondern beim Auto sind die Beschaffungskosten fast weniger wichtig als die Betriebskosten.

(Bei der nachfolgenden Rechnung über die Möglichkeit einer Kraftwagenunterhaltung ist auf die bestehenden Zustände und Gesetzgebung prinzipiell keine Rücksicht

genommen worden. Es wird vielmehr vorausgesetzt, daß die Regierung, der alles daran gelegen ist, den Kraftverkehr zu heben, hemmende Gesetze abbauen und genau wie bei der Kraftfahrzeugsteuer auf drückende Belastungen verzichten wird, um den Betrag durch den steigenden Verkehr an anderer Stelle doppelt so hoch wieder hereinzubekommen.)

Bei der Überlegung der Finanzierung muß man von der Einkommenschichtung der deutschen Bevölkerung ausgehen. Wenn man wirklich breite Schichten des Volkes erfassen will, muß man fordern, daß jeder Arbeiter der Hand oder des Kopfes, der mit einem Einkommen von 300 bis 400 RM. eine vierköpfige Familie ernähren muß, in die Lage versetzt wird, einen Volkswagen zu kaufen und zu unterhalten. Hierbei wird als Grundlage angenommen, daß man ein Fünftel des Einkommens, das sind 60 bis 80 RM., für den Wagen zur Verfügung stellen kann, da man ja durch den Wagen auch die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel spart. Je nach dem Einkommen wird man natürlich Wenig- oder Vielfahrer sein. (Als Vielfahrer sind bereits 1000 km je Monat gerechnet.)

Unter der Annahme, daß die Regierung zur Unterstützung der Kraftfahrt die Belastung des Brennstoffes um 50% verringert, so daß mit einem Tankstellenpreis von 28 Rpf. gerechnet werden kann:

Unter der fernerer Annahme, daß die Ausnahmebestimmungen für die Haftpflicht von Kraftfahrern abgebaut werden, so daß die Versicherungsprämien um 50% gesenkt werden können:

Unter der fernerer Annahme, daß die feuerpolizeilichen Bestimmungen über Garagenbau gemildert werden, so daß mit der Einstellung eines Wagens für monatlich 5 RM. gerechnet werden kann, entstehen folgende Mindestbetriebskosten ohne die monatliche Abzahlungsrate, die noch hinzukommt:

	Vielfahrer = 1000 km monatlich	Wenigfahrer = 600 km monatlich
Brennstoffverbrauch . . .	28 RM.	16 RM.
Ölverbrauch	3 RM.	2 RM.
Reifenabnutzung	8 RM.	5 RM.
Reinigung und Pflege . . .	5 RM.	3 RM.
Reparaturanteil	6 RM.	4 RM.
Garage	5 RM.	5 RM.
Versicherung	5 RM.	5 RM.
Summe im Monat	60 RM.	40 RM.

Diese Zahlen sind außerordentlich knapp gesetzt. Ganz besonders niedrig wird

Die Senior-T. T. 19mal hintereinander gewonnen mit

CASTROL

jedem Fachmann der Reparaturanteil erscheinen. Warum er so niedrig eingesetzt werden konnte, darüber wird noch zu sprechen sein.

Aber trotz alledem: Wenn man dem Vielfahrer einen Gesamtetat von 80 RM. und dem Wenigfahrer von 60 RM. zubilligt, so bleiben als Abzahlungsquote nicht mehr als 20 RM. übrig. Was ist damit zu schaffen? Vom heutigen Gesichtspunkt aus betrachtet — nichts!

Nimmt man einen Beschaffungspreis von 1000 RM. an, und setzt man gleichzeitig voraus, daß sich niemand einen Wagen

kaufen wird, dem es nicht schon gelungen ist, eine Anzahlung von 300 RM. zusammenzusparen, so sind noch immer 36 Monate oder 3 Jahre erforderlich, um den Wagen abzuzahlen. Nach heutigen Gesichtspunkten über Kreditwesen erscheint dies schwer möglich.

Da aber nichts unmöglich sein darf, was mit der Schaffung des Volkswagens zusammenhängt, so müssen wir eben unser Kreditwesen ändern. Und das können wir auch, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Wagen muß nach Bau und Form auf lange Zeit hinaus das Bedürfnis einer sehr breiten Bevölkerungsschicht erfüllen.

2. Die Konstruktion muß so dauerhaft sein, daß der Wertverlust nach dreijähriger Benutzung erst gering ist.

3. Durch den Autobrief, in den der Stand der Abzahlung von Monat zu Monat eingetragen wird, wird verhindert, daß ein noch nicht vollbezahlter Wagen in der Verenkung verschwindet.

Unter diesen drei Bedingungen ist ein dreijähriger Kredit auch bei inzwischen stattfindendem Besitzwechsel risikofrei.

Die technischen Mindestforderungen.

Die Bedingungen 1 und 2 stellen die technischen Mindestforderungen dar, unter denen eine Kreditgewährung über 3 Jahre oder noch längere Zeit gewährt werden kann. Sie bedürfen einer Erläuterung.

1. Der Wagen muß nach Bau und Form auf lange Zeit hinaus das Bedürfnis einer sehr breiten Bevölkerungsschicht erfüllen.

Das Bedürfnis der breiten Masse ist nicht das Bedürfnis nach Sport oder Geschwindigkeit, sondern es ist das Bedürfnis nach Transport.

Der Sport gehört der Jugend oder den Bevorzugten, die ihn sich leisten können. Die Jugend hat das Motorrad und soll es zur körperlichen Ertüchtigung in noch viel größerem Umfange haben. Zum Wagensport stehen in den bisherigen Modellen der deutschen Automobilindustrie von 1860 RM. aufwärts zahllose Modelle zur Verfügung. Weder dem Motorrad noch den bestehenden Modellen will und darf der Volkswagen Konkurrenz machen. Er soll neue Käuferschichten erfassen, denen bisher die Kraftfahrzeughaltung zu teuer war.

Was sind das für Käuferschichten? Es sind diejenigen Arbeiter des Kopfes und der Hand, denen Alter und Erfahrung bereits zu einer gewissen Sicherheit der Stellung verholfen haben, die in der Norm also bereits eine Familie gegründet haben und im Wagen Platz brauchen. Es soll dahingestellt bleiben, ob unbedingt 6 Plätze erforderlich sind, wie kürzlich Wa. Ostwald verlangte, sicherlich aber liegt das Minimum bei vier wirklich gleichberechtigten Plätzen, so daß auch mehr oder größere Kinder, Eltern oder Freunde auf längere Fahrt mitgenommen werden können.

Die Wagen müssen ferner außer den 4 Sitzen Platz für Gepäck haben, weil sie sonst nur dem Nahverkehr dienen können.

Da einer der wesentlichen Käuferschichten die Handlungsreisenden, die Gewerbetreibenden, die selbständigen Handwerker und die Bauern sein sollen und werden, so ist es erforderlich, daß man mit ganz wenigen Mitteln den Passagierraum in einen Laderaum verwandeln kann. Das einfachste Mittel dazu ist, alle Sitze außer dem Fahrersitz leicht herausnehmbar anzu-

ordnen. Bei Stahlrohrsesseln macht dies beispielsweise keinerlei Schwierigkeiten.

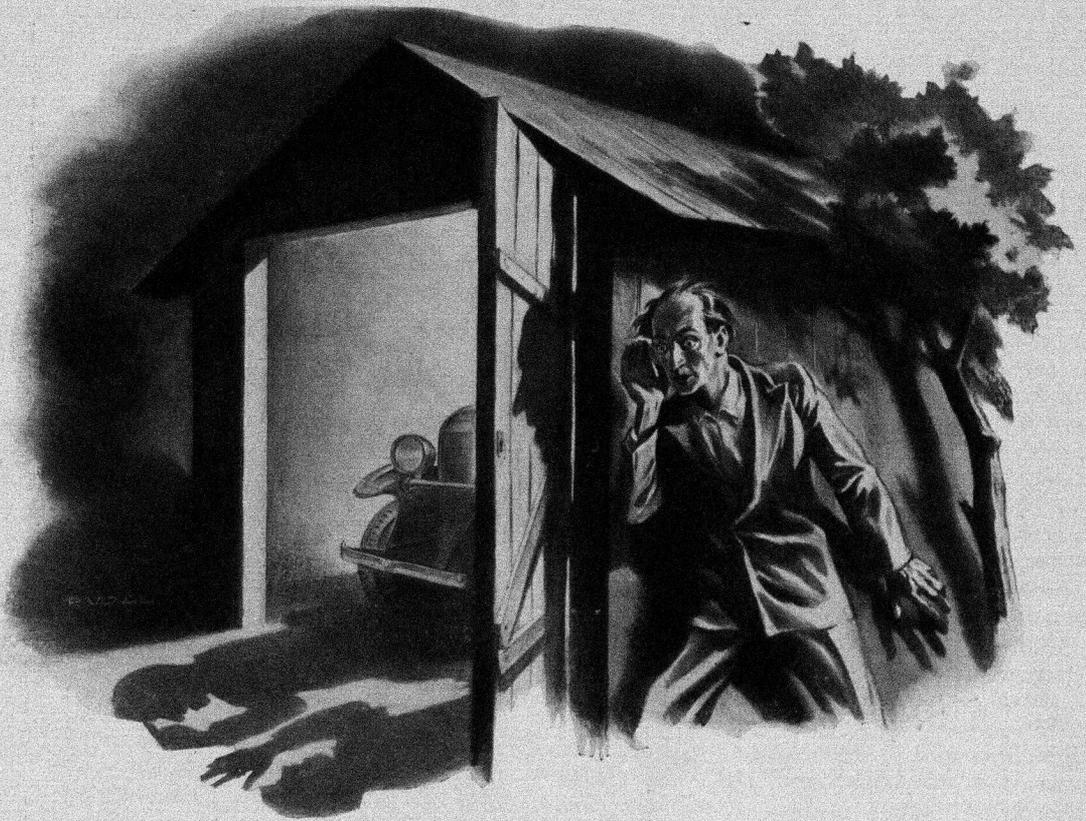
Wird aber der Innenraum zeitweilig auch als Laderaum benutzt, so muß er eine feste und leicht zu reinigende Wandbespannung haben und vor allem — einen absolut ebenen Fußboden.

Diese letztere Forderung hat zur zwangsläufigen Folge, daß die übliche Bauart »Motor vorn und Antrieb hinten« fallengelassen werden muß, weil keine Kardanwelle durch den Wagen hindurchlaufen darf. Die gesamte Maschinenanlage muß in sich geschlossen vor oder hinter dem Passagierraum angeordnet werden und der Wagen entsprechend Vorder-, bzw. Hinterradantrieb haben. Beide Antriebsarten bieten keinerlei technische Schwierigkeiten mehr. Welcher von beiden der Vorzug zu geben ist, kann in einem populären Fachblatt, wie es »Motor und Sport« ist, schon deshalb nicht erörtert werden, weil sich

Stromlinienform anzudeuten. Nur der Zweck darf maßgebend sein. Die Stromlinienform ist sogar unzweckmäßig, denn sie nimmt — besonders in Verbindung mit Heckantrieb, viel nutzbaren Raum fort, auf den man nur bei sportlichen Fahrzeugen verzichten kann. Außerdem ist die Stromlinienform nach Angabe von Prof. Reinsch von der Technischen Hochschule Charlottenburg erst von einer Geschwindigkeit von 80 Kilometerstunden brennstoffsparend. Bei einem langsamen, auf reine Zweckmäßigkeit und Raumaussnutzung hin gebauten Wagen würde sie untechnisch wirken, und daher »Modefrage« werden, die nicht viele Jahre überdauert.

Damit ist der Volkswagen in Bau und Form schon ziemlich eng umgrenzt festgelegt.

Die zweite technische Bedingung für die Gewährung eines Dreijahreskredites war: Die Konstruktion muß so dauerhaft



Heute muß es geschehen . . . Stimmen aus der Garage: »Nein, wir wollen noch warten . . .« — »Und doch sage ich, jetzt müssen wir handeln!« — »Sollen wir es selbst machen?« — »Ich wüßte jemand, der es für uns besorgen würde!« — »Jedenfalls ist es höchste Zeit, das Öl in diesem Wagen zu wechseln und auf Mobiloil überzugehen. Es gibt doch nichts Gefährlicheres, als wenn schlechtes oder ungeeignetes Schmieröl verwendet wird. Mobiloil mit seiner unübertroffenen Lebensdauer kann das Kraftfahrzeug dauernd schützen.«

selbst die bedeutendsten Professoren der Kraftfahrzeuglehre, die es in Deutschland gibt, in diesem Punkte nicht einig sind. Der eine hält auf Grund seiner Versuche den Vorderradantrieb für richtiger, während der andere auf Grund seiner Versuche den Hinterradantrieb bevorzugt.

Bei dieser wissenschaftlich noch ungeklärten Lage kann man nur zu dem Ergebnis kommen, daß es für den Volkswagen technisch gleichgültig ist, wo sich der Antrieb befindet. Raum- oder andere Fragen werden dafür entscheidend sein.

Eine hohe Geschwindigkeit ist nicht notwendig. 75 bis 80 Kilometerstunden genügen vollauf, sofern das Getriebe so geartet ist, daß die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 50 Kilometerstunden zu halten ist. Es genügt also ein Motor in Verbindung mit einem richtig abgestuften Vierganggetriebe.

Die äußere Form braucht nicht der sogenannten Mode zu entsprechen, oder gar

sein, daß der Wertverlust nach dreijähriger Benutzung erst gering ist.

Mit dieser Bedingung scheiden automatisch alle jene »Kleinstwagen« aus dem Wettbewerb um den Begriff eines Volkswagens aus, bei denen »primitiv« und »einfach« bei der Konstruktion verwechselt wurde. Alle Wagen zwischen 1200 und 1600 RM., die man auf der Ausstellung sah, sind nämlich keine billigen, sondern in Wirklichkeit teure Wagen. Aus zwei Gründen:

1. Wäre man bei diesen Wagen gezwungen, das Kaufkapital in höchstens zwei Jahren zu amortisieren, was einer Vergeudung von Volksvermögen gleichkommt, und

2. ist der Kilogrammpreis dieser Wagen infolge der handwerksmäßigen Herstellung in verhältnismäßig kleinen Betrieben kaum billiger als der Kilogrammpreis mancher luxuriöser Fahrzeuge.

Für den Volkswagen muß ganz etwas anderes verlangt werden.

Die Senior-T. T. 19mal hintereinander gewonnen mit

CASTROL

Der Volkswagen muß so gebaut sein, daß er zehn Jahre lang hält und während dieser Zeit fast ohne Reparaturkosten ist. Nur dann kann man davon sprechen, daß das in die Wagen gesteckte Volksvermögen nicht nutzlos vertan wurde. Um eine solche Dauerhaftigkeit zu erreichen, ist es aber nötig, die Motoren zwar mit höchster Brennstoffausnutzung, aber mit geringen Lagerbeanspruchungen und Kolbengeschwindigkeiten zu bauen und ebenso bei dem übrigen Wagen den gleichen Grundsatz anzuwenden. Weil dies so sein muß, konnte beim Ausgabenetat das Reparaturkonto besonders niedrig angesetzt werden.

Aus Gründen der Narrenfestigkeit und der Bedürfnislosigkeit im Winter, bzw. der vollständigen Garagenfreiheit ist Luftkühlung zweifellos vorteilhaft.

Die Organisation des Kilopreises.

Das wichtigste Mittel, den Volkswagen auf die Stufe zu bringen, die ihn im Preise für breiteste Volksschichten greifbar macht, ist die Herabsetzung des Kilopreises durch Organisation und Gemeinschaftsarbeit.

Es ist in letzter Zeit oftmals eingewandt worden, daß unsere großen Werke ja doch nicht billiger arbeiten können als sie es zur Zeit tun. Nichts ist falscher als das. Da der Volkswagen dem bisherigen Arbeitsprogramm der Fabriken keine Konkurrenz macht, weil sich dies Fahrzeug an ein neues Publikum wendet, so würde zusetzliche Arbeit für den Volkswagen Allgemerkosten sparen, und zwar erheblich, da diese Arbeiten weder durch Versuche noch durch Konstruktionen, noch durch Werbearbeit belastet wären.

Aber selbst wenn wir von allen diesen Möglichkeiten absehen, so kann man schätzungsweise durch die Serie, durch die völlig andere Kalkulationsmöglichkeit der Zubehör- und Teileindustrie, durch Verbesserung der Arbeitsprozesse, die spanabhebende Arbeit sparen, durch die Einfachheit der Konstruktion und der Ausstattung und schließlich durch die Verein-

fachung der Werbung den Kilogrammpreis um 25% gegenüber der augenblicklich billigsten Bauart senken.

Der billigste Wagen auf dem deutschen Markte ist zur Zeit das sogenannte Opel-Volksmodell, das bei einem Gewicht von etwa 900 kg am Orte des Empfängers rund 2000 RM. kostet. Das entspricht einem Kilopreis von 2.22 RM. Ziehen wir hievon 25% ab, so erhalten wir einen erreichbaren Preis von 1.66 RM.

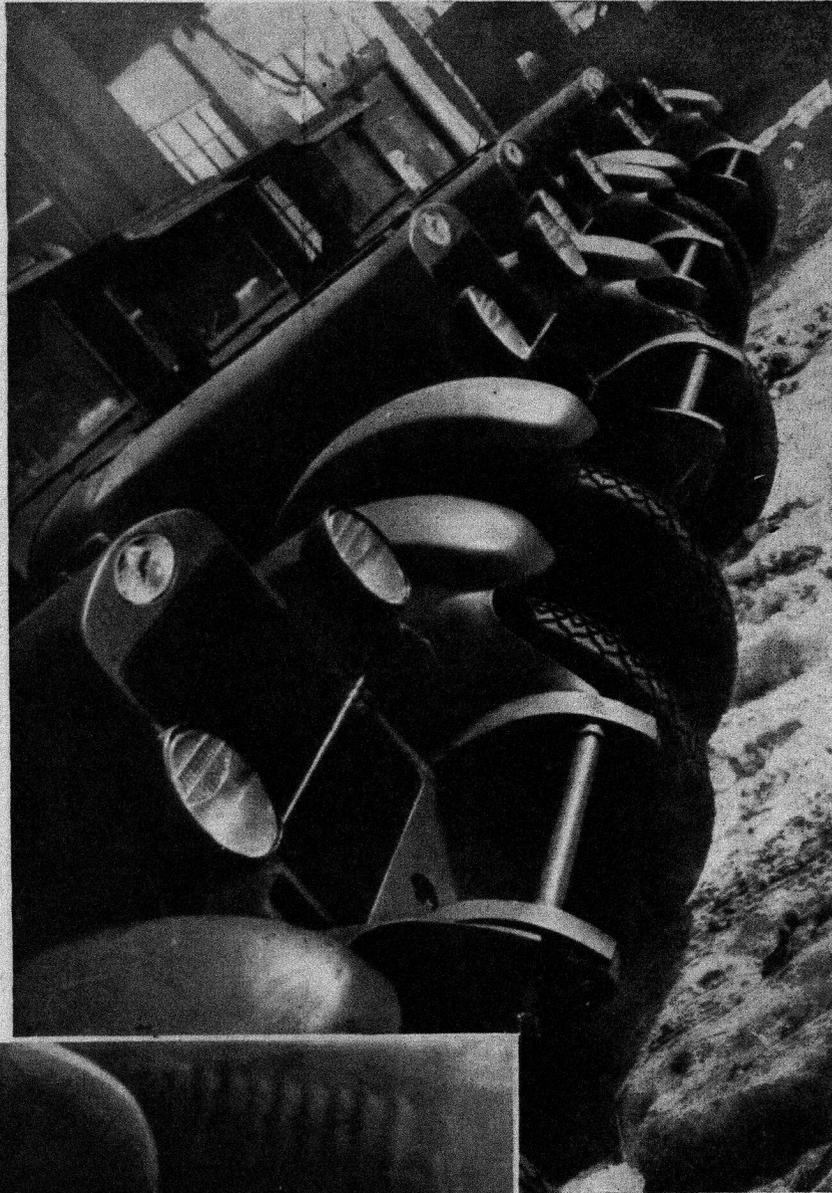
Das Gewicht des Volkswagen.

Das Gewicht des Wagens ist wohl die schwierigste Frage, die überhaupt zu lösen ist. Das Gewicht darf auf keinen Fall durch Primitivität herabgesetzt werden, sondern

nur durch richtige Form und Materialauswahl. Bei hochwertigstem Material, bei einem einfachen luftgekühlten Motor von vielleicht 15 PS, bei selbsttragendem rahmenlosen Stahlaufbau (oder festem Plateau mit aufgesetzter Außenhaut aus nachgiebigem Material, wie Wa. Ostwald vorschlägt) kann das Gewicht, wie die kleinen DKW-Wagen zeigen, auf 600 kg heruntergedrückt werden, ohne daß man den geringsten Kompromiß in bezug auf die Qualität zu machen braucht.

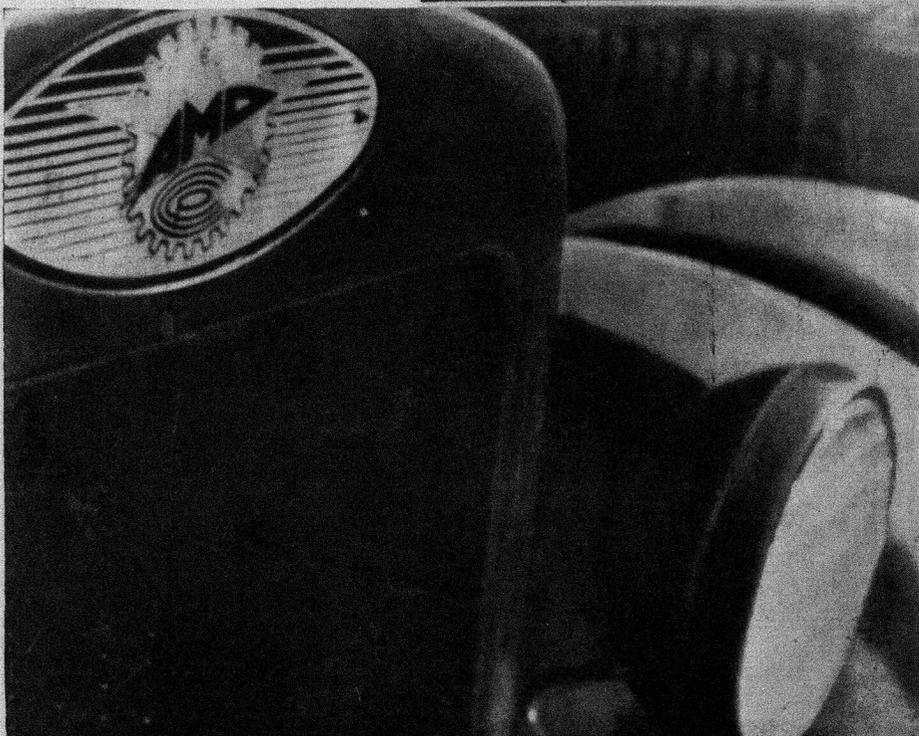
600 kg Gewicht bei einem Kilogrammpreis von 1.66 RM. ergeben einen Verkaufspreis von genau 1000 RM.

Und selbst wenn die erste Wagenserie noch 800 kg wiegen würde, und wenn der



„AMO“ der russische Volks- wagen

Auch in Rußland versucht man einen billigen, volkstümlichen Wagen herauszubringen, den »Amo«, Erzeugnis der Automobilfabrik in Nishni-Nowgorod, einer verkleinerten Kopie der berühmten Ford-Fabrik »River-Rouge«. Wie man sieht, handelt es sich hier um keinen Kleinwagen im europäischen Sinne, sondern um ein ziemlich ausgewachsenes, PS-reiches Gefährt, das von der Aerodynamik und ihren Erkenntnissen noch keinerlei Notiz nimmt.



Kilogrammpreis nur auf 1.75 sinken würde, selbst dann würde der Volkswagen noch immer erst 1400 RM. kosten. Auch bei diesem Preise wäre die Unterbringung der ersten 500.000 Wagen noch kein Problem, denn Deutschland ist in bezug auf den Kraftverkehr ausgehungert.

Die Durchführung des Programmes verlangt allerdings einen starken Führer und überragende Kenntnisse. P. F.«

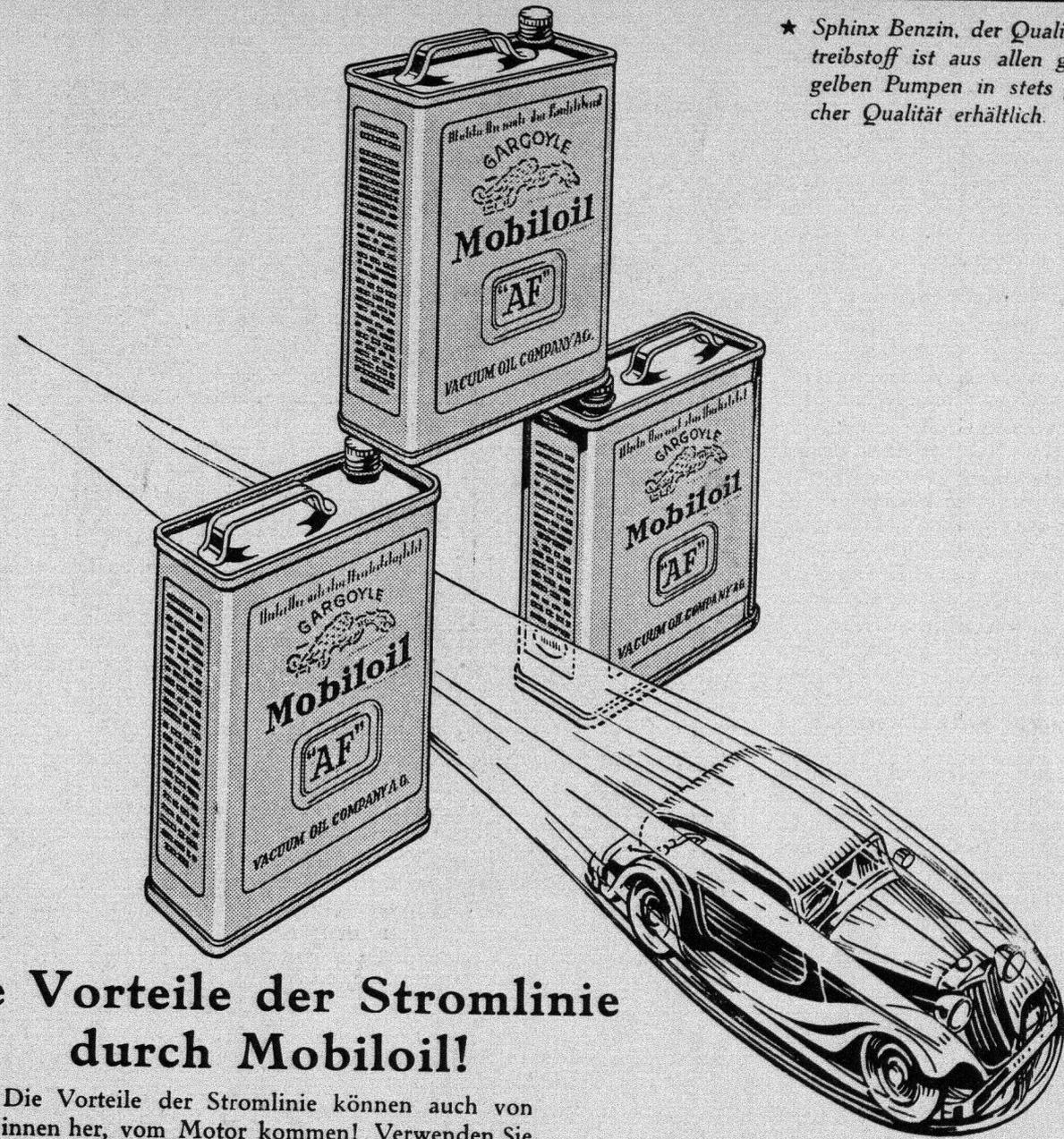
Leistung ist Beweis.

Das Rennen um die »British Empire Trophy«, eines der größten und schwersten Automobilrennen der Welt, das auf der Brooklandsbahn am 24. Juni l. J. über eine Strecke von fast 500 km ausgefahren wurde, sah Mr. G. E. T. Eyston auf M. G. Magnette als Sieger. Ebenso wurde bei diesem Rennen auch der Teampreis von der Marke M. G. Magnette gewonnen, und wie immer hatte Castrol Motor Oil an diesen glänzenden Erfolgen hervorragenden Anteil.

Sphinx Benzin

Der Qualitätstreibstoff!

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



Die Vorteile der Stromlinie durch Mobiloil!

Die Vorteile der Stromlinie können auch von innen her, vom Motor kommen! Verwenden Sie Mobiloil! Sie verleihen damit Ihrem Wagen eine unsichtbare Stromlinie und aerodynamischen Elan, Sie geben ihm Schnelligkeit, erhöhte Leistung und höchste Wirtschaftlichkeit.

VACUUM OIL COMPANY A. G.

Mobiloil

Das Öl mit den Qualitätsreserven



Frau M. Betty Malcolm
auf Opel-Steyr erringt
den Damenpreis.

KOMPRIMIERTE Alpenfahrt 1934

Andere Zeiten - andere Alpenfahrten . . . Völlig sinn- und zwecklos, der berühmten österreichischen Non-Stop-Vergangenheit so zwischen 1912 und 1914 beharrlich nachzutruern und sich immer wieder mit wehmütigster Ausführlichkeit zu erinnern: Ja, damals, das war halt noch eine Konkurrenz! Hermetisch plombierte Motorhauben, keinen Moment Arbeitspause für S. M. die Maschine, kein Auswechselkomfort der Zündkerze, das Eiserne Team von Austro-Daimler, das Audi-Siegestriumvirat, der stets gutgelaunte Opel mit Direktor Koch (damals nur Direktor!), die allerbesten Autoalpinisten des Kontinents — — — wenn ein Fahrzeug diese Reifeprüfung bestand, dann war es tip-top, war es reif für jede Kilometerschandt.

Aber jetzt, 20 Jahre später, merklich reduzierte und komprimierte Alpenfahrt; knappe 2 Tage, knappe 2000 km, knappe 40 an der Arbeit. Die Werkzeugkiste geöffnet, zur gefl. Benützung, der Katschberg keine piéce de resistance mehr, der Haftelmacher von Kontrollor verschwunden. Trotzdem, verehrliche Vergangenheitspreiser, geschätzte Schwelger in Reminiszenzen, auch diese, zugegebenermaßen komprimierte Alpenfahrt ist deutlich nach Maß gearbeitet, sitzt unserer Zeit und ihren Genossen wie angegossen. Andere Zeiten, andere Fahrten. Man kann nicht jahrzehntelang beim Schema »f« verweilen und schon gar nicht, wenn die Zeitläufte sich so närrisch aufzuführen, wie heutzutage. Falls es Ihnen nämlich entgangen sein sollte, Herr Leser: wir leben in einer großen Zeit! Wie meinen Sie? Eine kleine wäre Ihnen lieber?! Mög-

lich. Aber wir Erdenkinder sind auch diesbezüglich die völlig Ungefragten. Unsere Meinung interessiert keinen Herrgott.

Also, hören Sie: Der Ö. A.-C., als traditionsreicher Alpenfahrtsentrepreneur, stand vor dem schier unlösbaren Problem, eine Konkurrenz für alle beide zu entwerfen, für die Routiniers und die Adabeis. Unter Routiniers oder Könnern verstehen wir temperamentvolle Fahrer auf temperamentvollen Fahrzeugen, sportbehördlich beglaubigte Rasebolde, die sich schon aus alter Gewohnheit jeweils an eine Fabrik, die nicht immer dieselbe ist, anlehnen (wenn diese Lehne auch oft unsichtbar bleibt für das Heer der Naiven). Die Adabeis hinwieder, das sind arme Hascherln und Waserln, die keinerlei besondere Toilette machen und, was ihre Siegesinstrumente anbelangt, völlig unfrisiert in die Konkurrenz hineinschlittern, nicht wissen, was Training auf deutsch heißt und sich ihren Sportidealismus selber bezahlen.

In der Alpenfahrtausgabe 1934 fanden beide Sorten ihre Rechnung. Die Gewohnheitssieger, weil das Über-dem-Durchschnitt-Rasen diesmal unpönalisiert geschehen konnte, die Gemütlichkeitssieger, weil sie immer noch früh genug zu ihrem Miniaturlorbaarkranz kommen, den der Zielfunktionär des Ö. A.-C. so bereitwillig zückte.

Daß der Katschberg sich diesmal phantistisch blamierte, insoferne er keine strafpunktbringende Wirkung übte, wer kann dafür? Der Österreichische Automobil-Club keinesfalls. Eher schon die Konstrukteure, die für die in Prozenten kaum mehr auszu-drückende Hochtouristik moderner Wagen

verantwortlich zeichnen. Daß der vorgeschriebene Reisedurchschnitt diesmal zu tief gegriffen war, ist ein öffentliches Geheimnis. Aber erst seit Bekanntwerden der Ergebnisse der II. Internationalen Fahrt durch die österreichischen Alpen. Vor Tische las man's anders . . .

Nehmt alles nur in allem: eine Alpenrundfahrt nach Krisenmaß, gewiß, aber eine freiwillig-unfreiwillig verschärfte, nach dem jetzt so beliebten »Führer«prinzip durchgeführte, vom Konsumentenehrgeiz besessene Alpenfahrt, schon mehr ein Alpenrennen. Vom Start bis zum Ziel. Denn nur an diesen beiden Punkten funktionierten die Stoppuhren. Dazwischen, auch in den Ortschaften, nahm die Pokaljagd, zumal bei den Waidmännern von Beruf, fast polizeiwidrige Manieren an. Sonst ließen sich die stolzen Durchschnitte auch kaum erklären. Vom Steyr 100, der so ausführlich und geräumig wie nur möglich siegte — sämtliche Teilnehmer Pokalsieger — wird behauptet, daß der Anführer der Truppe, Ing. Ernst Rausch, 67 km Stundendurchschnittsleistung über die Gesamtstrecke vollbrachte. Da kann man nur sagen: allerhand Hochachtung vor solchem 1.4-Liter, der kaum ein mittlerer, ja, nach österreichischen Begriffen, fast ein kleiner Wagen zu nennen ist. Ein glanzvolles Debüt jedenfalls. Und jetzt, nach vollbrachtem Triumph in dieser immerhin wichtigen Konkurrenz, werden auch jene, die diese Neuschaffung der Waffenfabrik, den schwächlichen Vierzylinder mit mitleidigem Lächeln zur Notiz nahmen, anderer Meinung werden und den Kauf des bisher verschmähten Fahrzeugs

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

Neue Idee: Lettern aus Klee!

Von einem breitrückigen Mägel des Semmeringmassivs grüßt den Kraftfahrer, der vom Steirischen kommend, die Kehren nach Schottwien hinunterfährt, ein vertrautes Wort. Die Lettern sind naturbelassen, sind aus einem Material, das auf Gottes weiten Fluren wächst: Aus grünem Klee! So neu uns die Idee erscheint, hat sie, um Ben Akiba nicht zu desavouieren, schon eine Vorläuferin.

Als Benjamin Franklin, der geniale Polyhistor und Erfinder des Blitzableiters zur Erkenntnis kam, daß kleeartige Wiesen, die man im Frühjahr mit Gips überstreut, weitaus ertragreicher sind, begegnete er dem spöttischen Mißtrauen seiner Zeitgenossen. Als findiger Kopf versah er eine Wiese nur teilweise mit Gips, indem er eben mit diesem Düngemittel die Worte bildete: Hier ist gegipst! Und die erstaunte Mitwelt wurde belehrt, daß der gute Franklin Recht habe, man sah, daß die Höhe der »gedüngten Worte« die übrige Wiese bei weitem überragte. Kann man sagen, daß sich Benjamin Franklin mit dieser demonstrativen Geste überheblich in den Vordergrund gestellt hat? Kann man behaupten, daß er eigensüchtige Reklame getrieben hat? Keinesfalls, denn es gibt eine Werbung im höheren Sinne. Es gilt mitunter, die Mitmenschen zu einer Idee zu bekehren, sie für ein Prinzip zu gewinnen, das von Wissenden längst als richtig erkannt und erprobt wurde, aber noch nicht restlos Gemeingut geworden ist.

Wenn heute, nach nahezu 200 Jahren, abermals ein Wort in Kleebuchstaben geschrieben wird, wenn man im Weichbilde einer stark befahrenen Autostraße an den Kraftfahrer appelliert, indem man ihm ein wichtiges Memento vor Augen hält, hat dies bestimmt seine innere Berechtigung. Das Wort »Mobiloil«, das auf grünen Hängen, mit grünem Klee, nur durch eine Farbnuance unterschieden, in das Landschaftsbild graviert wurde, kann nur von Kleinsüchtigen als nüchterne Kauf-

aufforderung, als aufdringliche Geschäftsreklame ausgelegt werden. Wer hören will, wird das Mahnwort richtig verstehen. Dieses Wort aus Klee führt eine beredte Sprache. Es sagt dem denkenden Kraftfahrer: Vergiß nicht, Deinen Wagen vor lästigen Störungen zu schützen. Denke an den furchtbaren Materialverschleiß, der sich bei unrichtiger Schmierung ergibt, an

»Mobiloil« haben sich als Schrittmacher des Automobilismus unstreitbare Verdienste erworben. Ihre Stellung zum Kraftfahrer berechtigt sie nicht nur, sondern verpflichtet sie geradezu, aufklärend und edukatorisch zu wirken. Diesem auf breiter Basis stehenden Werk muß natürlich gelegentlich ein Erinnerungsimpuls gegeben werden: In diesem Fall durch ein Wort aus Klee!



den Kraftverlust, an den geminderten Gebrauchs- und Verkaufswert. Ernste Männer haben in langen Forschungsarbeiten, in unendlichen Versuchsserien Richtiges und Wichtiges erkannt. Nicht anders als Benjamin Franklin! Ernste Männer wollen ihre Mitwelt überzeugen, daß die gefundenen Erkenntnisse vor allem in dem Interesse der Allgemeinheit liegen. Ein Wort aus Klee wirbt in höherem Sinne — nicht anders als bei Benjamin Franklin! Die Erzeuger von

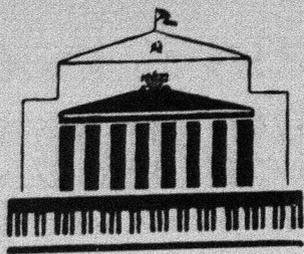
Wenn man — wie es hier der Fall ist — eine Marke über den grünen Klee lobt, so geschieht es wohl unter Zustimmung der gesamten Motorwelt.

Man sage nicht, daß diese Lettern, aus Mitteln hergestellt, die der urwüchsigen Natur entlehnt sind, das Landschaftsbild verunzieren. Freilich gibt es an den Schnittlinien, wo Natur und Zivilisation zusammenstoßen, geschmackliche Meinungsverschiedenheiten. Sicherlich hatten schon die hängenden Gärten der Semiramis ihre

PACKARD

Frage den, der einen hat!

GENERALREPRÄSENTANZ: HANNS NETAL, WIEN III., RENNWEG 4 • TELEPHON U-14-4-71

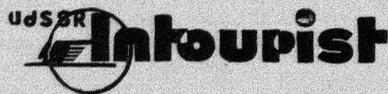


Reisen Sie zu den MOSKAUER THEATERSPIELEN

1. bis 10. September 1934

Gesellschaftsreise ab Wien 30. August 1934 — Preis: von ö. S. 720.— aufw. Wien—Wien. Besondere Arrangements für Einzelreisende

Anmeldungen u.
Auskünfte bei:



Wien I., Opernring 6 • American-Express, Wien I., Kärntnering 14,
Wagons-Lits-Cook, Wien I., Kärntnering 11 • Francopol, Wien III., Renn-
weg 1 • Reisebüro Hueber, Innsbruck • Fremdenverkehrsverein der
Stadt Salzburg

Gegner. Und immer wieder wird es Menschen geben, welche die unfrisierte Natur allen Zier- und Lustgärten vorziehen. Nicht nur gegen die schachbrettartigen Gärten des früheren Hollands läßt sich verschiedenes einwenden, auch die gezielten Blumenparterres, die beschnittenen Alleen von Versailles und Sanssouci fanden durchaus nicht ungeteilten Beifall. Aber immer wieder zeigte es sich, schon im ältesten China und Japan, daß der Großteil der Menschen daran Freude findet, dem ungezügelteren Wachstum der Natur mit Werkzeug und Schere beizukommen. Sei es, um eine ästhetische Wirkung nach eigenem Willen zu erzielen, sei es wie in dem gegenständlichen Fall, um das in bestimmte Bahnen gelenkte Wachstum der Natur, einem praktischen Zweck nutzbar zu machen.

Zivilisation bedeutet ein Kontinuum von Kompromissen mit der Natur. Wollte man alles aus dem Landschaftsbild entfernen, was nicht unbedingt naturgebunden ist, dann gäbe es keine Bahntrassen, keine Leitungsmaste, keine Brücken und Viadukte. Ein Semaphor, von unseren Vätern noch als landschaftsstörend empfunden, wirkt heute als künstlerisches Motiv, wirkt wie ein gegen den Himmel gestreckter Arm, als Sinnbild der Fernsehnsucht. Der Sendeturm, von zeitgenössischen Hyperästheten mißtrauisch beschickt, wird von unseren Enkeln aus dem Landschaftsbild vielleicht nicht mehr fortzudenken sein. Schönheitsbegriffe sind labil. Sie kommen und gehen mit ihrer Zeit. Farbenkombina-

tionen, vor wenigen Jahren als wüste Dissonanzen verabscheut, gelten heute als wohlgeleitete Akkorde. Der Durchschnittsgeschmack von heute empfindet ein weißes Haus, ein knallrotes Dach, einen gelblackierten Zaun oder eine blaue Fahne in dem Grün des Landschaftsbildes keineswegs störend, sondern als gut aufgesetzte Lichter, die beleben und erfrischen.

Und um auf das Wort aus Klee zurückzukommen — es bedeutet keinesfalls einen Affront gegen den Geschmack von heute. Viel zu sehr ist der Zeitgenosse darauf eingestellt, die Erscheinungen des Lebens nicht nur vom Standpunkt der ästhetischen Wirkung zu betrachten, sondern von dem der Utilität. Das soll natürlich kein Freibrief sein, aus dem österreichischen Ackerbau ein Inseratenkollektiv zu machen. Gerade in der Einmaligkeit liegt das Reizvolle, wie etwa in der Tätigkeit jener Flieger, die mit Rauch ein Wort in den Himmel schreiben. Schließlich haben wir ja unsere Naturschutzbehörden, deren Amt es ist, richtig dosierend zu wirken.

Dieses Wort aus Klee ist in seiner Originalität und in seinen naturverwachsenen Mitteln eine nette spielerische Geste. Eine alles eher, denn störende Erscheinung. Es gemahnt in seiner anspruchslosen Koketterie an den Namenszug, den man mit dem Spazierstock in den Sand schreibt oder an die flammenden Herzen, die man in einem Überschwang der Gefühle in alle Rinden schneidet.

Darüber hinaus erfüllt es seine höhere Werbesendung.

Das Wort aus Klee hat ein paar armen Bergbauern willkommenen Arbeit und erwünschten Mehrverdienst gegeben. Sein Wert liegt in der Erstmaligkeit, in der Findung der hübschen Idee. Den hyperästhetischen Kritikastern sei gesagt, daß das Wort nicht für Äonen gedacht ist und nicht aus Granit geschaffen wurde. Es wird ein paar Jahre seinen Zweck erfüllen und dann wird über die Streitfrage, ob schön oder unschön — auch in buchstäblichem Sinne — Gras wachsen!

Feldner.

Generalversammlung der Anglo-Elementar-Versicherungs-Aktiengesellschaft.

Kürzlich fand im Industriehaus unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten Julius Stern, Präsident der Wiener Börsekammer, die 35. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Anglo-Elementar-Versicherungs-Aktiengesellschaft statt. Nach dem vom Vorsitzenden erstatteten Berichte des Verwaltungsrates für das Jahr 1933, hat das Andauern der Wirtschaftskrise zu einer weiteren Minderung der Prämieinnahmen in allen Währungen und in fast sämtlichen Versicherungszweigen geführt. Die Prämienziffern des Rechnungsjahres sind zwar höher als im Jahre 1932, diese Steigerung der Prämieinnahmen ist jedoch eine scheinbare und nur auf den Übergang vom Nationalbank-Kurs auf den Privatclearing-Kurs bei der Umrechnung der fremden Währungen zurückzuführen. Der Umstand, daß in den früheren Jahren von den gesetzlichen Bilanzierungserleichterungen kein Gebrauch gemacht wurde, drückt sich in einem namhaften Kursgewinn aus, der eine Erhöhung des Kursdifferenzenfonds von S 104.698,99 auf S 1.583.340,40 zur Folge hat. Die Prämienreserve ist wie im Vorjahre in allen Versicherungszweigen mit 100% der Prämieinnahme samt Zuschlägen erstellt und in der Feuerversicherung ist die im Vorjahre neugebildete Ergänzungsreserve von 5% auf 10% erhöht worden, so daß die Prämienreserve in diesem Versicherungszweige 110% der letztjährigen Prämieinnahme samt Zuschlägen beträgt.

Im Einzelnen sind die Ergebnisse folgende:

E. Aktiva: Kassastand S 295.381,97, Disponible Guthaben bei Kreditinstituten und Sparkassen S 8.360.453,99, Realitäten, Wertpapiere, Wechsel im Portefeuille und Hypothekendarlehen S 25.141.691,14, Aktivsaldi der Rechnungen mit den Rückversicherern, Außenstände bei Agenturen und Filialen und sonstige Debitoren S 3.158.309,34. Im Auslande deponierte Prämienreserven S 1.237.309,13, Summe der Aktiva: S 38.193.145,57. Passiva: Volleingezahltes Aktienkapital S 5.000.000,—, Kapitalsrücklage, Allgemeine Sicherheitsreserve, Kapitalsreservefonds, Kursdifferenzenfonds und Immobilial - Entwertungsreserve S 8.443.681,12, Prämienreserve und Ergänzungsreserve für die Feuerversicherung S 9.742.540,51, Reserve für schwebende Schäden S 4.050.082,20, Dubiosenreserve S 350.000,—, Reserve für Pensionen der Angestellten S 1.551.368,16, Passivsaldi der Rechnungen mit den Rückversicherern, Einbehaltene Prämienreservdepots und sonstige Kreditoren S 7.917.022,62, Überschub aus der Jahresgebarung zuzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre S 1.138.450,96, Summe der Passiva S 38.193.145,57. Von dem Reingewinne per S 1.119.844,36 wurden S 600.000,— zur Zahlung der Dividende, das ist S 30,— pro Aktie verwendet, S 80.785,99 als statutarische Tantieme an den Verwaltungsrat zur Auszahlung gebracht, S 140.392,99 den Angestellten gewidmet und der Rest teils dem Kapitalsreservefonds zugewiesen, teils auf neue Rechnung vorgetragen.

E



Mobiloil aus Klee — ein populäres Wort in der Semmering-Landschaft.

DKW Stromlinie 6 Liter Benzin per Monat 8 Schilling Steuer per Monat

O. J. AULEHLA, III., MARXERGASSE NR. 6, TEL. U-15-4-27, U-10-609

Zum Schmied — und nicht zum Schmiedl.

Es ist für jeden Automobilisten eine große Annehmlichkeit und ein unbedingter Vorteil, wenn er bei Arbeiten an seinem Fahrzeug, seien es jetzt Reparaturen oder Instandhaltungen, eine speziell eingerichtete Werkstätte zur Verfügung hat. Die Fahrer der Marke DKW sind in dieser Hinsicht glücklich zu preisen, denn die Wiener Generalvertretung unterhält eine Reparatur- und Kundendienstwerkstätte, in welcher Spezialmonteure, die zum Teil ihre Ausbildung im DKW-Werk selbst genossen haben, zur Verfügung stehen. Dies allein ist schon ein bemerkenswerter Vorteil, denn die sofortige Auffindung eines an und für sich kleinen Fehlers bewahrt dem Kunden vor überflüssigen Zeitaufwand und auch vor den Kosten des Fehlersuchens. In der DKW-Werkstätte finden sich außerdem sämtliche Prüf- und Meßapparate sowie Spezialwerkzeuge und Spezialmontierbehelfe vor.

Außerdem ist ein vollzähliges Lager an Originalersatzteilen sofort zur Hand, so daß auch hinsichtlich der Ersatzteilebeschaffung keinerlei Zeitverluste entstehen.

Speziell den DKW-Besitzern, die ihren Wagen aus zweiter Hand gekauft haben, kann es nicht genug anempfohlen werden, ihr Fahrzeug an jener Stelle vorzuführen, wo Gewähr für wirklich fachmännische und einwandfreie Arbeit geboten wird, die notabene deshalb nicht teurer zu stehen kommt, weil, wie gesagt, absolut alle zeitsparenden Behelfe zur Stelle sind.

»Kolossale Anforderungen an DKW 700.«

»Mit dem von Ihnen gekauften DKW, 700 cm³, bin ich bis heute 20.000 km, hauptsächlich in unserem

Gebirgsterrain, gefahren. Ich kann daher bereits aus Erfahrung erklären, daß die Fahreigenschaften des Wagens großartig sind, die Bergsteigfähigkeit meine Erwartungen übertroffen hat. Unter anderem bin ich, mit vier Personen besetzt und Gepäck, die Strecke Salzburg, Lienz über Dolomiten, Mailand, Genua, der Riviera entlang, über Col di Nava nach Turin, über den Großen Bernhard nach Genf, Lausanne, Bern, Arlberg, Salzburg gefahren. Diese Tour machte ich in zehn Tagen, insgesamt 3000 km, dabei wurden an den Wagen ganz kolossal große Anforderungen gestellt. Ich fuhr unter anderem über den Großen Bernhard von 400 m Seehöhe bis auf 2600 m um die Mittagszeit anstandslos die 36 km lange und ziemlich große Steigung in einem durch. Der Benzinverbrauch für diese Paßfahrt war im Durchschnitt 6,5 Liter.

Ich bin vor diesem Wagen verschiedene andere Kleinwagen gefahren und bin nun durch die, mit DKW 700 gemachten, sehr guten Erfahrungen zur Überzeugung gekommen, daß dies der sparsamste und beste Kleinwagen ist. Ich kann daher jedermann nur zum Ankauf eines DKW-Wagens raten.

Ing. Lois Stelzer, Architekt, St. Gilgen, Salzburg.«

Beleuchtungsproblem der Autostraßen.

Nur-Autostraßen sind eine gute Sache, in den verschiedensten Ländern Europas ist man eben im Begriffe, diese Idealchausseen mit Nachsicht von Kurven und Kreuzungen zu entwickeln, aber die Beleuchtungsfrage macht den kompetenten Faktoren noch viel Kopfzerbrechen. Die deutsche Industrie arbeitet fieberhaft an der Lösung dieses Problems. Verschiedene Versuchsausführungen wurden seitens der elektrischen Industrien geschaffen, dazu aus-

crsehen, die künftigen Autostraßen in genügendem Maße zu beleuchten. Die Natrium-Dampflampe ist ein besonders interessantes Exemplar, von Osram erzeugt und dreimal stärker als eine Glühlampe gleichen Wattverbrauchs. So wird mit einem Drittel des Energieaufwandes, wie er sonst üblich ist, die Beleuchtung verkehrsreicher Straßen erreicht. Einen Nachteil freilich hat diese Natrium-Dampflampe: sie ist monochromatisch. Ihr gelbes Licht gibt nur gelbe und schwarze Farbtöne zu, mit Ausnahme eines gewissen Rot, das auch im Natriumlicht die Farbe behält. Die roten Schlußlaternen, wie sie die Autos aufweisen, ebenso die Eisenbahnsignallampen erfahren im Natrium-Dampflicht keine Veränderung.

Für bewohnte Gebiete ist diese Art Beleuchtung im allgemeinen nicht zu empfehlen. Für Ausfallstraßen der Großstädte indes, ebenso für die neuen Schnellverkehrsstraßen, wie man sie jetzt allenthalben plant und zum Teil bereits baut, ist das Natrium-Dampflicht durchaus genügend.

Man fährt auf Baumwolle . . .

Es dürfte ziemlich allgemein »aufgefallen« sein, daß die derzeitigen Reifen jene der seligen Vorkriegszeit um ein Vielfaches an Lebensdauer und Strapazfähigkeit übertreffen. Das macht die Baumwollinlage im Autopneu, denn nach Angaben der Baumwollindustrie in Manchester wird heute für einen Autopneu schweren Kalibers drei- bis viermal so viel Baumwolle verwendet als vor 20 Jahren. Für die in England hergestellten Autoreifen liefert Lancashire den größten Teil der Cordeinlagen. Das Haus Dunlop allein beschäftigt in seiner Fabrik in Lancashire 3200 Arbeitskräfte.

ENGLISCHE TOURIST TROPHY

Guthrie auf Norton, Sieger der Junioren und Senioren mit Castrol Motoroil.

Das größte Motorradrennen der Welt, diesen Ehrentitel trägt die Englische Tourist Trophy auf der Isle of Man noch immer mit gutem Recht, wurde vor kurzem bei stärkster internationaler Beteiligung ausgetragen und brachte sowohl in der Senioren- als auch in der Juniorenabteilung den vielfach getipten Sieg Guthries auf Norton mit einer Rekordgeschwindigkeit von über 127 Stundenkilometer im Juniorenrennen (350 cm³ Klasse) und einem Rundenrekord von nahezu 129 Stundenkilometer, der auch die blasiertesten T. T.-Habitués überraschte. Wohl war die Marke Norton von Haus aus Favorit, immerhin brachte

Guthrie, der Sieger der Senior- und Junior-T. T. auf Norton verwendete

CASTROL

erst das Rennen die Entscheidung im Duell Guthrie kontra Simpson, die im Einlauf nur um 9 Sekunden variierten.

Der dritte Platz fiel an einen »Ausländer«, die Marke Husqvarna, eine Zweizylindermaschine mit dem bekannten Champion Nott im Sattel, während der 5. bis 10. Platz von der Velocette-Mannschaft mit Beschlag belegt wurde.

Wie bereits bemerkt, das Hauptereignis des vom Wetter begünstigten Tages bildete das Duell zwischen Guthrie und Simpson. Guthrie führte vom Start weg, Simpson knapp hinter ihm her in einem Abstand von 2 Sekunden, der bei der nächsten Runde bereits auf 10 Sekunden, bei der dritten Runde auf 16 Sekunden anwuchs. Immer ek-

lanter wurde die Überlegenheit Guthries, bis die Differenz schließlich eine Minute betrug und später wieder bis auf 9 Sekun-

Der Senior-T. T.-Teampreis gewonnen von Velocette mit

CASTROL

den (in der letzten Runde) zusammenzuschrumpfen:

Nachstehend die Ergebnisse der Junioren-T. T.:

Erster: J. Guthrie (Norton) 3:20:14 = 127.368 km/St. (neuer Rekord). Zweiter: I. H. Simpson (Norton) 3:20:23. Dritter: G. E. Nott (Husqvarna) 3:26:02. Vierter: H. E. Newman (Velocette) 3:26:16. Fünfter: A. Mitchell (Velocette) 3:28:24. Sechster: L. J. Archer (Velocette) 3:28:24.

Ferner: Rusk (Velocette), Aranda (Velocette), Brittain (Velocette), Lamacraft (Velocette), Rowley (AJS), Adams (Velocette), Baggarnie (Velocette), Manders (New-Imperial), Fletcher (Velocette).

Auch das Leichtgewichts- und Seniorenrennen der diesjährigen Tourist Trophy

Die Senior-T. T. 19mal hintereinander gewonnen mit

CASTROL

nahm einen sehr spannenden Verlauf und brachte den Sieg Simpsons auf Rudge, bzw. Guthries auf Norton. Hier die Zeiten:

Leichtgewicht (250 cm³): Erster: Simpson (Rudge) 3:43:50. Zweiter: Nott (Rudge) 3:47:57. Dritter: Walker (Rudge) 3:54:13.

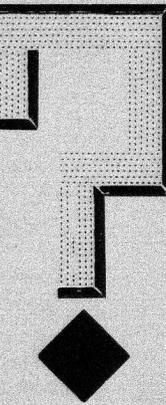
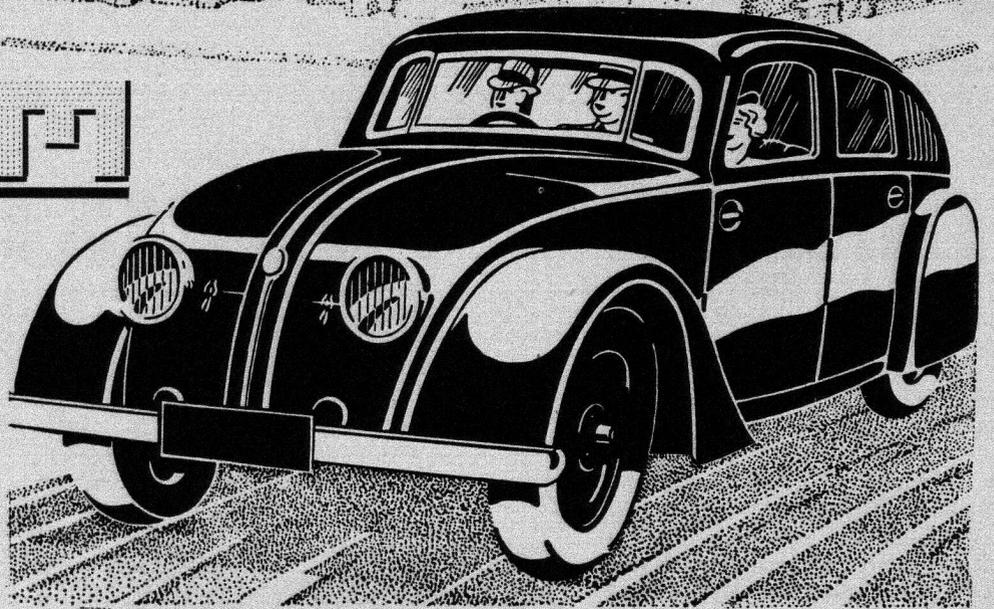
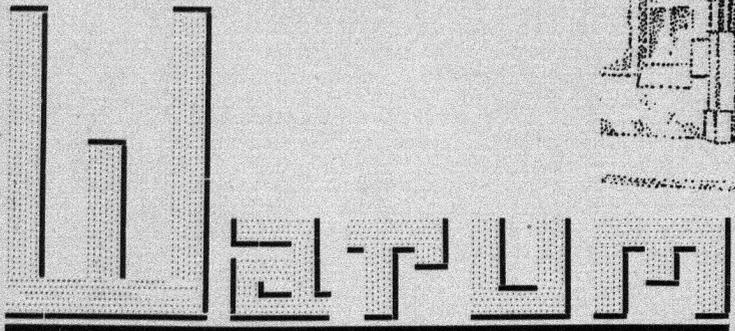
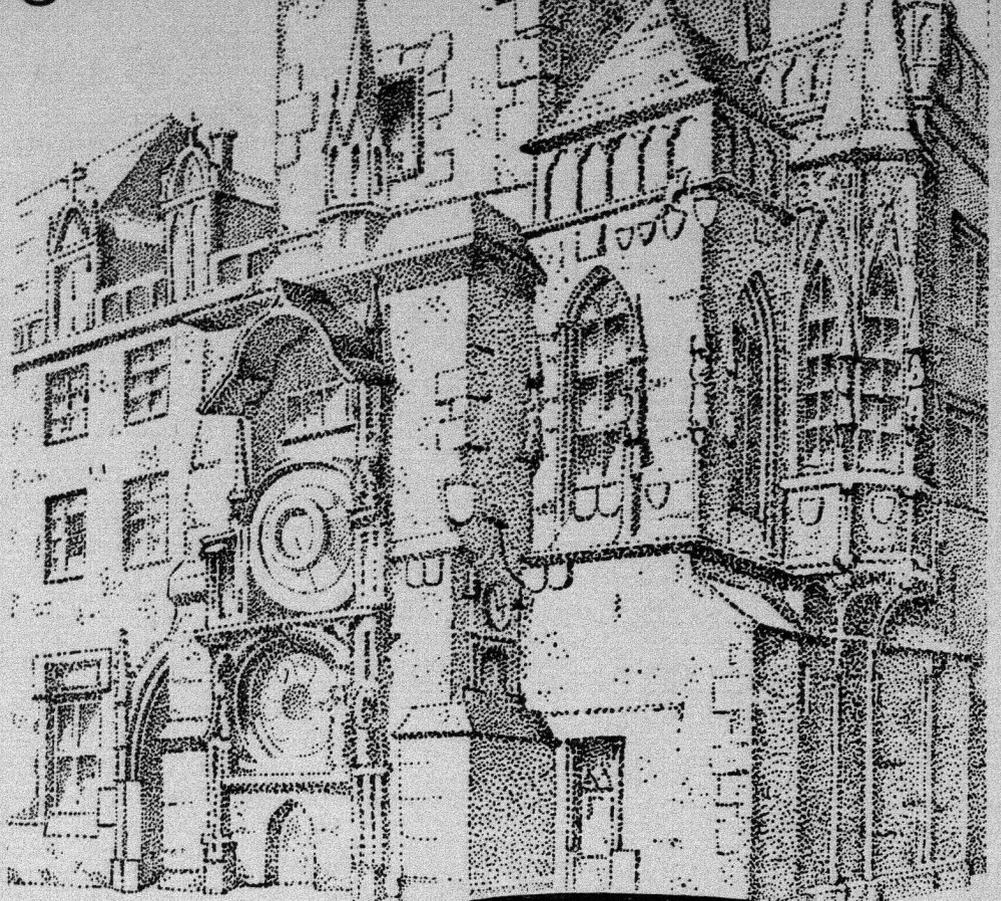
Senior (500 cm³): Erster: Guthrie (Norton) 3:23:10. Zweiter: Simpson (Norton) 3:30:35. Dritter: Rusk (Velocette) 3:36:19.

In diesem größten und schwierigsten Motorradrennen der Welt, bei dem Mensch und Maschine aufs Äußerste beansprucht werden, und buchstäblich das Letzte hergeben müssen, hat Castrol Motoroil einen sensationellen Triumph insoferne erfochten, als der bereits erwähnte Sieger Guthrie auf

Die Senior-T. T. 19mal hintereinander gewonnen mit

CASTROL

seiner sieggewohnten Norton-Maschine, der heuer gleich mit einem Doppelerfolg auf der Siegerliste aufscheint (schnellster Mann der Junioren- und der Senioren-Tourist Trophy), sein Vertrauen wie gewöhnlich in das Castrol Motoroil gesetzt hatte, jene sieggewohnte, weltumspannende Marke, mit dem die Velocette-Mannschaft heuer auch den vielumstrittenen Teampreis an sich brachte und mit welchem nicht weniger als 19mal en suite die Tourist Trophy gewonnen wurde. Womit wieder einmal auf das schlagendste bewiesen ist, daß Castrol Motoroil als das Öl der hohen und höchsten Beanspruchungen seinen Weltrang zu behaupten weiß.



**Heckantrieb
Selbsttragende
Karosserie
Zentrallenkung
Luftkühlung
Aerodynamik**

PLAIDOYER DES TATRA-ACHTZYLINDERS FÜR SEIN SONDERBARES ICH

Genau wie vor zwölf Jahren, weicht die Gesamtkonstruktion und der äußere Eindruck der jüngsten Tatra-Schöpfung von dem gewohnten Bilde des Kraftfahrzeuges ab. Hat Tatra damals dem Fahrgestell als Konstruktionselement die Bedeutung des rollenden Organismus gegeben, so wird von dieser organischen Zusammenfassung und Vereinheitlichung bei der Tatra-Neukonstruktion das ganze Fahrzeug erfaßt. Zahllose Fragen lassen sich stellen, warum Tatra zu solch radikalen Maßnahmen gegriffen hat. Am besten vielleicht, wir überlassen ihm selbst in einem ausführlichen Plaidoyer die Rechtfertigung seiner Originalität, wobei sein genialer Papa, Ing. Ledwinka, das Amt des Souffleurs übernimmt . . .

Warum Heckmotorantrieb?

Die langgestreckte Anordnung der Triebwerksorgane, die bei den üblichen Konstruktionen den Wagen vom Bug bis zum Heck der Länge nach durchsetzt, ist in so starkem Maße bestimmend für die Dimensionierung des gesamten Fahrzeuges, daß der Gedanke naheliegt, sich von diesem Zwange frei zu machen. Dies kann auf einfachste Weise dadurch geschehen, daß Motor und Triebwerksorgane möglichst nahe an die getriebene Achse heranrücken, aus der langgestreckten Anordnung also ein geschlossenes Ganzes gemacht wird. Die ohneweiters damit verknüpfte wesentliche Verminderung der Baugewichte geht Hand in Hand mit einer gleichzeitig außerordentlich hohen Zunahme an Baufestigkeit. Insbesondere

wird das Gewicht der bewegten Teile auf die unterste Grenze des überhaupt Möglichen gebracht, die Baugenaugigkeit vergrößert und die damit zusammenhängenden Triebwerksverluste ebenfalls auf ein Minimum herabgesetzt.

Der auf diese Weise entstehende Triebwerksblock nimmt im Gesamtfahrzeug einen verhältnismäßig sehr geringen Raum ein. Der damit eintretende Gewinn an Nutzraum ist augenscheinlich, zugleich aber kann dieser Triebwerksblock einem in sich geschlossenen Raum zugewiesen werden und die Gestaltung des ganzen übrigen Fahrzeugkörpers bleibt völlig unbeeinflusst von der eigentlichen Maschinenanlage.

Nun bleibt es dem Konstrukteur vorbehalten, diese klar zu Tage tretenden Vorteile der Triebwerksblockkonstruktion auf die Vorder- oder die Hinterachse zu übertragen.

Tatra hat sich zur Hecktriebordnung entschlossen und zwar aus folgenden Gründen:

Die Fronttriebordnung macht den Einbau von Gelenken erforderlich, die gleichzeitig den Gelenkschlag der Räder und die Federbewegung ermöglichen. Diese Gelenke sind außerordentlich hoch beansprucht, müssen also verhältnismäßig robust gebaut werden und erhöhen damit das Gewicht der ungefederten Massen beträchtlich. Gerade das aber muß unter allen Umständen vermieden werden, wenn das Fahrzeug über natürliche (und nicht durch sekundäre Organe, wie überdimensionierte Stoßdämpfer, erzwungene) gute Federung und Fahreigenschaften verfügen soll.

Jedes Gelenk bedeutet Kraftverlust, gleichgültig, welche Konstruktionsart gewählt wird.

Die Kombination von Lenk- und Triebvorgang ist darüber hinaus eine wesentliche Konstruktionserschwerung. Die Kraftumkehr beim Beschleunigen und Bremsen wird stets eine bestimmte Reaktion auf die Lenkfähigkeit ausüben.

Die getriebenen Vorderräder werden bei Bergfahrten durch Verlegung des Schwerpunktes entlastet, so daß sie ihre Haftfähigkeit auf der Fahrbahn verlieren, gerade dann, wenn Höchstleistungen durch die Räder auf die Fahrbahn übertragen werden sollen.

Wenn es auch gelingt dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, so erscheint doch die Heckanordnung wesentlich einfacher. Tatsächlich gilt es aber auch hier eine ganze Reihe bedeutungsvoller Tatsachen zu berücksichtigen, wenn völlig befriedigende Ergebnisse erzielt werden sollen.

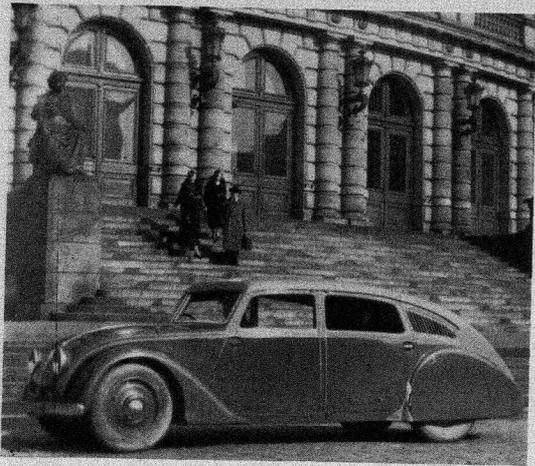
Die Tatra-Heckmotor-Anordnung hat mit den üblichen, bereits bekannt gewordenen Konstruktionen dieser Art nur dem Namen nach zu tun. Es ist Tatra keineswegs eingefallen, schematisch vorzugehen, einen Triebwerks-Hinterachsblock zu schaffen und diesen nun dem Raum im Heck zuzuweisen.

Der Tatra-Hecktriebblock verlegt die Hinterachse in die Mitte und rückt sie damit außerordentlich nahe an den Schwerpunkt des ganzen Triebaggregates heran. Der hinten liegende Motor ist freitragend angeflanscht und von allen Seiten frei zugänglich. Er überträgt seine Kraft gelenklos über die Kupplung auf eine Welle, die durch die hohle Welle

des Hinterachsantriebes hindurch zum Wechselgetriebe führt.

In ihrem Gesamtaufbau wurde die bewährte Tatra-Hinterachse beibehalten. Die Kraftübertragung erfolgt hier bekanntlich durch sich abwälzende Kegelfeder gelenklos auf die schwingenden Halbachsen, so daß unabhängig von der Radstellung stets maximale Kräfte auf die Räder wirken. Im direkten Gang sind Motor und Hinterachse unmittelbar durch ein starres, umlaufendes Organ miteinander verbunden.

Hierin liegt das erste Geheimnis der überraschenden Leistungsfähigkeit der neuen Tatra-Type 77, die bei nur 60 PS Spitzenleistung sechs Personen und reichlich Gepäck in der Ebene und Gebirge mit mehr als ausreichender Beschleunigung befördert.



Zwei sehenswerte Fassaden.

Das kompakte Hecktriebaggregat mit seinem optimalen Wirkungsgrad läßt nun dem Konstrukteur in der Gestaltung des übrigen Fahrzeuges völlig freie Hand.

Es wäre für Tatra naheliegend gewesen, auch hier die bewährte »Rückgrat«-Konstruktion mit dem zentralen Tragrohr des Fahrgestelles zur Anwendung zu bringen. Während aber bei den früheren Tatra-Anordnungen dieses zentrale Tragglied zugleich das gesamte Triebwerksgehäuse bildete und das Mittelrohr die Triebwelle einschloß, kommen diese Erwägungen bei der Neukonstruktion in Fortfall. Hier ist der maschinenbautechnische Teil mit der Blockanordnung des Hecktriebwerkes abgeschlossen, und neue Gesichtspunkte sind damit maßgebend geworden.

Warum selbsttragende Karosserie?

Ein Fahrgestell im üblichen Sinne ist bei dem neuen Tatra-Achtzylinder nicht vorhanden. Die Karosserie wird zum eigentlichen Fahrzeugkörper, das Fahrzeug damit zum räumlichen Fachwerk, das in sich gleichzeitig alle Trag- und formbildenden Funktionen erfüllt.

Der konstruktive Grundgedanke ist folgender: Der Hecktriebswerksblock wird einem in sich vollkommen abgeschlossenen Raum, dem Heck des Wagens, zugeordnet. Diese Anordnung wird von bestimmten Erfordernissen des Triebwerkes vorgeschrieben und so durchgeführt, daß völlige Zugänglichkeit zum Triebwerk gewahrt ist. Die Verbindung des Triebwerksblockes mit dem eigentlichen Fahrzeugkörper zeigt nun das gleiche Bestreben der Trennung und Isolierung gegen den Fahrzeugkörper. Sie erfolgt durch Dreipunktlagerung in Gummi an besonders kräftigen Tragelementen. Fahrzeugkörper und Maschinenanlage sind damit nicht nur räumlich, sondern auch in bezug auf Schwingungen und Schallübertragung völlig voneinander isoliert.

Diese Tatsache bedeutet ungeheuer viel. Während bei den bisherigen Bauarten die Motoranlage von bestimmendem Einfluß auf den Gesamtbau, wie auf alles, was mit dem Begriff »Fahrkomfort« zusammenhängt, gewesen ist, während eine zurückliegende Konstruktionsperiode unendlichen Scharfsinn aufgewandt hat, um für Insassen des Wagens die Auswirkungen des motorischen Antriebs unmerklich zu machen, während allein die Frage, den Innenraum der Karosserie frei von den Geräuschen der Motoranlage zu machen, außerordentlich schwierige Aufgaben stellte, sind alle diese Erwägungen beim neuen Tatra mit einem Schlage hinfällig geworden.

Die Insassen fahren, unbelästigt von Geräusch, Geräusch, Hitze und Erschütterungen der Motoranlage. Der neue Tatra ist damit kein Automobil im üblichen Sinne, sondern das Fahren in ihm wird zum ungetrübten Genuß, einem Vorwärtstürmen in die Landschaft, ohne daß die Kraft, die treibt, dem Insassen zum Bewußtsein kommt.

Warum unabhängige Einzelradfederung und Einzelradlenkung?

Die Antwort auf diese Frage ist im Begriff Tatra-Konstruktion schon gegeben. Sie soll daher nur im Zusammenhang mit einer allgemeinen Erklärung der unübertrefflichen Straßenlage dieses Wagens beantwortet werden.

In dem geschlossenen Organismus der Type 77 läßt sich die Vorderachse unabhängig von allen anderen Erwägungen so anordnen, daß einwandfreie Federungs- und Fahreigenschaften durch richtige Lage des Schwerpunktes im Gesamtfahrzeug erzielt werden. Der Fahrgestellboden ist mit einem zentralen Tragglied verbunden, das gewissermaßen wiederum das Rückgrat des Fahrzeuges bildet, aber in viel weniger bestimmender und festlegender Form. An diesem zentralen Tragglied sind die Vorderräder durch die bewährte Konstruktion der Parallelogramm-Schwinge angeordnet, bei der Federungs- und Drehgelenk eine Einheit bilden. Die Lenkung der Räder erfolgt einzeln durch Schraubenspindel, Hebel und Stangen — die Federung durch eine Querfeder. Vorderachse und Lenkung sind zu einem ebenso geschlossenen und einheitlichen Aggregat geworden wie der Hecktriebswerksblock.

Für die Bauhöhe und damit die Schwerpunktlage gibt es bei dieser Bauart nur ein bestimmendes Maß: den Bodenabstand. Die Unterkante des Fahrzeugkörpers liegt 220 mm über der Fahrbahn, also völlig ausreichend hoch, um auch schwieriges Gelände zu überwinden. Die vollkommen glatte Unterfläche schützt außerdem vor dem gefürchteten Hängenbleiben, was beim normalen Wagen tiefer Schwerpunktlage mit ihrer unorganischen Gestaltung der Unterseite stets zu befürchten ist.

Auf diesem tief liegenden glatten Fundament lassen sich nun Sitze einbauen, die zwanglose und bequeme Sitzlage bieten. Trotzdem liegt die Gesamtbauhöhe, bei mehr als ausreichender Höhe des Daches über den Köpfen der Fahrer, dort, wo der extrem schnittige Sportwagen sie haben will und damit Fahrzeuge schafft, die wahre akrobatische Leistungen beim Ein- und Aussteigen der Insassen erfordern.

Tiefste Schwerpunktlage plus unabhängige Radfederung ist gleich: gute Fahreigenschaften — das ist die Formel nach der heute jeder gewissenhafte Konstrukteur von Kraftfahrzeugen arbeitet. Bei Tatra ist diese Formel weitgehendst erfüllt.

Der Schwerpunkt des Fahrzeuges liegt in der hinteren Sitzreihe, die vor den Kotflügelmulden der hinteren Räder angeordnet ist. Die hier sitzenden Fahrpöste werden also die geringsten Schwingungs- und Erschütterungserscheinungen mitmachen, denen das Kraftfahrzeug durch Unebenheiten der Fahrbahn stets ausgesetzt ist. Die Massenkonzentration an der Hinterachse ermöglicht Anordnung einer der verhält-

nismäßig starken und steifen Feder, ohne daß der Wagen »hart« wird. Gute Straßenlage setzt innigen Kontakt zwischen Rädern und Fahrbahn voraus. Weiche Federung verstößt gegen diese Forderung. Wichtig ist es daher, abgefederte Masse und Feder so abzustimmen, daß bei ausreichendem Federweg einwandfreie Straßenhaftung bei stoßfreiem Fahren gesichert ist.

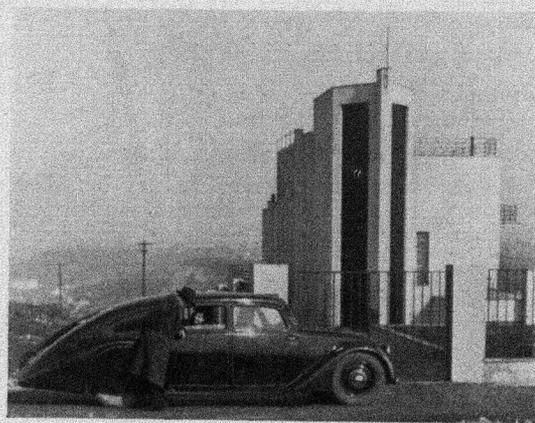
Dies ist beim neuen Tatra in geradezu verblüffender Weise gelungen. Selbst auf rauhester Fahrbahn gleitet das Heck des Wagens schwingungs- und stoßfrei über die Unebenheiten. Die Eigendämpfung der Pendelachse macht sogar den Einbau von Stoßdämpfern bei der Hinterachse entbehrlich.

Die Vorderräder können entsprechend weich gefedert werden. Sie fühlen sich gewissermaßen in das Gelände ein, tasten den Fahrgrund ab und sind mit solcher Dämpfung versehen, daß sie über die Hindernisse hinweg zu schweben scheinen. Dank der richtigen Federabstimmung und einwandfreier Schwerpunktlage spüren auch die Insassen der Vordersitze nichts mehr, als ein leises Wiegen. Der Wagen liegt unbedingt sicher in der Hand des Fahrers auch auf schlechtesten Straßen und zeigt ideale Kurvenlage.

Sehr im Gegensatz zu den bisher herrschenden Anschauungen ist für die Kurvenlage der Adhäsionsdruck der Hinterräder allein maßgebend. Der neue Tatra arbeitet mit dem optimalen Wert dieses Adhäsionsdruckes. Die Hinterräder bleiben fest an die Fahrbahn gepreßt, finden also höchsten Widerstand gegen die durch die Zentrifugalkräfte hervorgerufene Neigung zum Auswärtsrutschen. Die echte Schwingachse bildet nun eine seitlich starre Verbindung zwischen Lauffläche des Rades und Fahrzeugmasse, so daß die Kurvenhaftung der Tatra-Type 77 die Grenze des Möglichen erreicht.

Warum Stromlinienkarosserie?

Leider ist das Wort »Stromlinie« durch geschäftstüchtige Reklame sehr in Mißkredit gekommen. Was uns insbesondere die amerikanische Automobilindustrie bisher als »Stromlinie« vorgesetzt hat, hat



Seichtauto und Hochhaus.

mit dem Körper kleinsten Luftwiderstandes, um den es sich handeln soll, nicht das geringste zu tun.

Es ist viel zu wenig bekannt, daß der weitaus größte Anteil der Motorleistung zur Überwindung des Luftwiderstandes aufgewandt wird. Der Rollwiderstand ist verhältnismäßig gering und steigt nur unwesentlich mit der Geschwindigkeit. Der Luftwiderstand hingegen, der bei niedrigen Geschwindigkeiten eine untergeordnete Rolle spielt, steigt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit und übernimmt von 50 Kilometerstunden Geschwindigkeit an die führende Rolle. Bei Geschwindigkeiten über 80 km werden bei

Nur der Sieg eines Serienwagens kann Sie interessieren!

Herr August Adamek auf einem der laufenden Serie entnommenen

Peugeot 601

katalogmäßig bis zum
letzten Splint, startete
und

siegte überlegen

in der **II. Internationalen Fahrt durch die österreichischen Alpen**

Generalrepräsentanz Karl Jeschek, Wien I., Schellinggasse 6 • Telephon R-28-4-84

mittelstarken Wagen rund 80% der Motorleistung vom Luftwiderstand aufgezehrt.

Was wäre nun naheliegender als diesen Feind der Geschwindigkeit, den Luftwiderstand mit den Waffen zu besiegen, die Luftschiff- und Flugzeugbau uns im Wissensgebiet der Aerodynamik geschaffen haben? Die ersten Versuche liegen lange zurück. Sie sind aber trotz vielversprechender Erfolge alle daran gescheitert, daß die aerodynamischen Bedingungen hinter die konstruktiven Bedingungen des Fahrgestelles zurücktreten mußten. Im damaligen Zeitpunkt konnte kein organisches Gebilde entstehen, das den aerodynamischen wie den fahrtechnischen und motor-technischen Bedingungen mit gleichem Maße Rechnung trägt.

Der neue Tatra hingegen ist nicht nur in der Formgebung des Fahrzeugkörpers vollkommen frei, sondern ein wichtiges Argument für Hecktrieb-anordnung ist die Tatsache, daß aerodynamisch günstige Formen auf einfachste Weise durch die Hecktrieb-anordnung erreichbar waren. Die Fisch- oder Tropfenform, das heißt vorne stumpf und hinten schlank und spitz, ist ein solcher Körper kleinsten Luftwiderstandes, sehr im Gegensatz zu der weit verbreiteten Anschauung, daß ein spitzer Körper besser eindringen

muß als ein stumpfer. Es gelingt der heutigen Wissenschaft ohneweiters Körper kleinsten Luftwiderstandes zu bauen, deren Widerstand weniger als ein Zehntel einer Fläche von gleichem Querschnitt wie der Körper beträgt.

Nach umfassenden Versuchen hat Tatra für die neue Type eine derartige Körperform entwickelt, die nicht nur allen aerodynamischen Bedingungen voll entspricht, sondern gleichzeitig eine Gestaltung des Innenraumes ergab, der den Begriff »Komfort« auf völlig neue Grundlagen stellte.

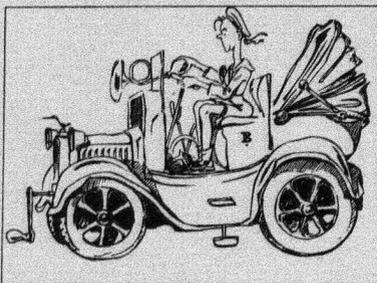
Die bisherigen Karosserieformen waren, wie der Name schon sagt, von der Karosse abgeleitet. Es wurde mehr oder weniger Stellmacherei und Karosseriearchitektur getrieben. Als der Fahrgestellbau stagnierte, traten solche Karosseriearchitekten auf und überschwemmen das Publikum mit modischen Ideen von lächerlicher Kurzlebigkeit.

Der neue Tatra macht sich von diesen Bindungen an eine sterile Vergangenheit frei. Er geht von der Tatsache aus, daß das Kraftfahrzeug nicht nur über die Erde zu rollen hat (Tatra hat dem Studium dieser Bedingung zwölf Jahre Bau- und Forschungstätigkeit gewidmet), sondern auch die Luft

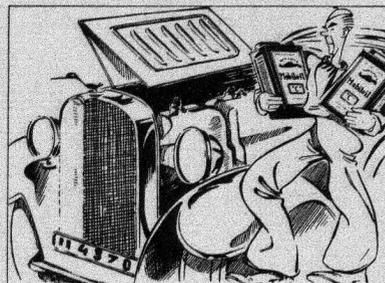
durchheilen muß. So entstand die Tatra-Stromlinienkarosserie als echter Körper kleinsten Luftwiderstandes. Sie umfaßt und überdeckt die Räder, sie umfaßt daher den ganzen, von Spurweite und Radstand gegebenen Bauraum. Sie erzielt damit einen Fahrzeugkörper, der einen Überschuß an Nutzraum bietet.

Vor dem flach nach hinten abfallenden Heck, dem eigentlichen Motorraum, liegt der auf volle Spurweite verbreiterte Sitzraum mit 2 Sitzreihen hintereinander, auf denen bequem je drei Personen Platz finden. Hinter der, vor der Kotflügelmulde der Hinterräder liegenden Rücksitzreihe liegt ein geräumiger Kofferraum. Im Raume zwischen den Vorderrädern und deren durch den Einschlag bedingten breiten Kotflügelmulden sind Reserveräder, Akkumulator, Werkzeuge u. dgl. untergebracht und mit einem Griff durch eine hochstellbare Haube frei zugänglich. Aus diesem unteren, die Kotflügel einbeziehenden Fahrzeugkörper wächst organisch der Sitzraum mit dem breiten, schräg gestellten Frontscheiben heraus. Das Dachteil ist so stark verschmälert, daß auch die Seitenscheiben schräg nach innen stehen. Damit ist jede Spiegelung vermieden und zugleich sind Sichtverhältnisse geschaffen, wie sie bei keinem Kraftfahrzeug

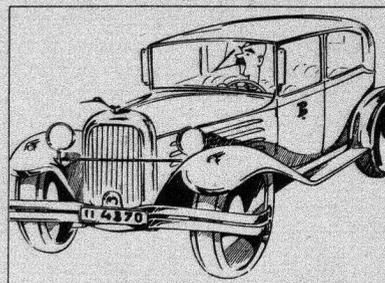
Bill Oilmo erzählt sein erstes Abenteuer:



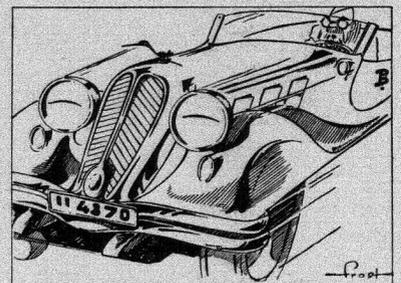
Schon als Knabe lenkte ich mein Auto . . .



Ich verwendete stets Mobiloil



und je älter ich wurde,



desto mehr verjüngte sich mein Wagen.

Frage den, der einen hat . . .!

Packard und nur Packard bringt die Zivilcourage auf, seinen Eventalkäufern den immerhin gewagten Rat zu erteilen: Frage den, der einen hat! Denn der, das lehrt die Erfahrung, ist restlos begeistert. Empfiehlt die Marke, wenn möglich, mit noch mehr Temperament, noch mehr Verve, noch mehr Glut, als der legitime Vertreter, der ja seinen Packard nur ganz flüchtig kennt, von den paar Tausend Vorführungskilometern her. Indes des Packard-Privatier, wenn man ihn so nennen darf, mit seinem Wagen verheiratet ist, nicht gerade lebenslänglich, so doch für viele Saisons. Und da, nicht wahr, lernt man seinen Partner kennen, in- und auswendig.

Frage den, der einen hat . . . Nicht jede Automarke wäre mit dieser Publikumsauskunft, diesem Informationsbureau »Zur öffentlichen Meinung« einverstanden. Aber Packard, der Wagen, der prinzipiell nicht altert, darf sich auch diesen Luxus genehmigen. Jawohl. Nach hunderttausend Kilometern in den Rädern, geht er noch wie »ein Glöckerl«, genau so wie am Premièrentage. Nicht ein bisserl lauter, nicht ein bisserl schlampeter. Und wenn er Methusalems gesammelte Jahre erreichen sollte, Packard bleibt Packard.

Oft hört man, jeder Amerikaner ist heute gut, jeder ist Klasse, da gibt es keine Unterschiede. Oh doch! Nur dauert es ein, zwei Jahre, oft auch drei, vier, bis die Qualitätsunterschiede offenbar werden. Vergleichen sie einen Packard höheren Semesters mit dem X-, Y- oder Z-Wagen nach dem gleichen Kilometerquantum . . .

Frage den, der einen hat . . . Er wird dir den wohlmeinenden Rat geben: Den oder keinen! Aber — guter Packard-Rat ist teuer. Nicht so gefährlich, Verehrteste! Seit uns der Dollar auf halbem Wege entgegenkommt oder, gemeinverständlicher, seitdem unser Schilling sich unter die Edelvaluten mengte und zum überaus »stabilen Herrn« avancierte, geben es auch die Nobelamerikaner in Österreich billiger . . .

Der Verbraucher hat das Wort . . .

Ein begeisterter Kunde schreibt an die Firma Karner, die Generalrepräsentanz der Castrol Ltd. in Wien:

»Seit zwei Jahren verwende ich stets nur Ihr Castrol-Oil aus folgenden Gründen: Ich fahre beruflich das ganze Jahr, Sommer, Winter, ob Schnee oder Regen, Hitze oder Kälte, auf guten oder schlechten Straßen. Unter allen Umständen muß ich mich auf die Maschine, bzw. den Motor verlassen können. Daß dieses äußerst forcierte Allwetterfahren nur dann ein

Motor auf die Dauer aushalten kann, wenn er richtig und erstklassig geschmiert ist, liegt auf der Hand.

Bei der »Drei-Bundesländer-Fahrt« verwendete ich wie immer Ihr Castrol-Oil in meiner Calthorpe-Beiwagenmaschine, und trotz der geforderten hohen Durchschnittsgeschwindigkeit von 44 Kilometerstunden arbeitete der Motor vollkommen klaglos.

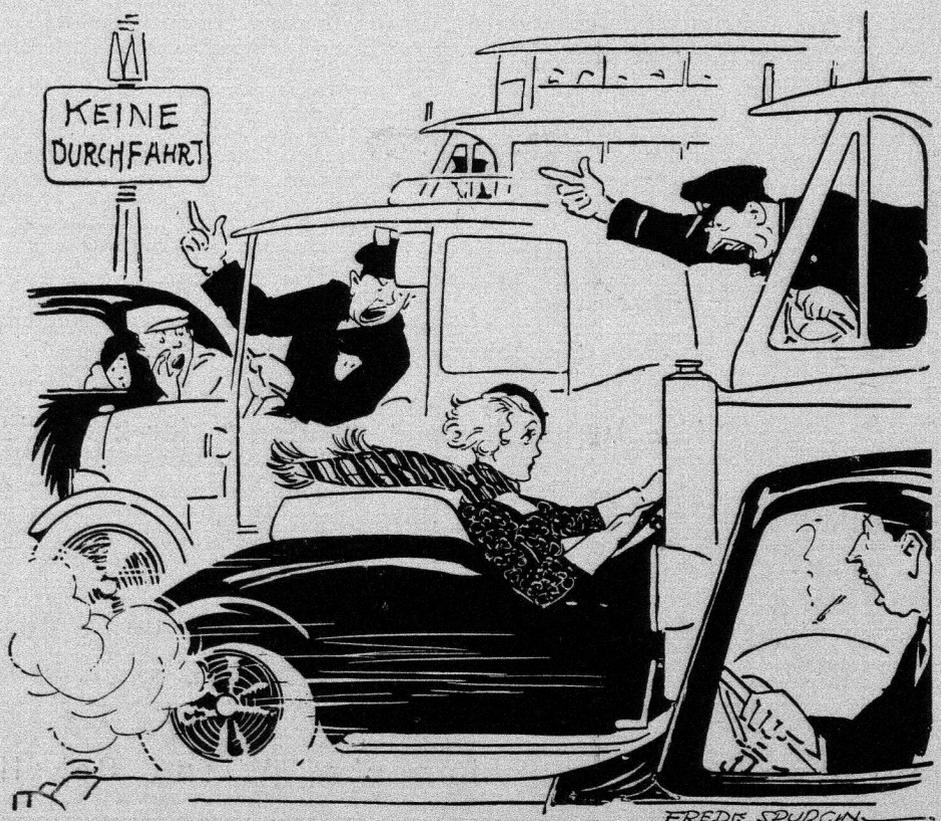
Die größte Wertungsfahrt des heurigen Jahres, die »Internationale II. Fahrt durch die österreichischen Alpen« konnte ich ebenfalls auf der Calthorpe mit Beiwagen siegreich beenden. Wenn man weiß, daß der Motor bei dieser Fahrt zuerst 20 Stunden ununterbrochen auf Höchsttempo, nach 6 Stunden Rast weitere 17 Stunden hintereinander ohne Unterbrechung

mit größter Geschwindigkeit laufen mußte, und wenn man bedenkt, daß auf dieser Fahrt der Präbichl, Paß Thurn, Tauernpaß, Katschberg, Stubalpe, Aflenzer Seeberg, Josefsberg, Annaberg zu passieren waren, ist es kein Wunder, wenn ich für diese Strapazfahrt wiederum Ihr Castrol-Oil verwendete, da ich mir bewußt war, daß ich mich auf Castrol verlassen kann.

Bei der Untersuchung nach dieser Fahrt zeigte es sich, daß der Calthorpe-Motor vollkommen in bestem Zustand war, alle Teile gut geschmiert und die Rückstandbildung im Zylinder ganz minimal war.

Ich werde nicht versäumen, Ihr Castrol-Oil auch weiterhin zu empfehlen. Mit sportlichem Gruß gez. Horst Rust, Wien XIII.»

DIE FRAU, DER JEDER FLUCHT . . .



jemals erzielt wurden. Der Fahrer ist nicht in den engen Raum zwischen Scheiben und Dach eingesperrt, sondern er sitzt bequem in einem Fahrzeugkörper, der völlig freie Sicht nach allen Seiten und nur gering begrenzte Sicht nach oben bietet.

Vier breite Türen geben den Einstieg frei. Die tiefe Bodenlage ergibt eine Einstiegsstufe, die nicht höher als eine normale Treppenstufe ist. So bequem, wie die Sitzlage, ist auch Aus- und Einstieg.

Und was bewirkt nun diese »Stromlinienkarosserie«?

Sie ist tatsächlich ein »Körper kleinsten Luftwiderstandes«, denn zum erstenmal in der Geschichte des Automobilbaues ergibt ein Wagen von nur 60 PS Leistung, mit sechs Personen besetzt, eine Spitzengeschwindigkeit von rund 150 Kilometerstunden: Hier ist also ein Fahrzeug geschaffen, das dem kommenden europäischen Schnellverkehrsstraßennetz bereits heute in vorbildlicher Weise Rechnung trägt.

Dieser Sieg über den Luftwiderstand bedeutet mehr als ungeahnte Steigerung der Spitzengeschwindigkeit. Die Kraft, die dieser Luftwiderstand bisher verschluckte, muß nicht aufgewandt werden. Die erforderliche Motorleistung sinkt also und damit zugleich der Brennstoffverbrauch. Der 3 Liter Sechszylinder-Tatra braucht nicht mehr Brennstoff als ein normaler viersitziger 2-Liter-Wagen. Mit 14 Liter Brennstoff pro 100 km läßt sich auf geeigneten Straßen ein Stundendurchschnitt von 90 km und mehr mühelos erzielen!

Man könnte versucht sein, den neuen Tatra zur Klasse der Luxusfahrzeuge zu rechnen. In Wirklichkeit aber ist diese Neukonstruktion nur ein neuer Versuch zur Schaffung des für europäische Bedürfnisse berechneten wirtschaftlichen Fahrzeuges, bei dem Wirtschaftlichkeit nicht Mangel an Leistungsfähigkeit bedeutet.

Der neue Tatra ist also nicht nur ein Fahrzeug für den Sportsmann und denjenigen, der höchste Durchschnittsgeschwindigkeiten fahren will, sondern ein Fahrzeug für Jedermann, der überlegene Leistung ohne sinnlosen Aufwand wünscht. Der 3 Liter Motor ist nicht überdimensioniert, denn er arbeitet ja mit den Bedürfnissen einer 2-Liter-Maschine.

Zugleich aber löst diese richtige aerodynamische Gestaltung Probleme, die für den bisherigen Karosseriebau als unlösbar galten:

Der zugfreie Wagen war der Wunsch der Karosseriebauer und ist es geblieben. Wie konnte er erfüllt werden, solange das Kraftfahrzeug ein erbitterter Feind der Luft war, solange es blindwütend durch ruhende Luft voranströmte und darin einen wahren Orkan entfesselte. Beim neuen Tatra tritt an Stelle des Brausens, Knatterns, Zischens und Pfeifens, bei schneller Fahrt nur ein leises Rauschen. Die Luft wird nicht mehr gepeitscht und zerwirbelt, sondern sie strömt wirbellos am Fahrzeugkörper vorüber. So wird der seltsame Effekt erreicht, daß der Fahrzeugkörper nicht von der Luft unter Druck getroffen wird, sondern die umhüllende Luftströmung einen Unterdruck auf der ganzen Fahrzeugoberfläche erzeugt. Das Fahrzeuginnere steht also unter einem Überdruck. Die Gerüche des Motorraumes werden nicht eindringen, sondern werden im Gegenteil herausgedrängt.

Und wie einfach ist es, ein solches Fahrzeug zu lüften: aus jeder Öffnung der Außenhaut strömt die Innenluft nach außen, sie wird abgesaugt und an richtiger Stelle angebrachte Ventilationsöffnungen ermöglichen ein völlig zugfreies Entlüften des Wageninneren. Kein Staub dringt ein, keine Belästigungen der Insassen durch rauchende Mitfahrer können entstehen.

Aber mehr noch bietet die aerodynamisch richtige Form des neuen Tatra: bestimmte Seitenscheiben lassen sich öffnen, ohne das Zug- und Wirbelerscheinungen auftreten, sie liegen im Strömungsschatten, die Außenluft streicht an diesen Öffnungen vorbei, ohne mehr als ein schwaches Ausströmen der Innenluft nach außen zu bewirken.

Auch im Dach läßt sich eine solche Zone finden, in der eine aerable Anordnung angebracht werden kann, die freien Blick nach oben bietet, ohne Zug- und Wirbelerscheinungen.

Damit ist die wirkliche Allwetter-Karosserie geschaffen, die im Sommer und Winter höchsten Fahrkomfort bietet; im Sommer den Kontakt mit der milden Sommerluft ermöglicht, im Winter und bei

schlechtem Wetter von Kälte und Nässe völlig abschließt.

Noch eine für den Führer besonders wichtige Eigenschaft zeigt der echte Körper kleinsten Luftwiderstandes: Die Sichtscheiben werden von Verunreinigungen der Luft, insbesondere in den Sommermonaten von Insekten, überhaupt nicht getroffen, auch Schnee wird vom Luftstrom, den der Fahrzeugkörper erzeugt, an den Sichtscheiben vorbeigerissen, ohne das Glas zu treffen, ohne daran zu haften.

Und zum letzten: dieser in sich geschlossene Körper, ohne Ecken, Winkel und Kanten, ohne zwecklosen Zierrat und sinnloses Ornament, ohne hervorstehende Teile und Simse bietet den Atmosphären und dem Schmutz so gut wie keinen Angriffspunkt. Während bisher die Saug- und Wirbelerscheinungen Staub und Schmutz an bestimmte Teile des Wagens rissen und dort zum Ankleben brachten, verhindert der wirbelfreie fließende Luftstrom diese Erscheinungen vollkommen. Der neue Tatra bleibt auch nach kilometerlanger Fahrt staub- und kotfrei und seine Reinigung ist in wenigen Minuten beendet. Selbst die gefürchtete Reinigung der Unterseite ist ein Kinderspiel, denn auch hier findet der Schmutz keine Stelle, an der er haften kann.

Warum Zentralenklung?

Viele werden diese überraschte Frage stellen. Tatra aber hat die ewige Streitfrage »Rechts- oder Linkssteuer?« mit Gründen der konstruktiven Vernunft endgültig entschieden.

Wie organisch auch immer das Kraftfahrzeug gestaltet wird — der Führer muß ihm seine Sinne leihen, sonst bleibt es ein wild dahin stürmendes Unwesen.

Dem Auge und Ohr des Fahrers muß daher der beherrschende Raum zugeteilt werden, der völligen Überblick über Fahrzeug und Fahrbahn bietet. Beim neuen Tatra sitzt der Fahrer in der Mitte der Sichtscheiben, am weitest vorgeschrittenen Punkt. Vor sich hat er nichts als den kurzen Vorderraum des Wagens, der ihm den Blick auf die Straße unmittelbar vor dem Fahrzeug freigibt. Das Dach springt so weit zurück, daß ihm selbst fast senkrechter Blick nach oben geboten wird.

Hier in der Mitte des Fahrzeuges ruht seine Hand auf dem Steuer. Nach rechts und links schätzt er mit gleichem Maße.

Kein neben ihm sitzender Mitfahrer behindert ihn. Die neben dem Führersitz liegenden Vordersitze sind so weit zurückgerückt, daß der Fahrer völlige Armfreiheit hat, ohne aber in der Unterhaltung mit seinen Mitfahrern behindert zu sein.

Warum Luftkühlung?

Auch diese Frage ist für den Tatra-Kenner eigentlich überflüssig. Für den Kleinwagen ist sie längst beantwortet. Luftkühlung ist jeder anderen Form der Kühlung überlegen. Der Kühlbereich dieser reicht hier von der tiefsten für Luft überhaupt denkbaren Temperatur, die theoretisch bei fast -200° liegt, bis zur Betriebstemperatur der zu kühlenden Teile, die bei Motor bei plus 180° liegt. Die luftgekühlte Maschine kennt weder Kochen noch Einfrieren. Sie ist stets betriebsbereit. Bei Außentemperaturen von plus 50° C steht der wassergekühlten Maschine ein Kühlbereich von höchstens 50° Temperaturdifferenz zur Verfügung, mit steigender Höhe infolge Verringerung des Siedepunktes noch weniger. Die luftgekühlte Maschine aber arbeitet mit 50° warmer »Kühlluft« immer noch mit einem Temperaturgefälle von mehr als 100° . Sie ist demnach Kühlung für die Wüste in gleicher Weise wie für den Winter, für den Äquator wie für den Pol.

Es war keineswegs leicht, diese bewährte und ausreichende Tatra-Gebläse-Luftkühlung auf eine Maschine höheren Zylinderinhaltes anzuwenden.

Im Tatra 77 ist diese Lösung gefunden: Die Anordnung zweier Vierzylindermotore, die unter 90°

auf eine gemeinschaftliche Kurbelwelle arbeiten, ergibt bei kürzester Baulänge frei stehende Zylinder, die ringsum von Kühlluft umspült sind. Zwei durch Gummikeilriemen geräuschlos angetriebene Ventilatoren sorgen für rasche Kühlluft-Zirkulation und ausreichenden Wärmeaustausch.

Aber gerade für die Stromlinienkarosserie mit Heckmotorantrieb ist die Luftkühlung von überragender Bedeutung. Hier wird eine andere merkwürdige Erscheinung der Körper kleinsten Luftwiderstandes ausgenutzt, nämlich, daß sich Oberflächenzonen finden lassen, die unter verschieden hohem Unterdruck liegen und zwischen denen in einer eingeschalteten Innenleitung das Druckgefälle durch Strömung ausgeglichen wird.

Diese Erscheinungen sind beim neuen Tatra in vorbildlicher Weise verwirklicht. Mit steigender Fahrgeschwindigkeit wird die Kühlluft den Ventilatoren mit steigendem Drucke zugeführt und gleichzeitig mit steigendem Unterdrucke nach Beendigung des Kühlvorganges aus dem Motorraum abgesaugt. Bei geringstem Kraftverbrauch wird ein maximaler Kühleffekt unter gleichzeitiger Widerstandsverminderung des Fahrzeuges selbst erzielt.

Automobilistische Hochkonjunktur auf der Insel Le Mans.

Wir haben kürzlich über das Motorradrennen und Automobilrennen auf der Insel Le Mans berichtet.

Nun fand am 16. und 17. Juni 1934 wieder das Rennen um den »Grand prix« der Insel Le Mans statt. Die Ergebnisse waren: Erster: Alfa Romeo (Chinette und Etancalin). Zweiter: Riley (Seballeau und Delaroché). Dritter: Riley (Dixon und Paul). Viertes: M. G. Magette (Eccles und Martin). Fünftes: Riley (Van der Becke und Peacock). Sechstes: Riley (McClure und Newsome).

Der Rudge Withworth Cup wurde von Riley gewonnen.

Das Auffallende bei diesem Rennen, wie bei den vorher stattgefundenen ist, daß alle Sieger, auch vorstehende, ausnahmslos die Wagen mit Original Ferodo-Brems- und Kupplungsbelägen montiert hatten.

Es gehört schon zur automobilistischen Tradition, daß Siegerwagen und -maschinen nur mit Original Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial starten.

Es beweist dies auch das ungeheure Vertrauen, welches die Ferodo-Erzeugnisse in der automobilistischen Welt genießen.

Nähere Auskünfte erteilt die Generalvertretung: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60.

DMZ (Deutsche Motor-Zeitschrift), Heft 5, 1934. Verlag »Deutsche Motor-Zeitschrift« G. m. b. H., Dresden-A 19.

Im Leitartikel »Kraftfahrzeugindustrie an die Front« zeigt K. D. von Oertzen, Vorstandsmitglied der Auto-Union A.-G., an Hand von statistischen Unterlagen, wie weit sich die Kraftfahrzeugindustrie mit ihrem Bedarf an Rohstoffen und Zubehör in die anderen Wirtschaftsgebiete verzweigt, warum ihr also im Kampf gegen die Wirtschaftsnot der Platz an der Front zukommt. Das Schwergewicht des Heftes liegt in einem grundlegenden Aufsatz mit dem Thema »Der deutsche Fahrzeug-Dieselmotorenbau, Entwicklung, Probleme und heutiger Stand«. Dieser Aufsatz, der mit Hilfe von hochinteressanten Abbildungen und Übersichtstabellen eine wertvolle Sichtungsbildung leistet und dem überdies eine besondere pädagogische Bedeutung beizumessen ist, soll — nach dem Vorwort der Schriftleitung — eine laufende Berichterstattung in der »DMZ« über dieses immer größer werdende Gebiet der Technik einleiten. Ein ebenfalls reich illustrierter Aufsatz »Zweiachser mit Allradantrieb und Allradlenkung« zeigt neue Wege auf, die mit dem Bau eines Hanomag>Lastwagens beschränkt wurden. Einen ausgezeichneten Eindruck machen die aus der »DMZ« langjährig bekannten Typentafeln, diesmal über den Personenkraftwagen Röhr-»Junior«, über ein 22 PS starkes Zündapp-Motorrad, über einen englischen Flugmotor (De Havilland) und ein großes amerikanisches Verkehrsflugzeug (Douglas). — Auch dieses Heft der »DMZ« fällt wieder durch Gediegenheit in der Ausstattung und Sachlichkeit im Inhalt auf. H. D.

Original englischer

FERODO

Brems- und Kupplungsbelag

ist der erste und bisher an Qualität unerreichte. Vergessen Sie nie, daß Ihr Leben bei schlecht funktionierender Brems- u. Kupplung stets in Gefahr ist! Orig. FERODO garantiert die größte Bremsleistung und die größte Lebensdauer, wodurch Ihnen viele unnötige Kosten und Unannehmlichkeiten erspart bleiben.

Erfa-Werke S. Erben & Sohn
Wien X., Laxenburgerstraße 137 • Tel. R-11-0-60

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

SERVICE PACKARD GARAGE

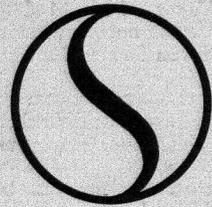
Hanns Netal, Wien III., Rennweg 4 / Telephon U-14-4-71



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-50-5-20 Serie