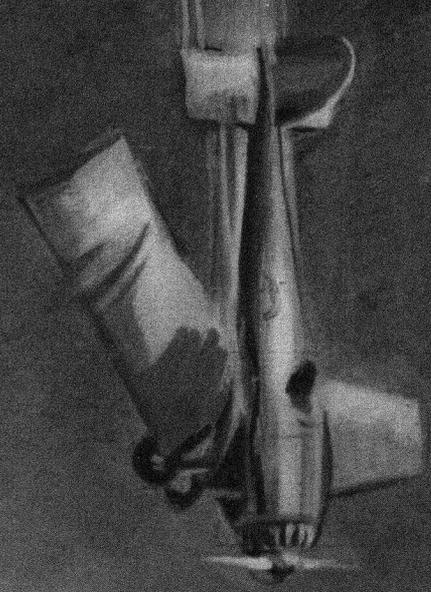
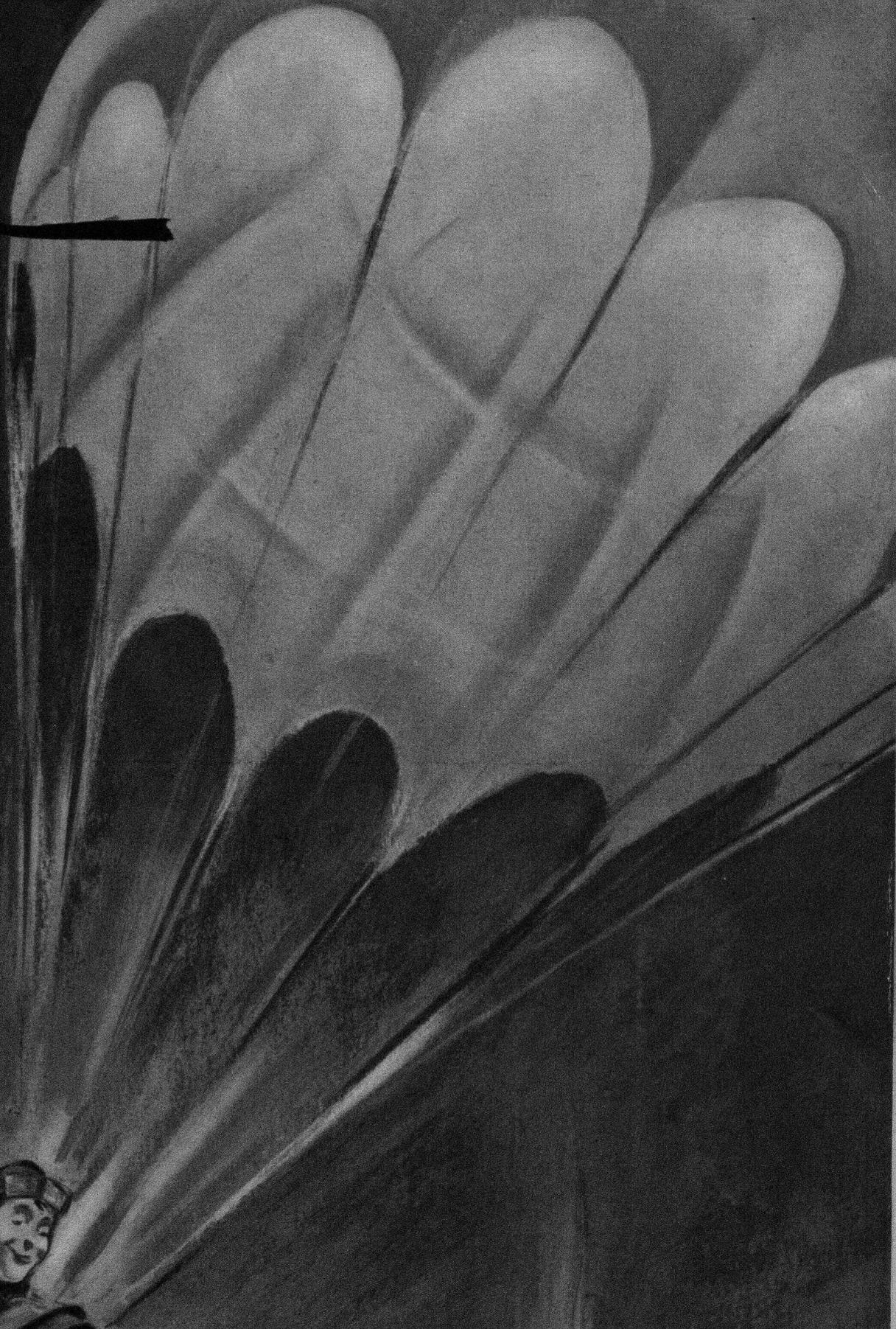
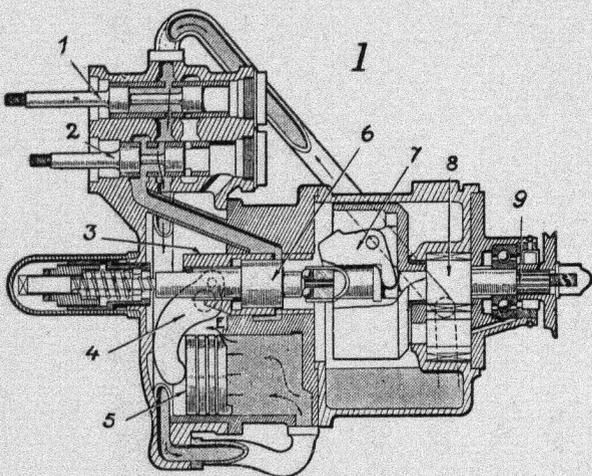


*Europa
Motor*



DIE KUPPLUNG – EIN „DEUS EX MACHINA“

Es ist nun gerade drei Jahre, daß eines der großen internationalen Fachblätter, den ersten beschreibenden Artikel über eine automatische Kupplung veröffentlichte, die durch eine, durch die Bewegung des Akzeleratorpedals betätigte Ölpumpe aus- oder eingerückt wird. Seither hat der Erfinder, ein Mister Edward Gillet, diverse Änderungen und Verbesserungen an seiner Erfindung vorgenommen, deren wichtigste die Anbringung eines zentrifugalen Regulators bildet, welcher ein zweites Ventil betätigt, das nun ebenfalls wie das Beschleuniger-



Automatische Vorrichtung zur Betätigung der Kupplung nach System Gillet. Unser Bild zeigt den Mechanismus in der Leerlaufstellung (Motor läuft, Wagen steht), die Kupplung wird durch einen mittels Öldruck bewegten Kolben ausgerückt erhalten. — 1. Ventil, welches durch das Beschleunigerpedal betätigt wird. 2. Ventil, das mit dem Schalthebel verbunden ist. 3. Schieber, der in Verbindung mit dem Kolben arbeitet. 4. Führt zum Ausrückhebel der Kupplung. 5. Kolben. 6. Vom Regulator gesteuertes Ventil. 7. Zentrifugalregulator. 8. Ölpumpe. 9. Vom Motor getriebene Antriebswelle.

pedal auf die Ölpumpe wirkt. Die neue Vorrichtung wird also nach diesen Verbesserungen sowohl vom Akzelerator als von dem Zentrifugalregulator kontrolliert.

In dieser neuen Form mit der doppelten Kontrolle hat sich die Gillet'sche automatische Kupplung ganz außerordentlich bewährt, so zwar, daß sie bereits von einer wohlbekannteren englischen Fabrik für ihre Standardkatalogstypen angenommen wurde. Auch das große amerikanische Haus Chrysler, das in den USA. seit Jahren für fortschrittliche technische Neuerungen geradezu tonangebend geworden ist, baut ihre neuesten Typen mit einer nach dem Gillet'schen Patent, in Lizenz, erzeugten automatischen Kupplung, die allerdings bereits eine Individualisierung der Gillet-Kupplung darstellt.

Ein normaler Wagen mit Synchrongetriebe, dem die Gillet-Kupplung eingebaut worden war, zeigte keinerlei außergewöhnliche Merkmale, außer einem kleinen Anbau am Motor, der die Ölpumpe enthielt. Außerdem erübrigte sich die Betätigung des Kupplungspedals sowohl beim Wegfahren wie beim Stehenbleiben oder Umschalten.

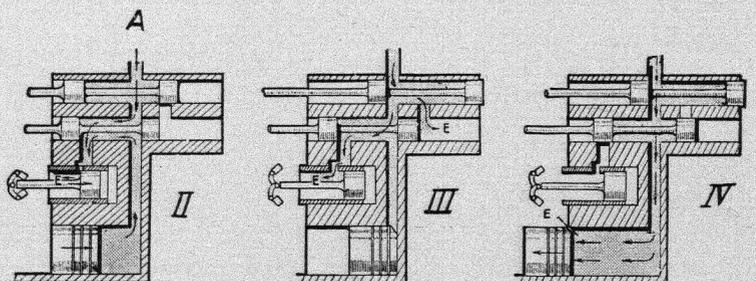
Wenn der Motor bei stehendem Wagen leerläuft, bewirkt die Gillet-Vorrichtung

ganz automatisch, daß die eigentliche Kupplung ausgerückt bleibt.

Um wegzufahren braucht man nur die »Erste« einzuschalten und auf das Gaspedal zu treten. Das Einkuppeln erfolgt selbsttätig, und zwar in einer so sanften und dabei raschen Art und Weise, als würde die Kupplung durch irgend einen deus ex machina (der ein äußerst gewiegter Chauffeur sein muß) eingerückt worden wäre. Infolge der Betätigung durch die zwei oben erwähnten Ventile ist die Phase des Rutschens beim Einkuppeln ungemein kurz. Wenn man daher das Gaspedal rasch heruntertritt, zieht der Wagen rasch und sicher vom Fleck. Wenn man aber bei geringer Reisegeschwindigkeit den Akzelerator nur leicht herabdrückt, dann kann man die Kupplung so oft man will, zum Rutschen bringen, da nun das Einrücken der Kupplung von dem Zentrifugalregulator abhängt. Sehr wichtig ist dabei der Umstand, daß man die eigentliche Kupplung nicht unbegrenzt lang, bei voller Drehzahl des Motors, rutschen lassen kann, woraus sich ergibt, daß die Abnutzung der Kupplung nicht größer ist, als bei deren bis heute üblichen normalen Betätigung. Wenn die Drosselklappe weit geöffnet wird, läßt das vom Beschleunigerpedal kontrollierte Ventil das Ausrücken der Kupplung nicht zu, so tief auch die Tourenzahl des Motors sinken mag.

Um den Gangwechsel ohne Zuhilfenahme des Kupplungspedals zu ermöglichen (oder beim Freilaufmechanismus Zuflucht zu suchen) ist ein Hilfsventil in ebenso einfacher, wie ingenieurer Weise mit dem Schalthebel verbunden. Wenn man diesen nun auch nur etwas bewegt, rückt der Gillet-Mechanismus die Kupplung aus, worauf der Gangwechsel natürlich ganz normal, aber natürlich ohne Betätigung des Kupplungspedals vor sich geht. Nachdem der Schalthebel wieder in die Ruhestellung gelangt, erfolgt automatisch das Einkuppeln. Beim Herabschalten kann man sinngemäß das Beschleunigerpedal eventuell in der Vollgasstellung belassen, um ja keinen Schwung zu verlieren.

Funktionieren der Ventile und Kreislauf des Öls, das bei den mit E bezeichneten Stellen ins Gehäuse abfließt. (A führt zur Ölpumpe.) II. Hier ist die Lage illustriert, wenn etwas Gas gegeben wird und die Kupplung ganz allmählich eingreift. III. Normale Fahrt, Kupplung eingerückt. IV. Gangwechsel bei Vollgas.



Ein anderer, probeweise mit der Gillet'schen automatischen Kupplung ausgerüsteter Wagen war mit einem, der den Lesern bereits wohlbekannteren (von uns als erstes deutsches Fachblatt seinerzeit beschriebenen) Wilsonschen automatischem Getriebe mit Gangwähler am Volant versehen. In diesem Falle war die automatische Kontrolle sowohl an die Kupplung als auch an den

Mechanismus der Gangwahl des Getriebes angeschlossen worden, wodurch sich ebenfalls jedwede Betätigung des Kupplungspedals durch den Fahrer erübrigte.

Mit Bezug auf die Anwendung der Gillet'schen Kupplungsbetätigung auf Wagen der gewöhnlichen Standardbauart zeigen unsere Illustrationen die Wirkungsweise des Mechanismus. Ein Kolben, der mit den Ausrückhebeln der Kupplung verbunden ist, arbeitet in einem Zylinder, der mit Hilfe einer vom Motor getriebenen Pumpe mit Öl gefüllt wird. In Abb. I. arbeitet der Motor im Leerlauf. Öl wird dabei durch zwei Ventile dem Gillet-Zylinder zugeführt, wodurch der Kolben nach auswärts bewegt und die Kupplung ausgerückt wird. Abb. II. zeigt die Wirkung, wenn man das Gaspedal ein wenig herabtritt, wobei die Bewegung des Regulators ein Ventil öffnet und etwas Öl abgelassen wird. Die Kupplungsfedern können dann die Kupplungsplatten allmählich in Kontakt bringen, wobei der Ausrückmechanismus automatisch den Kolben im Zylinder in seine Ausgangsstellung zurückführt.

Sehr genial ist die Art, wie der Kolben genötigt wird, der Bewegung des Regulators zu folgen.

Das Plungerventil, das durch die Bewegung »nach außen«, die die Gewichte des Regulators machen, betätigt wird, ist von einem Schieber umgeben, der mit dem Kolben verbunden ist. Wenn das Ventil nun ein wenig, infolge der Drehzahl des Motors, in Bewegung kommt, werden Schlitze in dem Schieber freigelegt. Der Kolben folgt jetzt der Bewegung, bis die Bewegung des Schiebers die Schlitze schließt.

Wenn die Drosselklappe voll geöffnet wird, um ein rasches Wegziehen zu ermöglichen, ist durch das Hilfsventil (das mit dem Gaspedal verbunden ist) ein zweiter Abfluß für das Öl vorgesehen, wodurch ein rasches Zurückgehen des Kolbens an das Ende des Zylinders, also ein überaus promptes Einkuppeln bewirkt wird.

Abb. IV. endlich zeigt, wie bei Vollgasstellung des Akzelerators umgeschaltet

werden kann. Die erste leichte Bewegung des Schalthebels, wie ihn die Hand des Fahrers ausrückt, betätigt ein Doppelventil, welches die Ölauslässe schließt und auch eine direkte Verbindung zwischen Ölpumpe und Zylinder herstellt. Zu dieser einfachen Form von Gangwechsel ist jedoch entweder ein Synchrongetriebe oder aber Freilaufmechanismus notwendig.

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

Zwischen AUTO und zu FUSS



Lieber ein Kleinauto als kein Auto!

Seit der »Wagen ohne Pferde« erzeugt wird und das Seine dazu beiträgt, Faulheit und Bequemlichkeit der Menschen ins Unerschöpfliche zu steigern, sinnen gefinkelte Konstrukteure Tag und Nacht darüber nach, wie man es anstellen soll, auch die letzten aktiven »Füß« in Pension zu schicken, id est, zu motorisieren. Jedem Proleten sein Auto, seine Fahrmaschine, seinen Motorroller! Das Ergebnis der leidenschaftlich betriebenen Forschungen heißt in den verschiedenen Ländern verschieden. Nur die Fabrikationsbilanz war überall dieselbe traurige. Zwei Saisons lang vermochten die Auch- und Beinaheautos zumindest katalogmäßig zu existieren und zu reussieren, dann verschwanden sie prompt von der Bildfläche. Das gilt namentlich von

Photo: J. W. Shillan.
INS HAPPYWEEKEND FAHREN DIESE MODERNEN JUNGEN DAMEN AUF IHREM RYTE CRAFT »SCOOTA CAR«. Für Hund, Golf und Pyjama ist, wie man sieht, Platz vorhanden.

jenen Miniaturfahrzeugen, die unsere Generation kleiner haben wollten, als sie es ohnedies ist. Offenbar vergasen jene Konstrukteure, die es angeht, auf das unentbehrliche Anprobierenlassen, ansonsten ein so krasses Vergreifen in den Längen- und Breitenmaßen der Karosserie unerklärlich wäre. Der neue Kleinstwagen, der gegenwärtig seine Welttournee durch die illustrierte Fachpresse unternimmt, der Ryte Craft Scoota Car, mutete auf den ersten bis dritten Blick an, wie ein Deserteur aus der Liliputstadt im Prater, in allem und jedem auf Einmetermenschen zugeschnitten. Ohne

uns auf langatmige Diskussionen über die praktischen Möglichkeiten und Unmöglichkeiten dieses Originals auf Rädern einzulassen, können wir nicht umhin, die neugierige Anfrage an das Chefkonstruktionsgenie Mr. Charles Harrison zu richten: Wie groß dürfen Ihre Passagiere eigentlich und wenn's hoch kommt sein? Dem Anschein nach nicht über 1 Meter 20. Oder handelt es sich bei diesem Scoota Car um ein geheimnisvolles Etwas, ein physisches Monstrum: innen größer als außen? Die praktischen Tugenden des »Autos der kleinen Wege« in allen Ehren, sicher höchst beruhigend, so einen humoristischen Wagen, so eine Parodie seiner selbst, stets vor der Haustüre zu wissen, um gegebenenfalls einen dringenden Brief in den nächsten Kasten zu bugsieren, beim Spezereimann an

der Ecke kalten Aufschnitt für den Abend zu besorgen oder im nächsten Café geschwind zu jausnen — wenn jemand fragt, ich bin in 5 Minuten retour —, aber sitzen muß man in dem Zeug schließlich auch irgendwie können, ohne es mit Zwangsjackengefühl zu kriegen. Indes, andere Zeiten, andere Autos! Vielleicht ist dieser neumodisch-englische Scoota Car, darin man mit einem, meist ungenannt sein wollenden Körperteil in 5 cm Abstand über die Straßen fegt, das Gegebene für den Weltuntergang, der seinen Krisenschatten täglich vorauswirft. Wir alle müssen es billiger geben, nicht wahr Mr. Harrison, und werden es billiger geben. Und voraussichtlich eines Tages froh sein, mit solchem Motorrutscher erst in den Urlaub zu fahren und dann in den Ausgleich . . .

fahrungen auf dem Gebiet der Motorradtechnik und ist überdies der Erzeuger der bekannten Britannia-Außen- und Innenbordmotoren; die dabei gesammelten Kenntnisse hinsichtlich des Baues kleiner Motoren und der verschiedenen Arten von Kraftübertragungssystemen kamen ihm natürlich bei der Konstruktion des in Rede stehenden Fahrzeuges sehr zustatten.

Das Chassis des Ryte Craft Scoota Car besteht im wesentlichen aus zwei Parallelrohren; die Hinterräder bilden zusammen mit dem Motor und der Kraftübertragung ein Aggregat, das hinter dem Sitz des Fahrers angeordnet ist und in wenigen Minuten herausgenommen werden kann.

Bei der sehr leicht gehenden Steuerung werden biegsame Stahlkabel verwendet und eingebaute Federn absorbieren automatisch

leistet sehr wirksame Luftkühlung; die mit dem Motor organisch verbundene Kupplung tritt automatisch in Aktion, sobald die Tourenzahl des Motors 800 Touren in der Minute überschreitet. Zwischen Kupplung

Für Steyr nur

CASTROL

und dem auf das rechte Hinterrad wirkenden Antriebsmechanismus ist ein Getriebe angeordnet, und der Motor sowie die Kraftübertragung stehen in einer Linie zwischen den Hinterrädern.

Der kleine, zylinderförmige Benzintank enthält Betriebsstoff für etwa 8 Stunden Fahrzeit bei Höchstgeschwindigkeit.

Die Aufmerksamkeit, welche diese neuartigen kleinen Fahrzeuge auf sich ziehen, macht dieselben ungemein geeignet für Reklamezwecke, und Mr. Shillan hat auch bereits Vorkehrungen getroffen, die Scoota Cars mit Karosserien zu versehen, die getreue Miniatur-Nachbildungen wohlbekannter Automarken sind, wie Austin, Morris, Ford, Hillman, Humber, Vauxhall, Singer, Standard, Armstrong Riley, Buick, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Renault, Peugeot, Opel usw. Die Fabrikanten der Frazer-Nash-Wagen haben bereits 50 Ryte Craft Scoota Cars in Auftrag gegeben.

Diese verkleinerten Wiedergaben eines normalen Automobils werden auch den verschiedenen Automobilvertretern im In- und Ausland geliefert, denen damit insofern ein wertvolles Mittel an die Hand gegeben wird, als der Vertreter dadurch die Aufmerksamkeit des Publikums auf die von ihm vertretene Marke lenken kann.

Abgesehen aber von den Möglichkeiten zur Propaganda, die diese kleinen Wagen bieten, eignen sie sich auch recht gut für private Verwendungszwecke; so kann man sie beispielsweise unbedenklich Kindern als Spielzeug überlassen, obwohl dann natürlich die Verwendung auf Privatstraßen und -wege beschränkt bleiben muß. Im übrigen kann man sich leicht vorstellen, daß sich die Kinder nicht des ungeschmälernten Besitzes erfreuen können, da für die Erwachsenen die Versuchung nahe liegt, sich das Wägelchen öfters einmal auszuliehen.

Außerdem liegt aber auch kein Grund vor, warum man die Scoota Cars nur zum Vergnügen und nicht auch für geschäftliche Zwecke heranziehen sollte; ein Kasten-aufbau läßt sich unschwer anbringen, und dann kann das Fahrzeug anstelle eines Handkarrens beispielsweise von Gärtnern mit Vorteil verwendet werden. Das Gewicht des kompletten Fahrzeuges ist so gering — nur wenig über 100 kg —, daß die großen Pneus auch auf Rasenflächen keine Spuren hinterlassen. Aber auch noch

Höchste Leistung mit

CASTROL

andere praktische Verwendungszwecke kann man sich gut vorstellen, und es ist nur zu wahrscheinlich, daß die Wägelchen wegen der geringen Betriebskosten und der Einfachheit der Bedienung, die es auch solchen Leuten ermöglicht, die nicht das Geringste von Automobilen und Motoren verstehen, sich ihrer zu bedienen, sehr bald eine beträchtliche Verbreitung finden werden.



IM SCHATTEN DES GIGANTEN steuert diese versierte Chauffeuse ihren Ryte Craft »Scoota Car« ohne sichtbare Minderwertigkeitskomplexe durch den Verkehrstrubel von Piccadilly. Photo: J. W. Shillan.

Ein englischer Fachmann über den Scoota Car:

Von Zeit zu Zeit hört man immer wieder von Versuchen, die darauf abzielen, Kleinstautos zur Beförderung von einer oder auch von zwei Personen zu schaffen, doch gingen diese Versuche in fast allen Fällen von enthusiastischen Amateuren aus. Nun hat aber vor kurzer Zeit eine englische Firma ein durchaus praktisches und brauchbares Fahrzeug herausgebracht, und zwar kann dieses neue Miniatur-Auto auch völlig ungeschulten Fahrern anvertraut werden, da die Höchstgeschwindigkeit zirka 25 Kilometerstunden beträgt, wozu allerdings zu sagen ist, daß durch die außerordentlich niedrige Bauart des Wägelchens und die verhältnismäßig hohe Tourenzahl des Motors der »Eindruck« einer weit höheren Geschwindigkeit hervorgerufen wird, als es tatsächlich der Fall ist.

Für die Konstruktion dieses Kleinstwagens zeichnen Mr. J. W. Shillan, Britannia House, Ampton Street, London W. C. 1, und sein Chefingenieur, Mr. Charles Harrison, verantwortlich, und das Miniatur-Auto, dem man die Bezeichnung Ryte Craft Scoota Cars gegeben hat, wird bereits in größeren Serien erzeugt. Übrigens verfügt Mr. Shillan auch über beträchtliche Er-

schädliches Spiel, respektive toten Gang. Der Schwerpunkt des Wagens liegt so tief, daß das Steuerrad auch im Höchsttempo von 20 bis 25 Kilometerstunden ganz herumgerissen werden kann, ohne daß der Wagen dadurch zum Umkippen gebracht werden könnte. Die etwa 40 cm im Durchmesser messenden Räder sind mit Ballonpneus ausgestattet.

Die Betätigung wird durch ein einziges Pedal bewerkstelligt; wenn man im Wagen Platz nimmt, bleiben die Bremsen fest angezogen, bis man das Pedal um etwa 12 mm heruntertritt; weiteres Durchtreten läßt den Motor entsprechend auf Touren kommen und bewirkt automatisch ein sehr sanftes Kuppeln. Das Tempo des Wagens wird dann durch das Heruntertreten des Pedals geregelt, ohne daß man dabei schalten müßte.

Das Herunternehmen des Fußes vom Pedal bewirkt automatisch das Schließen der Drosselklappe und das Anziehen der Bremsen, und zwar wird dies durch eine ebenso sinnreiche wie einfache Methode erzielt. Eine sehr hübsch ausgeführte Verschaltung hinter dem Fahrersitz beherbergt den 1-PS-Motor, dessen Kurbelwelle in Kugellagern läuft. Ein in einem Aluminiumgehäuse angeordneter Ventilator gewähr-

2 1/2 Millionen Wagen werden verschrottet

Kurt Schneider „Hauptprobleme des Kraftfahrzeugabsatzes in Deutschland“

Die erste Autofabrik, die etwa seit 1926 die Autoverschrottung fördert, ist Chevrolet. Chevrolet behält für jeden von einem Händler verkauften Wagen 5 Dollar zurück, der dem »Verschrottungsfonds« zugeführt wird. Für jeden Chevrolet-Wagen, den ein Händler nachweislich hatte verschrotten lassen, erhält er vom Werk aus dem Fonds 35 Dollar und für jeden Wagen einer anderen Marke, den er in Zahlung genommen hatte, 25 Dollars¹.

1930 wurde das Verschrottungswesen durch den »Highway Safety-Plan« der »National Automobile Chamber of Commerce« auf eine allgemeinere Basis gestellt.

An diesem Plan, dem bedeutendsten, der eine jährliche zusätzliche Verschrottung von zirka 400.000 Wagen vorsieht außer der normalen Verschrottung, die man mit etwa 2,5 Millionen Wagen annimmt, beteiligten sich im Laufe des ersten Jahres schon 19 Werke, die zusammen mit der National Automobile Chamber of Commerce Kapitalien in der Höhe von zirka 16 Millionen Dollar für die Durchführung bereitstellten.

Außer den General Motors Werken mit den Marken: Buick, Marquette, Chevrolet, Cadillac-La Salle, Oakland-Pontiac, Oldsmobile sind auch der Chrysler-Konzern mit den Marken: Chrysler, De Soto, Plymouth und Dodge, sowie die Marken Graham, Hupmobile, Studébaaker-Erskine, Nash, Vicking und Willys-Overland an der Aktion beteiligt.

Ford nimmt also nicht an dieser Aktion teil, da er selbständig eine Verschrottung durchführt.

Die Bedeutung der Verschrottungsmaßnahmen insgesamt wird ersichtlich, wenn man berücksichtigt, daß zusammen mit Ford etwa 87% der gesamten amerikanischen Produktion daran teilnimmt.

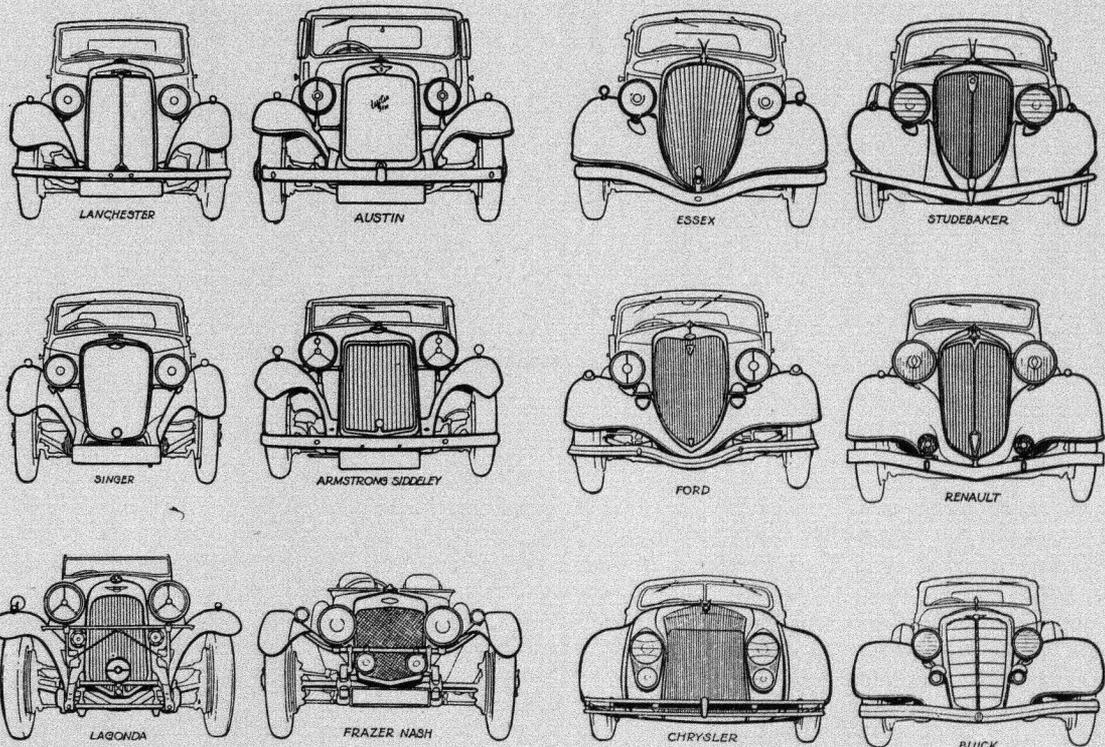
Der Highway-Plan arbeitet nach einem ähnlichen System wie der schon früher angewandte Chevrolet-Plan. — Für jeden verkauften Wagen stellen die Produzenten zum Teil aus Abzügen von der Händlerprovision einen Betrag zurück, der zwischen 5 bis 24 Dollar differiert.

Aus dem so gebildeten Fonds gewährt der Produzent dem Händler für jeden nachweislich verschrotteten Wagen einen Betrag. Der Händler erhält dadurch die Möglichkeit, alte unzuverlässige Wagen, deren Wert nur noch wenig über dem Schrottpreis liegen, verschrotten zu lassen, ohne daß er durch die eventuell erforderlich gewesene Überbewertung bei der Inzahlungnahme größere Verluste erleidet.

Die meisten Fabriken gewähren 40 Dollar Zuschuß für jeden Wagen gleich welcher Herkunft. Einige Fabriken geben weniger, namentlich für die Verschrottung von Wagen anderer Werke, aber nie weniger als 25 Dollars. Die Höherbewertung der Wagen eigener Erzeugung soll wohl vor allem bewirken, daß derartig alte Wagen, die dem Renommee der Fabrik im allgemeinen nur wenig dienlich sind, von der Bildfläche verschwinden.

Abhängig ist die Gewährung der Zuschußprämie im allgemeinen davon, daß der Nachweis erbracht wird, daß der Wagen auch tatsächlich zerstört wurde, und zwar

wurde von der Cleveländer Händlervereinigung schon vor Inkrafttreten des Highway Safety-Plans der National Automobile Chamber of Commerce mit einer Verschrottungsfirma, der »Cleveland Guarantee Auto Scrapping Co.« gegründet. Der Verbindung lag folgende Verpflichtung zu Grunde: Die Händler verpflichteten sich, sämtliche Altwagen, die sie verschrotten lassen, nur bei dieser Gesellschaft verschrotten zu lassen. Das Verschrottunternehmen dagegen verpflichtet sich, alle Wagen der Händler anzukaufen. Der Ankaufspreis wurde auf 25 Cents für 100 pounds Wagengewicht festgelegt. Außerdem zahlt die Verschrott-



HISTORISCHE KÜHLERSCHAU. Immer größer und spitzer werden die Gesichter der Autos.

so weit, daß eine Reparatur sich nicht mehr lohnen würde. Anfangs hatte die Zerstörung der wichtigeren Teile des Wagens in Gegenwart eines Angestellten der Fabrik zu erfolgen. Da diese Form aber nicht nur umständlich, sondern auch mit größeren Unkosten verknüpft war, ging man dazu über, sich mit dem Nachweis der Verschrottung durch eine der zu diesem Zwecke besonders anerkannten Verschrottgesellschaften zu begnügen.

Derartige Gesellschaften wurden im Laufe der Jahre auch von Händlerverbänden gegründet, oftmals durch Gründung von Arbeitsgemeinschaften mit selbständigen Verschrottern.

Eine derartige Arbeitsgemeinschaft

gesellschaft der Händlervereinigung einen Dollar je Wagen. Von dem jährlichen Reingewinn zahlt sie weitere 25% an die Händlervereinigung, die die Beträge wiederum an ihre Mitglieder entsprechend der Zahl der von ihnen verschrotteten Wagen weiterverteilt. Außerdem erhält die Händlervereinigung 6% Dividende auf ihre Beteiligung.

Die Urheber des »Cleveländer Planes« haben inzwischen auch in anderen Städten ähnliche Gesellschaften gegründet und zu diesem Zwecke eine Holding-Gesellschaft gebildet: Die »National Guarantee Auto Scrapping Co.«.

An anderen Orten, wo sich ein besonderes Verschrottunternehmen oder eine Be-

¹ Lt. V. D. J. Nachrichten vom 23. Februar 1927.

teilung der Händler wegen des geringen Umsatzes nicht rentieren würde, haben die Händlervereinigungen Verträge mit schon bestehenden Unternehmen abgeschlossen. Diese mußten sich verpflichten, die von den Händlern angekauften Wagen nicht wieder zu verkaufen, sondern diese restlos zu verschrotten. Durch diese Abmachungen sollte verhindert werden, daß die alten Wagen, die die Verschrotter billig von den Händlern erworben hatten, von den ersteren wieder auf den Markt gebracht werden; außerdem sollte der Handel mit alten Ersatzteilen, der die Lebensdauer noch laufender Altwagen erheblich zu verlängern geeignet ist, eingeschränkt werden, zumal man auch eine Verringerung des Absatzes an neuen Teilen befürchtete.

Doch schon nach kurzer Zeit zeigte es sich, daß die auf einer derartigen Basis arbeitenden Verschrotterunternehmen für die in ihre verschrotteten, metallischen Bestandteile zerlegten Wagen nur ungefähr soviel erhielten, wie sie dem Händler selbst gezahlt hatten. Die Betriebsunkosten kamen

die Allgemeinheit weniger gefährlich. Dazu kommt, daß es ökonomisch gesunder erscheint, alte Wagen mit alten Teilen, die der Lebensdauer des ganzen Wagens besser entsprechen, zu reparieren.

Einen weiteren Vorteil bringt die Wiederverwertung alter Teile, da sie die Möglichkeit gibt, die unwirtschaftliche Lagerhaltung von neuen Ersatzteilen älterer Modelle erheblich einzuschränken.

Diese Annahme wird durch die bei der Chevrolet-Verschrottung gemachte Feststellung, daß 84% der verschrotteten Wagen über 5 Jahre alt waren und die Wiederverwertung daher nur für die Modelle entsprechend weit zurückliegender Jahrgänge in Frage kommt, erhärtet.

Eine Ergänzung erhält das Verschrotungsprogramm der amerikanischen Industrie unter dem Highway Safety-Plan durch die Spezialverschrottung seitens der Ford-Werke.

Ford, der der National Automobile Chamber of Commerce nicht angehört, begann 1930 eine eigene Verschrottungsaktion

verschiedenen Teilen der Vereinigten Staaten von Amerika weitere Verschrotterwerke errichten, wodurch unter anderem die teuren Transportkosten erspart werden.

Trotz der Vereinigung von Verschrottung und Weiterverwertung in einer Hand war es Ford bisher noch nicht möglich, das Schrottggeschäft aus sich selbst rentabel zu gestalten. Der Materialwert pro verschrotteten Wagen soll nur zirka 11 Dollars ergeben haben. Die Kosten der Herbeischaffung zur Fabrik sowie der Zerstörung mußten von Ford zugeschossen werden. Die Materialverwertung deckte im höchsten Falle ungefähr das, was man den Händlern gezahlt hatte. Die Verschrottung wird trotzdem forciert, woran das beträchtliche Interesse der Ford-Werke zu erkennen ist.

Die Bedeutung des Umfangs der Ford'schen Verschrottungsaktion wird ersichtlich, wenn man die von der National Automobile Chamber of Commerce Anfang 1931 veröffentlichten Zahlen über die tatsächlichen Ergebnisse der Verschrottung in den Vereinigten Staaten von Amerika untersucht. Danach entfielen auf die planmäßige Verschrottung seitens der Werke und Händler insgesamt 350.000 Wagen. Von diesen 350.000 Wagen verschrottete Ford allein zirka 41.000. Von dem verbleibenden Rest wurden in 257.961 Fällen durch Zahlungen seitens der »General Motors Corporation« die Verschrottung ermöglicht (davon entfielen wiederum 211.364 Zahlungen allein auf Chevrolet-Wagen).

Da trotz eines Inlandsabsatzes von zirka 3 Millionen neuer Wagen 1930 keine Bestandszunahme gegenüber 1929 eintrat, schied also eine der Neuproduktion entsprechende Menge an alten Wagen aus. Der Umfang der gesamten Verschrottung beträgt also zirka 3 Millionen Wagen, unberücksichtigt bleiben bei dieser Berechnung die nicht registrierten Lagerbestände bei Händlern, doch waren ähnliche Bestände ja auch 1929 vorhanden.

Die amerikanische Automobilstatistik zeigt also, wie entscheidend dort heute schon die mit der Verschrottung eng verbundene Ersatznachfrage für die Produktion geworden ist.

Verschrottungspläne in Deutschland.

In Deutschland, wo die Industrie ebenfalls an einer starken Überkapazität leidet, von deren Folgen auch der Handel stark betroffen wird, setzte die Diskussion über die Zweckmäßigkeit einer planmäßigen Verschrottung und ihre Durchführung, angeregt durch das amerikanische Vorbild, relativ früh ein.

Der »Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -Gewerbes« brachte im Januar 1931 anlässlich der Internationalen Automobilausstellung in Berlin eine Denkschrift heraus¹. Die Denkschrift, die besonders im Interesse des Handels verfaßt ist, behandelt hauptsächlich die Gefahren, die dem Handel durch die gegenseitige Konkurrenz, die unwirtschaftlichen Preisunterbietungen bei Neuwagenverkäufen, bzw. Überbietungen bei Altwagen-Inzahlungnahmen entstehen und fordert daher unter anderem einen Preisschutz für neue Wagen mit der zu seiner Durchführung unbedingt nötigen Regelung der Bewertung des in Zahlung zu nehmenden Altwagens.

Die Denkschrift geht ferner auf die Notwendigkeit einer Kraftwagenverschrot-



SELBSTDEMONTAGE EINES RACERS WAHREND DES RENNENS. Phantastische Szene aus einem diesjährigen Grand Prix, nach der Natur gezeichnet. (»Autocar.«)

dabei aber nicht heraus. Das System wurde daher noch im Jahre 1931 abgeändert. Den offiziell anerkannten Verschrottern wurde jetzt das Recht zuerkannt, die noch wertvollen Ersatzteile aus den zu verschrottenden Wagen auszubauen und zu verkaufen.

Der Erfolg war, daß die abhängigen Verschrotter mit den unabhängigen Verschrottern seitdem bedeutend besser konkurrieren können. Außerdem arbeiten sie jetzt nicht nur rentabler, sondern sie wurden auch in die Lage gesetzt, den Händlern höhere Preise zahlen zu können und dadurch auch den Umfang der gesamten Verschrottung zu erweitern.

Bevor dieser Umschwung in der Auffassung der Industrie sich vollzogen hatte, hatte sich eine Studienkommission der National Automobile Chamber of Commerce mit der Frage der Wiederverwertung alter Teile befaßt. Sie kam zu dem Schluß, daß der Verkauf gebrauchter Teile nicht ein so großes Übel sei, wie man anfangs gedacht hatte. Der Bericht sagt darüber unter anderem: »... diese Teile verlängern zwar die Lebensdauer sehr alter Wagen, die noch in dem Besitz der Benutzer sind, doch werden diese Wagen durch die Erwerbsmöglichkeit billiger Ersatzteile sicherer und für

einzuweisen. Die Besonderheit dieses Unternehmens ist die Zusammenfassung der Verschrottung und Wiedergewinnung von Rohstoffen in einem Betrieb.

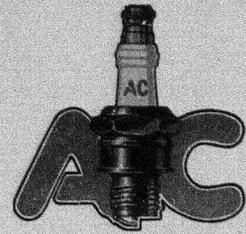
Die Ford-Händler zahlen für jeden Wagen, der noch irgendwie bereift ist und einen Akkumulator haben muß, 20 Dollar. Er läßt alle Wagen, die zum Verschrotten angekauft wurden (in Zahlung genommen wurden), nach Dearborn bringen. Dort werden die Wagen in einer Spezialautoverschrottanlage mittels drei »laufender Bänder« in ihre verschiedenen stofflichen Bestandteile zerlegt, um darauf je nach Art des Stoffes weiter behandelt zu werden. Stahl wird z. B. in Stahllöfen zusammengesmolzen, um später der Neuerzeugung von Ford-Wagen zu dienen.

Trotzdem schon 1930 täglich zirka 375 alte Wagen in dem Schrottwerk in Dearborn verschrottet wurden, ist eine weitere Ausdehnung der Fordschen Verschrottung geplant worden. Es sollen in der Zukunft mehrere tausend Wagen pro Tag verschrottet werden. Durch die Erweiterung des Umfangs der Verschrottung soll auch die Wirtschaftlichkeit des Verschrottungsprozesses selbst gesteigert werden. Zu demselben Zweck wollen die Ford-Werke in

¹ »Aufstieg oder Untergang von Autoindustrie und -Handel in Deutschland« von Dr. jur. Fritz Gehrke, E. Kleinrat und Wilh. Härdrich.

AC ZÜNDKERZEN!

DÉNES & FRIEDMANN A. G. • WIEN XVIII., MITTERBERGGASSE 11 • A-22-5-70



zung in Deutschland ein. Der entwickelte Plan ist aber nur ein Wunschbild, da die benötigten Kapitalien nicht ohne weiteres zu beschaffen sind.

Begründet wird die Verschrottung mit ähnlichen Motiven wie in den Vereinigten Staaten von Amerika, wenn auch bei uns

eines Verschrottungsfonds bei einer zu gründenden Treuhand-G. m. b. H., die noch andere wichtige Aufgaben (Preisschutzüberwachung, Abgabe von Taxen für Altwagen und so weiter) hat, vorgeschlagen.

Die Mittelbeschaffung soll auf folgende Weise geschehen: Die Hersteller und Im-

menen Durchschnittssatz von 4000 RM pro verkauften Wagen und einem Jahresabsatz von 100.000 Wagen würden dadurch jährlich etwa 16 Millionen RM zur Verfügung stehen, mit denen man bis zu 50.000 Wagen verschrotten könnte, dazu kommen etwa weitere 20.000 Altwagen, die durch sonstige Verschrottung ausscheiden müssen, also insgesamt zirka 70.000 Wagen pro Jahr.

Diese Zahlen wurden von Prof. Lampe, Freiburg in einem »Neue Formen im Automobilhandel« betitelten Artikel zum Teil fälschlich angegriffen, da seine Gegenrechnung auf einem Rechenfehler basierte¹.

Der Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -Gewerbes ist der Ansicht, daß in Deutschland heute schon, ähnlich wie in den Vereinigten Staaten von Amerika, eine Überalterung des Wagenbestandes eingetreten ist, das heißt daß der Abgang durch die normale Verschrottung nicht groß genug gewesen ist. Er versucht dies durch folgende Zahlenbeispiele, unter Annahme eines durchschnittlichen Lebensalters der Kraftwagen von 5 Jahren zu belegen.

Der Kraftwagenbestand in Deutschland betrug²:

	am 1. Juli 1923	1924	1925	1930
Personenwagen	100.340	132.179	179.665	501.256
Lastwagen	51.736	60.629	80.363	157.412
Insgesamt	152.076	192.808	260.028	658.668

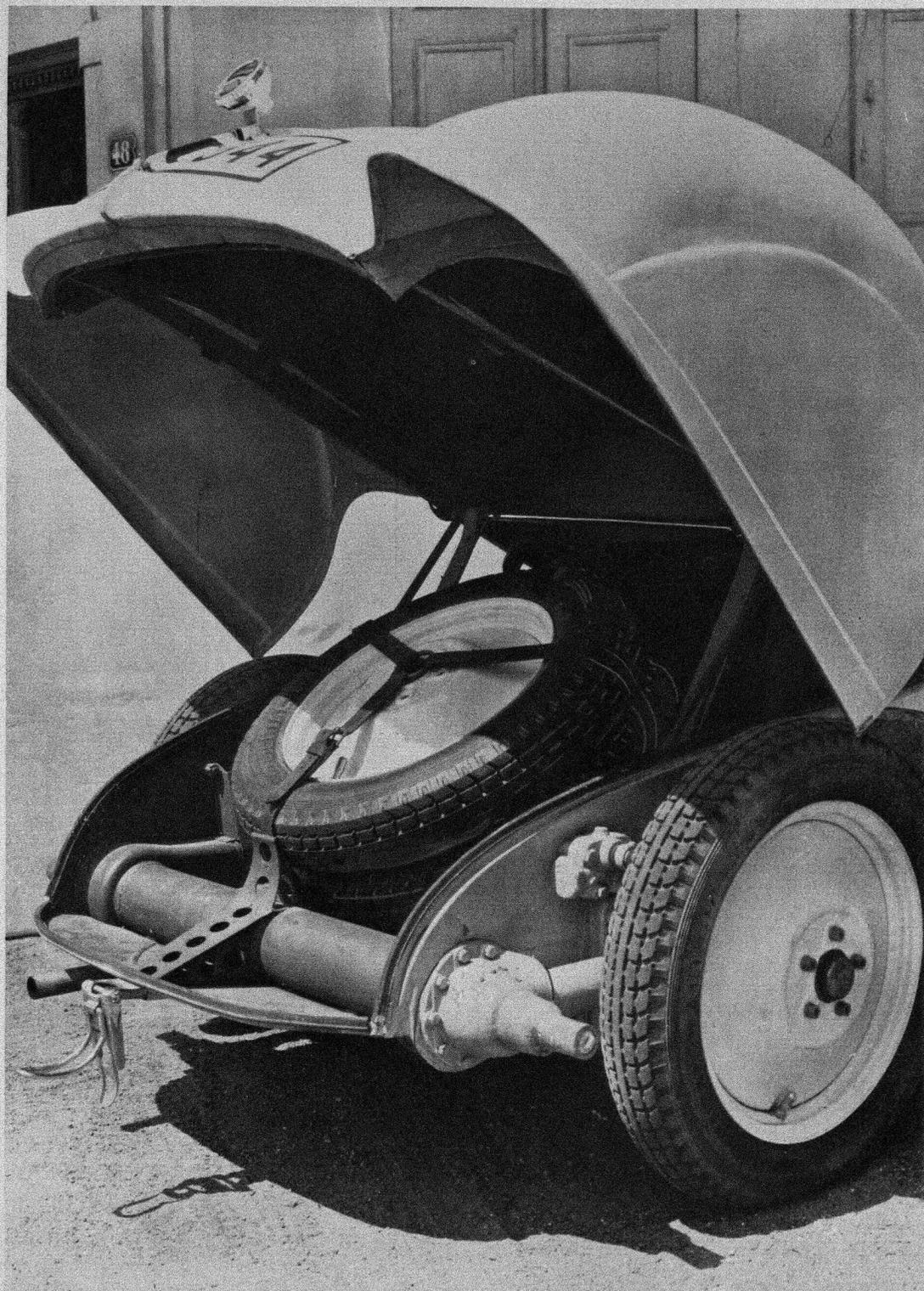
Unterstellt man, daß sich der Ausgangsbestand auf 5 Jahrgänge gleichzeitig verteilt, so müßten jährlich etwa 20.068 Personenwagen (1923: 100.340) ausgeschaltet sein. 1928 (1923 + 5 Jahre) würde die letzte Rate des Ausgangsbestandes zum Schrott kommen. Im Laufe des Jahres 1929 müßte der Bestandszuwachs von 1923/24 (31.839) zerschlagen werden, außerdem die erste 1924 in Dienst genommene Erneuerungsrate (20.068), zusammen also 51.907 Wagen, verschrottet werden. 1930 müßten insgesamt 63.554 Wagen verschrottet werden (43.486 aus Bestandszuwachs 24/25 und 20.068 der zweiten Erneuerungsrate des Grundbestandes von 1923). Von 1928/30 wäre demnach eine normale Verschrottung von insgesamt 135.529 Personenwagen als normal anzunehmen.

Der bereinigte Personenwagenabsatz (Produktion — Export + Import) betrug 1928 bis 1930: etwa 303.154 Stück (für 1930 nur geschätzt). Von dieser Zahl sind die Bestandszunahmen der gleichen 3 Jahre abzusetzen, das sind 233.480 Stück, so daß innerhalb der letzten 3 Jahre nur 69.674 Wagen ersetzt wurden (neue Wagen für verschrottete Wagen) statt des nach der vorherigen Rechnung zu fordernden Ersatzes von 135.529 Wagen.

Nicht erfaßt bei diesen Berechnungen, die sowieso nur einen Anhalt über den Umfang der in Frage kommenden Zahlen geben sollen, sind insbesondere die Lagerbestände bei den Händlern, da diese

¹ »Wirtschaftsdienst«, Heft 15 vom 5. Juli 1931 und »R. d. K.«-Mitteilg., 5. Juni 1931.

² Statistisches Jahrbuch, 1931.



RESERVELUFT IM HECK. Beim Adler-Trumpf junior, dem kleinsten Sportmodell des deutschen Marktes, das bereits in den nächsten Tagen in Wien zu sehen sein wird.

der Vorteil, den die Industrie und der Handel sich von einer organisierten Verschrottung (Erweiterung des Marktes, weniger Händlerverluste usw.) versprechen, mehr hervorgehoben wird.

In der Denkschrift wird die Bildung

porteurs sollen sich verpflichten, monatlich zirka 4% vom Bruttoverkaufspreis der in Deutschland verkauften Wagen an die Treuhand-G. m. b. H. zu zahlen. Die Händler sollen hievon durch Rabattkürzung die Hälfte mittragen. Bei einem angenom-

Liegt die Zukunft in den Planeten



Fast möchte man sich versucht fühlen, diese Frage zu bejahen. Wohl haben die Leute, die stets behaupten, alles sei schon dagewesen, auch hier recht, denn schon früher gab es zahlreiche Planetengetriebe (Ford, Modell T. usw.). Heute hat man aber bei diesen Getrieben fast alle ihrer seinerzeitigen Schwächen ausgemerzt und sie dazu noch mit allen jenen Raffinements versehen, die auf etwa vier Dezennien Erfahrung im Getriebebau beruhen.

Das neueste Planetengetriebe, System Clayton, zeigt eine höchst ingeniöse Anordnung der Zahnräder. Daher die großen Vorteile der Konstruktion, wie da sind: geräuschloser Gang, geringe Erzeugungskosten, kompakteste Bauart, Schaltung mittels Rollklauen usw.

Wie man sich erinnern wird, werden bei Planetengetrieben die Gangwechsel dadurch erzielt, daß dieses oder jenes der Räder des Systems durch ein Bremsband stationär erhalten wird. Beim System Clayton werden statt der, wegen diverser Defektmöglichkeiten nicht besonders beliebten Bremsbänder Rollklauen von großem Durchmesser angewandt, die sich durch lange, praktische Erprobungen sehr gut bewährt haben und nicht die geringste Abnutzung zeigten. Was die wählbaren Geschwindigkeitsstufen anlangt liegt hier die Möglichkeit vor, 3 indirekte Gänge sowie einen direkten Gang, also insgesamt vier Vorwärtsgänge und 3 Retourgänge zu erhalten, was zwecks praktischer Eignung auf 4 Gänge (3 davon indirekt) und einen Rücklauf reduziert wurde. Es ist auch bei ungeschicktestem Hantieren mit der Schaltung hier nicht möglich, etwas zu beschädigen. Daneben liegt die Möglichkeit vor einen Schnellgang anzuordnen — für Länder mit guten Straßen geradezu ein Be-

meistens nicht zugelassen und versteuert, und daher auch nicht von den amtlichen Statistiken erfaßt werden. Aber gerade diese Wagen sollen vielfach schrottreif sein.

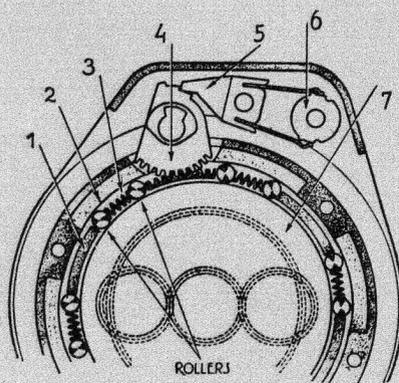
Der Hauptfehler dieser Berechnungen liegt darin, daß das durchschnittliche Lebensalter mit 5 Jahren angenommen wurde. Dadurch ist auch wohl die Divergenz in der »notwendigen« Verschrottung und der »tatsächlichen« Verschrottung zu erklären.

Trotzdem mag die Notwendigkeit einer Verschrottung, vom Industrie- und Händlerstandpunkt aus gesehen, bestehen. Doch fehlen die zu einer Abhilfe erforderlichen Mittel. Darum sind derartige Maßnahmen, wie sie in Amerika mit Erfolg getroffen worden sind, bei uns noch nicht durchzuführen.

Zusammenfassend läßt sich zur Verschrottung allgemein sagen: Die systematische zusätzliche Verschrottung will haupt-

dürfnis, da nach den neuesten Forschungsergebnissen das lange Fahren in raschem Reisetempo (es muß beileibe nicht Vollgas sein) auf derartig guten Straßen die Lager unverhältnismäßig stark abnutzt.

»Mit dem Clayton-Getriebe, wie wir es versuchten — (es sind dies Worte eines englischen Fachschriftstellers) war es unmöglich, durch das ungeschickteste Schalten (wozu wir uns redlich bemühten) auch nur den geringsten Stoß oder Schlag hervorzurufen. Das Versuchsgetriebe, das wir



Rollenschaltung des Clayton-Getriebes. 1. Gehäuse (Käfig). 2. Nockenfläche. 3. Schwache Feder. 4. Segment, welches mit dem Kupplungspedal verbunden ist. 5. Sperrklinke. 6. Nocken, vom Schalthebel aus betätigt. 7. Ring mit Innenverzahnung.

proben, war in einem alten 12 PS (1500 cm³) Zweisitzer eingebaut und hatte Gangwähler (unter dem Lenkrad angeordnet und Freilauf für die drei indirekten Gänge. Natürlich gab es hier etliche konstruktive Nachteile, wie sie bei Versuchstypen stets vorzukommen pflegen.

sächlich eine Bereinigung des Marktes; weniger wichtig ist die Ausschaltung überalterter Wagen an sich, man will vielmehr möglichst noch brauch- und verkaufbare, aber sehr alte Wagen zerstören.

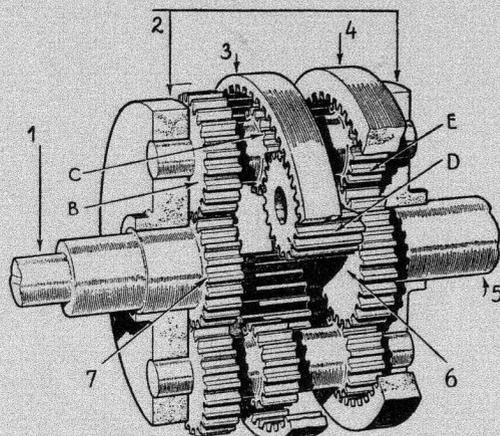
Die Hauptfrage bei der Kraftfahrzeugverschrottung ist: Wie weit macht sich die Zerstörung noch fahrbarer Wagen bezahlt durch die damit entstehende Mehrabsatzmöglichkeit für neue Wagen in Verbindung mit der verbesserten Ausnutzungsmöglichkeit der Produktionsanlagen?

Volkswirtschaftlich gesehen, kann die Verschrottung zur Hebung der Produktivität und zu einer billigeren und besseren Bereitstellung zuverlässiger Verkehrsmittel beitragen. Desgleichen sei auch an die durch die Verschrottung ermöglichte Wiedergewinnung von Rohstoffen erinnert.

Über den Umfang, den die Rohstoffwiedergewinnung durch die Kraftwagenverschrottung erlangen kann, geben einige von

Der Wagen besaß eine ganz normale Kupplung. Um wegzufahren stellte man den Hebel des Vorwählers auf »1«. Dann wurde das Kupplungspedal niedergedrückt und ausgelassen und der Wagen setzte sich in Gang. »Zweite«, »Dritte« und »Direkte« wurden ebenfalls auf die gleiche Art vorgewählt und durch Niedertreten, respektive Auslassen des Kupplungspedals eingerückt.

Wenn man im ziemlich raschen Tempo plötzlich von der »Vierten« auf die »Erste« herunterschaltete, geschah weder ein Un-



Das Clayton-Getriebe in perspektivischer Darstellung. 1. Welle, welche die Kraftübertragung von der Motorkupplung zum Getriebe überträgt. 2. Tragscheiben, in welchen die Achsspindeln der Planetenräder lagern. 3. Innenverzahnter Ring der »Ersten« und 4. detto der »Dritten«. 5. Kardanwelle. 6. Sonnenrad F. 7. Sonnenrad A.

fall noch empfand man irgend welchen Schock. Im Freilauf lief der Wagen weiter, bis er auf ein, der »Ersten« entsprechend langsames Tempo gekommen war. Dann genügte ein Berühren des Gaspedals, um den Antrieb aufzunehmen.

Die Wirkung, welche die Betätigung

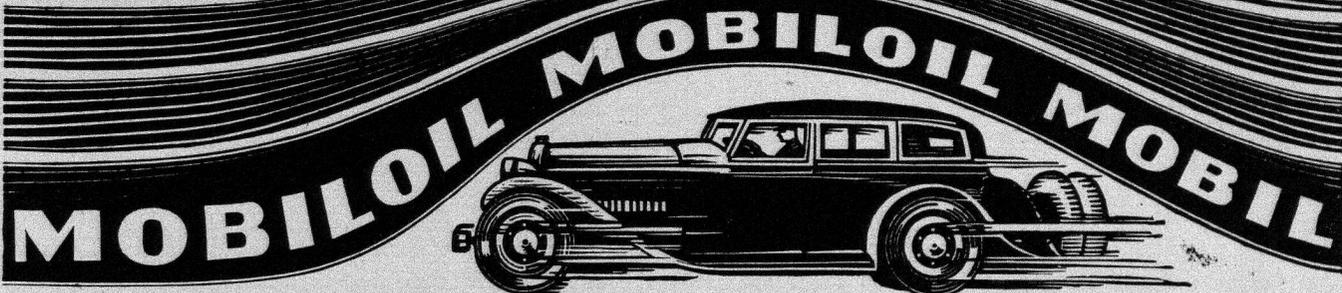
der National Automobile Chamber of Commerce veröffentlichte Zahlen eine Vorstellung¹: Das Eisen, das durch die Zerstörung von Autos gewonnen wird, beträgt jährlich etwa 2.7 Millionen Tonnen. Jede Tonne Schrotteisen erspart etwa 5 Tonnen noch unbenutzter Naturstoffe wie Erz, Kohle, Kalkstein usw., die nötig sind, um eine Tonne Roheisen herzustellen. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, 13½ Millionen Tonnen jährlich an Naturstoffen zu erhalten.

Den erwähnten volkswirtschaftlichen Vorteilen, die durch eine »systematische« Verschrottung entstehen können, steht tatsächlich aber häufig die Zerstörung von Kapital gegenüber. Dies ist natürlich nur dann von Nachteil, wenn in dem durch die Verschrottung ausgelösten Gesamtprozeß kein Überschuß für die Volkswirtschaft entsteht.

¹ Aus »Highway Safety-Plan« der N. A. C. C.

Sphinx Benzin

Der Qualitätstreibstoff!



Stromlinien für jeden Wagen!

Wenn die Stromlinienkarosserie ihren Mantel aus Stahl um das Fahrzeug legt, dann gleitet der Luftwiderstand wirkungslos ab. Wenn Mobiloil mit seinem hauchdünnen Ölfilm alle Teile überzieht, dann macht diese mobile Stromlinie des Motors das Automobil zum effektiven Kraftfahrzeug.

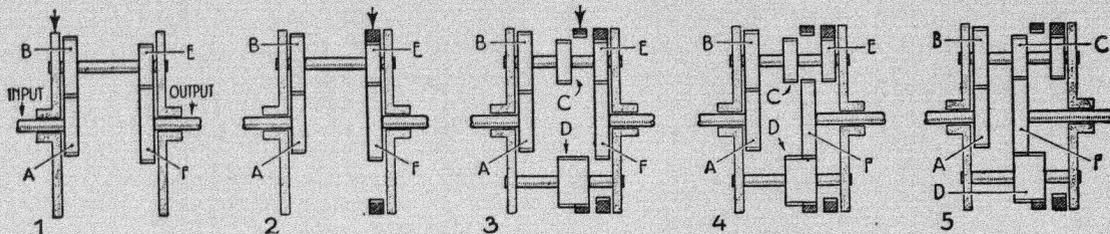
VACUUM OIL COMPANY A. G.

Mobiloil

Das Öl mit den Qualitätsreserven

des Kupplungspedals bei diesem Fahrzeug auslöste, war folgende: zuerst wird durch das Austreten des Pedals die gewöhnliche Kupplung ausgerückt. Wird das Pedal dann noch etwas weiter ausgetreten, dann bleibt die Kupplung ausgerückt und der Mechanismus des Gangwechsels wird betätigt. Beim Auslassen des Pedals erfolgt dann zuerst das eigentliche Einrücken des neu gewählten Ganges und schließlich das Eingreifen der eigentlichen Kupplung.

Ein Blick auf die Skizze zeigt das zentrale »Sonnenrad« A, welches durch den Motor in Umdrehungen versetzt, also angetrieben wird und ein zweites Sonnenrad F, das die Kardanwelle antreibt. Auf Tragscheiben, die frei drehbar auf den ein- und auslaufenden Wellen (zum Motor, bzw. zur Kardanwelle führend) sitzen, lagern die



Schaltschema des Clayton-Getriebes. 1. Bei eingerückter »Zweiter«. 2. Die »Dritte« ist eingeschaltet. 3. »Erste«. 4. »Rücklauf«. 5. »Vierte« (direkter Antrieb).

Achsen der Planetenräder B, C, D und E. Die Abbildung zeigt der Einfachheit halber nur zwei Paare dieser Planetenachsen, während es in Wirklichkeit drei sind.

Die Wirkungsweise der Schaltung erhellt am besten aus der beifolgenden einfachen Skizzenreihe, wo ein Pfeil den stationär gehaltenen Teil anzeigt.

Die erste Skizze zeigt die Lage bei eingerücktem zweiten Gang. Die Tragscheiben werden durch Klauen stationär gehalten, so zwar, daß die Kraftübertragung über A, B, E und F ganz in der Art eines gewöhnlichen Zahnrädersystems o h n e jedwede Planetenwirkung erfolgt. Um die »Dritte« einzurücken (zweites Bild), müssen die Tragscheiben frei werden. Dagegen wird der große Reifen mit Innenverzahnung festgehalten. Jetzt wird der Antrieb des Sonnenrades A wie früher durch die Planetenräder B und E übertragen, nur daß aber jetzt der zweite dieser Planeten gezwungen wird, um die Innenverzahnung des stationären Reifens zu kreisen, wodurch das Sonnenrad F mit einer etwas höheren Geschwindigkeit als zuvor angetrieben wird.

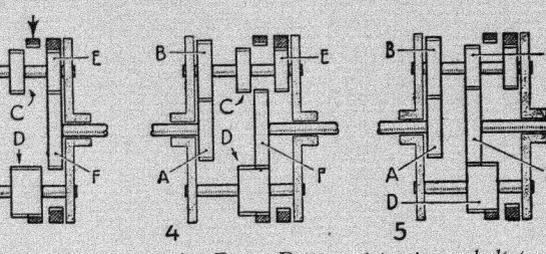
Was die »Erste« betrifft, so treten hier die übrigen Zahnräder in Aktion. Zwischen den Planetenrädern B und E wird ein drittes Zahnrad C eingeführt, das mit dem Zahnrad D, das auf einer benachbarten Spindel sitzt, kämmt. Auf der Zeichnung sind die Zahnräder C und D getrennt, aber ihr Verhältnis zueinander ist besser auf unserer ersten, perspektivischen Abbildung klarer ersichtlich. Das auxiliäre Planetenzahnrad D ist im Eingriff mit einem anderen Ring oder Reifen mit Innenverzahnung, der, wenn die Erste eingerückt ist, stationär — das ist in Ruhe — festgehalten wird.

Der Antrieb des Sonnenrades A wird durch die Zahnräder B und E wie zuvor übertragen. Aber jetzt erfolgt der Planetenumlauf infolge des Zahnrades D im verkehrten Sinne. Das Übersetzungsverhältnis wird jetzt niedriger, da das letzte Planetenrad E während es das Sonnenrad F (in der Richtung nach) vorwärts treibt, gleichzeitig einer gegenläufigen Bewegung durch die Tragscheiben unterliegt.

Um den R ü c k l a u f zu erhalten, wird

die konträre Umlaufrichtung des Planetenrades D zu Hilfe genommen, wobei das Sonnenrad F soweit vorgeschoben wird, bis es mit D in Eingriff gelangt. Dann, entweder durch Stationärhalten eines der innenverzahnten Ringe oder der Tragscheiben kann man die verschieden gestuften Rückläufe erzielen.

Eine einfachere Methode besteht darin, den innenverzahnten Ring der »Ersten« stationär zu erhalten, wodurch die Tragscheiben in entgegengesetztem Sinne zur Drehrichtung des Sonnenrades A rotiert werden. Eine dieser Platten kann dann mittels Schaltklauen an die Kardanwelle gekuppelt werden, wobei das Sonnenrad F frei bleibt. Diese Methode hat gegenüber dem Verschieben des Sonnenrades praktische Vorteile.



Wenn man derartige Schaltklauen anwendet, kann man sie so anordnen, daß sie zugleich das Sonnenrad F und die Tragscheibe festschalten und diese Teile zwingen en masse zu rotieren, wodurch ein direkter Eingriff, also der vierte Gang erzielt wird.

Als Alternative kann man auch das Sonnenrad F verschiebbar anordnen. Wenn dieses dann noch über die Rücklaufstellung hinaus verschoben wird bis es mit den beiden Planetenrädern C und R kämmt, erhält man gleichfalls die für den vierten (direkten) Gang erforderliche Schaltlage.

Was nun die Rollenschaltung für die Gangwahl anlangt, dient diese dazu, einen der drei Ringe oder Tragplatten mit dem stationären Gehäuse zu verbinden. Jeder dieser Teile, die Tragplatten, der innenver-

zahnte Ring der »Ersten« und der der »Dritten« sind von solchen Rollenschaltern umgeben (siehe Skizze 3). Die Rollen sind in Paaren an Schlitzen in einem Gehäuse angeordnet und durch zarte Federn in den nötigen Abständen gehalten. Auf »Leerlauf« berühren sie die kreisrunde Außenoberfläche der innerverzahnten Ringe oder der Tragscheiben. Mittels gezahnter Segmente kann das Gehäuse (ähnlich dem »Käfig« eines Kugellagers) aus dieser neutralen Lage gebracht werden. Wenn es nach der einen Richtung verschoben wird, gelangen die Rollen zum Eingriff und halten den inneren Teil gegen eine beispielsweise in der Richtung des Uhrzeigers gedachte Bewegung, während in der entgegengesetzten Richtung bewegt, sie sich wieder der in entgegengesetztem Drehsinne von Statten gehenden Bewegung widersetzen.

Wenn nun der Fahrer das Kupplungspedal ganz austritt, gelangt eine Welle zum Rotieren, welche wieder die verzahnten Segmente (Skizze 3) bewegt und die Rollenschalter oder Rollenklauen in die Eingriffsstellung bringt. Diese gelangen jedoch noch nicht zur Wirkung, da die eigentliche Kupplung noch ausgerückt ist.

Wenn man nun das Kupplungspedal ausläßt, kommen die Segmente wieder in die Neutralstellung, bis auf eines, das durch eine Sperrklinke festgehalten wird, jenes nämlich, das zu dem vorgewählten Gang gehört und durch eine Art Hebadaumen oder Nocken vom Schalthebel eingerückt wird. Daher werden, je nachdem ein Gang gewählt wurde, die entsprechenden Rollenklauen den entsprechenden rotierenden Teil festhalten.

Die Nocken, welche durch den Schalthebel betätigt werden, bestehen aus Scheiben, die Fortsätze und Kerben aufweisen, die wieder auf Federplatten, die mit der Sperrklinke verbunden sind, wirken. Durch Bewegungen des Schalthebels drückt eine Feder auf die Sperrklinke des vorgewählten Ganges, so daß sie in die entsprechende Kerbung des Segments einschnappt, sobald man das Pedal ausläßt.



Verdächtige Spuren im Sand . . . Der Meisterdetektiv klappte sein Vergrößerungsglas zu und sagte: »Well, dieser kleine Öltropfen im Sand beweist mir, daß hier ein Automobil fuhr. Nicht weit von hier entfernt muß das Fahrzeug eine Panne erlitten haben, denn ich sehe aus der Ölspur, daß der Mann kein Mobiloil verwendet hat. Aus diesen Tatsachen können wir den weiteren Schluß ziehen, daß der Urheber der Spuren erstens in die nächste Stadt gegangen ist, um einen Mechaniker zu holen, zweitens, von nun an sicher nur mehr Mobiloil verwenden wird.«

RENOLD & COVENTRY

FÜHREN IN

AUTOMOBILKETTEN ALLER ART

GENERALVERTRETUNG:

WIEN I., RATHAUSSTR. 5

ING. JULIUS STEINDLER

TELEPHON A-27-0-66

2000km durch Deutschland

Mit diesem originellen Langstrecken-Wettbewerb für durchaus katalogmäßige Fahrzeuge (Autos, Motorräder und was zwischen diesen beiden Extremen liegt), hat der, seit ungefähr Jahresfrist alleinseligmachende Deutsche Automobilklub (D. D. A. C.), der die bisherigen automobilistischen Korporationen teils in sich aufgenommen, teils zu voller Bedeutungslosigkeit

die Öffentlichkeit drangen, aber zu Kollisionen mit Nichtkonkurrenzfahrzeugen ist es erfreulicherweise nicht gekommen, da dieselben für diesen Tag vom Verkehr auf der 2000-km-Strecke ausgeschlossen waren.

1378 Teilnehmer.

Schon die Teilnehmerziffer der »2000 Kilometer« geht über jedes gewohnte Maß

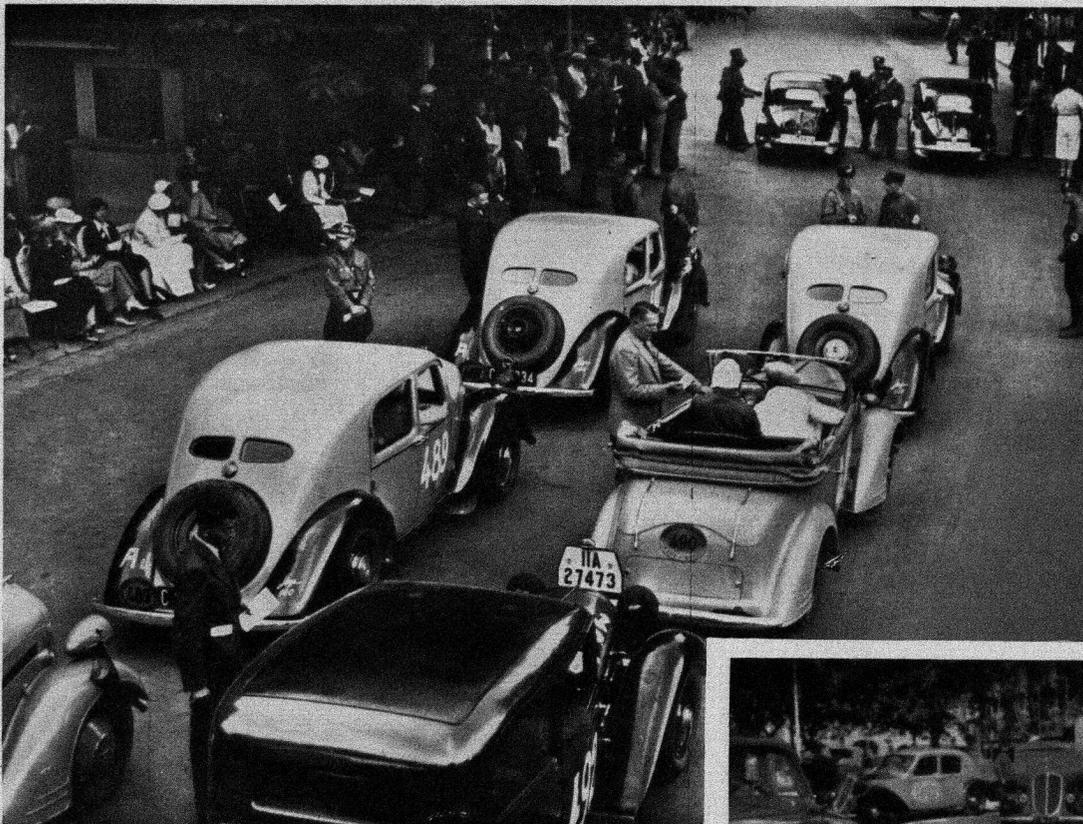
schreibungsgemäß jeder Kraftwagen und jedes Seitenwagengespann mit zwei lizenzierten Führern besetzt sein mußte, die sich erforderlichenfalls in der Lenkung ablösten, da ja die 2000 km, wie bekannt, in einem Zuge erledigt werden mußten.

Die Streckenführung.

Daß der Titel »2000 Kilometer durch Deutschland« keine Übertreibung darstellt, sondern daß es sich hier wirklich um eine Rundfahrt durch das ganze Reich handelte, erhellt aus der Aufzählung folgender Städte, die berührt wurden: Baden-Baden, Freudenstadt, Freiburg, Donaueschingen, Ulm, Augsburg, München, Nürnberg, Leipzig, Potsdam, Avus-Nordtor, Brandenburg, Magdeburg, Kassel, Dortmund, Bochum, Essen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Darmstadt, Heidelberg und wiederum Baden-Baden.

Nach Berichten der deutschen Presse flankierten Millionen von Zuschauern den Kurs und überall wo sie durchkamen, wurden die Konkurrenten mit Jubel begrüßt.

Am dichtesten lagen die Konkurrenten ungefähr bei Berlin zusammen, wo in einer Stunde rund 150 Fahrer durchfuhren, in jeder Minute also mehr als zwei und das einen halben Tag lang. In der Zeitschrift »Motor und Sport«, die sich mit der 2000-Kilometer-Fahrt in einer Reihe von inter-



verurteilt hat, einen neuen Konkurrenztyp geschaffen, der freilich in anderen Autokulturstaaten kaum Nachahmung finden dürfte, so nachahmenswert er auch wäre. Nämlich: Ohne eine Streckenbesetzung durch 50.000 Mann zu diesem Zweck eigens abkommandierte und dem veranstaltenden Klub nicht in Rechnung gestellte Besatzungstruppen, die die 2000 Kilometer lange Strecke beiderseits flankieren und sie sozusagen hermetisch abschließen, ist das Gelingen der 2000-km-Fahrt undenkbar. Dem D. D. A. C., und nur ihm, stehen diese Besatzungsmannschaften in Form von SA- und SS-Truppen zur Verfügung. Obergruppenführer für Automobilwesen, Major Hühnlein, hat auch heuer über höhere Weisung die Straßensicherung anlässlich der 2000 Kilometerjagd durch Deutschland durchgeführt und damit die Unfallmöglichkeiten dieses einzigartigen Straßenwettbewerbes auf ein »vernünftiges« Maß gebracht. Wohl gab es einige Todesfälle, die diesmal, zum Unterschied vom Vorjahr, in

Steyr
100
↑
startet
siegte >



hinaus. 1378 Konkurrenten waren es ganz genau, die sich für die Langstreckenprüfung eingeschrieben hatten. Hievon 1088 Motorradfahrer, davon 901 Solisten und 187 Beiwagenfahrer.

An Autos starteten insgesamt 650. Die Zahl der aktiven Konkurrenten war insofern noch eine weit höhere, als aus-

essanten Artikeln ihrer Sonderberichterstattungen ausführlichst befaßt, lesen wir unter anderem: Wenn jemand einmal 11 bis 12 Stunden am Steuer gesessen und ein forciertes Tempo durchgehalten hat, um ein fernes Ziel zu bestimmter Stunde noch erreichen zu können, dann ist er gewöhnlich stolz auf seine Leistung und meistens ist er

KEIBL Karosserie-Fabrik

III., HAUPTSTRASSE 128

TELEPHON U-14-5-85

Luxus- und
Serienkarosserien

Roll- und Schiebedächer
neuester Systeme

dann schon mehr oder weniger abgekämpft. Nun stelle man sich vor, daß man nach einer solchen Fahrt von 500 bis 600 km und mit nur kurzen Unterbrechungen von wenigen Minuten, dann und wann zum Tanken weitere 1500 bis 1600 km herunterreißen muß, durch Nacht und Nebel, Gewitter und

ein »übergutes« Ergebnis, das es dem Käufer schwer machen dürfte, die nur guten Wagen von den besseren und besten zu unterscheiden.

Vier Goldene und Teampreis für Steyr 100.

An diesem vom NSKK und DDAC veranstalteten größten Motorsportkampf des Jahres beteiligten sich in der Wertungsgruppe V, die für Kraftwagen über 1000 bis 1500 cm³ mit vorgeschriebener 72 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit eingerichtet war, auch einige Steyr-Wagen, Typ 100.

In dieser Gruppe sind 172 Fahrzeuge gestartet, wovon 77 Wagen, das ist 45%, in der vorgeschriebenen Zeit angekommen sind.

Von den gestarteten sieben Steyr-Wagen erhielten vier Wagen die »Goldene Plakette«, sowie einen Mannschaftsteampreis für das Fabriksteam, ein fünfter Wagen wurde mit der »Silbernen Plakette« ausgezeichnet.

Goldene Plaketten erhielten: A. Wilisch junior, Oberschlema, mit H. Graf, Chemnitz; E. Rausch, Berlin, mit R. Zikisch; E. Sonn-
eck, Dresden, mit J. Sakowsky, Berlin; K. Gämlich, Leipzig, mit O. Wolff, Berlin.

wohl in Leistung, als in Fahreigenschaften seine außerordentliche Überlegenheit bewiesen.

Für Puch nur

CASTROL

Mercedes-Erfolge.

Daimler-Benz debütierte anlässlich der 2000 Kilometer mit einem neuen Heckwagen mit kopfgesteuertem 1½-Liter-Motor, der sich vom bisherigen 1³/₁₀ Liter grundsätzlich dadurch unterscheidet, daß der Motor vor der Achse liegt. Wohl geht hiedurch Innennutzraum verloren, aber die Fahreigenschaften sollen wesentlich gewonnen haben. Interessant auch der völlig stromlinienförmige Verlauf des geschlossenen Wagens, da die neue Anordnung der Heckmaschinerie auch eine neue Formgebung begünstigt. Überdies brachte Mercedes-Benz die neuen 5 Liter-»Autobahnkurier« als zweisitzigen Sportwagen heraus. Fast überflüssig zu sagen, daß diese führende deutsche Firma an den Siegen der 2000-km-Fahrt imponierenden Anteil nimmt.



Herr und Frau Vollbrecht (Mannheim) erringen die silberne Plakette auf Steyr 100.

Sturm! Dann hat man einen winzigen Begriff von dem, was die 2000-km-Fahrer vollbrachten. Es gibt kaum etwas qualvolleres, als ermüdet zu sein und doch die Sinne zusammennehmen zu müssen, um nicht ins Verderben zu steuern, und diesen Kampf mit der Müdigkeit haben zu irgendeinem Zeitpunkt alle Fahrer für sich entscheiden müssen. Daß es ihnen gelang, ist nur auf das sportliche Moment dieser Fahrt, auf den Ehrgeiz und den Willen, sich nicht unterkriegen zu lassen, zurückzuführen. Hier die Leistung irgendwelcher bestimmter Fahrer erwähnen zu wollen, wäre ungerecht gegen die anderen. Es muß genügen, zu erwähnen, daß es bei den Wagenfahrern mehrere gab, die ohne Ablösung die ganze Strecke durchfuhren. Aber nicht allein fahren mußten sie, viele von ihnen hatten noch obendrein Pech und mußten unterwegs an ihren Fahrzeugen bauen — schwere körperliche Arbeit verrichten!

Soweit die Zeitschrift »Motor und Sport«, die nur eines zu erwähnen vergessen hat, daß diese Überbelastung der Fahrer zugleich der größte »Schönheitsfehler« der 2000-km-Fahrt durch Deutschland war. Die ideale Konkurrenz, im Sinne der teilnehmenden Autofabriken und der interessierten Autokunden, wäre zweifellos jene, die die Geschicklichkeit und Tüchtigkeit der Fahrer als Wertungsmoment restlos ausschaltet und es an der Prüfung der Fahrzeuge und ihrer Reisequalitäten genug sein läßt. Ein zweiter Schönheitsfehler dieser zweifellos hochinteressanten Konkurrenz: Eine Hypertrophie von Siegern. Von insgesamt 603 gestarteten Wagen kamen 327 ans Ziel und von diesen gewannen 247 die goldene Medaille, 31 die silberne und 29 die bronzene, während ganze 20 ohne Wertung blieben. Von den 1046 Motorradfahrern beendeten 698 die Reise und von diesen erhielten 584 die goldene, 53 die silberne und 26 die bronzene Medaille. 63 blieben ohne jede Wertung. Also auch hier



Der Steyr 100 wird begutachtet.

Silberne Plakette erhielt: E. H. Vollbrecht, Mannheim mit K. Vollbrecht.

Hieraus ergibt sich, daß der Steyr-Wagen, Typ 100, der mit sieben Objekten am Start erschien und mit fünf Wagen, das

Gut geschmiert mit

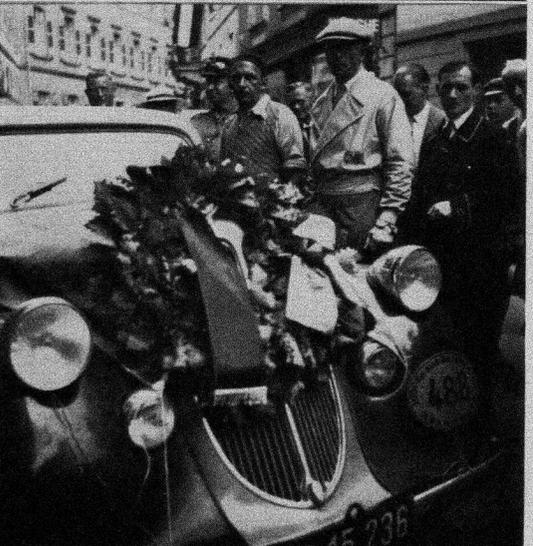
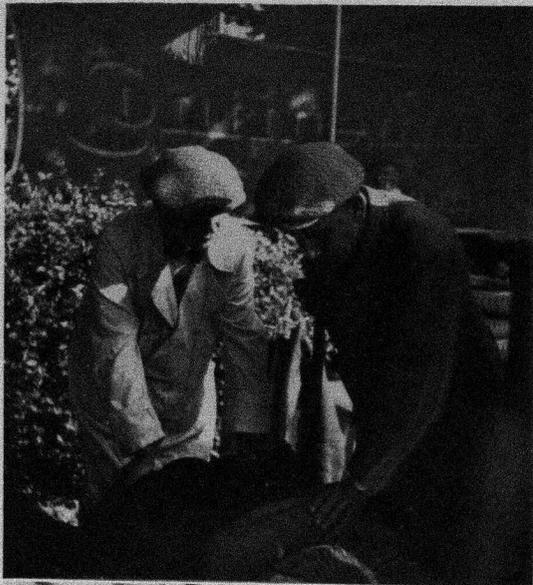
CASTROL

ist 71%, die Fahrt siegreich beendet hat, im Verhältnis zu dem Gesamtergebnis glänzend abgeschnitten hat.

Jedenfalls hat sich der Steyr, Typ 100, wie alle Fahrer übereinstimmend bekunden, während der zweifellos härtesten Prüfungsfahrt glänzend bewährt und wiederum so-

Adlers neuester Trumpf.

Die Adler-Werke, Frankfurt am Main, partizipieren mit einer großen Anzahl von goldenen Medaillen und anderen Auszeichnungen an den Ergebnissen der 2000-km-Fahrt und haben auch ihrerseits nicht verabsäumt, gelegentlich dieser Prüfungsfahrt neue Modelle ins Treffen zu schicken. Da waren zwei Trumpf-Wagen mit auf 2000 cm³ vergrößerten Motoren und mit hochsportlichem Karosserieaufbau. Winkelmann und Kronmüller fungierten als Lenker dieser Nouveautés und daß sie sich fabelhaft bewährten, beweist der phantastische Durchschnitt von 106 km über die Riesendistanz. Eine zweite Adler-Neuheit war der Trumpf-Junior als Sporttyp mit ent-



sprechend frisiertem Motor und einer eigenartigen Gummitorsionsfederung der hinteren Schwingarme. Auch dieser Sport-Trumpf-Junior hat glänzend abgeschnitten.

DKW siegt serienmäßig.

Die Auto-Union, als mächtigster Autokonzern Deutschlands, hat die 2000-km-Fahrt in außerordentlichem Maße beschickt, sowohl mit Konkurrenten, als auch mit — Siegern. Neue Horch-Wagen zogen in den Kampf, mit 5 und 4½ Liter Inhalt, wohingegen die gestarteten DKW-Wagen, wie man sich leicht überzeugen konnte, der laufenden Serie entsprungen waren und gar



Das siegreiche Steyr-100-Mannschafts-Team.

Links:
2000-km-SIEGER AUF STEYR 100.
Von oben nach unten: Im Reifendepot; Ing. Rausch und R. Zikisch (goldene Plakette); E. Sonneck und J. Sakowsky (goldene Plakette); die Chemnitzer Wilisch und Graf.

keine Besonderheiten aufwiesen. Trotzdem darf sich die DKW-Bilanz der »2000 km« sehen lassen! eine große Anzahl von Bestplacierten mit ganz hervorragenden Durchschnitten, die oft weit darüber hinaus gingen, was die gepfefferten Propositionen von den Wagen forderten.

Erleichterungen im Kraftwagenverkehr mit der Schweiz.

Das Reisebureau des Steiermärkischen Automobil-Clubs verlautbart: Die schweizerische und österreichische Regierung haben gegenseitig die Erklärung abgegeben, daß von nun an bei Kraftfahrzeugen, die in einem der beiden Staaten eingetragen sind und zeitweilig im anderen Staate verkehren, von der Beibringung des zwischenstaatlichen Zulassungsscheines und des zwischenstaatlichen Führerscheines abgesehen wird, wenn die heimischen Ausweise für Fahrzeug (Kennzeichenausfertigung) und Fahrer (Führerschein) vorliegen und die Fahrzeuge neben dem heimischen behördlichen Erkennungszeichen, mit dem zwischenstaatlichen Unterscheidungszeichen (A) ausgestattet sind. Diese Erleichterung bezieht sich auch auf die der allgemeinen Benützung zugänglichen Betriebe zur gemeinsamen Personenbeförderung, nicht aber auf den Betrieb von Kraftfahrlinien zur Güterbeförderung.

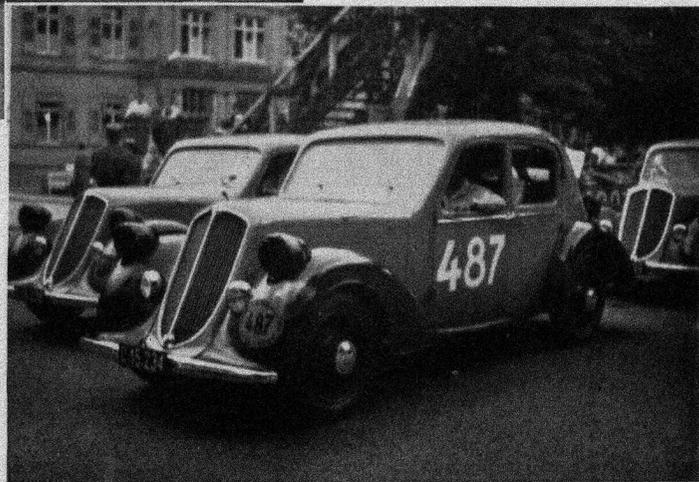
Für

Abonnenten

des »Europa Motor« liegt diesem Heft eine Probenummer des »Moment-Magazin« bei. • Näheres auf der letzten Umschlagseite!

Neuartige Zündkerzen.

Die AC-Zündkerzenfabrik in Flint, Amerika, ist wieder einmal mit einer Neuerung herausgekommen, die von den führenden Automobilfabriken Amerikas mit größter Begeisterung aufgenommen wurde. Aus konstruktiven Gründen besteht schon seit langem das Bestreben, Zündkerzen in möglichst kleinen Abmessungen zu schaffen. Bekanntlich wurde auch schon vor mehreren Jahren eine Kerze mit 14 mm Gewinde erzeugt, die der kleinste überhaupt bestehende Kerzentyp war. AC, diese fortschrittliche Zündkerzenfabrik, ist einen Schritt weiter gegangen und überraschte vor kurzem die Konstrukteure mit einer 10-mm-Kerze, die alle guten Eigenschaften einer AC-Kerze besitzt, jedoch so kleine Abmessungen aufweist, so daß sie nicht nur infolge ihres geringen Raumbedarfes ihre konstruktive Anordnung ungemein erleichtert, sondern auch eine einwandfreie gute Kühlung ermöglicht. Infolge ihrer Konstruktion weisen diese Kerzen besondere Vorteile auf, so daß bereits in der nächsten Zeit führende amerikanische Automobilfabriken zum standardmäßigen Einbau dieser Kerze sich entschließen werden. Neben dieser fortschrittlichen Neuerung werden auch die bisherigen Typen in bekannt guter



Qualität erzeugt und ist für jeden Motortyp eine passende AC-Zündkerze vorgesehen, da die amerikanischen AC-Zündkerzen die kompletteste Wärmewertreihe ergeben. Wegen näherer Auskünfte wendet man sich an die Firma Dénes & Friedmann A.-G., Wien XVIII., Mitterberggasse 11, die gerne genaue Informationen erteilt.

Gelegenheitskauf

Ein Grofri-Sport, offen, Viersitzer (1929), gut erhalten, 5fach bereift (eventuell mit leicht beschädigtem Reservemotor), nur privat, um 1200 S zu verkaufen. Zuschriften erbeten unter „Gelegenheitskauf 1200“ an die Administration des Blattes.

Neue Pneumatik-Montagewerkstätte der Semperit-Werke.

Die Semperit-Werke haben in Wien II., Praterstraße 22, eine Fabrikniederlage, verbunden mit einer Montagewerkstätte, eröffnet. Diese neue Fabrikniederlage ist mit einem gut sortierten Lager jeder Art von Bereifungen für Personen- und Lastwagen, sowie alle anderen Fuhrwerke ausgestattet und verfügt über sämtliche für die Montage von Bereifungen auf die Fahrzeuge erforderlichen Behelfe und Einrichtungen. Die Semperit-Werke haben damit ihren Kundendienst neuerlich ausgestaltet, um allen Wünschen in bezug auf die Beschaffung und Montage von Bereifungen rasch und bestens entsprechen zu können.

Wieso der Kolbenring?

Unter diesem Thema ist in Heft 6, 1934, der »DMZ« (Verlag »Deutsche Motor-Zeitschrift«, Dresden-A 19; Preis je Heft RM 1.—) ein Aufsatz erschienen, und zwar als Diskussionsbeitrag zu der Frage, wer an der heute noch notwendigen langen Einlaufzeit bei neuen Motoren die »Schuld« trägt: der Kolben, der Kolbenring oder der Zylinder? Zu dieser in der »DMZ« laufenden interessanten Diskussion wird nacheinander dem Kolbenkonstrukteur, dem Kolbenringhersteller und dem Motorenbauer das Wort erteilt. — Im gleichen Heft ist der zweite Teil des in Heft 5, 1934, der »DMZ« begonnenen Einführungsaufsatzes »Der deutsche Fahrzeug-Dieselmotorenbau, Entwicklung, Probleme und heutiger Stand« (Wirbelkammer- und Luftspeicher-Motoren) veröffentlicht. Dieser weitspannende Aufsatz ist wegen der Klarheit, mit der technische Zusammenhänge aufgezeigt werden, und wegen seiner aufschlußreichen Abbildungen besonders bemerkenswert. Auch auf die in diesem Heft enthaltenen sehr lebendig illustrierten Typentafeln sei hingewiesen; sie zeigen den Audi-2-Liter-Personenwagen, Typ »UW« mit Frontantrieb, das 6-PS-Triumph-Motorrad, Typ »200 K« und das Caproni-Schul- und Reiseflugzeug, Typ »Tricap« (Tiefdecker mit 130-PS-Sternmotor). H. D.

Rekordsieg Caracciolas auf dem neuen »Mercedes-Benz« im Klausenpaß-Rennen 1934.

Das Klausenpaß-Rennen 1934 hat mit einem überwältigenden Rekordsieg Rudolf Caracciolas auf

dem neuen Mercedes-Benz-Rennwagen geendet. Seit Wochen sah man diesem wirklich klassischen Ereignis des schweizerischen Automobilsports mit gespanntester Aufmerksamkeit entgegen, waren es doch wiederum die bedeutendsten Rennfahrer und Marken, die für dieses schwierigste Bergrennen der Welt ihre Meldung angegeben hatten. Vor allem stand natürlich in der großen Rennwagenklasse der Start der neuen deutschen Rennwagen im Mittelpunkt des Interesses, die das Klausenpaß-Rennen als erstes ausländisches Bergrennen gewählt hatten! Wie populär der »Klausen« geworden ist, mag am besten aus der Tatsache hervorgehen, daß selbst England einige erstklassige Vertreter genannt hatte.

Schon in der Sportwagenklasse war man gespannt, ob es gelingen würde, den Streckenrekord zu unterbieten, den Mercedes-Benz vor zwei Jahren mit 17:00 Minuten aufgestellt hatte. Das war jedoch nicht der Fall! Die schnellste Zeit aller Sportwagen konnte der Italiener Ballestrero mit 17:07 Minuten und 75,4 Kilometer Stundengeschwindigkeit herausholen und blieb damit beträchtlich hinter dem Mercedes-Benz-Rekord zurück.

Als vollends der Start der großen Rennwagenklasse begann, stieg die Aufregung der Zuschauermenge auf den Höhepunkt. Würde es vielleicht hier gelingen, den Rekord zu brechen, den Rudolf Caracciola ebenfalls vor zwei Jahren mit 15:50 Minuten aufgestellt hatte! Die Trainingsfahrten der deutschen Wagen waren schon Tage zuvor zum Tagesgespräch geworden und ließen wirklich einen erbitterten Kampf erwarten. Wundervoll hat Caracciola den Sieg errungen. In der nie für möglich gehaltenen Rekordzeit von 15:22,2 Minuten brauste der Mercedes-Benz auf der Paßhöhe durchs Ziel. 83,9 Kilometer Stundendurchschnittsgeschwindigkeit war er gefahren, während Stück als Zweiter in der Zeit von 15:25,4 Minuten das Rennen beendete.

Mercedes-Benz hat bei diesem X. Internationalen Klausenpaß-Rennen ebenfalls zum zehntenmal einen Rekord aufgestellt und hält, nachdem in diesem Jahre keine Tourenwagen starteten, sowohl in der Klasse der Tourenwagen, wie der Sport- und Rennwagen den Rekord.

Der BHB-KOLBEN für Reisewagen Rennwagen, Lastwagen, Omnibusse u. Motorräder

Der ausgezeichnete BHB-Kolben hat in kurzer Zeit Weltberühmtheit erlangt. Auf Grund seiner exklusiven Form ist ein Steckenbleiben des Kolbens ausgeschlossen. Mantel und Kolbenkopf sind voneinander getrennt und können sich völlig unabhängig dehnen. Die Deformation des Mantels, die Ursache fast aller Kolbendefekte, ist auf Grund der sinnreichen Bauart des BHB-Kolbens ausgeschaltet. Kein anderer Kolben besitzt die eminenten Vorteile des BHB-Kolbens. Die Legierung RR 53 (Rolls Royce 53), aus welcher dieser Kolben hergestellt ist, wird von den ersten Fachleuten der Welt als die derzeit beste Kolbenlegierung anerkannt. Daraus folgt, daß eine immer größere Anzahl von Autobesitzern sich diesen Kolben einbauen läßt. Wir sind in der Lage, auf Grund eines Stabes hervorragender Mitarbeiter und des modernsten uns zur Verfügung stehenden Maschinenparkes, den Einbau obiger Kolben in jeden Motor in kürzester Zeit durchzuführen.

Generalvertretung für Österreich:
 Rechte Wienzeile 105,
SEKLEHNER & CO., Wien V.
 Telefon B-24-1-30, A-38-0-48.

48-Stunden-Weltrekord verbessert.

Erst kürzlich wurde auf der Montherybahn bei Paris ein neuer 48-Stunden-Weltrekord aufgestellt und jetzt hört man, daß diese Glanzleistung abermals überboten wurde. Diesmal ist der Angriff auf einem 3,5 Liter Delahaye-Spezialwagen erfolgt, und zwar gelang es, zehn internationale und drei neue Weltrekorde für diese Wagenklasse aufzustellen.

Die Weltrekorde der Franzosen lauten wie folgt: 4000 Meilen in 36:13:56,32 = 177.669 Stundenkilometer. 5000 Meilen in 45:29:57 = 176.853 Stundenkilometer. 48 Stunden in 84:64.083 = 176.294 Stundenkilometer. Die Fahrer setzten nun ihre Rekordreise bis 10.000 km fort, die sich schließlich in der Weltrekordzeit von 59:20:15,84, was einem Stundenmittel von 168.527 km entspricht, bewältigen.

Aus der englischen Autoindustrie.

England ist in wirtschaftlicher Beziehung ein Märchenland und seine Autofabriken erzielen wahre Rekordziffern, auch was den Export anbelangt. Die Automobilwerke Wolseley Motors Ltd. in Birmingham haben in den letzten sechs Monaten ihren Export um 124% erhöht. Und da ist es interessant zu hören, daß Spanien, Holland, Portugal und die Schweiz die vierfache Zahl von Wolseley-Wagen konsumierten, als in der gleichen Periode des Vorjahres. Auch Indien scheint sehr autolustig; der bezügliche Export stieg um 216% und auch der Verkauf nach Südafrika hat sich verdoppelt.



DER SÜDEXPRESS PARIS—LISSABON GESCHLAGEN! José Lopez da Silva und sein Mitfahrer Lehrfeld haben mit ihrem Steyr, Typ 100, auf der Strecke Paris—Lissabon einen ganz außerordentlichen Erfolg zu verzeichnen. Sie haben diese Strecke, die über Bordeaux—Salamanca—Caceres—Badajoc in einer Länge von insgesamt 1890 km führt, in 29 Stunden 40 Minuten zurückgelegt, in welcher Zeit auch die vier Aufenthalte an der Grenze (Austritt aus Frankreich, Eintritt in Spanien, Austritt aus Spanien, Eintritt in Portugal), sowie auch das Tanken (ungefähr zwei Stunden) inbegriffen sind. Die Fahrer sind am 27. Juli 1934 früh bei der Pariser Oper um 6 Uhr 10 Minuten gestartet und in Lissabon am nächsten Tag um 11 Uhr 30 Minuten angekommen. Der Durchschnitt auf der Strecke Bordeaux—Badajoc beträgt 90 km, von der portugiesischen Grenze bis Lissabon 80 km in der Stunde. Der Südexpreß Paris—Lissabon braucht für die kürzere Gleisstrecke von 1780 km 31 Stunden 20 Minuten. Die Fahrer haben die Strecke ohne den geringsten Anstand zurückgelegt.

FAHR MIT MUSIK

Auto-Radio

HORNYPHON

WIEN X., SÜDOSTBAHNGASSE

TEL. U-43-5-85

Russische Luftriesen in diplomatischer Mission

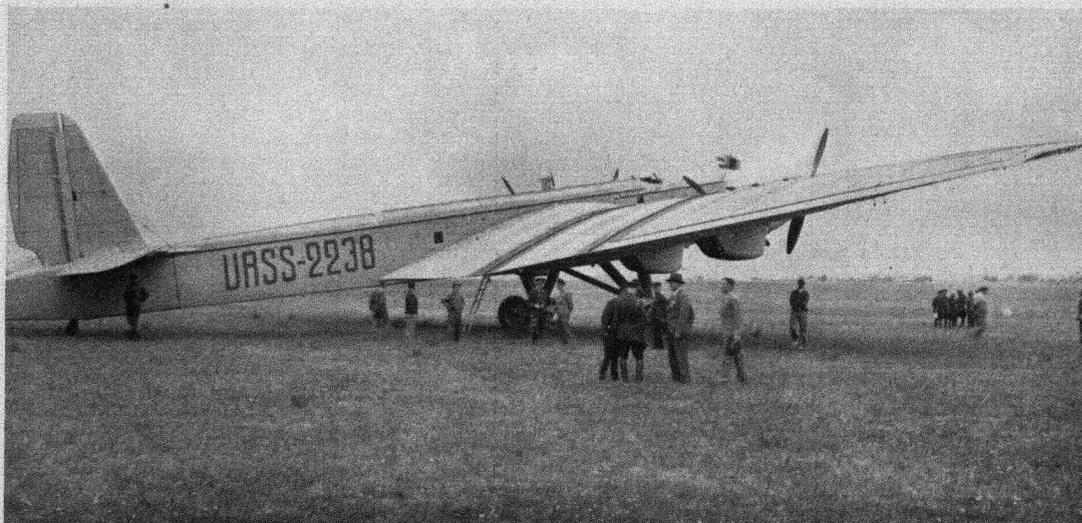


Auf ihrer kürzlich unternommenen Luftreise Moskau—Rom, der in informierten Kreisen hohe politische Bedeutung beigemessen wird, landete das aus drei Großflugzeugen modernsten Typs bestehende russische Luftgeschwader zwecks Brennstoffergänzung durch die Vacuum Oil Comp. auf dem Flugfeld Aspern.

In welcher vorbildlicher Weise dieser Dienst geleistet wurde, beweist eine Verlautbarung im russischen Rundfunk, nach Heimkehr des Geschwaders, wobei das offizielle Rußland der Vacuum Oil Comp. Dank und Anerkennung aussprach.

Das in Rede stehende Geschwader stand unter Kommando des General Unschlicht, obersten Leiters des russischen Flugwesens (siehe Gruppenbild, oben).

Die einmalige Tankfüllung von 7000 Liter Benzin läßt interessante Schlüsse auf den Aktionsradius dieser in Rußland gebauten Großflugzeuge zu, die in ihren, in den Tragflächen eingebauten Kabinen bequemste Beförderungsmöglichkeit für etwa 70 Personen bieten.



Lebensversicherungsgesellschaft

PHÖNIX

Gegründet 1882

Gegründet 1882

Zentraldirektion: Wien I., Riemerg. 2

Versicherungsbestand Ende 1933:
3060 Millionen Schilling

Garantiemittel Ende 1933:
679 Millionen Schilling

Prämien- und Zinseneinnahme im Jahre 1933:
211 Millionen Schilling

Auszahlungen an Versicherte im Jahre 1933:
72 Millionen Schilling

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

Tätigkeitsgebiet der Gesellschaft
außerhalb Österreichs:

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

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

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

TANKEN SIE HOLZ!

Wie kurz wird es dauern, und wir werden unterwegs, wenn uns der Nervus autorerum ausgeht. Holz tanken im Sinne des Dichterwortes: »Nehmet Holz vom Fichtenstamm, doch recht trocken laßt es sein«, und wenn es nicht Fichte ist, sondern nur trocken, auch kein Malheur, die heutigen und erst recht die morgigen Motoren

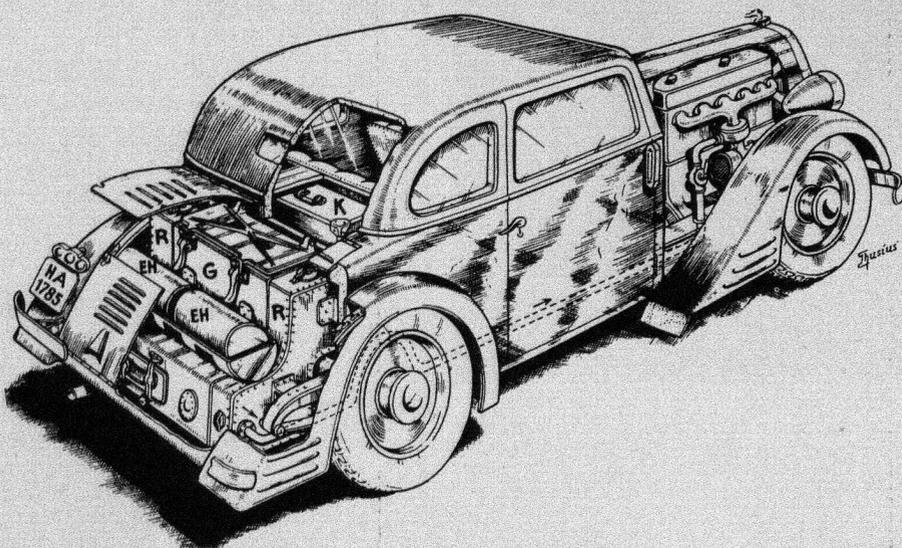
legten Klötzen den gasförmigen Autokraftstoff. Wie billig die Holzfahrerei kommt und was für Verschwender wir alle sind, die wir noch immer unverantwortlicher Weise Benzin oder Benzol füllen, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung: 2 bis 2,5 kg Holz kosten ungefähr 15 Groschen, 1 Liter Benzin 46 Groschen. Das Kraftstoff-

unterschied nicht allzu schmerzlich empfinden . . .

Technisch ist das Problem beinahe schon gelöst, auch für schwache und billige Autos, die eben entsprechend kleiner dimensionierte und den Motormaßen angepaßte Generatorenanlagen erhalten.

Neuerlich propagieren Eingeweihte die Verwendung von Holzkohle (entschweltem Holz), die gegenüber dem luftgetrockneten Holz den Vorteil eines erheblichen Kilometerplus bietet. Auch hinterläßt die Holzkohle weniger Asche und greift das Generatorenmetall nicht an. Was das Tanken anbetrifft, so kann dem Automobilisten tout egal sein, ob er mit Holzkohle in abgepaßten Mengen oder mit Holzklötzen seinen Generator beschickt. Hauptsache, daß allorts Holz oder Holzkohle praktisch dosiert, bereitgehalten werden, eventuell in Säcken

Gute Fahrt mit



Hier wurde die Holzvergassungsanlage im stromlinienartigen Heck des Wagens untergebracht. Buchstabenerklärung: G Holzvergaser = Sauggasgenerator, der eigentliche Heizkörper zur Erzeugung des Holzgases. RR = Reiniger, Filteranlagen für die Zurückhaltung von Asche, Teerteilen usw. EH = Ersatzholz, bzw. Holzkohle. Der Ausgang der Gaszuführungsleitung vom Holzvergaser G zum Motor ist durch Pfeil bezeichnet und die Leitungsführung gestrichelt. K = Reisegepäck.

sind nicht so genau. Wo jetzt Zapfstellen sich unsäglich wichtig machen, werden dann simple Holzstöße sich erheben, und an Stelle von 10 Liter Benzin wird man 20 bis 25 kg Brennholz tanken, denn beim Holzgasbetrieb, der demnächst in Schwung kommen soll, beträgt der Verbrauch 2 bis 2½ kg Holz »pro« Liter Benzin.

Ja, verehrter Leser, falls es Ihrem berühmten autotechnischen Scharfblick bisher entgangen sein sollte, die internationale Autoindustrie befindet sich auf dem besten Holzwege, der vielleicht gar kein »Holzweg« ist, indem sie unsere noch unverbrauchten Wälder oder, deutlicher gesprochen, den »Kraftstoff Holz« den Autos nutzbar machen möchte.

Wer hat dich, du schöner Wald, aufgebaut so hoch dort oben —? Doch zweifellos ein Freund und Befürworter des Holzgasbetriebes bei Kraftfahrzeugen jeglichen Genres. Unser Österreich ist bekanntlich mit Wald überreich eingedeckt, die Forstwirtschaft liegt danieder, und wenn nur ein Bruchteil der Autos, die unser Land berollen, sich entschließen könnten, statt des teuren Naß billigen Trockenbrennstoff zu tanken, so manches in unserer Volkswirtschaft könnte im Nu besser werden.

Natürlich, das Normal- und Banalauto frißt so was nicht. Erst ein Holz- oder Holzkohlengasgenerator bereitet aus den eingekanteten würde also bei Holz um zwei Drittel

sinken, wobei wir freilich nicht wissen, ob nicht der Fiskus auch hier ausgleichende

Zur Schmierung nur

CASTROL

Gerechtigkeit walten lassen wird, damit jene, die noch mit Benzin fahren, den Preis-



SEMMERING-RENN-REMINISZENZ 1927. Castrol-Gruß an Konkurrenten und Publikum.

Automobilisten und Operettisten in Ischl

Unser eben aus Ischl eingelangter Mitarbeiter stellt uns folgenden automobilistischen Stimmungsbericht aus der Operettenstadt zur Verfügung.

Ischl — die Stadt der Isten. Der Komponisten, Librettisten, Journalisten. Und der Automobilisten. Auf diese vergißt man so gern, wenn man das Operettenbabel an der melodisch plätschernden Traun besingt; und das ist gar nicht nett von den p. t. Besingern. Denn die privilegierte Operettengesellschaft für Europa, die hier tagt, mit ihren Ehrenmitgliedern Lehar, Kalman, Strauss, Abraham, Grünwald, Beda, Bram-

Für Kraftfahrzeuge nur

CASTROL

mer, Schanzer, Welisch und Konsorten, hält seit jeher treu und fest zum automobilistischen Fortschritt. Begreiflich. Sechsstellige Tantiemen laufen nicht zu Fuß . . .

Jedes Ischler Kind, jeder frischgeborene Säugling kennt sie, die prominenten Autos der Prominenten. Den äußerst ausgesorgten Cadillac-Zwölfzylinder Meister Kalmans, den zumindest ebenso feudal dreinbringenden Minerva Knight Alfred Grünwalds, den unsterblichen Mercedes von Fritzl Werner. Und natürlich auch das schneeweiße Stromliniengebilde, Exklusivmarke Keibl, darin die junge schöne Frau Vera Kalman, unsäglich stolz auf die eigenen PS, ihre automobilistischen Geschicke höchstpersönlich durch die nicht unkomplizierte Salzkammergutlandschaft steuert.

Es geht leider nicht an, hier die komplette Präsenzliste der berühmten Wagen der übrigens noch lange nicht verklingen-



SYMPHONIE IN WEISS BEIM ISCHLER BLUMENKORSO. Frau Vera Kalman, die Gattin des Komponisten, mit ihren Kindern Charly und Lilly, nach vollbrachtem Siege auf Keibl-Kabriolett 170.

den Ischler Saison 1934 zu präsentieren, jener Wagen nämlich, die zur Operette sichtbare Monogramm-Beziehungen pflegen. Nur so viel sei verraten: das herrliche Ischl ist schlechterdings unvorstellbar ohne die herrlichen Wagen, eher kann man sich, bei ausgiebiger Phantasie, die Esplanade ohne die Gebrüder Golz denken . . .

Und man muß zugeben, im Salzkammergut da kann man gut lustig sein — als Mensch, den ein gütiger Herrgott auf vier eigene Räder stellte. Schon der sogenannte landschaftliche Komfort (im Zimmerpreis inbegriffen) spottet jeder Beschreibung durch einen Dilettanten dieses Spezialgebietes der Baedeker-Literatur. Ein reichassortiertes Lager von Seen, einer blaugrüner als der andere, ladet zum Bade: Atter-, Fuschl-, Grundl-, Hallstätter-, Mond-, Traun-, Wallen-, Wolfgangsee (wir nennen sie alphabetisch, damit sich keiner beleidigt), maßlos arrogante, angsteinflößende Felswände, wechseln ab mit loyalen, grünbewaldeten Hügeln und sogar Eis- und Schneefelder kann man hier chauffierenderweise genießen, ohne das geringste Schnupfenrisiko. Kurz gesagt: eine Primissima-Gegend, beste Qualitätsware made in

Austria, die sich beim Gentlemandriver (und der Gentlemanlady) für das bisserl Benzin und Öl, das er an sie wendet, reichlich revanchiert. Dann die bestrickend üppige Landstraßenfauna im Salzkammergut: Alle paar Schritte lang ein moderner Benzibaum mit köstlichem Naß — noch nie ist hier ein Auto verdurstet. Auch Autosanatorien wachsen auf dem fruchtbaren Boden in beruhigender Vielzahl und wenn so ein durchreisender Wagen Manderln macht, was ungalanterweise auch dann vorkommen soll, wenn ein Weiberl am Volant sitzt, hat er beste Chance, seine haarsträubend verzwickten Innereien unter der Haube zur Raison zu bringen. Über Wohnungsnot hat

Für Steyr nur

CASTROL

hier noch kein vierrädriger Kurgast Klage geführt. Autohotels, streng moderne Hotels bitte, in Hülle und Fülle. Der Kurdirektor von Ischl, Alpenkönig und Autofreund, heißt Berkovicz und er war es, der den versammelten Limousinen, Kabrioletts und Roadstern eintägige Rosen-Nelken-Narzis-



Olga Bartos-Trau, die bekannte Künstlerin, schwärmt für »Amerikaner«.



Die passionierte Sportlerin, Fräulein Louise Mertens, als »Steyr«er-Dirndl par excellence.

sen-Kur verordnet hatte, was man auf gut deutsch Blumenkorso nennt. Tout Ischl säumte die Esplanade und nahm die Nase voll, als die sinnbetörend wohlriechenden Autos vorüberzogen. General- und Hauptsiegerin, Operettenprinzessin Vera Kalman, die der blütenbeladene Mercedes-Benz reizend kleidete. Auch Louise Mertens, die Steyr-Passionierte, fuhr bepreist nach Hause.

Der asphaltierten, zementierten und betonierten Reize des Salzkammergutes sei hier in gezielter Hochachtung vor dem nimmermüden Fleiße des großen Landstraßenbügels, sprich: Dampfwalze, gedacht, überall fabelhaft kultivierte Wege, über die die Autos noch mehr staunen dürften, als ihre Besitzer. Und in diesem Jahr hat man international gestaunt: auf englisch und französisch, auf holländisch und tschechisch, auf spanisch und schweizer Dütsch.

Ischl, wie gesagt, ist die typische Stadt der Isten. Der Automobilisten, der Operettisten. Hier, im Lande des Lächelns, träumen sie täglich ihren singenden Traum von einem zauberndem Fräulein, das Djainah heißt und um kein kleines Café der Welt mit der Prinzessin auf der Leiter tauschen möchte, selbst wenn diese ein Zirkus-Stern wäre oder so ähnlich.

Auch der so populäre Richard Tauber ist da, Erfinder und Patentinhaber für singendes Träumen und träumendes Singen und schon jetzt verursacht er der Konkurrenz mit seinem Doppelverdienertum unruhige Nächte. Tauber ist quasi Gewohnheits-Ischler, jeder grüßt ihn hier und mit tänziemglückstrahlendem Lächeln grüßt er zurück. Er liebt dieses Ischl über alles, sein ist sein ganzes Herz, namentlich zum zweiten Akt-Finale der Sommerspielzeit, wenn der Herbst seine ersten Kulissen in den Ischler Wald stellt, wie sie Alfred Kunz nicht naturechter malen könnte. Und gar wenn es der Dunkelheit einfällt, einzufallen und es köstlich kühl über die Esplanade weht, noch immer bewacht von den Brüdern Golz, die als Doppelposten auf und abgehen, dann ist diese Stadt fast marischkaoperettenhaft schön. Singender Sommertraum . . .

Verjüngungskur bei Seklehner & Co.

Auch die besten und robustesten Motoren, wenn sie in die Jahre kommen und an die 50.000 km am Buckel haben, bedürfen einer Verjüngungskur, die sie wieder »auf gleich bringt«. Nun ist es keineswegs

irrelevant, an welche Adresse man sich hierbei wendet, auch der Mensch im Verjüngungsfalle überlegt es sich reiflich: Steinach, Woronoff oder Doppler? Die Maschine sollte desgleichen tun. Und wenn sie sich dann definitiv für Seklehner & Co. entscheidet, hat sie wohlgetan: Mit einer wunderbar präzisen und höchst expeditiv arbeitenden Feinbohranlage, die die Zylinder von noch so oval auf völlig kreisrund weitet, wobei die Innenfassade einen makellos spiegelblanken Zustand erhält, gelingt dieser stark frequentierten Spezialabteilung von Seklehner & Co. jedwede Verjüngung und auch der kritischste Kritiker findet keine »Anhaltspunkte«.

Natürlich, verjüngte Zylinderlaufbahnen brauchen junge Kolben. Auch in dieser Beziehung bietet Seklehner & Co. etwas ganz Besonderes, den glänzend bewährten BHB-Kolben, der sich binnen kurzem zur Weltberühmtheit aufschwung. Steckenbleiben dieses Kolbens ist gänzlich ausgeschlossen, da Mantel und Kolbenkopf von einander getrennt, sich völlig unabhängig dehnen können. Die Legierung RR 53 (Rolls Royce 53) aus der dieser Kolben hergestellt ist, gilt in der Fachwelt als überragend.

Gestützt auf den modernsten Maschinenpark, bewerkstelligt Seklehner & Co., Wien V., Rechte Wienzeile 105, den Einbau dieser Kolben in kürzester Zeit.

Sollte Ihre Maschine also Leistung und Diskretion des Ganges zu wünschen übrig lassen, mit einem jetzt so beliebten Wort, verjüngungsreif sein, schicken Sie dieselbe in die Sonderabteilung des Hauses Seklehner & Co.

Fiat 508 S.

Eine frohe Botschaft für sportlich gesinnte Automobilisten: Die Turiner Fiat-Werke bringen ihr serienmäßig erzeugtes Sportmodell, den Typ 508 S, den wir in Wien gelegentlich der Messe genießen

konnten, jetzt zu einem sehr vernünftigen Preis auf den Markt. Hier handelt es sich um einen Sportwagen im Westentaschenformat, einen hinreißend karossierten kleinen Racer, der trotz des bescheidenen Motors von 36 PS und eines Gewichtes von 650 kg als Sportweitzer ehrliche 115 km Spitzenleistung entwickelt, vier Gänge hat, mit der Dritten immer noch volle 80 geht und es mit der Zweiten bei 4400 Umdrehungen je Minute auf 60 Kilometerstunden bringt. Der erste Gang ist nur Anfahrang oder äußerste Reserve für phantastische Steigungen. Dabei braucht der Balilla-Sport mit seinem Hängeventilmotor nur 10 Liter pro 100. Die Maschine hat 995 cm³, drei Kurbelwellenlager, Solex-Fallstrom, Schnellstarter-Vergaser, Thermosyphonkühlung, Profilrahmen mit X- Traverse, Halbfedern vorne und hinten, Spurweite 1.20, Radstand 2.30, Bodenfreiheit 16 cm, also ein bisserl wenig.

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

Atempause in Amerika.

Einige Zeit ging es, wie erinnerlich, bei der amerikanischen Kraftfahrzeugindustrie mit Riesenschritten vorwärts. Es wurde unwahrscheinlich viel produziert und konsumiert, aber jetzt ist, wie scheint, eine Atempause eingetreten. Der Ansturm der Auftraggeber ebbt ab, die Bestellungen gehen zurück. Trotzdem kann, von einem Auftragsmangel noch keine Rede sein. Bei Chevrolet verzeichnet man sogar Rekordziffern. Im Monate Mai wurden 100.050 Autos erzeugt und damit alles überboten, was Optimisten in den letzten drei Jahren für möglich gehalten haben.

Der arme Verbraucher.

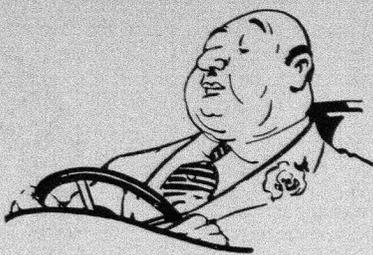
Der französische nämlich. Wie eine Fachzeitschrift behauptet, lasten auf dem Brennstoff in Frankreich nicht weniger als 20 verschiedene Zölle, Steuern und Taxen, ehe er in den Besitz des Verbrauchers gelangt. Armer Verbraucher!

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



Die neue Pneumatik-Montagewerkstätte der Semperit-Werke auf der Praterstraße. Sie ist mit allen modernsten Behelfen und einem reich sortierten Pneu-lager ausgestattet.

Wie erwirbt man einen



Aus „Achtung, Kurve!“ von W. v. Gutmann
(Drei-Masken-Verlag)

guten Fahrstil?

Wir haben bereits eingangs festgestellt, daß die technische Beherrschung der Handgriffe beim Autolenken gar keine Schwierigkeiten bietet und von jedermann in kurzer Zeit vollkommen erlernt werden kann. Die vollkommene Beherrschung der Technik bedingt jedoch keineswegs einen guten Fahrstil. Die Dinge liegen hier wie beim Schreiben: Unzählige schreiben orthographisch richtig und verfügen über einen genügenden Wortschatz, aber noch lange nicht über einen guten Stil. Wenn wir eine Definition des guten Stils beim Autofahren versuchen wollen, so finden wir etwa folgende Merkmale: Flottes und fleißiges Vorwärtkommen bei Wahrung größter Sicherheit der Insassen und Passanten, bei Rücksichtnahme auf das Sicherheitsgefühl beider und bei größter Schonung der Wagenbestandteile. Flottes Vorwärtkommen und Grade des Sicherheitsgefühles der Insassen lassen sich unmittelbar feststellen. Zur Wahrung der Sicherheit, welche mit dem Sicherheitsgefühl nicht zusammenfallen muß — denn es gibt grausliche aber dennoch sichere Fahrer — gehören unbedingt Intelligenz und Vorstellungsvermögen. Es gibt viele Lenker, die sich nicht vorstellen können, daß die Straße hinter einer unübersichtlichen Kurve trotz ihres Signals nicht nur durch ein Fuhrwerk verengt, sondern durch mehrere Fuhrwerke blockiert sein könnte; welche nicht daran denken, daß das Nehmen einer nicht gänzlich übersichtlichen Kurve in einem Tempo, in dem man gerade noch um die Biegung herumkommt, das aber keine Lenkfreiheit zum Ausweichen mehr beläßt, zu einem Unglück führen muß, wenn ein ebenso denkender Fahrer von der anderen Seite ebenso herankommt. Ich bin daher der Ansicht, daß im Gegensatz zu anderen Berufen der gute Herrenfahrer gewöhnlich einen besseren Stil hat als der gute Berufslenker, weil jener oft intelligenter und phantasievoller ist, worauf es beim Automobillernen eben mehr ankommt, als auf manuelle Übung, die sich jeder bald in genügendem Maße aneignet.

Ein guter Stil ist nicht nur Sache der Begabung und Übung, sondern letzten Endes auch des Charakters.

Man erwirbt einen guten Stil durch Vergleich mit anderen Fahrern und durch Selbstkritik. Wenn man mit verschiedenen Fahrern fährt und beobachtet, wird man oft Einzelheiten wahrnehmen, aus denen man im Guten wie im Schlechten lernen kann. Beim Selbstfahren muß man auch Selbstkritik üben, wozu allerdings erst der fortgeschrittene Fahrer befähigt ist. Wer nicht instande ist, selbst als Meister dann und wann festzustellen, daß dies oder jenes

besser zu machen gewesen wäre, wird nie zur ersten Klasse gehören; besonders wichtig ist die nachträgliche theoretische Feststellung, wie groß der eigene Anteil des Verschuldens war, wenn sich sichtlich eine Gefährdung (oder gar ein Unfall) ereignet hat. In den allerseltensten Fällen trifft die Schuld nur einen Teil allein, wenn es sich um eine Gefährdung durch ein Motorfahrzeug handelt. Und in den seltensten Fällen sind wirklich Materialfehler schuld, wenn ohne Beteiligung eines anderen beweglichen Hindernisses ein Unfall geschieht.

Wer nun unfähig zur Selbstkritik ist und nie die Einsicht aufbringt: »hier hättest Du vorsichtiger fahren sollen«, wer vielmehr immer dem anderen die alleinige Schuld beimißt, der kann zwar ein guter, er wird aber nie ein völlig verlässlicher Fahrer werden. Unter »Gefährdung« verstehe ich natürlich solche Situationen, wo ein Unfall vermieden wurde, aber möglich schien.

Wie der gute Reiter spüren muß, was sein Pferd mit den Beinen und Gelenken macht, so muß der Autolenker ein Gefühl nicht nur für den Motor, sondern auch für die Hinterräder seines Wagens bekommen. Er muß fühlen, ob er noch genügend »Lenkreserve« zur Verfügung hat, und was für Seitendruck beim Kurvenfahren seine Hinterräder belastet.

Auch ohne Gefährdung muß der Fahrer, der bereits weiß, worauf es ankommt, Selbstkritik üben, muß sich sagen, diese Kurve hättest Du besser fahren können, Du hättest etwas früher umschalten sollen, Du bist jetzt zu schnell gefahren, denn wenn ein Pneumatik geplatzt wäre, wärest Du in eine ungemütliche Situation geraten, Du hättest Signal geben sollen usw.

Nochmals von verschiedenartigen Fahrern.

Wir haben bisher vor allem von zwei Lenkertypen gesprochen und dieselben genügend gekennzeichnet, um eine Wiederholung ersparen zu können. Neben dem Fahrer, der den Insassen unangenehme Gefühle einflößt, gibt es aber den glänzenden Fahrer, der ohne besondere Unarten beim Abbremsen, Kurvennehmen usw. im Allgemeinen zu schnell fährt und daher nur dem Sachverständigen, nicht aber dem laienhaften Insassen Gefühle des Unbehagens erweckt. Er läßt es auf alle möglichen Gefahren, die durch übermäßige Geschwindigkeit entstehen, ankommen und verläßt sich auf seine Geschicklichkeit.

Ich habe unter den Kriterien eines guten Stils auch die Sicherheit angeführt.

Ich habe nun zu rechtfertigen, weshalb ich diesem Fahrer, der doch elegant und zweifellos sehr flott fährt, keinesfalls den Vorzug vor dem etwas langsameren einräumen kann. Das Auto wurde anfangs, wie auch verschiedene veraltete Verkehrs Vorschriften beweisen, für ein äußerst gefährliches Fahrzeug gehalten. Es hat sich mit der Entwicklung des Automobilismus aber herausgestellt, daß davon keine Rede sein kann. Jene Fahrer sind nun geeignet, den Automobilismus zu diskreditieren. Dem vorsichtigsten Fahrer kann durch die Dummheit und Kopfflosigkeit eines anderen Straßenbenützers ein Unglück passieren. Das sind jedoch Fälle, die nicht nur beim Automobil, sondern bei jedem Fahrzeug unvermeidlich sind. Ich verlange vom guten Fahrer auch flottes Vorwärtkommen; wer dies aber über die Sicherheitsgrenze hinaus steigert, mag zwar ein sehr geschickter Lenker sein, sein Gebrauchswert steht jedoch nicht auf höchster Stufe. Ob und inwieweit ein Fahren durch Geschwindigkeit gefährlich wird, kann allerdings meist nur der Sachverständige beurteilen.

Der Laie wird sich unter Umständen bei einem schnellen Tempo auf einer schmalen, ausgefahrenen Straße noch recht wohl fühlen, weil er nicht weiß, daß bereits ein Pneumatikdefekt sehr unangenehm werden kann. Der betreffende Fahrer hat sogar wahrscheinlich schon einen Pneumatikdefekt auf ähnlicher Straße erlebt und es ist ihm gelungen, den Wagen auf der Straße zu erhalten; von einer gewissen Grenze an ist es jedoch verbrecherisch, sich nur auf die eigene Geschicklichkeit zu verlassen, wenn man weiß, oder wenigstens wissen sollte, daß kleine Nebenumstände eintreten können, die den Ausgang zum reinen Glückspiel machen. Wenn ein solcher Lenker noch jung ist, so kann man hoffen, daß er sich zum vernünftigen, wirklich guten Gebrauchsfahrer entwickeln wird. Ist er jedoch ein Lenkveteran, so mag er sich wohl vorzüglich zum Rennfahrer¹ eignen; es ist jedoch anzunehmen, daß ihn, seine Insassen oder irgendwelche Passanten früher oder später doch ein lebensgefährlicher Unfall treffen wird, denn der Krug geht solange zum Brunnen . . . usw.

¹ Manuelle Geschicklichkeit und Mut, die für den erfolgreichen Rennfahrer ausschlaggebend sind, dürfen beim Fahren auf nicht abgesperrter öffentlicher Straße eben nicht ausschlaggebend werden; auch der beste Rennfahrer muß auf einer Tourenfahrt ganz anders fahren als im Rennen. Ein Sturz in einer Kurve oder nach einem Pneumatikdefekt ist beim Rennen ein Unglück, bei einer Tourenfahrt ein Verbrechen.

SERVICE PACKARD GARAGE

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

2000 Kilometer durch Deutschland



die grandiose Zerreißprobe für Maschine u. Material

die heimische Marke, gewinnt

4 goldene Plaketten
1 silberne Plakette

Das | **Moment-Magazin**

**Aktuelle
Bilder**

Mode

Sport

**Kurzge-
schichten**

Roman

die modernste und billigste illustrierte Zeitung

erscheint allwöchentlich

Preis 20 Groschen

Viertel-Jahresabonnement S 2.60

Redaktion u. Administration: IX., Canisiusgasse 8—10 • Tel. R-50-5-20