

Europa Motor





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

Concours d'Elegance in Budapest

(Zu unserem Titelbild.)

(Sportphot. Zapletal.)

1. Reihe links: Totalansicht des Concours d'Elegance. Rechts: Hubert von Aich, vor einem Steyr, Typ 120, im Gespräch mit den beiden Söhnen des Reichsverwesers v. Horthy.
2. Reihe links: Gräfin Senyey mit ihrem Steyr, Typ 100. — Rechts: Dr. Georg Bódy mit seinem Steyr, Typ 120 Super.
3. Reihe links: Die Schauspielerin Frau Licy Balla mit ihrem Steyr, Typ 120. — Rechts: Steyr, Typ 430, mit Frau Delmár.
4. Reihe links: Opernsänger Georg Losenczy, in Gesellschaft der Opernsängerin Livia Dobay, mit seinem Steyr 120: — Rechts: Austro-Daimler-Bergmeister (Ludwig v. Ottlyk), der als schönster österreichischer Wagen klassifiziert wurde.

Neues aus Frankreich

Die französische Automobilfabrik Chennard & Walcker weist für das Geschäftsjahr 1934 einen Verlust von 1.9 Millionen Francs aus. Auf deutsch gesagt, die Fabrik ist insolvent, denn den 31.8 Millionen Passiven stehen keine irgendwie realisierbaren Aktiva gegenüber.

Bei der Automobilfabrik Rosengart, die vor zwei Jahren die Adler-Lizenz erworben und den ersten Fronttriebswagen Frankreichs in größerer Serie erzeugt hat, fand am letzten Samstag die Gläubigerversammlung statt. Die Aussichten für die Sanierung wurden opti-

mistisch beurteilt. Im Betrieb wird weiter gearbeitet.

Bekanntlich hat, wie bereits anlässlich des vorjährigen Pariser Salons gemeldet, die Straßburger Automobilfabrik Mathis mit der französischen Ford-Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen, die auf Fabrikation des Matford, einer Kombinationstypen, hinzielt, Chassis torsionsgefedert und Original-Mathis, Motor, Getriebe, Brücke usw. Original-Ford. Dieser achtzylindrige Matford, wurde, wie man hört, vom Publikum nicht ungünstig aufgenommen, so daß die Mathis-Werke derzeit mit einer Belegschaft von 2500 Köpfen arbeiten.

Die Typenfamiliale, im Grand Palais von den Citroën-Werken lanciert, ein bequemer, 9sitziger Innenlenker, 3 Frontsitze, 3 Notsitze und 3 Fondsitze in Reihe, scheint Schule zu machen. Auch andere große Autofabriken in Frankreich finden, daß in einer Zeit, in der man so viel vom Kriege faselt, wo also das Kinderkriegen geradezu patriotische Pflicht ist, der 6- und 7sitzige Familienwagen nicht mehr ausreicht, so daß es höchste Zeit ist, dem verehrten Käuferpublikum einen zumindest 9plätzig Familienwagen zu bieten, der alle Zukunftsmöglichkeiten der geschätzten Familie eskomptiert.

Das versenkbare Dach, vor ungefähr 15 Jahren große Mode, wird wieder einmal als derner cri angepriesen. Nur natürlich. Die Karosseriekörper werden immer breiter, überdecken neustens auch die Räder und erübrigen die Montage von Kotflügeln, so daß das Dach bequem in einer entsprechenden Rinne, die um die hintere Wagenpartie läuft, Unterschlupf findet. Wird es dann noch mit einem Glanzlederstreifen im Ton des Wagens überdeckt, stört es die Stromlinie des Wagens in keiner Weise und macht aus dem Kabriolett über Wunsch der Insassen einen perfekten Roadster.

AUTOMOBIL-VERKEHRSANSTALT

Telephon U-42-1-18

WIEN I., CANOVAGASSE Nr. 5

Telephon U-42-2-18

Die führende Kreditstelle für die Erwerbung von neuen und gebrauchten Kraftfahrzeugen aller Marken
OFFIZIELLE KREDITSTELLE STEYRER-WERKE A. G.

Günstige Konditionen, rasche Durchführung

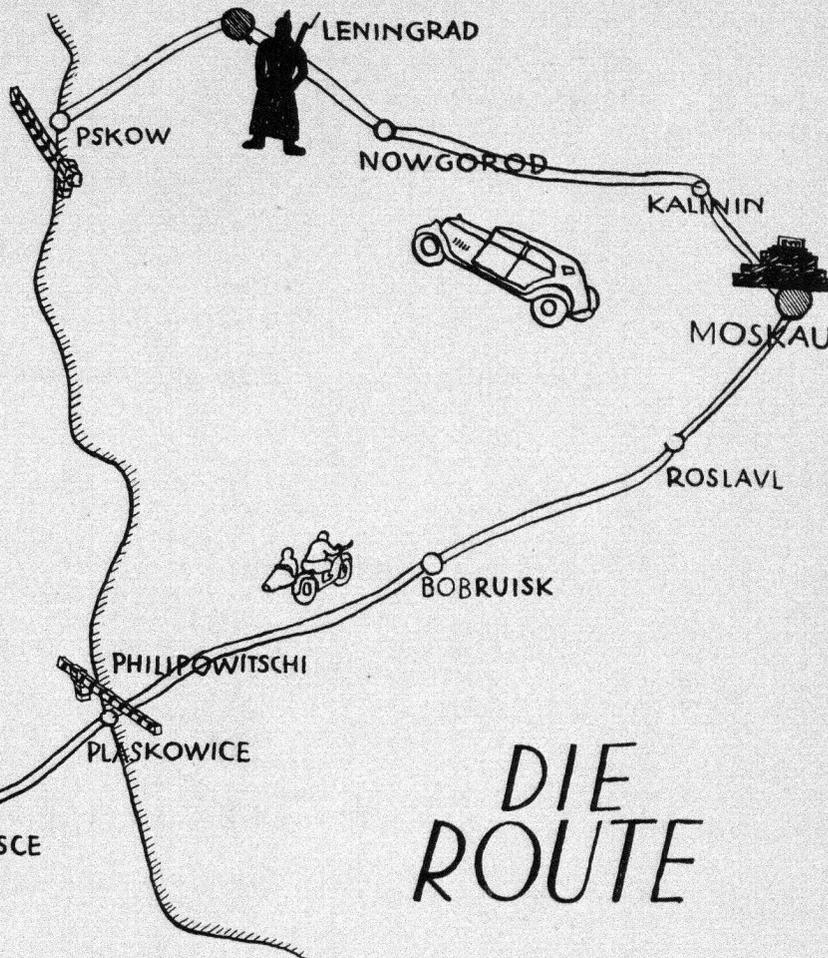
DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT
Redaktion und Administration: Wien IX., Canisiusgasse 8-10 / Telefon R-50-5-20
Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt
Mit E bezeichnete Notizen sind entgeltlich

ZUR ABWECHSLUNG:

nach Rußland

1935er Sommerreise nach Rußland! Ausgerechnet nach Rußland? Als ob die geographische Speisekarte, die übliche nämlich, nicht kunterbunt und mannigfaltig genug wäre. Was kann man da alles genießen? »Saison in Kairo« mit Antrittsvisite bei Madame Sphinx und den Pyramiden, Séjour an der garantiert ansichtskartenblauen Adria oder auch der richtigen, waschechten Riviera, zu gut deutsch Côte d'Azur, ein paar Wochen Afrika, wo es von der meisten Hotelkultur beleckt wird, flüchtiger Flirt mit der Original-Carmen bei ihr zu Hause oder ein Autorutscher in das Land, wo die Zitronen und Lirekurse blühen — oder, beinahe hätten wir vergessen, Benzinhohtouristik auf Tiroler und Schweizer Bergen, anerkannte Gipfelleistungen der Schöpfung, mit sanftprozentigen Serpentinewegen, gebettet in landschaftlichen Komfort allererster, Baedekerbesten Güte.

Schier unmöglich, alle lohnenden Reise- und Raseländer des Automobilisten Revue passieren zu lassen. Trotz dieses Embarras de richesse plädieren wir für Rußland, weil dort keine Klischeelandschaft wächst, keine Wald- und Wiesen-Romantik, keine asphal-

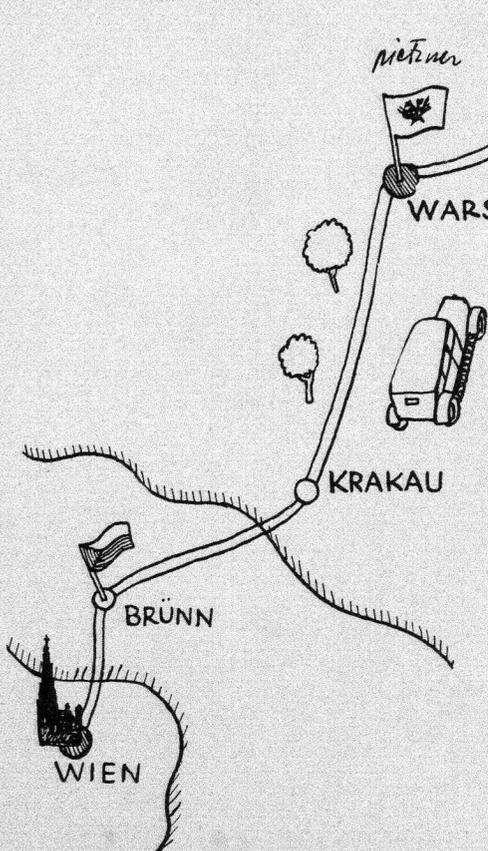


DIE ROUTE

tierte Autostrada, wie überhaupt nichts, worüber der blasierte Globetrotter und Urlaubskonsument am Autovolant schon einmal gestaunt hat. Und das Staunen, erfahrungsgemäß, ist nur als Premiere zu empfehlen.

Ausgerechnet nach Rußland... Fahrt ins Ungewisse? Verzeihung, diesmal, wenn man so sagen darf, ins Gewisse-Ungewisse. Die Abenteuer unterwegs, die Sensationen und Emotionen werden von der Intourist, dem russischen Cook, auf Grund eines sorgfältig erwogenen Fahr- und Kilometerplanes sozusagen für den täglichen Gebrauch dosiert. Und das ist gut so. Im Rahmen der ersten internationalen privatautomobilistischen Kolonnenfahrt genießt man das »Land ohne Sonntag« nicht im verwegenen Stil des Barons Kummer, der gleichsam sein eigener Auto-Kolumbus war, sondern in einer für Fahrer und Fahrzeug denkbar angenehmsten und bequemsten

Weise, auf entsprechend autofreundlichen Wegen, die genau wissen, welche Rücksicht man auf die fragile, weil dekagramm-sparende Konstitution moderner Skelettwagen zu nehmen hat. Wer sich also von den abzurollenden Kilometern »russische Zustände« erwartet, wird enttäuscht sein. Weder Platzfurcht bezüglich der Reifen, noch Brechreiz für die Federn steht auf dem uns versprochenen Reiseprogramm. Und was die »russische Dampfwalze« anbelangt, von der uns die Strategen anno Weltkrieg eine sonderbare Definition gaben, so hat sie sich inzwischen modernisiert und europäisiert, sehr zum Vergnügen der Autokonstruktore. Kurzum, es ist nicht halb so schlimm, wie Sie, geschätzter Zögerer, vielleicht glauben, dafür doppelt so interessant und amüsant. Für Dutzendurlauber allerdings, die ohne des Spießers Wunderhorn am Auto keinen Urlaub goutieren, scheint die russische Reisepremiere vom 14. Juli bis 7. August



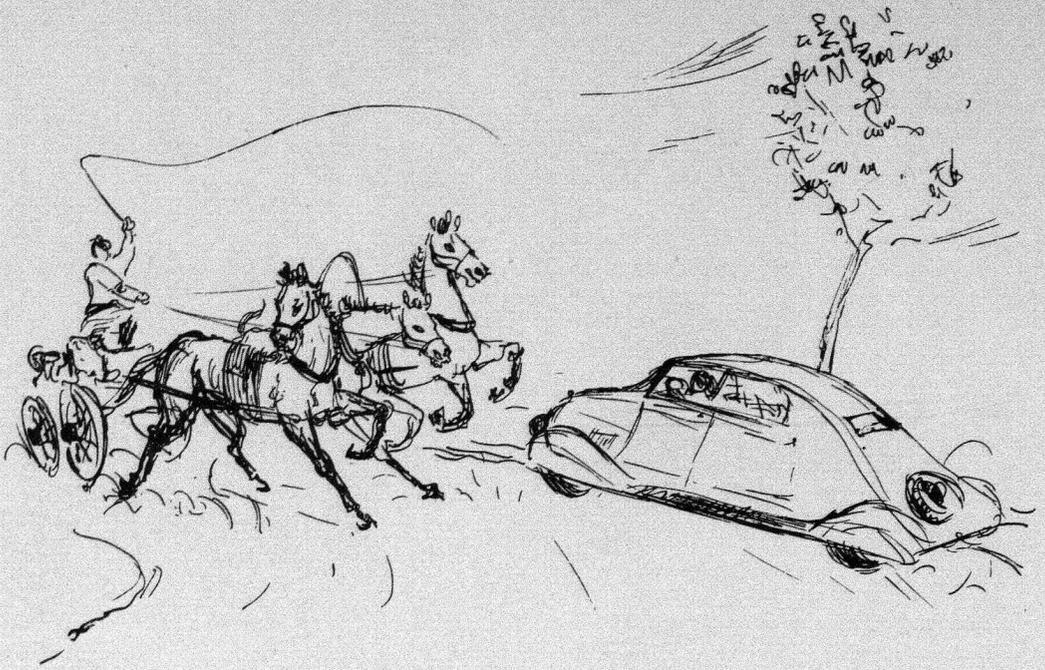
Start ab 14. Juli 1935 Wien oder ab 18. Juli 1935 Warschau / Dauer ab Wien 24 Tage, Distanz ca. 3000 km.

minder geeignet. Mögen sie auch ferner standardisierte Reisefreuden genießen, den Reiz der Gegend nach der Straßenverfassung werten, in Makadam und Asphalt schwelgen. Die Feinschmecker indes, die Kaviaresser, auch in der reisekulinarischen Bedeutung des Wortes, denen die automobilistisch appetierten Normalstraßenzüge (Schema: Rechts sind Bäume, links sind Bäume und dazwischen Zwischenräume für die Zapfstellen) bereits, mit Verlaub gesagt, bei jenem Halse herauswachsen, an dem die Straßenzustandskarte baumelt, und die sich unverzeihlicherweise viel mehr für das Rundherum interessieren, die Individualität der Landschaft und des Landes, das Erst- und Einmalige — sie alle werden gerne für das Sommerreiseziel Rußland optieren.

»Treten Sie ein, meine Herrschaften! Was Sie noch nie gesehen, haben bei uns werden Sie es sehen!« — vielbewitzelter Lockruf des Praterrekommandeurs, hier ist er am Platze. Denn drei Wochen Rußland, das neue-alte Rußland (siehe das anschließend veröffentlichte, detaillierte Programm!), notabene selbsterrungenes am Volant des Privatwagens, das gibts nur einmal, das kommt in keinem noch so gut assortierten Schaufenster einer Ringreise-office wieder.

Loyal zugegeben, die Sache mutet etwas kostspielig an. Aber nur vor der Reise. Nachher, wenn man wieder zu Hause ist und einen die Bekanntheitsgierde attackiert: »Wo waren Sie eigentlich heuer im Sommer?«, wird man antworten können: »Statt in Pörschach in Petersburg, auch ganz interessant'. Über Erwarten gute Straßen und Verpflegung und — ein einmaliges Erlebnis. Dabei im Grunde sehr preiswert. Denken Sie, im Pauschalpreis war alles inbegriffen — sogar der Blick in eine andere Welt...«

Das Land ohne Sonntag ist auch das Land ohne Trinkgeld, vielleicht mit einer einzigen Einschränkung, daß dieser internationale Unfug aus den westlich orientierten Luxushotels der Großstädte nicht völlig verschwunden ist. Da nun einmal vom leidigen Geld die Rede: Valutasorgen brauchen sich die Rußlandreisenden keine zu machen, das Land, das suzusagen inter- valutarisch, respektiert alle Währungen der Welt und nimmt eine jede...



Und wieder das offizielle Programm:

- 14. Juli, ab Wien, an Brünn (127 km).
- 15. Juli, ab Brünn, an Krakau (290 km).
- 16. Juli, ab Krakau, an Warschau (331 km).
- 17. Juli, Stadtbesichtigung mit Abendprogramm.
- 18. Juli, ab Warschau, an Bresce (185 Kilometer).
- 19. Juli, ab Bresce, an Plaskowicze (260 Kilometer).
- 20. Juli, ab Plaskowicze (russische Grenze), an Philipowitschi (40 km).
- 20. Juli, ab Philipowitschi, an Bobruisk (158 km).
- 21. Juli, ab Bobruisk, an Roslavl (275 Kilometer).
- 22. Juli, ab Roslavl, an Moskau (359 Kilometer).
- 23. bis 27. Juli, Aufenthalt in Moskau, Programm daselbst:
- 22. Juli, Empfang im Hotel, Abendessen. Für die folgenden Tage sind vorgesehen: Stadtbesichtigungen mit kleineren Ausflügen in die nähere Umgebung (Besichtigung der Museen in Jassnaja Poljana (Tol-

stojgut und Archangelskoje). Besuch der Automobilfabrik, der Tretjakow-Galerie, der Basiljew - Kathedrale, des revolutionsgeschichtlichen Museums, des Bojarenhauses und dergleichen. Einige Besuche im Park für Kultur und Erholung, einer beliebten Vergnügungsstätte Moskaus. An den Abenden sind Besuche in Kunststätten Moskaus (Theater, Kino usw.) vorgesehen. Es ist ferner geplant, bei größerer Beteiligung, den Fahrtteilnehmern den Besuch des Moskauer Aerodroms, des größten Flugfeldes der Welt, zu ermöglichen, woselbst Flug- und Fallschirmvorführungen gezeigt werden sollen. Ein Besuch des Kremls und eine Besichtigung des Lenin-Mausoleums vervollständigen dieses offizielle Programm.

Interessenten haben die Möglichkeit eines Bahnausfluges zu begünstigten Bedingungen nach der Halbinsel Krim.

28. Juli, ab Moskau, an Kalinin (157 Kilometer).

29. Juli, ab Kalinin, an Nowgorod (380 Kilometer).

30. Juli, Nowgorod, Besichtigung der Stadt als einer der ältesten altrussischen Kulturstätten mit altrussischer Architektur.

31. Juli, ab Nowgorod, an Leningrad (205 km).

31. Juli bis 5. August, Aufenthalt in Leningrad. Programm daselbst:

31. Juli, Abends Empfang im Hotel, Abendessen.

1. bis 5. August, Stadtbesichtigung und kleinere Ausflüge in die nähere Umgebung, Besuch der früheren Zarenschlösser, Winterpalais, Peterhof, Djeskoje Selo (früher Zarskoje Selo). Einige Bäderbesuche in Sestroretsk, dem Seebad der Petersburger am finnischen Meerbusen, Besuch der Eremitage, der Peter-Pauls-Festung, einiger Großbetriebe und des Smolny-Institutes. Motorbootfahrten auf der Newa und den Kanälen Leningrads. Abends Besuch der Insel Strelka, sowie einiger Kunststätten, Theater, Kino usw.

6. August, ab Leningrad, an Pskov (300 km).

7. August, ab Pskov zur Grenze der U. d. S. S. R. (29 km) an der Straße nach Riga.

Diejenigen Reisetilnehmer, die nach der Rußlandfahrt über Finnland nach Schweden zu reisen wünschen, können auch



pietman

diese Alternativstrecke wählen, indem ihnen von Leningrad die Weiterreise direkt nach Finnland ermöglicht wird.

Die Kosten der Fahrt auf russischem Boden betragen pro Person für die volle Bedienung unterwegs, drei Mahlzeiten täglich, Nächtigung, Einstellung der Maschinen, Beistellung der Führer (für 12 bis 15 Reise- teilnehmer ein Führer), inklusive der kostenlosen Teilnahme aller im offiziellen Programm erwähnten Punkte in der zweiten Kategorie, insgesamt S 900.—, in der dritten Kategorie S 600.—. Die Auslagen für Ben- zin und Öl müssen die Reisetilnehmer aus Eigenem tragen. Der Preis für Benzin ist in Rußland per Liter mit S —.56 das Öl per Kilogramm S —.75 festgesetzt. Das Visum für die Touristen, welche per Auto ein- reisen, wird auf die Dauer des von ihnen gekauften Aufenthaltes ausgestellt. Bei eventuell erwünschter Verlängerung der Tour kann auch eine Visumverlängerung in Rußland durchgeführt werden. In bezug auf die Einfuhr der Maschinen in die U. d. S. S. R. gelten die für jedes Land geltenden Triptik-Bestimmungen.

Anmeldungen zur Fahrt nehmen alle zuständigen Intourist-Agenturen entgegen. Dies sind für Wien Intourist, I., Opern- ring 6, Telephon R-29-4-69. Prag, Reise- büro Travema, Jungmanova 38, Telephon 24-406; Reisebüro Cedok, Prag, Nov Pře- kope 13; Budapest, Wagons - Lits - Cook, Váci utca 6; Bukarest, Wagons-Lits-Cook, Piata Regele Carol; Zürich, Reisebüro Hans Meiss, Bahnhofplatz. Für das übrige Europa: Deutschland: Intourist G. m. b. H., Berlin NW 7, Unter den Linden 62/63; England:

Intourist Ltd., London WC 2, Bush House, Aldwych; Frankreich: Intourist, Paris, 12, Rue Auber; Schweden: Intourist, Stockholm, Vasagatan 8; Belgien: Mr. Poulet, Intourist- Agentur, Brüssel, 6, Rue d'Assaut; Italien: Intourist, Rom, Piazza di Ripeta, 1; Holland: Mr. Prins, Intourist-Agentur, Amsterdam, Keizergracht 518; Lettland: Mr. H. Rauert, Intourist-Agentur, Riga, Skunu iela 23;

Polen: Intourist, Warschau, Handelsvertre- tung der U. d. S. S. R., Mr. Swiderski; Tür- kei: Intourist, Handelsvertretung der U. d. S. S. R. Galata Havagimyan Han, Stambul; Griechenland: »Intercontinental« Intourist- Agentur, Athen, Place de la Constitution 1.

Da die Beschaffung des russischen Vi- sum und der erforderlichen Transitvisa mindestens 14 Tage erfordert, müssen die entsprechenden Ansuchen bis längstens 1. Juli 1935 bei den in Betracht kommenden Intourist-Agenturen angemeldet werden. Bei der Anmeldung ist eine Angabe von Schil- ling 100.— pro Person zu entrichten, welcher Betrag bei Nichtteilnahme an der Fahrt verfällt. Der Restbetrag ist nach Aus- führung der angeforderten Dokumente in jener Valuta zu entrichten, die dem Paß des Teilnehmers entspricht.

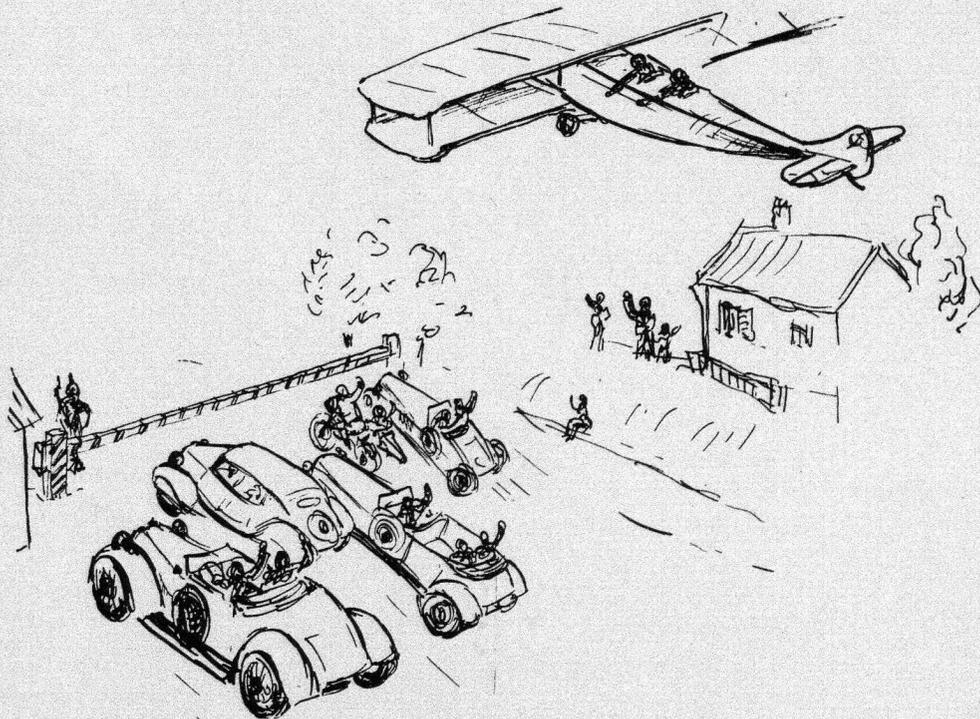
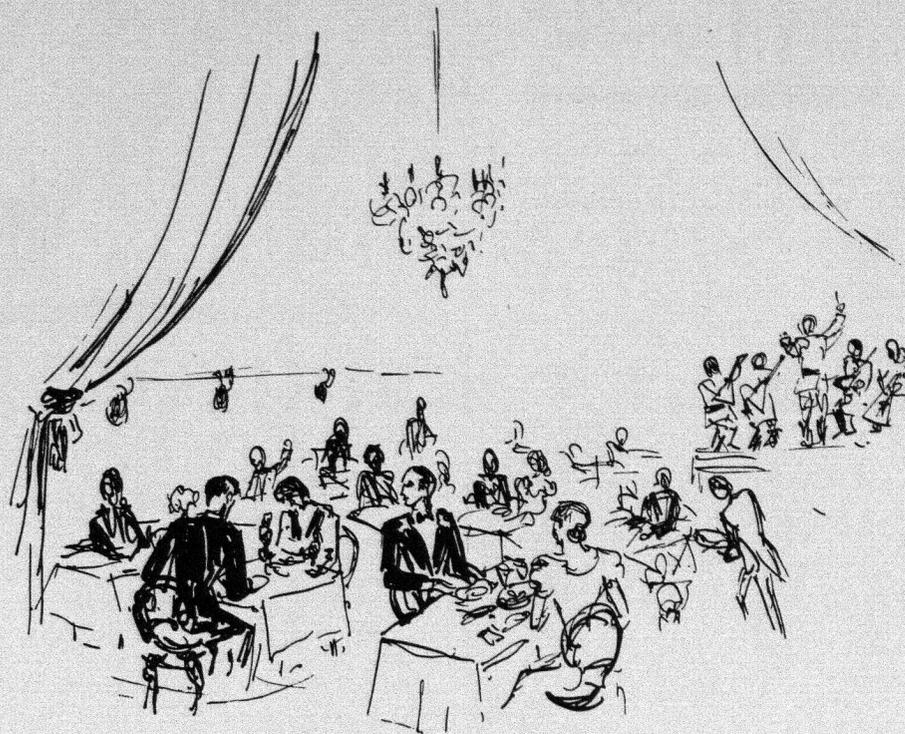
Prospekte können bei allen in- und ausländischen Intourist-Agenturen, bei den meisten motorsportlichen Vereinigungen und beim »Europa-Motor« angefordert werden.

Auskünfte erteilen alle europäischen Intourist-Agenturen während der Geschäfts- zeit, der »Europa-Motor« täglich in der Zeit von 12 bis 2 Uhr mittags.

Vier Fahrgäste zur Teilnahme gesucht an der

I. Internationalen Auto- und Motorrad- Kolonnenfahrt nach Rußland 1935.

Zur Verfügung steht ein Austro-Daimler ADR, 70 PS, Pullmann-Rolldach-Limousine. Gefällige Anfragen er- beten an Walther Hausbrandt, Autovermietung, Kitzbühel, Klostersgasse 1.



Allen Gewerbetreibenden, Kaufleuten und Privaten ermöglicht die neue

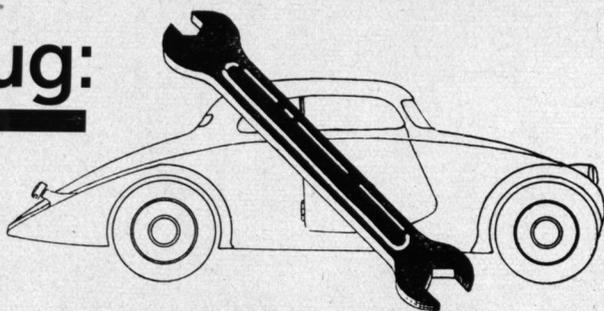
Autokreditstelle des Gewerbeförderungsinstitutes der Stadt Wien **+**

Ges. m. b. H.

den Ankauf von Kraftfahrzeugen zu günstigen Bedingungen ♦ I., Operngasse 6, Tel. R-23-3-75, R-24-3-75

Gesamtwerkzeug:

Heckmotor, Mannesmannrohrchassis, Freilauf



1 Schlüssel

Bata baut den billigsten Wagen der Welt

Bata, der Schuhkönig, ist plötzlich Autokönig geworden. Der Tschechoslowakei zumindest. Schon damals, als er sich an die Erzeugung von Reifen machte, von Schuhwerk für die Autos, war das entschieden verdächtig. Jetzt hat er, nach längerem Zögern, einen weiteren Schritt gewagt, indem er den Bau eines Wagens finanziert, eines ultrabiligen Allerweltwagens, der zwar Myron heißt und nicht Bata, jeder Eingeweihte weiß es indessen, daß dieses Fahrzeug, dessen Wiege genau dort stand, wo die des Bata-Schuhs, in Zlin nämlich, von rechtswegen Bata heißen sollte. Doch offenbar will man es sich bei Bata nicht mit der anderen Kundschaft für Bata-Schuhe, pardon Bata-Reifen, den diversen Autofabriken in der Tschechoslowakei, verderben und darum verzichtet man großmütig auf die Propagandawirkung des Zauberwortes Bata und nennt den Neuling (für den Deutschen ziemlich unverständlich) Myron.

Einen großen Wagen um wenig Geld, einen Riesen in der Leistung, nennt den Myronwagen sein redseliger Prospekt. In Standardausführung mit Serienkarosserie notiert er 14.800.—, also ungefähr Schilling 3000.—, ein Weltrekordpreis für ein Fahrzeug dieser Dimensionen und Leistung.

Kraftquelle ein Zweitakter, wassergekühlter Dreikanal-System-Zweizylinder, 85×87 mm, 1000 cm³ Inhalt, 40 HP bei 3800 Umdrehungen. Der Motor hat ausschließlich Rollenlager, stark dimensionierte Kurbelwelle, abnehmbaren Aluminiumkopf. Die abnormale Leistung des Motors wird, so betonen die Myronwerke, durch eine besondere patentierte Konstruktion erzielt, die in der Praxis den teuren Kompressor ersetzt.

Das Getriebe normaler Konstruktion liegt vor dem Differential, die Schaltung der Geschwindigkeiten erfolgt auf übliche Weise. Gegen Aufzahlung wird direkt auf der hinteren Achse ein Freilauf montiert. Besagte Hinterachse ist als Schwingachse ausgebildet, durch vier Spiralfedern gefedert und besteht aus Elektron.

Das Chassis besteht im wesentlichen aus einem Mannesmann-Stahlrohr, welches am Kopf die vordere Schwingachse mit zwei Querfedern und Zahnstangensteuerung trägt, sowie eine Vorrichtung, welche Lockerung der Zähne ausschließt.

Der Volant ist mit Gummikupplung montiert, das Gesamtmotoraggregat befindet sich im Heck. (Für Montage und Bedienung idealer Zutritt.)

Das Chassis wiegt 280 bis 320 kg. Spurweite 1100 mm, Achsabstand 2650 mm, Bodenabstand 250 mm. Maximalhöhe der Limousine 1350 mm, Gesamtlänge 4.20 m.

Bata schätzt das Volk offenbar sehr tempohungrig ein, denn die Spitzengeschwin-

digkeit des Myron beträgt nicht weniger als 110 km bei einem Benzinverbrauch von 8 Liter pro 100 km.

Das Jahr, um welches die Erzeugung und der Verkauf des Myron verzögert wurde, ist, wie die Fabrik offiziell mitteilt, dazu benützt worden, um die Konstruktion zu vervollkommen. Nun steht der Wagen fix und fertig da und führende Auslandsfirmen interessieren sich lebhaft für die Herstellungslizenz. Die Katalogpreise der Premièrentype des Bata-Autos lauten, in 14800.—

Radstand, das sind Ziffern, die zu denken geben. Auch das jedes vorhandene PS dank der vielfachen Verwendung leichter Konstruktionsmetalle wie Silumin, Duralumin und Elektron, nur 16 kg zu ziehen hat, beweist, daß hier keineswegs das vorliegt, was man im Volksmunde Kleinwagen nennt. Von einer fast unglaublichen Billigkeit, die auf beabsichtigte Monsterserien schließen läßt, der Preis des Wagens. Chassis zirka S 2000.—, karossierter Wagen ca. Schilling 3000.—. Mit anderen Worten, der



Myron-(Bata-)Innenlenker, 3 Sitze in Reihe, Maschine im Heck.

Chassis 9999.— (ein Beweis für die knappe Kalkulation der Myronwerke).

Serienwagen mit Sportkarosserie 14.800.—.

Stromlinienlimousine 16.800.—.

Kabriolett 19.800.—.

Zur Montage des Myronwagens genügt ein einziger Schlüssel, mit dem man alle Schrauben und Muttern anziehen und aufschrauben kann, einschließlich der Kerzen.

Der Myron ist so breit, daß drei Leute bequem nebeneinander Platz finden. Darum offenbar verzichtet die Fabrik auf die Plätze im Heck, wo sie lieber den Motor unterbringt.

Zweifellos präsentiert sich der Myron als sehr originelle Lösung des Volkswagenproblems, denn 40 PS, 110 km Maximum, 300 kg Gewicht Chassisgewicht und 2.65 m

vielzitierte 1000-Mark-Wagen ist da. Hitler hat ihn gewünscht, Bata hat ihn gebaut!

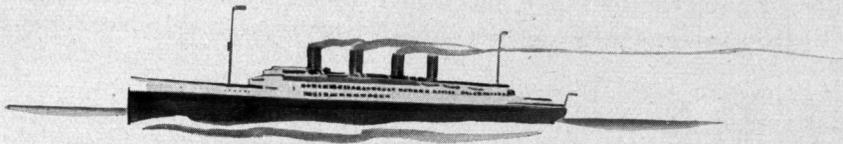
Die sensationelle »Silverrex« Glimmer-Isolations-Zündkerze.

Die sensationelle »Silverrex« Glimmer-Isolations-Zündkerze hat leider auch das Schicksal des lateinischen Sprichwortes: »Nemo propheta in sua patria«, wie nachstehendes Schreiben, das der tschechoslowakische Vertreter dieser Zündkerze von einer der ersten dortigen Mineralölfabriken erhielt, beweist:

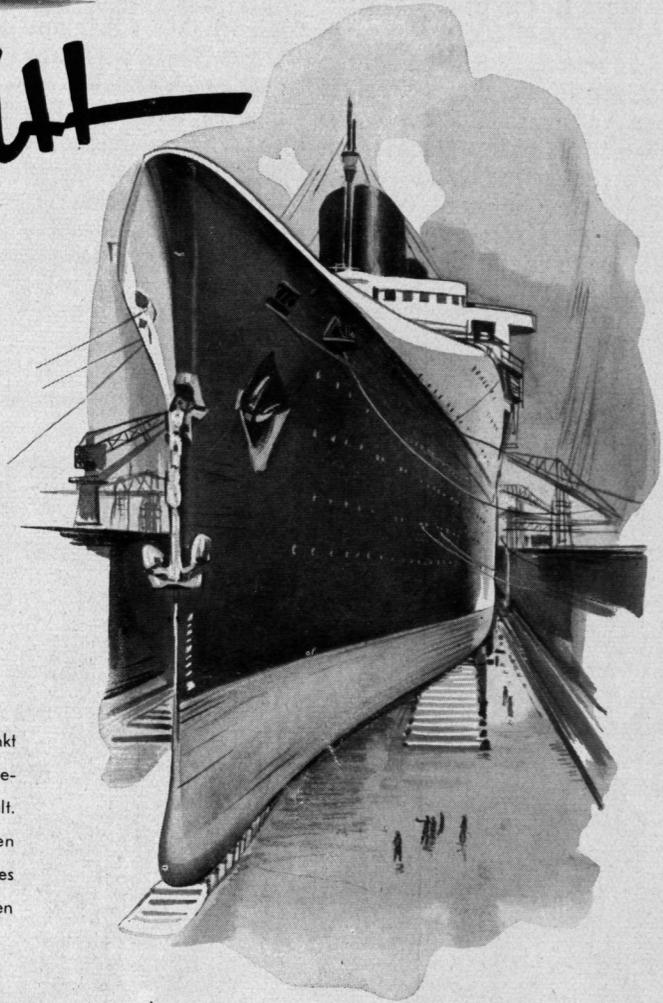
»Mit Gegenwärtigem ergreifen wir die Gelegenheit, um Ihnen zu bestätigen, daß sich die uns gelieferten »Silverrex«-Zündkerzen bestens bewähren. Wir benützen dieselben bei unserem Skoda- und Buick-Wagen zu unserer vollsten Zufriedenheit und können sie jedermann bestens empfehlen . . .«

Es wäre wünschenswert, daß auch das inländische Publikum die sensationelle »Silverrex« Glimmer-Isolations-Zündkerze mehr in Gebrauch nehmen würde.

Der alleinige Erzeuger dieser Zündkerze ist bekanntlich die Firma: Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Tel. R-11-0-60.



Fortschritt



Der 40.000-Tonnen-Dampfer . . . vor wenigen Jahren noch als ein Gipfelpunkt technischen Könnens bestaunt . . . ist heute durch einen noch größeren, schnelleren, komfortableren Ozeanriesen mit über 70.000 Tonnen weit überholt. Dieses Überholtwerden durch neue Erfindungen, Entdeckungen, Konstruktionen ist das Schicksal aller technischen Dinge. Die Technik kennt keinen Stillstand. Ist es verwunderlich, wenn auch der so wichtige Zweig, **die Schmiertechnik** diesen Fortschritt mitmacht?

SHELL ist **selbstverständlich** schon seit jeher diesen Weg gegangen, hat keinen Fortschritt auf dem Gebiete der Schmierölherstellung versäumt und neuerdings war **SHELL** im Herbst 1934 als erste Firma mit einem Autoöl, hergestellt nach den fortschrittlichsten Verfahren, auf dem Markt. Nach dessen vollem Erfolg beim Publikum hat Shell alle anderen Shell Motor Oil-Sorten **auf dieser neuen Grundlage, den Anforderungen moderner Kraftfahrzeugmotoren angepaßt, hergestellt.**

SINGLE SHELL (1X)

DOUBLE SHELL (2X)

TRIPLE SHELL (3X)

GOLDEN SHELL (4X)

GOLDEN SHELL HEAVY (5X)

Für jedes Kraftfahrzeug die richtige Sorte, hergestellt auf Grund der modernsten Raffinationsverfahren in der heimischen Fabrik.



Eine Lanze für das Dampfauto

Auch heute sieht man auf den Straßen Englands noch vereinzelt Lastautomobile, die durch Dampfkraft betrieben werden. Ausländer wundern sich über diese grotesken Fahrzeuge, die nur zu deutlich ihre Verwandtschaft mit der Lokomotive zeigen; vorne befindet sich ein großer, qualmender Rauchfang und nicht selten öffnet der Fahrer die Feuerungstüre, um »nachzulegen«, es sei denn, daß er seine Aufmerksamkeit auf den Verkehr lenken muß. Wärmewirtschaftlich betrachtet ist so ein englischer Dampfwagen ganz unmöglich: denn die kostbaren Wärmeinheiten entweichen in Form von Qualm, Dampf und Glut lustig dem Schornstein,

Sicherheitsventil und dem Feuerloch. Es wird dem Konservatismus der Engländer zugeschrieben, daß solche Vehikel noch bestehen.

Es kann nun wohl behauptet werden, daß das oben charakterisierte Fahrzeug auch bald in England ins Museum wandern wird. Das darf aber nicht als der endgültige Verzicht der Dampfmaschine auf ihre Stellung als Antriebskraft im Straßenverkehr ausgelegt werden. Gerade in der letzten Zeit hört man, meist aus Amerika, immer öfter von Versuchen, manchmal aber auch schon von fertiggestellten Konstruktionen moderner Dampfmaschinen und

-kessel, die geeignet sein sollen, die monopolartige Stellung der Verbrennungsmotore, nicht nur bei Straßenverkehrsmitteln, sondern auch im Flugzeugbau zu erschüttern.

Die sprunghafte Entwicklung des Benzinmotors und besonders der Dieselmachine, bewirkte, daß die Dampfmaschine auf den Gebieten, wo diese neuen Kraftquellen als Antriebsmittel eingesetzt wurden, meist vollständig verdrängt und daher nicht weiterentwickelt wurde. Als man sich der Dampfmaschine wieder erinnerte, waren nicht nur ihre Vorteile, sondern auch die bedeutenden Nachteile der Verbrennungsmotore maßgebend. Die Überlegenheit der Dampfmaschine beruht auf ihrer Elastizität und der damit zusammenhängenden, nahezu unbegrenzten Überlastbarkeit. Der Verbrennungsmotor arbeitet nur innerhalb eines bestimmten Drehzahlbereiches günstig; bei Unterschreitung dieses sinkt die Leistung unverhältnismäßig stark. Um deshalb die jeweils gewünschte Geschwindigkeit, bzw. Zugkraft zu erreichen, war der Einbau von Getriebe und daher auch Kupplung Erfordernis. Bei der Dampfmaschine hingegen kann das Drehmoment und damit die am Radumfang verfügbare Antriebskraft auch bei fallender Drehzahl in bestimmten Grenzen gesteigert werden; es lassen sich hier annähernd ebenso große Zugkräfte erreichen, wie beim Getriebe-motor. Kupplung und Getriebe fallen weg, was die Kraftübertragung vereinfacht und, was die Erzeugung anbetrifft, verbilligt und außerdem große Vorteile im Fahrbetriebe mit sich bringt, wie hohes Beschleunigungsvermögen durch Fortfall der Schallpausen, bessere Anpassung an bergiges Gelände und wechselnde Verkehrsbedingungen, leichte Bedienung und ruhiger Gang. Die Dampfmaschine wird weiters im belasteten Zustand angelassen; der beim Verbrennungsmotor notwendige Starter (Ankurbeln), der als äußere Zusatzkraft der Kurbelwelle des unbelasteten Motors die ersten Umdrehungen ermöglichen muß, fällt weg. Weitere Vorteile bestehen in der geringeren Beanspruchung der Maschine infolge der niedrigeren Drehzahl, die nur etwa ein Drittel der eines Benzinmotors beträgt und infolge der besseren Ausnutzung der Schmierung, da kein Öl mitverbrannt oder aufgelöst wird. Es wird auch keine mit Staubteilchen vermischte Luft in die Zylinder gesaugt.

Was die Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung betrifft, ist die Verwendungsmöglichkeit von billigen Heizölen maßgebend: die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Diesemotor darf nicht gefährdet sein. Nicht unbeachtet darf die Verwendung des Abdampfes zu Heizzwecken bleiben.

Die angedeutete leichte Bedienung eines Dampfwagens besteht darin, daß der Führer mit dem einen Fuß die Dampfdrössel nach Art des Akzelerators betätigt, mit dem anderen eine Fußbremse. Weiters findet man eine Handbremse und einen Hebel für die Umsteuerung der Maschine auf den Rückwärtsgang.



SELBSTSCHUTZ!¹

Wieder eine gelungene Karikatur von Angus Scott (*»The Motor«*, London). Nachdem am 1. April des Vorjahres ein sehr stark automobilfeindliches Kraftfahrzeuggesetz in Kraft trat, hat die »Automobile Association« eben ihre Mitglieder um ihre Meinung über dieses Gesetz befragt. Sie hat, da sie die Weckeruhr (wie der Karikaturist behauptet) um ein

ganzes Jahr zu spät gestellt hat, das letzte Jahr einfach verschlafen. Von welcher Art die Zufriedenheit der Fahrerwelt mit diesen Verbänden ist, zeigt der Fahrer vor dem Fenster, der, aus Leibeskräften schreit »Wach auf! (Wake up)!«.

¹ Siehe unsere Nummer 1, 1935, Seite 1.

Es ist jedoch noch nicht zu beurteilen, ob die kurz skizzierten Vorteile der Dampfmaschine derart sind, daß von einer ernstesten Konkurrenz für die auf eine hohe Stufe gebrachten Explosionsmotore gesprochen werden kann.

Grundlegend für die Dampfmaschine, die einen Verbrennungsmotor im Straßenverkehr vertreten soll, muß eine prinzipielle Änderung der üblichen Bauarten sein, denn der für den englischen Dampfswagen typische Siederohrkessel mit Rostfeuerung für Dampfdrücke von 15 bis 20 atü und Auspuffbetrieb wäre für ein modernes Fahrzeug unbrauchbar. Bedingung war der Übergang von der Rost- zur Ölfeuerung. Es müssen außerdem folgende Erfordernisse von einem Dampfmaschinenaggregat erfüllt werden, um im Kraftfahrzeugbau Fuß fassen zu können.

Der Fahrzeugkessel muß seine Funktionen vollständig selbständig erfüllen und darf vom Fahrer nicht mehr Aufmerksamkeit und Bedienung erfordern als ein moderner Verbrennungsmotor. Mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit muß der Kesseldruck automatisch auf konstanter Höhe gehalten werden, ebenso wie die Dampftemperatur. Die Wasserzufuhr zum Kessel muß dem Dampfverbrauch entsprechen, ebenfalls automatische Regelung.

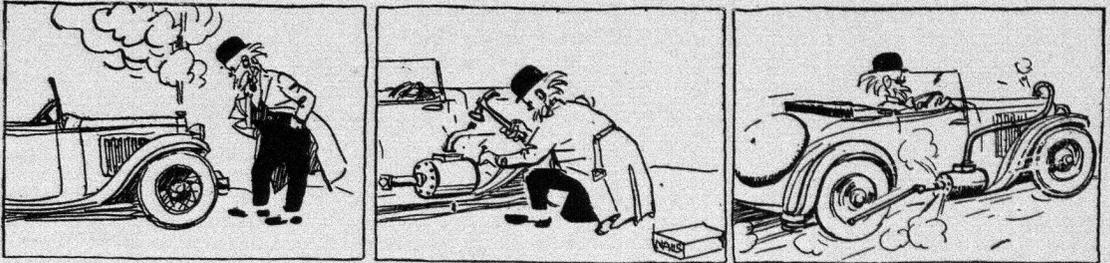
Weiters ist Erfordernis, daß Platzbedarf und Gewicht nicht größer sind, als bei den jetzt üblichen Motorbauarten; das wird durch Anwendung von Drücken von 50—100 atü und hoher Dampfüberhitzung erreicht (400—450°), da hiebei die Abmessungen von Kessel und Maschine verhältnismäßig klein gehalten werden können. Ferner muß die Möglichkeit eines schnellen

Startens gegeben und die Explosionsgefahr, auch bei Unfällen, minimal sein. Rasches Starten kann bei geringem Wassergehalt erfolgen und vollzieht sich bei guten Ausführungen vom kalten Kessel bis auf vollen Druck innerhalb 2—3 Minuten, welche Zeit man noch verkürzen will. So ist der Dampfswagen der Firma Henschel & Söhne nach 50 Sekunden fahrbereit. Dieselmotoren verlangen oft eine ähnlich lange Startzeit, bevor sie belastet werden dürfen. Was die Explosionsgefahr betrifft, wurden Konstruktionen entwickelt, bei denen erhöhte Drücke das Gefahrenmoment nicht vergrößern (Schlangrohrkessel). Die

Wirtschaftlichkeit muß noch durch hohen thermischen Wirkungsgrad der gesamten Anlage gegeben sein.

An der Verwirklichung der hier verlangten Erfordernisse hatte u. a. die amerikanische Firma »Delling Motors Co.« mit Erfolg gearbeitet und einen Dampfomnibustyp herausgebracht, von dem mehrere Wagen schon längere Zeit im Betrieb stehen. Äußerlich unterscheiden sich diese Wagen nicht von ihren Klassengenossen mit Verbrennungsmotoren. Auch bei der deutschen Firma Henschel & Söhne wird intensiv und erfolgreich an der Konstruktion moderner Dampfswagen gearbeitet.

DER BASTLER



Die Dampfkraft als — Hilfsmotor.

Österreichische Kraftfahrzeuge in der Tschechoslowakei 90 Tage steuerfrei!

Der Autoklub Republiky Československé teilt der Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Automobil-Club — Österreichischer Touring-Club mit, daß mit Wirksamkeit vom 20. Mai 1935 — mit Vorbehalt der Widerrufung — sämtliche österreichische Kraftfahrzeuge (Autobusse, Personenwagen, Motorräder mit und ohne Beiwagen),

welche sich auf dem Gebiete der Tschechoslowakischen Republik vorübergehend aufhalten, bei einem Aufenthalte bis zu 90 (neunzig) Tagen vollkommene Steuerfreiheit genießen.

Gleichzeitig tritt eine Steuerermäßigung für den entgeltlichen Personen-Beförderungsverkehr mit österreichischen, nicht regelmäßig verkehrenden Autobussen, und zwar 3 Heller pro Person und in der Tschechoslowakei gefahrenen Kilometer, ein.



..... da gibts nur eines:

sofort

zum

Keibl

U 14.5.85

Nicht teuer,
aber rasch
und
erstklassig!

KEIBL-KAROSSERIE-FABRIK, WIEN III. LANDSTRASSE HAUPTSTRASSE 128

Was ist Patent Castrol?

»Ein wirklicher Fortschritt in der Schmierung« schreibt das Technische Institut der Universität Cambridge!

Die vollendete Mischung edelster Öle, die das Hauptmerkmal der Castrol Motor Öle ist, wird nunmehr auf chemischem Wege unter Anwendung eines sorgfältig durchdachten, patentierten wissenschaftlichen Verfahrens so wirksam geschützt, daß eine Verschlechterung des Öles selbst bei langdauernder Verwendung unter hohen Temperaturen nicht eintritt. Dieses patentierte Verfahren aber konserviert nicht nur das Öl, sondern verhindert auch die Abnutzung der Metallteile des Motors durch Verätzung.

a) Inwiefern schützt das neue patentierte Fabrikationsprinzip die Zylinderwandungen und andere

Das Wesentliche dieses Prozesses besteht darin, daß dabei das Schmiermittel gewissermaßen als Träger eines unendlich feinen Films einer öl-löslichen Chromverbindung dient, der den Motor ebenso vor Abnutzung durch Ätzwirkung schützt und ihm dadurch eine längere Lebensdauer verleiht, als er dem Undichtwerden der Kolben und dem dadurch bedingten hohen Ölverbrauch entgegenwirkt, welcher Übelstand ja sonst nur durch das Ausschleifen der Zylinder beseitigt werden kann.

b) Inwiefern schützt das neue patentierte Fabrikationsprinzip das Öl gegen die zerstörende Einwirkung des Sauerstoffs?

Es ist seit langem eine allgemein bekannte Tatsache, daß ein Schmieröl, seien die zu seiner Her-

Tatsächlich ist die Lösung dieses Problems nunmehr gelungen (die Welt-Rechte wurden von der Firma C. C. Wakefield & Co., Ltd., erworben), und zwar durch die Erfindung eines geheimen patentierten Verfahrens, wodurch kleine Mengen einer öl-löslichen Zinnverbindung dem Öl in Form einer vollkommenen Lösung zugesetzt werden. Diese Zinnverbindung bildet ein wirksames Hindernis gegen die Aufnahme von Sauerstoff und hält somit die Bildung von Ölschlamm mit den dadurch bedingten üblen Einwirkungen auf den Motor hintan.

Die Castrol Motoröle bleiben hinsichtlich ihrer wohlbekanntesten charakteristischen Eigenschaften vollständig unverändert, abgesehen von der Beimengung kleiner Mengen löslicher Verbindungen von Chrom

≡≡≡ NEU! ≡≡≡ DURCH WELTPATENTE GESCHÜTZT ≡≡≡ NEU! ≡≡≡

PATENT CASTROL MOTOR OIL

reibende Flächen des Motors gegen die Ätzwirkung des Sauerstoffs und der Sauerstoffverbindungen, die in derselben Weise, wie Rost die Metalle verätzen und zerfressen?

Es ist noch gar nicht so lange her, seit man die Wahrnehmung gemacht hat, daß sich Kolbenringe und Zylinderwandungen nicht so sehr durch den metallischen Kontakt, das heißt durch die Reibung von Metall gegen Metall, als vielmehr durch die Ätzwirkung der Verbrennungsprodukte, weiters der vom Schmiermittel absorbierten Flüssigkeiten und des Sauerstoffs abnutzen. Mit anderen Worten — ganz ebenso wie Eisen verrostet, wenn es ohne Schutz durch Verchromung oder andere Mittel der Luft ausgesetzt wird, »verrosten« auch die Kolbenringe und

stellung verwendeten Rohöle auch noch so rein und hochwertig, und sei der Prozeß der Vermischung mit den besten und bestgeeigneten pflanzlichen Ölen auch noch so raffiniert ersonnen und durchgeführt, gleichwohl noch immer der Einwirkung des Sauerstoffs unterworfen ist, der bei hohen Temperaturen mit der Zeit vom Öl aufgenommen wird, was zwangsläufig zur Folge hat, daß sich die chemische Zusammensetzung des Öles verändert und daß es sich in fortschreitendem Maße verdickt, um schließlich eine Art klebrigen Schlammes zu bilden. Diese fortschreitende Ölverdünnung bewirkt, daß das Öl immer mehr kleinste Teilchen von Metall, Straßenstaub oder Kohle im Kurbelgehäuse aufnimmt und den Lagerstellen zuführt, wo diese Fremdkörper eine rasche

und Zinn, die im Wege eines patentierten Verfahrens hergestellt werden, das die Möglichkeit einer Ausscheidung dieser Verbindungen seitens des Öles oder einer unerwünschten chemischen Reaktion vollständig ausschließt.

Durch langwierige, jahrelange Forschungsarbeit und durch zahlreiche Versuche, die nicht nur mit Motoren bekannter Automobilfabriken, sondern auch von Laboratorien und wissenschaftlichen Versuchsanstalten und im täglichen Gebrauche vorgenommen wurden, ist das Verfahren allmählich zu höchster Vollendung entwickelt worden.

Führende Automobil- und Motorradfabriken urteilen über Patent Castrol:

... nach 50 Stunden ... Die Motorteile hoch-

≡≡≡ NEU! ≡≡≡ DURCH WELTPATENTE GESCHÜTZT ≡≡≡ NEU! ≡≡≡

PATENT CASTROL MOTOR OIL

die Zylinder eines Motors wegen des Vorhandenseins von Sauerstoff bei hohen Temperaturen in einem sogar noch höheren Ausmaß.

Sauerstoff wirkt auf Metalle bei hohen Temperaturen viel rascher ein, als unter normalen atmosphärischen Bedingungen, wie es das rasche Abblättern von Schüreisen, Retorten u. dgl. augenfällig beweist, und aus diesem Grunde müssen auch Zylinder, Kolbenringe usw. vor allem gegen den Sauerstoff geschützt werden. Dieser Aufgabe wird in idealer Weise durch eine Substanz entsprochen, die gegen die Einwirkung des Sauerstoffs unempfindlich ist, und es gibt wohl kaum ein für diesen Zweck besser geeignetes Material, als Chrom.

Der Wert der Verchromung ist ja allgemein bekannt, und man weiß auch, daß die Erfindung des

Abnutzung der reibenden Teile bewirken. Und was noch schlimmer ist — die Ölfilter werden verlegt, die Ölkanäle verstopfen sich, und die Kolbenringe »picken«.

Nun ist Sauerstoff ja überall vorhanden — teils wird er in das Kurbelgehäuse eingesaugt, wo er sich innig mit dem Ölnebel vermischt, teils gelangt er mit dem Gasgemisch in den Explosionsraum und wird dort vor der Entzündung komprimiert. Es ist sonach klar, daß man den Sauerstoff unmöglich von dem Motor fernhalten kann, und dieser Umstand hat bisher selbst bei Verwendung erstklassiger Öle mit der Zeit zur Verschlechterung des Öles und den damit verbundenen Übelständen geführt.

Aus diesem Grunde bemühen sich schon seit vielen Jahren die Chemiker und Ingenieure, ein

glanzpoliert ... das Öl behält seine Farbe bei — sagt Standard.

... der Ölverbrauch war außergewöhnlich gering — sagt Riley.

... Ihre Behauptungen hinsichtlich des neuen Öles sind durchaus gerechtfertigt — sagt Singer.

... Patent Castrol ist ein wirkliches Hochleistungsöl — sagt Morgan.

... Sie sind nicht damit zufrieden, das Beste zu erzeugen, sondern bringen immer noch etwas Besseres — sagt Norton.

... ein wirklicher Fortschritt ... ungewöhnlich wenig Ölkohle — sagt B. S. A.

... die Abnutzung war so geringfügig, daß sie kaum meßbar war ... völliges Fehlen von Ölschlamm — sagt New Imperial.

≡≡≡ NEU! ≡≡≡ DURCH WELTPATENTE GESCHÜTZT ≡≡≡ NEU! ≡≡≡

PATENT CASTROL MOTOR OIL

nicht-rostenden Stahls allein auf der Beimengung von Chrom zum Eisen beruht, denn nur dadurch konnte ein Stahl geschaffen werden, der als einziges eisenhaltiges Metall der Einwirkung des Sauerstoffs und der Bildung von Eisenoxyd in Form von Rost zu widerstehen vermag.

Nun liegt es ja klar auf der Hand, daß es nicht angeht, die arbeitenden Teile eines Motors zu verchromen, doch ist es gelungen, eine Möglichkeit ausfindig zu machen, einer solchen »Innenverchromung« ziemlich nahe zu kommen, und zwar wird dies dadurch erreicht, daß man kleine Mengen einer öl-löslichen Chromverbindung in das Schmiermittel einbringt. Die Welt-Rechte dieser Entdeckung und der — natürlich streng geheim gehaltene — Fabrikationsprozeß sind das Eigentum der Firma C. C. Wakefield & Co., Ltd., London.

Mittel zu finden, das die Schmieröle gegen die Einwirkung von Sauerstoff unempfindlich macht, sei es dadurch, daß man dem Öl jene Substanzen entzieht, die Sauerstoff aufnehmen, oder sei es durch Beimengung irgendwelcher Substanzen, die durch Katalyse oder andere Mittel ein Hindernis gegen die Aufnahme von Sauerstoff durch das Öl bilden.

Nun hat sich aber die Entfernung jener Bestandteile, die der Sauerstoffaufnahme zugänglich sind, sehr bald als eine völlige Unmöglichkeit herausgestellt, weil dann nämlich von dem Öl selbst praktisch so gut wie gar nichts übrig bleiben würde. Sonach konnte das Problem nur dadurch gelöst werden, daß man eine Substanz ausfindig machte, die einerseits die Sauerstoffaufnahme verhindert, und die andererseits mit dem Öl stets innig vermischt bleibt.

... Sie haben einen weiteren ausgesprochenen Vorsprung vor dem derzeitigen Normalstand der Schmiertechnik erzielt — sagt Ariel.

... ein Öl mit außergewöhnlichen Vorzügen — sagt Velocette.

... Wir haben noch niemals einen im Inneren so sauberen Motor gesehen ... das nach 100stündigem Betriebe ausgelassene Öl war kaum vom neuen Öl zu unterscheiden — sagt J. A. P.

... Alle Motoren waren tadellos in Ordnung ... keine Abnutzung bemerkbar ... das Fehlen von Ölkohle schien allen wie ein Wunder — sagt Sir Alan Cobham, der Organisator der nationalen englischen Flugpropaganda.

Patent Castrol Motor Oil Generalrepräsentanz: A. Karner, Wien VIII., Lederergasse 17, Telephon A-28-0-17.

3 x Mercedes - Triumph

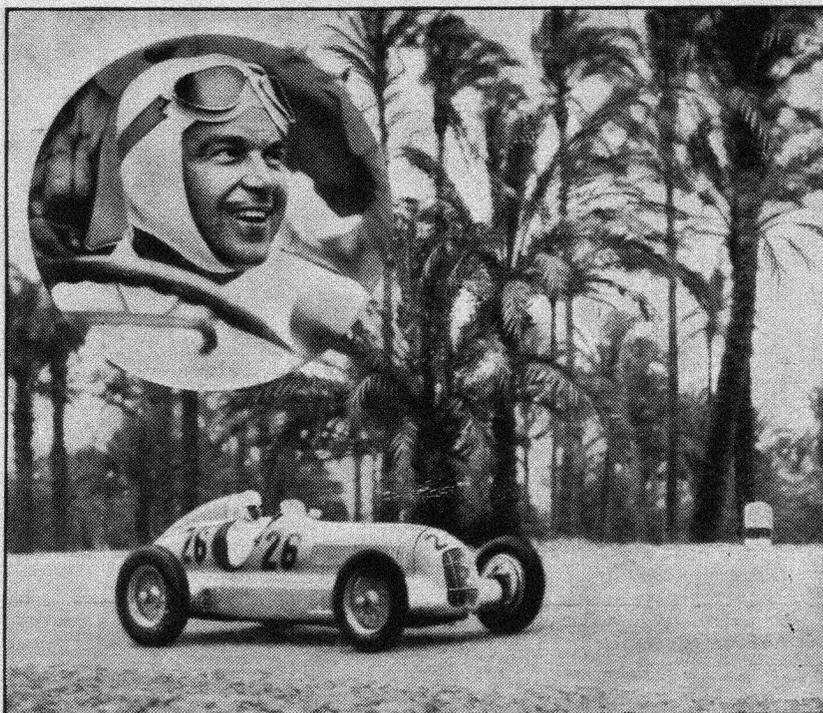
Monaco - Finnland - Tripolis

Der erste »Große Preis« des Automobil-Rennsportjahres 1935 wurde ein deutscher Sieg! Drei Stunden lang tobte der erbitterte Kampf zwischen der Elite an Fahrern und Rennwagen der Welt durch die kurvigen und bergigen Straßen um das berühmte Kasino der Stadt Monte Carlo. Mercedes-Benz war als einzige deutsche Marke mit drei Wagen unter der Führung Caracciolas, Fagiolis und von Brauchitschs an den Start gegangen. Schon im Training hatten die Mercedes-Benz-Rennwagen hervorragende Leistungen gezeigt und den bestehenden Rundrennkord unterboten. Nach der besonderen Regel dieses Rennens hatten sie sich dadurch die ersten Startplätze gesichert.

Leider kam Manfred von Brauchitsch wegen eines kleinen Defektes schlecht vom Start weg und mußte aufgeben. Fagioli und Caracciola führten das Feld überlegen bis zur 64. Runde, in der Caracciola, der hinter Fagioli den zweiten Platz mit der gleichen

Ein gewaltiger Motorenkampf, in dem die Automobilindustrie der Welt die Höchstleistungen des Rennwagenbaus an den Start stellte, endete mit einem deutschen Sieg, der in seiner unbedingten Überlegenheit an den dreifachen Mercedes-Sieg im »Großen Preis von Frankreich« 1914 erinnert. Caracciola auf Mercedes-Benz siegte mit mehr als einer Minute Vorsprung vor Varzi (dem Sieger in Tripolis von 1933 und 1934) auf Auto-Union, während Fagioli auf Mercedes-Benz in geringem Abstand den dritten Platz belegte.

Weder der neue zweimotorige Alfa-Romeo-Wagen, der mit etwa 500 PS weit stärker ist als die deutschen, noch die neuesten italienischen und französischen Rennwagen, welche in den früheren Jahren diesen »Großen Preis« als sichere Beute betrachteten, konnten gegen die Überlegenheit der deutschen Konstruktionen, besonders gegen die des Mercedes-Benz-Rennwagens, durchdringen. In diesem außerordent-



M.-B.-Materndienst

Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz-Rennwagen siegte mit alter Meisterschaft überlegen beim „Großen Preis von Tripolis“ in neuer Rekordzeit (Stunden-Rekord 220,167 km/std!) Fagioli auf Mercedes-Benz sicherte als Dritter kurz hinter Varzi den dreifachen deutschen Triumph.

Überlegenheit wie dieser den ersten gehalten hatte, ausscheiden mußte.

Bis zum Ende des Rennens lag dann Fagioli unbestritten an erster Stelle. Der silberweiße deutsche Doppelschwingachs-Rennwagen mit dem Dreizackstern hielt sich mit bewundernswerter Regelmäßigkeit an der Spitze des Feldes und ging in neuer Rekordzeit durchs Ziel. Kühn und mit der Sicherheit seines hohen Könnens wurde Fagioli den hohen Anforderungen gerecht, welche diese 100 Runden über die nur 3,18 km lange Strecke sowohl an die Tüchtigkeit der Fahrer wie insbesondere auch an das Anzugs- und Bremsvermögen, an die Kurvenlage und an die Durchhaltefähigkeit des Fahrzeugs stellen. Hat doch jede der 100 Runden 11 Kurven, Steigungen bis zu 18% und Gefälle bis zu 22%, so daß hier im Gegensatz zu anderen Rennen nicht die absolute Höchstgeschwindigkeit, sondern die unbedingte Zuverlässigkeit des Wagens in allen Teilen entscheidet.

Zum 7. Male seit dem Jahre 1929 wird der »Große Preis von Monaco« ausgefahren. Sechsmal siegten früher in diesem Rennen ganz besonderer Art Bugatti, Alfa Romeo oder Maserati. Der erste Start des neuen deutschen Mercedes-Benz-Rennwagens brachte einen deutschen Sieg! So konnte der Mercedes-Benz-Rennwagen in diesem ersten Rennen 1935 — wie im siegreichen Jahre 1934 — für seine Überlegenheit Zeugnis ablegen.

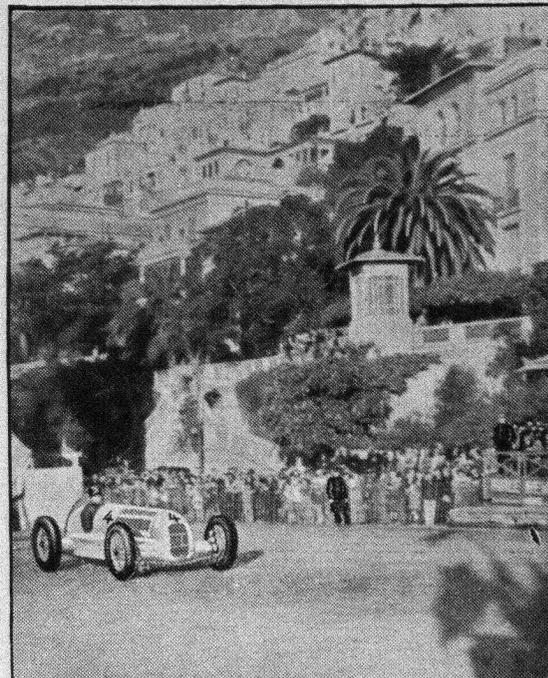
lich schnellen und reifenmordenden Rennen war eine Rundstrecke von 13,1 km 40mal zu durchfahren. Während in dem kürzlich von Mercedes-Benz gewonnenen »Großen Preis von Monaco« vor allem die Bremsleistung, das Anzugsvermögen und die Kurvenlage entschieden, war es diesmal neben der absoluten Höchstgeschwindigkeit das Durchhaltevermögen der deutschen Wagen, das ihnen den Sieg sicherte.

Die entschlossene Tapferkeit und die Tüchtigkeit der Fahrer sowie die Zuverlässigkeit und präzise Arbeit der ganzen Rennmannschaft waren gerade in diesem erbitterten Kampfe eine wesentliche Voraussetzung des Erfolges.

Mit besonderer Freude nahm es die ganze internationale Sportwelt zur Kenntnis, daß Altmeister Caracciola, der bekanntlich vor zwei Jahren einen schweren Unfall erlitten hat, in diesem schweren Rennen wiederum seine überlegene Fahrkunst von neuem unter Beweis stellte. Bei einem Gesamtdurchschnitt von 198 Kilometerstunden fuhr er die schnellste Runde dieses schnellen Rennens in der neuen, überragenden Rekordzeit von 220,770 Kilometerstunden.

Dieser Tag großer Mercedes-Benz-Erfolge wurde noch bedeutsamer durch einen gleichzeitigen überlegenen Sieg, den Karl A. Ebb auf Mercedes-Benz im »Großen Preis von Finnland« errungen hat.

Mit diesen Siegen sind alle bisher in diesem Jahre ausgefahrenen »Großen Preise« Deutschland zu-



M.-B.-Materndienst

Deutscher Sieg in Monte Carlo!
Ein Mercedes-Benz-Rennwagen siegte im ersten „Großen Preis“ dieses Jahres, in dem diese Marke Deutschland allein vertrat.
Das Bild zeigt den Sieger L. Fagioli.

gefallen, darunter der schwerste von Tripolis sogar als dreifacher Sieg. Vor aller Welt ist damit der Beweis für die Spitzenleistung deutscher Automobile erbracht, um so mehr, als gerade die Mercedes-Benz-Rennwagen von denselben Konstrukteuren, den gleichen Werkleuten gebaut sind, wie die Gebrauchswagen mit dem Dreizackstern.



M.-B.-Materndienst

Rudolf Caracciola kurz vor dem Start mit seinem Mercedes-Benz-Rennwagen.



Ing. Hanns Ferigo, der bekannte Fahrlehrer, Renn- und Wertungsfahrer schreibt:

„Wer nach langen Fahrten mit «Neuem Mobiloil» Kolben und Ventile ansieht, der ist, so wie ich, vom «Neuen Mobiloil» nicht mehr abzubringen!“

Hanns Ferigo



Herr M. E. Strache, Auto-Konsulent der Julius Meinl A. G. schreibt:

„Freuen wir uns, daß wir «Neues Mobiloil» haben! Seine Vorteile sind so bedeutend, daß wir es unserem Motor, vor allem aber unserer Briefftasche schuldig sind, «Neues Mobiloil» zu verwenden!“

Julius Meinl



Österreichs Automobilisten über das neue Mobiloil!

24. MÄRZ: An diesem Tage lasen die österreichischen Automobilisten zum erstmal in den Zeitungen: «Neues Mobiloil . . . hergestellt nach dem Verfahren «Clearosol» . . .»

Der Widerhall war überwältigend. Noch nie fand ein Autoöl so bereitwillige Aufnahme . . . noch nie schrieben so viele Kraftfahrer, erkundigten sich . . . lobten es . . . teilten ihre Erfahrungen mit . . .

Der Kraftfahrer erkannte die Tragweite der Neuheit!

Das neue Verfahren erforderte Jahre an Vorarbeit, erforderte Aufwendungen von mehr als drei Millionen Dollars, aber . . . es erschließt neue Wege, leitet eine neue Epoche der Mineralölherstellung ein.

Versuchen Sie das neue Mobiloil noch heute: Es ist, jetzt in noch höherem Maße als früher, das Qualitätsöl der Welt!

ne



Frau Sophie Skorpil schreibt:

„Für meinen Lieblingswagen ist mir das Beste eben gut genug. Ich fahre ihn mit «Neuem Mobiloil». Ich bin restlos zufrieden – und mein Motor ist es erst recht!“

Sophie Skorpil



*Herr Gustav Kunst, Autotaxi-
besitzer, schreibt:*

„Ich habe das «Neue Mobiloil» gründlich ausprobiert und ich kann auf Ehre und Gewissen nur das eine sagen: «Neues Mobiloil» – allerhand Hochachtung!“

Gustav Kunst

Herr Lothar Rübelt schreibt:

„Ich fahre seit Jahren Mobiloil und seit letzter Zeit das neue Mobiloil «D» und kann sagen, daß trotz sparsamstem Verbrauch (ein Liter für 800 km forciertes Tempo) die Maschine geht wie einst im Mai!“

Lothar Rübelt

Neues Mobiloil

EINGETRAGENE SCHUTZMARKE

... mit Vorteilen wie niemals zuvor im Preis nicht erhöht!
VACUUM OIL COMPANY A. G.

Kleinster u. schnellster Rennwagen der Welt:

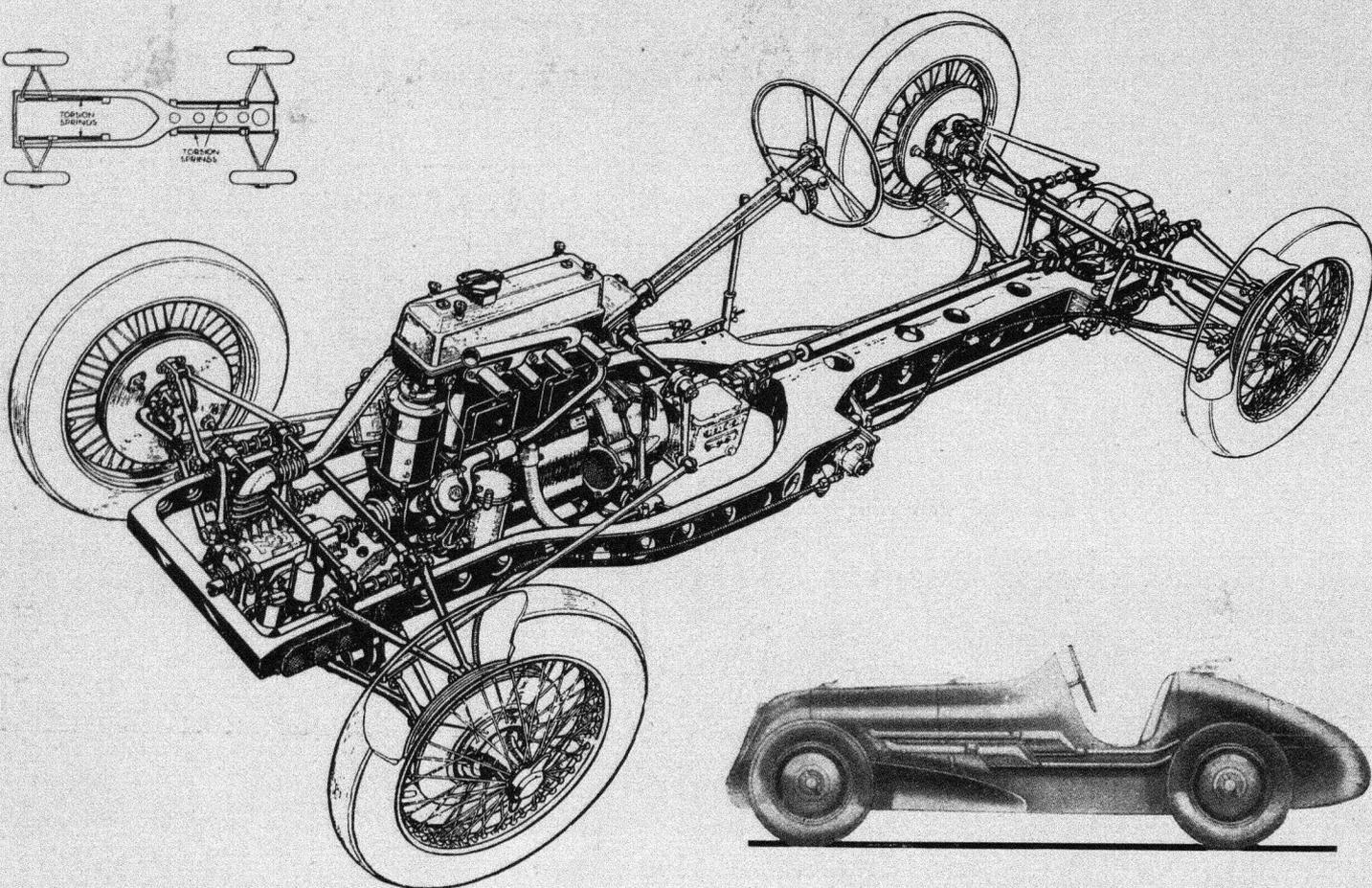
MG mit Zollerkompressor

Im Klein- und Kleinstwagenbau haben die Engländer, ziemlich unbestritten, die Führung inne, eine ganze Reihe britischer Fabriken hegt und pflegt die kleine Ausgabe des rassigen Sportwagens, den sie zu höchster Reife und damit auch höchster Leistung entwickelt hat. Und von allen eng-

aber ansonsten, was die Aufhängung anbetrifft, unenglische Einflüsse erkennen läßt: Vollschwingachser, also etwas, was die Engländer im allgemeinen nicht tragen. Beim neuesten MG sind alle Räder unabhängig aufgehängt, und zwar mittels zwei Dreieckslenkern, wobei die Federung nach

die Aufgabe zufällt, Lichtstrom zu liefern, sondern lediglich die des Schwingungsdämpfens für die Nockenwelle.

Ein zentraler Kastenrahmen mit vorderer Gabelung zwecks Aufnahme des Motors und Getriebes ist zwecks Gewichtersparnis seiner ganzen Ausdehnung nach



Links oben: Der zentrale Kastenrahmen des MG. Mitte: Das MG-Chassis mit Torsions stabfederung und unabhängig aufgehängten Rädern. Rechts unten: Der karosierte Wagen »streng aerodynamisch«.

lischen Automobilfabriken, die sich darauf verstehen, aus relativ bescheidenen Volumen hohe PS-Ziffern herauszuquetschen, sind die MG-Werke zweifellos die berühmtesten und erfolgreichsten. Fast überall, wo MG startet und das Rennen glücklich und pannenlos durchsteht, prangt er auch auf der Siegerliste, nicht selten mit bester Zeit und neuem Rekord in seiner Klasse.

Jetzt hat MG einen neuen fortschrittlichen kleinen Rennwagen konstruiert, mit 750 cm³ Vierzylindermotor ausgerüstet, der

dem von Porsche seinerzeit angeregten und neuestens sehr beliebten Drehstabsystem erfolgt.

Ein Zollerkompressor, der vor dem Motor liegt, wird mit 60% der Motordrehzahl angetrieben.

Überflüssig zu sagen, daß der neue MG wiederum hängende Ventile aufweist, von einer obenliegenden Nockenwelle gesteuert, Antrieb durch eine senkrechte Vertikalwelle am Vorderende des Motors. Diese Welle trägt den Rotor einer Dynamo, dem nicht

perforiert. Differential und Verbindungswelle liegen oberhalb des Rahmens, der nur ungefähr so viel wiegen soll, wie sonst ein Brennstofftank.

Der neue MG ist mit Wilson-Umlaufgetriebe versehen. Kupplung ist eigentlich keine notwendig, man hat sich aber für alle Fälle entschlossen, eine Lamellenkupplung einzubauen, die nur als Schlupfkupplung hier und da in Funktion tritt.

Wir bringen Ihnen

in Erinnerung, was wir noch reparieren:

Akkumulatoren, Tachometer, Benzinuhren usw.

Sie erhalten während der Reparatur kostenlos: Leihbatterien (80 Stück vorhanden), Lichtzündmaschinen, Starter, Tachometer, Hörner usw.

LAMBERT SIEGL, AUTO - LICHT - ZÜND - SERVICE GES. M. B. H.

Wien IX., Nußdorferstr. 57, Tel. A-18-1-50/51 • Wr.-Neustadt, Wienerstr. 51, Tel. 848

Verwaltungsstrafrecht für Automobilisten

In der Vortragsreihe des Wiener Automobil-Clubs sprach dieser Tage der Verkehrsreferent der Landeshauptmannschaft Niederösterreich, Hofrat Doktor Marian von Kurz-Hohenlehndorff, über das Thema »Verwaltungsstrafrecht für Kraftfahrer«. Der Vortragende wies darauf hin, daß die meisten Kraftfahrer zwar über praktisch erworbene Kenntnisse des gerichtlichen Prozeßrechtes verfügen, überdies in gerichtlichen Straffällen fast ausnahmslos schon durch den von der Versicherung beigestellten Anwalt vertreten werden, während sie den Polizeibehörden meist ohne Kenntnis der einschlägigen Verfahrensvorschriften und ohne Rechtsbeistand gegenüberstehen. Gerade im Polizeistrafverfahren wäre aber eine sachkundige Vertretung der Interessen des Beschuldigten deshalb besonders wünschenswert, weil dieses weniger günstige Voraussetzungen für eine objektive Rechtsfindung bietet als das Gerichtsver-

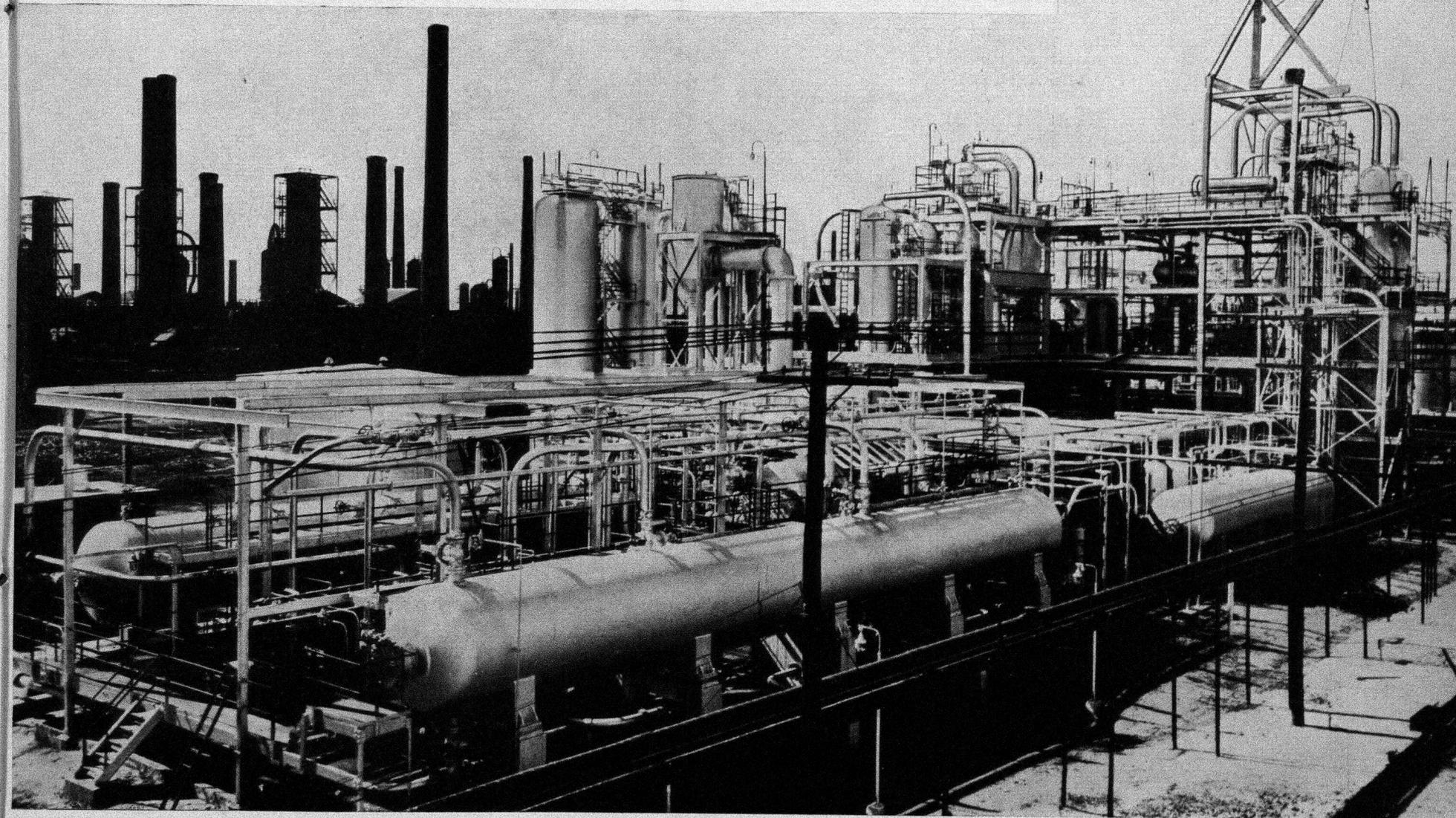
fahren. Es komme daher oft zu Verurteilungen, die bei besserer Vertretung des Beschuldigten zu vermeiden gewesen wären und zur Ansammlung von Polizeistrafen oft auch in der Konduite anständiger und vorsichtiger Fahrer, die deren Prozeßlage in einem späteren gerichtlichen Verfahren wesentlich verschlechtern können. Das unzweckmäßige Verhalten der Kraftfahrer im Polizeistrafverfahren beginnt meist schon bei der Beanständung auf der Straße, wobei sich Fahrer und Wageninsassen oft ganz unnötig aufgeregt und gegen den Verkehrsbeamten ausfallend benehmen und durch unangebrachte Kritik oder zweckloses Leugnen klarer Tatbestände ihre Situation verschlechtern. Die zahlreichen, manchmal als indiskret empfundenen Fragen, die bei einer solchen Beanständung an den Fahrer gerichtet werden, sind zum Teil sicher unnötig, zum Teil können gewisse Auskünfte über die persönlichen Verhältnisse für die

Strafbemessung nicht entbehrt werden. Wenn der Kraftfahrer Ruhe und Einsicht zeigt und im Verkehrsbeamten nicht einen lästigen Störer, sondern den Hüter einer ihm auch selbst zugute kommenden Straßendisziplin sieht, so trägt dies am besten zu einer gütlichen Austragung von Friktionen mit der Behörde bei. Die Kraftfahrerinnen haben in dieser Beziehung schon längst ihren Vorteil weit besser herausgefunden

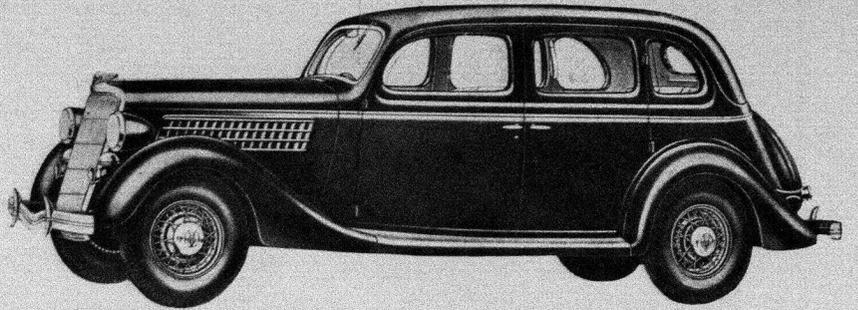
Das sogenannte Organstrafmandat, das vom Wachorgan auf der Straße ausgefüllt und sofort einkassiert wird, bietet für die Behörde und den Kraftfahrer eine große Erleichterung. Arbeitersparnis auf der einen, Billigkeit und Raschheit auf der anderen Seite, dazu die Wahrung der Anonymität — der Name des Bestraften wird überhaupt nicht festgestellt — lassen es geraten erscheinen, solche Organmandate bei gegebenem Tatbestand ohne Widerspruch anzunehmen.

Schmieröl wird nicht gefunden — Schmieröl muß erzeugt werden!

Wer noch immer glaubt, daß zur Schmierung der modernen Explosionsmotoren »irgendein Öl« gerade gut genug ist, wer noch immer glaubt, daß die einfache Raffination des Mineralöles genügt, um ein gutes Schmieröl zu schaffen, der sehe sich einmal das untenstehende Bild an. Dieses stellt eine Teilansicht einer der Raffinerien der Vacuum Oil Company dar, in der das neue Mobiloil erzeugt wird. Mehr als 3 Millionen Dollar mußten in kilometerlange Rohrleitungen, Riesentanks, Pumpenwerke, Kontrollapparaturen usw. investiert werden, um das neue Mobiloil in seiner Vollkommenheit erzeugen zu können. Diese gewaltigen Investitionskosten stehen aber in keinem Verhältnis zu den Vorteilen, die dem Automobilismus der ganzen Welt aus der Schaffung des »Neuen Mobiloil« erwachsen. Durch die vorbeschriebenen Raffinationsanlagen ist es gelungen, ein Schmieröl zu erzeugen, welches in einem Maße wie niemals bisher geeignet ist, Defekte, deren Ursachen in unrichtiger Schmierung zu suchen sind, in weitestgehendem Maße zu vermeiden.



Amerikanische Moden



Jede Saison ein neues Ford-Profil. Hier das von 1935.

Weder Chassis noch Karosserie in den U. S. A. zeigen heuer radikale Abkehr vom Gewohnten. Das einzige derartige Detail, das an den 1935er Typen zu finden wäre, liegt hinter der Spritzlackierung verborgen. Es ist das — Dach! Denn erst seit heuer baut man in Amerika Stahldächer und erst jetzt kann man mit Fug und Recht von Ganzstahl-Karosserie oder -Wagen sprechen. Alle Wagen der General Motors sind mit diesem Stahldach, in den U. S. »Turret-Top« genannt, ausgerüstet, ebenso die von der Fisher Body Co. — einem dem Konzern der General Motors angehörigen Hause —, während Hudson und andere ähnliche Konstruktionen zeigen. Die plötzliche Adoption des Ganzstahlkarosserieaufbaus bedeutet das Ende einer jahrelangen Kontroverse bezüglich der Vorteile des Stahls als Werkstoff gegenüber Holz und anderem Material.

Eine weitere Modeneuheit, die ansonsten ein gänzlich belangloses Detail darstellt, ist, daß man heuer die Schlitzte in den Seitenteilen des Blechdaches der Motorhaube horizontal anordnet. Man treibt mit Form und Art dieser Schlitzte eine Art Modesport, es sieht — auch der vom Modekoller ganz und gar nicht Angesteckte begreift dies — ganz nett aus. Die »Louvres« (so heißt man die Schlitzte über dem großen Wasser) müssen also horizontal sein — soviel für jene, die es mit der amerikanischen Mode halten.

Der kleine Kreis der Verfechter der mehr oder weniger verwässerten Stromlinie hat mit Pontiac und dem alten Hupmobile einen recht bescheidenen Zuzug erhalten. Die großen Massenerzeuger glauben nicht so recht an die Zukunft der Stromlinie, als Verkaufsschlager mindestens. Nach dem Rummel im Vorjahre ist es da recht still geworden. Auch wohl deshalb, weil ein wirklich ernster Versuch ja nicht vorlag, und die Kompromißserien, mit dem Reserverad als Windbremse und Wirbelbilder verraten ihre Unzweckmäßigkeit derart laut, daß selbst der Laie ... sich seinen Teil denkt.

Der Zug der Zeit in der Automobil-

technik ist auch in Amerika nur unter der modischen Oberfläche erkennbar. Das Bestreben der Konstrukteure ist im großen und ganzen dasselbe wie in Europa, wenigstens was die Fahreigenschaften betrifft. Also: Vermehrte Sicherheit, leichtere Bedienung der Kontrollorgane, bessere Bequemlichkeit usw. Während einige Marken sich neuestens zur Knie-Action (vordere Schwingachse) bekehrt haben, sind Dodge und Chrysler Plymouth davon wieder abgekommen und haben statt dem besonders weiche Federn (halb elliptisch!) in Verbindung mit den Ausschlag der

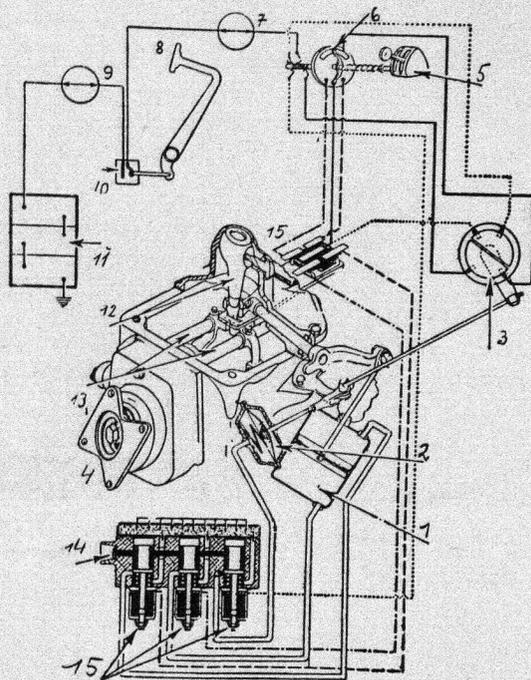
Federn kontrollierenden Torsionsstäben eingebaut, wodurch das »Rollen« ganz eliminiert wurde. Ein Schritt weit also auf dem Wege, den Charles Faroux gelegentlich der Besprechung der diversen neuen und neuesten Federungs-systeme am letzten Salon bezeichnete, als er sagte, daß man heute trotz der herrlichen Comfort- und Super-Hypercomfort-Reifen nicht viel bequemer im Wagen sitze als seinerzeit, da man die diminutiv dimensionierten Pneus mit sechs Atmosphären Druck aufpumpen mußte.

Was die Gewichtsverteilung betrifft, so hat man den Motor etwas vorgeschoben — über die Vorderachse heraus (eigentlich ein Zug, der der äußerlichen Rassigkeit des Wagens höchst abträglich ist) und hat dafür mehr Raum für die Karosserie gewonnen. Diese Vermehrung des karosserablen Raumes kommt fast ausschließlich den Passagieren der Rücksitze zugute, die nun, da diese Sitze von ihrer früheren Lage gerade über der Hinterachse nach vorne gerückt wurden, auch weniger von den Unebenheiten der Straße zu spüren bekommen. Auch bei Ford hat man diese neue Anordnung von Motor und Fondsitzen für die 1935er Typen durchgeführt.

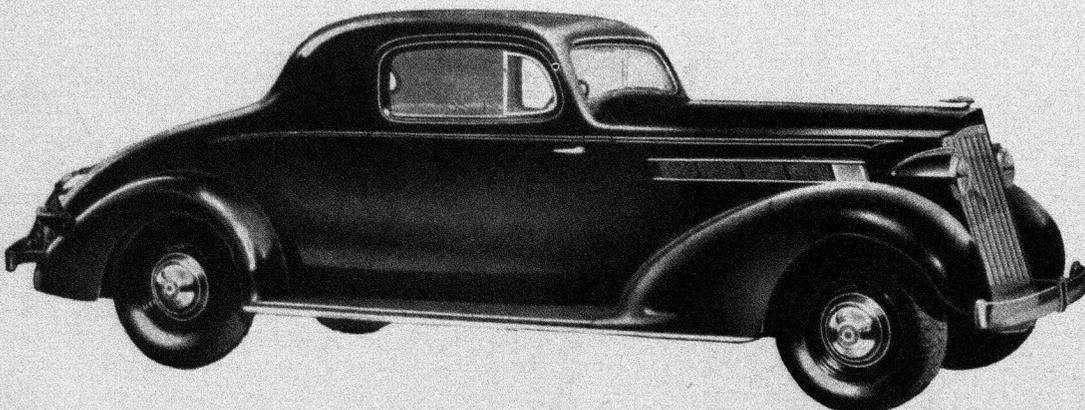
Die neuen Hudson-Typen werden auf Wunsch mit einer sehr sinnreichen elektrischen Schaltung mit Vorwähler am Volant ausgestattet — eine der wenigen wirklich interessanten Neuheiten der diesjährigen Automobile Show. Freilich ist die Sache nur »optional« (das heißt man muß es nicht haben, wenn man der Sache nicht recht traut oder — den Überpreis nicht zahlen will). Diese Vorrichtung führt den offiziellen Namen »Hudson-Bendix Vacuum — Elektrische Schaltung«.

Wie aus unserem, den »Automotive Industries« entnommenen Diagramm ersichtlich, ist an der Steuersäule ein vom Volant aus mit den Fingern leicht erreichbarer Hebel in Schaltkulissen beweglich angeordnet. Dieser Hebel betätigt auch einen Schalter. Ein zweiter Schalter stellt den Stromkreis her, sobald das Kupplungspedal niedergedreten wird. Auf diese Weise werden entsprechend angepaßte Solenoide mit elektrischer Energie gespeist, die wieder Ventile betätigen, welche Zylinder mit der Ansaugleitung des Motors verbinden. Einer dieser Zylinder kontrolliert die seitlichen Bewegungen des eigentlichen Schalthebels am Getriebe und bringt ihn zur Einwirkung auf die eine oder andere der Schubwellen. Der zweite, größere Zylinder liefert die Kraft, die nötig ist, um den Schaltvorgang zu bewerkstelligen.

Eine weitere Neuheit, für den U. S.-Automarkt wenigstens, ist die, daß Auburn (nachdem es schon bei Graham Paige im Vorjahre als Pionier der Fall war) Tourenwagen mit Kompressor katalogsmäßig herausbringt.



Schalt-schema des Hudson-Bendix-Elektro-Getriebes. Die Kraftquellen für das Funktionieren dieser interessanten Vorrichtung bilden Vakuum-Zylinder, die wieder durch Ventile kontrolliert werden, die ihrerseits mittels Solenoiden und speziell angeordneten Schaltern betätigt werden. 1. Hauptzylinder. 2. Diaphragma-Zylinder. 3. Zwischenschalter zum Einrücken des Getriebes. 4. Antriebswelle. 5. Schalt-hebel (Vorwähler) an der Steuersäule. 6. Schalter. 7. Kontaktschalter. 8. Kupplungspedal. 9. Zündungs-schalter. 10. Schalter. 11. Akkumulator. 12. Eigentlicher Schalthebel (Schubhebel). 13. Verschubwellen. 14. Rohrleitung zum Ansaugrohr. 15. Ventile, die die Solenoide betätigen.



Der neue kleine Packard mit »nur« 100 PS traf kürzlich bei der Wiener Generalrepräsentanz Hanns Netal am Rennweg ein.



Polizei für Herzranke.

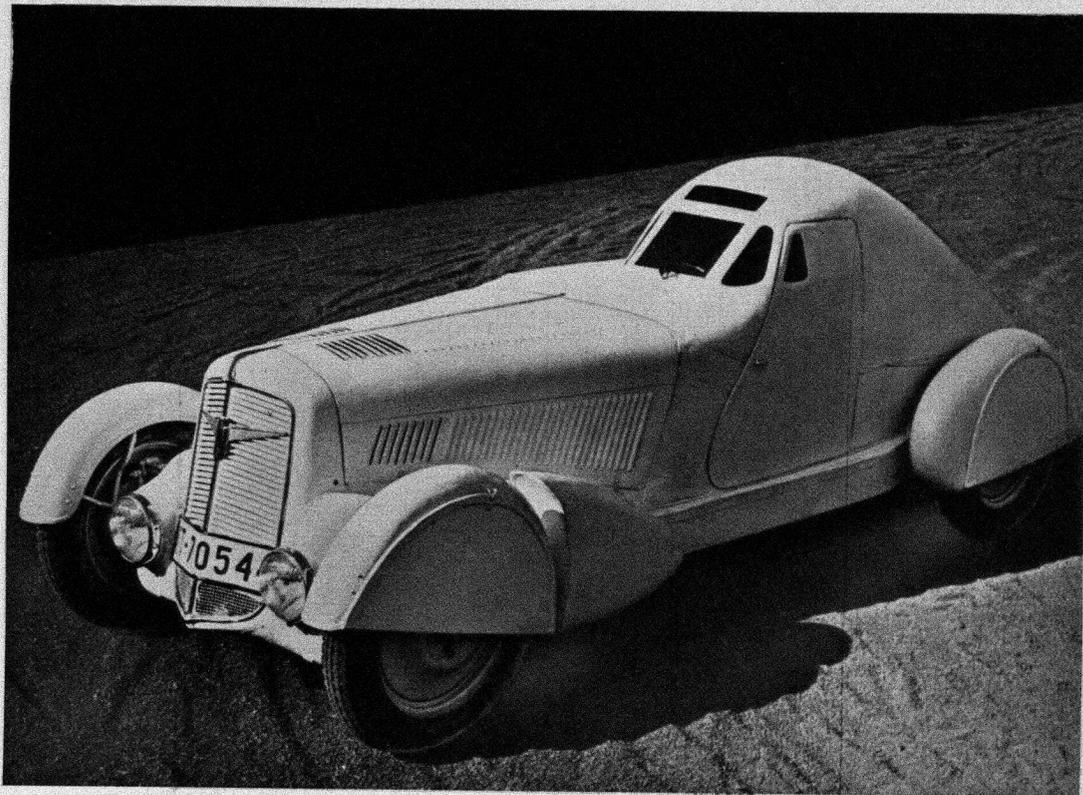
So was gibt es, wenn auch ganz inoffiziell, in Bad Nauheim. Das Polizeiamt dort nimmt zarte Rücksicht auf die p. t. Kurgäste, die sich nicht aufregen sollen und hat zu diesem Behufe für automobilistische Sünder ein nachahmenswertes kulantcs Verfahren eingerichtet, sozusagen einen Dienst am Kunden, der darin besteht, daß Chauffeure und Chauffeusen, die an verbotener Stelle parken, nicht gleich aufgeschrieben und mit Geldstrafen bedacht werden, sondern einen Zettel an die Windschutzscheibe geklebt kriegen, mit einer lustigen Illustration und der Legende »Du parkst hier falsch — verschwind im Nu, wir drücken dann ein Auge zu. Gezeichnet: Polizeiamt Bad Nauheim.«

Unsere bescheidene Anregung ginge nun dahin, diese erstmalige Verwarnung mittels Klebezettel und Augenzudrücken auch auf solche Zeitgenossen auszudehnen, die ein pumperlgesundes Herz ihr eigen

nennen und für die die Aufregung des Strafezahlens keine gesundheitlichen Folgen mit sich bringt. Vorerst leider darf die Nauheimer Polizei den Ruf der kulantesten Polizei Europas für sich in Anspruch nehmen und obwohl diese Hermandad ihr butterweiches Gemüt schon einige Monate praktisch betätigt, hört man noch von keinem Plagiat an dieser originellen, menschenfreundlichen Methode, die Herz und Brieftasche gleichermaßen schont.

Wiener 130 Kilogramm weniger.

In Paris hat eine Versammlung der Sportkommission der Vereinigung internationaler anerkannter Automobilklubs stattgefunden und diese Neunmalweisen haben



Diese Rennausgabe des Adler-Trapf Junior (1 Liter, Vierzylinder) ist einplätzig und leistet garantierte 170 Stundenkilometer. Es war ein Wagen dieser Klasse, der kürzlich unter Führung der bekannten deutschen Langstreckenfahrer Schweder, Hasse und Jaddatz, in einer 151stündigen Non-stop-Fahrt auf der Avus mit 16.000 km Fahrleistung, nicht weniger als 13 Avus-Rekorde brach.



Von der Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt des Ö. A. C. — Dr. Stefan Kremslehner, Wien (Puch).

(Sportphot. Zapletal.)

eine neue Rennformel ausgearbeitet, die für die Beteiligung bei den diversen internationalen Grand Prix maßgebend sein wird. Wohl hat die neue Rennformel mit der bisherigen ziemliche Ähnlichkeit, nur mit dem Unterschied, daß das Höchstgewicht von 750 kg künftighin auch das Kühlwasser, den Brennstoff und die Schmieröle für 300-km-Fahrt einbezieht. Was den Motor anbetrifft, so darf sich hier der Konstrukteur nach seinem eigenen Gutdünken ausleben, es bleibt ihm überlassen, wie kräftig er ihn machen will, wie modern, wie PS-reich. Und das ist gut so. Denn die seit 1933 gültige Rennformel hat insofern ihren Zweck erfüllt, als sie überaus leistungsfähige und überaus leichte Fahrzeuge hervorbrachte, deren Geschwindigkeiten hart an der Grenze dessen liegen, was man gerade noch praktisch fahren kann.

Ab 1. Jänner 1936 tritt die reformierte Formel in Kraft — sie soll bis 1938 gelten — und damit entsteht für die Konstrukteure die Frage, wie sie das Gewicht des Wagens um ca. 120 kg ermäßigen sollen. Nach maßgebender Meinung werden sich am Fahrgestell allein diese geforderten Ersparnisse nicht erzielen lassen. Man wird schon in den sauren Apfel beißen und auch die Motoren reduzieren müssen . . .

BERLINER AUTO-KURSBLATT

Bis RM 3000.—

Adler »Trumpf-Junior«, 995 ccm, 4 Zylinder, 25 PS, stehende Ventile, Vorderradantrieb, Schwingachsen, hinten Torsionsabfederung, 4-Gang-Getriebe, Schaltung unter Lenkrad, Aufbau und Rahmen vereint, Leistungsgewicht der Limousine 31.2 kg/PS.

DKW. »Reichsklasse«, 0.7 Liter, 684 ccm, 2 Zylinder, 2-Takt, 20 PS, 3500 U/Min., 3-Gang-Getriebe, Vorderradantrieb, Höchstgeschwindigkeit 85 bis 90 km/Std., Leistungsgewicht 35 kg/PS.

Hanomag, 1.1 Liter, 1098 ccm, 4 Zylinder, 26 PS, stehende Ventile, Verdichtungsverhältnis 5.4 zu 1, 4-Gang-Getriebe, vorn Schwing-, hinten Starrachse, hydraulische Bremsen, Eindruckschmierung, Geschwindigkeit über 80 km/Std., Leistungsgewicht der Limousine 38 kg/PS.

Hansa-Lloyd »Hansa 1100 ccm«, 1088 ccm, 4 Zylinder, 28 PS, 3800 U/Min.,

1 Schnellgang, Mittelrohrrahmen, Schwingachsen, Leistungsgewicht der Limousine 34.6 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 92 km/Std. Preis RM 3425.—

Adler »Trumpf-Junior«, Sport, 995 ccm, 4 Zyl., 28 PS, stehende Ventile, Vorderradantrieb, Schwingachsen, hinten Torsionsabfederung, 4-Gang-Getriebe, Schaltung unter Lenkrad, Höchstgeschwindigkeit 110 km/Std.

Adler »Trumpf«, 1645 ccm, 4 Zylinder, Verdichtungsverhältnis 1:5.5, Effektivleistung 37 PS, stehende Ventile, 4 Vorwärtsgänge, Gewicht 980 kg, Leistungsgewicht 26.4 kg/PS, Verbrauch ca. 11 Liter, Geschwindigkeit 100 km/Std. Preis ca. RM 3950.—

Adler »Primus«, 1645 ccm, 4 Zylinder, 33 PS, 3000 U/Min., 4 Vorwärtsgänge, Geschwindigkeit 95 km/Std., Verbrauch 10.5 Liter. Preis RM 3850.—

DKW. »Schwebeklasse«, 988 ccm, 4 Zylinder, Zweitaktmotor mit Pumpen-

145—150 km pro Stunde, Leistungsgewicht 8.9 kg/PS. Preis RM 3450.—

Opel »2 Liter«, 1932 ccm, stehende Ventile, 36 PS, 3600 U/Min., vorn Schwing-, hinten Starrachse, 4-Gang-Getriebe, Leistungsgewicht 29 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 102 km/Std.

Hansa-Lloyd »Hansa 1700«, 1634 ccm, 6 Zylinder, 40 PS, 3800 U/Min., hängende Ventile, 4-Gang-Getriebe mit 2 geräuscharmen, Schwingachsen vorn und hinten, Höchstgeschwindigkeit etwa 100—105 km pro Stunde, Leistungsgewicht der Limousine 21.2 kg/PS. Preis RM 3250.—

BMW. »0.9 Liter«, 4 Zylinder, 845 ccm, 22 PS, 4000 U/Min., kopfgesteuerte Ventile, 3. und 4. Gang geräuschlos. Preis ca. RM 3200.—

BMW. »1.5 Liter«, 6 Zyl., 1490 ccm, 34 PS, 3800 U/Min., kopfgesteuerte Ventile, 3. und 4. Gang geräuschlos. Preis ca. RM 3750.—

Ford »Rheinland«, 3236 ccm, 50 PS, 4 Zylinder, stehende Ventile, 3-Gang-Getriebe, Geschwindigkeit 105 km/Std. Preis ca. RM 4000.—

Citroën »7«, 1617 ccm, 4 Zylinder, hängende Ventile, 34 PS, Vorderradantrieb, 4-Gang-Getriebe, 2 geräuscharme Gänge, synchron., Höchstgeschwindigkeit 100 km pro Stunde, Leistungsgewicht 26.5 kg/PS. Preis RM 3750.—

Bis RM 5000.—

Mercedes-Benz »170«, 1692 ccm, 6 Zylinder, Verdichtung 6:1, 32 PS, 3200 U/Min., stehende Ventile, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Schwingachsen, Leistungsgewicht 32 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 90 km/Std. Preis RM 4400.—

Mercedes-Benz »150«, 1498 ccm, 4 Zylinder, kopfgesteuert durch obenliegende Nockenwelle, 45 PS, 4000 U/Min., Motor liegt vor hinteren Schwingachsen, vorn Schwingachsen, Konstruktion wie beim »130«, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Höchstgeschwindigkeit 120 bis 125 km/Std.

Hanomag, 2,3 Liter, 2450 ccm, 6 Zylinder, 51.5 PS, hängende Ventile, Verdichtungsverhältnis 5.5:1, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, vorn Schwing-, hinten Starrachse, hydraulische Bremsen, Eindruckschmierung, Leistungsgewicht der Limousine 24.5 kg/PS, Geschwindigkeit über 100 km pro Stunde.

Wanderer »W 235«, 1692 ccm, 6 Zyl., hängende Ventile, 35 PS, 3500 U/Min., 4-Gang-Getriebe, vorn Starr-, hinten Schwingachse, Höchstgeschwindigkeit etwa 90 km pro Stunde, Leistungsgewicht etwa 36 kg/PS. Preis ca. RM 4700.—

Steyr »100«, 1386 ccm, 4 Zylinder, stehende Ventile, 32 PS, 3600 U/Min., 4-Gang-Getriebe, Schwingachsen, Höchstgeschwindigkeit 100 km/Std., Leistungsgewicht 29.2 kg/PS. Preis RM 4500.—

Citroën »11«, 1898 ccm, 4 Zylinder, 42 PS, hängende Ventile, Vorderradantrieb, 4-Gang-Getriebe, 2 geräuscharme Gänge, synchron., Höchstgeschwindigkeit 100 km pro Stunde, Leistungsgewicht 25 kg/PS. Preis RM 4250.—

Fiat »518«, 2000 ccm, 45 PS, 4 Zylinder, schrägstehende Ventile, Ventilsteuerung durch Kette, Motor in Gummi gelagert, 4-Gang-Getriebe, 3. und 4. Gang geräuschlos, Geschwindigkeit über 100 km/Std. Preis ca. RM 4980.—



BMW - Ringlokal. Im Vordergrund Frau Sophie Skorpil auf ihrem BMW-Six, 1.5 Liter, 40 PS.

Photo: Rübel.

hängende Ventile, 4-Gang-Getriebe, zwei Gänge geräuscharm, Schwingachsen vorn und hinten, Höchstgeschwindigkeit etwa 95 km/Std., Leistungsgewicht der Limousine 27.8 kg/PS. Preis RM 2750.—

Opel »1.3 Liter«, 1288 ccm, 4 Zylinder, stehende Ventile, 24 PS bei 3600 U/Min., vorn Schwing-, hinten Starrachse, 4-Gang-Getriebe, Leistungsgewicht 41 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 88 km/Std.

NSU.-Fiat »1000«, auf dem Fahrgestell des Fiat »508«, siehe dort. Preis ca. RM 2580.—

Fiat »508«, 995 ccm, 4 Zylinder, 25 PS, schrägstehende Ventile, Ventilsteuerung durch Kette, Motor in Gummi gelagert, Fallstromvergaser, Öldruckbremse. Preis ca. RM 2590.—

Bis RM 4000.—

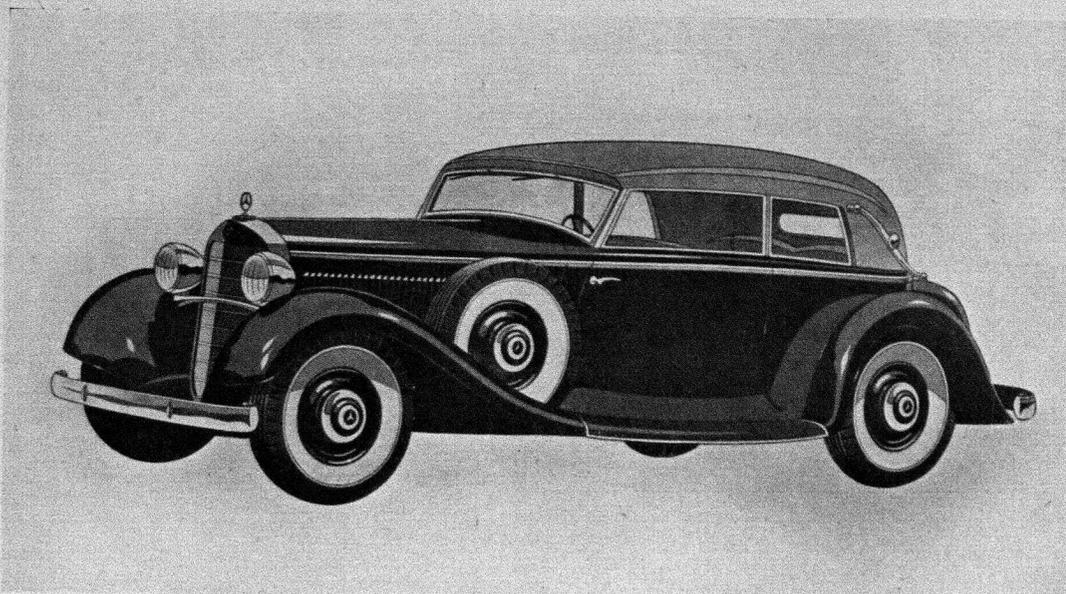
Mercedes-Benz »130«, Heckmotor, 4 Zylinder, 1308 ccm, 26 PS, 3000 U/Min., stehende Ventile, 3-Gang-Getriebe und

spülung in V-Anordnung, 26 PS, 3500 U/Min., 4-Gang-Getriebe, Starrachsen mit Schwebefederung (in Höhe des Schweregewichtsmittelpunktes), Höchstgeschwindigkeit 100 km pro Stunde, Leistungsgewicht 38.5 kg/PS. Preis RM 3350.—

Stoewer »R 150«, 1466 ccm, 4 Zylinder, 32 PS, 36 PS, bei 3800 U/Min., Ventile stehend, Vorderradantrieb, Schwingachsen, 4-Gang-Getriebe, Höchstgeschwindigkeit 85 km pro Stunde, Leistungsgewicht 31.5 kg/PS.

Hanomag, 1.5 Liter, 1494 ccm, 6 Zylinder, 34 PS, hängende Ventile, Verdichtungsverhältnis 5.5:1, 4-Gang-Getriebe, vorn Schwing-, hinten Starrachse, hydraulische Bremsen, Eindruckschmierung, Leistungsgewicht der Limousine 31.1 kg/PS, Geschwindigkeit über 95 km/Std.

Imperia, »IG-Sport-Rennwagen«, Zweisitzer-Sport-, Einsitzer-Rennwagen, Dreizylinder-Sternmotor, 2-Takt, Gebläse, 750 ccm, 45 PS, Einsitzer 190—200 km/Std., Leistungsgewicht 6.7 kg/PS. Zweisitzer



Stromlinienkabriolett Mercedes-Benz.

Bis RM 6000.—

Mercedes-Benz »200«, 1991 ccm, 6 Zylinder, Verdichtungsverhältnis 6 : 1, 40 PS, 3200 U/Min., stehende Ventile, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Schwingachsen, Leistungsgewicht der Limousine 28.2 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 98 km/Std. Preis RM 5150.—

Wanderer »W 240«, 1963 ccm, 6 Zylinder, hängende Ventile, 40 PS, 3500 U/Min., 4-Gang-Getriebe, vorn Starr-, hinten Schwingachsen, Höchstgeschwindigkeit 100 km/Std., Leistungsgewicht 32 kg/PS. Preis ca. RM 5600.—

Hanomag-Sportwagen, 50 PS, 2450 ccm, 6 Zylinder, hängende Ventile, Verdichtungsverhältnis 5.7 : 1, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Kastentiefrahmen, vorn Schwing-, hinten Starrachse, hydraulische Bremsen, Eindruckschmierung, Geschwindigkeit über 120 km/Std.

Stoewer »Greif«, Vorderradantrieb, 2489 ccm, 57 PS, 8 Zylinder in V-Anordnung, Schwingachsen, 4-Gang-Getriebe, Höchstgeschwindigkeit 107 km/Std., Leistungsgewicht 24 kg/PS. Preis RM 5450.—

BMW. »2 Liter«, 6 Zylinder, 1911 ccm, 45 PS, 3750 U/Min., kopfgesteuerte Ventile, 3. und 4. Gang geräuschlos.

BMW. »Sport«, 1.5 Liter, 1490 ccm, 6 Zylinder, 40 PS, 4200 U/Min., kopfgesteuerte Ventile, 3. und 4. Gang geräuschlos. Preis ca. RM 5200.—

Steyr »430«, 2078 ccm, 6 Zylinder, hängende Ventile, 45 PS, 3000 U/Min., 4-Gang-Getriebe, Schwingachsen, Höchstgeschwindigkeit 115 km/Std., Leistungsgewicht 27.8 kg/PS. Preis RM 5600.—

Fiat »527«, 2500 ccm, 6 Zylinder, 55 PS, 4-Gang-Getriebe, 3. und 4. Gang geräuschlos, automatische Zündverstellung durch Zentrifugalregler, Geschwindigkeit über 100 km/Std. Preis ca. RM 5980.—

Bis RM 7000.—

Audi »Front«, 2255 ccm, 6 Zylinder, 50 PS, hängende Ventile, Mittelrohrrahmen, Schwingachsen vorn und hinten.

Wanderer »W 250«, 2255 ccm, 6 Zylinder, 50 PS, hängende Ventile, 4-Gang-Getriebe, vorn Starr-, hinten Schwingachse, Höchstgeschwindigkeit über 100 km/Std., Leistungsgewicht etwa 26 kg/PS.

Ford »V-8«, 3621 ccm, 8 Zylinder, V-Anordnung, 90 PS, 3800 U/Min., Verdichtungsverhältnis 6.33 : 1.

Adler »Diplomat«, 2896 ccm, 6 Zylinder, 60 PS, Aphon-Getriebe mit Synchroni-

sierung (4 Vorwärtsgänge), Gewicht ca. 1580 kg, Leistungsgewicht 26.4 kg/PS, Verbrauch 15—17 Liter, Geschwindigkeit 110 km/Std. Preis ca. RM 7000.—

BMW. »Sport«, 2 Liter, 1911 ccm, 6 Zylinder, 55 PS, 4000 U/Min., kopfgesteuerte Ventile, 3. und 4. Gang geräuschlos.

Bis RM 10.000.—

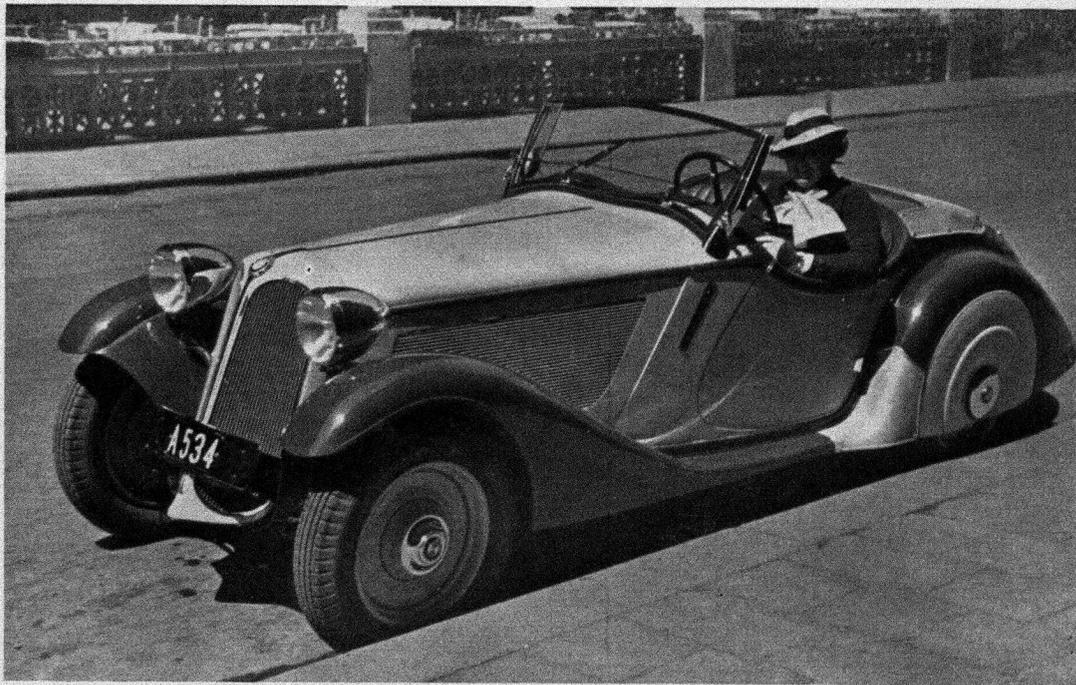
Mercedes-Benz »290«, 2867 ccm, 6 Zylinder, Verdichtungsverhältnis 6 : 1, 60 PS, 3200 U/Min., stehende Ventile, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Schwingachsen, Leistungsgewicht der Limousine 25.8 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 108 km/Std. Preis RM 7950.—

Horch »830 BK«, 3227 ccm, V-8-Motor, liegende Ventile, 70 PS, 3400 U/Min., 3-Gang-Getriebe u. 1 Schnellgang, Schwingachsen, Höchstgeschwindigkeit etwa 110 km pro Stunde, Leistungsgewicht 24.7 kg/PS.

Über RM 10.000.—

Horch »830 BL«, 3493 ccm, V-8-Motor, 75 PS, liegende Ventile, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Schwingachsen.

Horch »850«, 4911 ccm, 8-Zylinder-Reihenmotor, 100 PS, 3000 U/Min., hängende Ventile, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Höchstgeschwindigkeit etwa 125 km/Std.



Die populäre Wiener Autosportlerin, Frau Sophie Skorpil, am Volant ihres feschten BMW-Sportwagens.

Photo: Rübelt.

Maybach »DSH«, 5184 ccm, 6 Zylinder, 130 PS, hängende Ventile, 4-Gang-Getriebe, Höchstgeschwindigkeit 140 km pro Stunde. Preis RM 16.800.—

Maybach »DS-Zeppelin«, 7922 ccm, 12 Zylinder, 200 PS, 3000 U/Min., hängende Ventile, V-Motor, 4-Gang-Getriebe, Starrachsen, Höchstgeschwindigkeit 170 km pro Stunde, Leistungsgewicht etwa 25 kg/PS (schwankt je nach Aufbau).

Mercedes-Benz »500«, 4918 ccm, 8 Zylinder, 100 PS bei 3100 U/Min., stehende Ventile, 4-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Schwingachsen, Leistungsgewicht der Limousine 23 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 115 km/Std. Preis RM 17.500.—

Mercedes-Benz »500 mit Kompressor«, 5018 ccm, 8 Zylinder, 100 PS ohne, 160 PS mit Kompressor, bei 3400 U/Min., hängende Ventile, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Schwingachsen, Leistungsgewicht 14.4 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 160 km/Std. Preis RM 22.000.—

Mercedes-Benz »Großer Mercedes«, 7603 ccm, 8 Zylinder, mit Kompressor 150 PS Dauer-, 200 PS Spitzenleistung, 3-Gang-Getriebe und 1 Schnellgang, Starrachsen, Leistungsgewicht 13.5 kg/PS, gestoppte Geschwindigkeit 160 km/Std. Preis RM 41.000.— m. Kompressor, RM 38.000.— ohne Kompressor.

Nähere Angaben fehlen von:

Steyr »120 Super«, 6 Zylinder.

Maybach »SW 35«, 3435 ccm, 6 Zylinder, 4-Gang-Getriebe, geräuschlos, Schwingachsen vorn und hinten.

(»Motor und Sport«.)

Dr. ing. e. h. Fritz Opel ein Sechziger.

Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende der Adam Opel A.-G. in Rüsselsheim beging am 30. April seinen 60. Geburtstag. Dr. Fritz Opel hat in Gemeinschaft mit seinen Brüdern auf den Aufstieg der Opel-Werke, mit der derzeit die weitaus größte Automobilherstellungsziffer Deutschlands, entscheidenden Einfluß genommen.

Mehr Autos als Einwohner.

In Österreich halten wir natürlich noch nicht so weit, wiewohl Steuerabschaffung und Erleichterungen auf dem Gebiete der Haftpflicht unseren Automobilismus entschieden gefördert haben. Wo es mehr Auto als Einwohner gibt, das ist natürlich in den USA., und zwar in dem kleinen Ort Billings bei Detroit. Auf 452 Einwohner kommen 453 Kraftwagen. Wer der Glückliche ist, der mit einem Wagen nicht auskommen kann, sondern zweie braucht, wird leider nicht verraten.

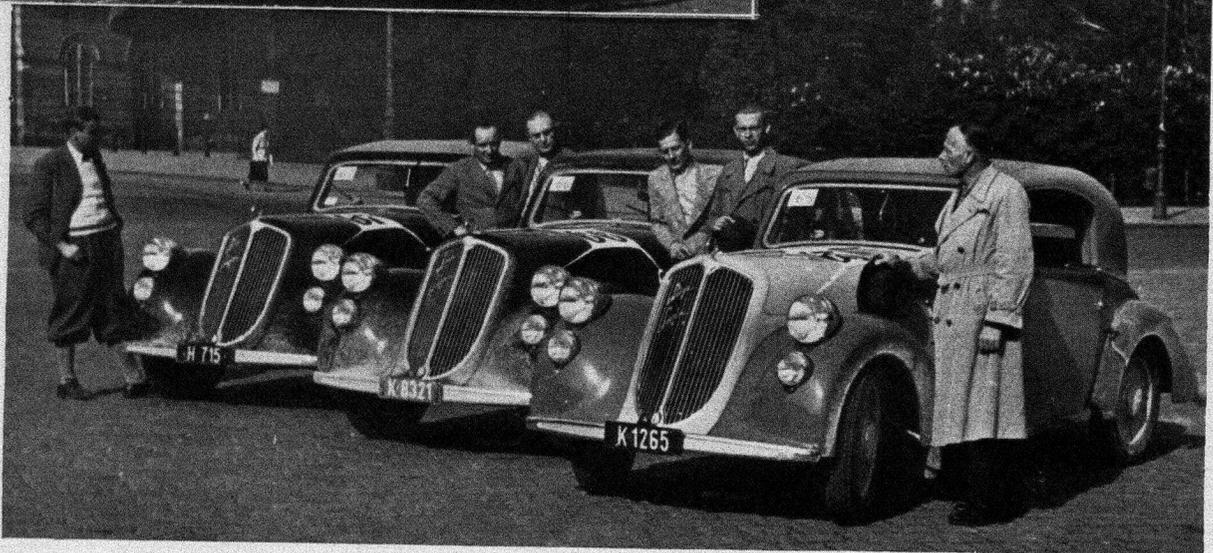
Warum zum Keibl?

Die populäre Wiener Karosseriefabrik in der Landstraßer Hauptstraße hat in der jüngsten Zeit einen großen Aufschwung erfahren, der seinen Grund gewiß nicht zuletzt in der zeitgemäßen »Adaptierung« der dort geforderten Preise findet. Eines glänzenden Renommees weit über die Grenzen Österreichs hinaus erfreute sich der Keibl ja immer schon, wer eine exquisite, ultranoble, mit dem letzten Raffinement ausgerüstete Karosserie haben wollte, ließ bei diesem erstklassigen Atelier für moderne Autobekleidung arbeiten. Nur ein kleiner Schönheitsfehler haftete diesem von der Gunst der verwöhnten Automobilistenschaft getragenen Wiener Karosser an: auch die Keibl-Preise waren »renommiert«. Das ist gewesen. Heute wäre der diesbezügliche Respekt vor Keibl völlig deplaciert — die Keibl-Qualität blieb erhalten, die Keibl-Tarife haben sich geändert. Man hat sich eben auch in diesem vorbildlichen Unternehmen der Zeit angepaßt; man schuf eine eigene große Repara-

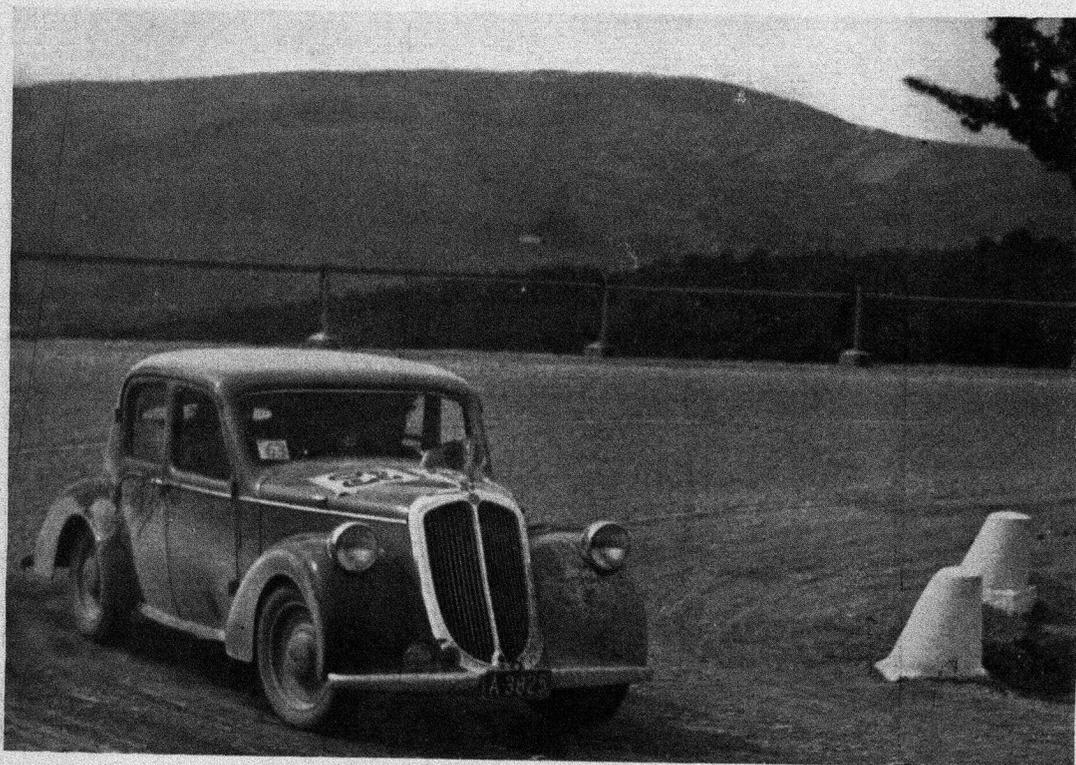


Frau Lisa Fuchs, Wien / Dr. Ludwig Graf Lodron (Steyr 100).

(Sportphot. Zapletal.)



Steyr-Team, Typ 120: Dir. Viktor Schlacher, Graz / Kurt Schlacher. — Fritz Unger, Graz. — Oblt. Franz Schalk, Graz.



Dir. Eduard Max Strache, Wien/Sepp Steininger (Steyr 100).

(Sportphot. Zapletal.)

turabteilung, wo an die scheinbar geringfügigsten Arbeiten viel Liebe und Sorgfalt verwendet wird, ohne daß der Auftraggeber bei Übernahme seines Wagens und Einblick in die Faktura »zittern« müßte.

So liegt es im Interesse jedes Autobesitzers, der auf das Äußere seines Wagens etwas hält, im Bedarfsfalle bei Keibl anzuklopfen und zu fragen, wieviel dieses Haus für die betreffende Arbeit verlangt.

Ein seit langem gepflegtes Spezialgebiet des Hauses Keibl betrifft die Umwandlung von Limousinen in »plein ciel«, wobei sehr praktische und bewährte Konstruktionsformen in Anwendung kommen. Wenn auch Besitzer älterer Fahrzeuge sich immer häufiger zum Einbau eines Schiebe- oder Rollhimmels entschließen, so ist es durchaus plausibel, denn abgesehen von dem vermehrten Reisevergnügen, welches ein derart reformierter Wagen bietet, ist zu bedenken, daß eine »plein ciel« auch bei Wiederverkauf wesentlich besser abschneidet als die »immerzu geschlossene«.

Also nochmals, Herr Automobilist und besonders Sie, Frau Automobilistin: Keine Angst vor Keibl-Preisen, die sind nicht halb so schlimm, dahingegen werden Sie, wenn Sie mit Ihren Karosseriesorgen in die Land-

straßer Hauptstraße kommen, überrascht sein von der Erstklassigkeit der Ausführung und dem verständnisvollen Eingehen auf alle Ihre Wünsche...

Automobilist und Arbeitsanleihe

Die Argumente, die die Arbeitsanleihe für sich ins Treffen geführt werden, sind viel zu bekannt, als daß es Sinn hätte, sie hier nochmals vor dem automobilistischen Leser dieser Zeitschrift revuepassieren zu lassen. Nur auf eines wurde noch wenig hingewiesen, die unleugbare Tatsache, daß gerade Automobilisten und Motorradfahrer allen Grund hätten, sich für die Österreichische Arbeitsanleihe 1935 mehr als akademisch zu interessieren. Denn der Kraftwagen daran ist nicht zu rütteln, bedarf guter, ja ausgezeichneter Straßen, wenn ihm ein langes Leben beschieden sein soll, und jene guten, ausgezeichneten Straßen wiederum bedürfen zu ihrer Anlegung, Erhaltung und Ausgestaltung ganz beträchtlicher Gelder, deren Beschaffung in erster Linie im



Der bekannte österreichische Langstrecken- und Wertungsfahrer E. M. Strache, neuerlich unter den Siegern der Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt, nach seiner Ankunft. (Sportphot. Zapletal.)



Concours d'Elegance in Budapest. Oberleutnant Kovats mit seinem Steyr Typ 100.

Wege der noch einige Tage zur Zeichnung aufliegenden Österreichischen Arbeitsanleihe erfolgt.

Mit anderen und klaren Worten: Wenn der Automobilist oder Motorradler sein Schärfflein zum Zeichnungserfolge der Arbeitsanleihe 1935 beiträgt, erweist er damit sich (und seinem Auto) einen Gefallen, indem er mittelbar zur Gesundung des österreichischen Straßennetzes beiträgt.

Gerade jetzt, wo durch die großzügige fiskalische Maßnahme der restlosen Aufhebung der Kraftwagenabgabe, auf das glücklichste verbunden mit einer Ermäßigung der Haftpflichtprämien, der Automobilität in Österreich so richtig angekurbelt werden soll, um endlich, endlich verlorenes Terrain aufzuholen, gewinnt das Straßenbauproblem besondere Aktualität. Darum kann man es nicht oft genug wiederholen: Es liegt im wohlverstandenen Interesse des Kraftfahrzeugbesitzers, nach Maßgabe seiner finanziellen Potenz die goldwertgesicherte, rund 7%ige Österreichische Arbeitsanleihe zu erwerben...

Der Weltgeschwindigkeitsrekord von Sir Malcolm Campbell ist der Weltsieg des Original englischen Ferodo-Brems- und Kupplungsbelages.

Der sensationelle Weltgeschwindigkeitsrekord von Sir Malcolm Campbell mit 445 km pro Stunde, womit er seinen eigenen Weltrekord überboten hat, wurde wieder mit dem Auto »Blue bird«, »Blauer Vogel« geschlagen.

Bremsen und Kupplungen waren mit Original englischem Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial versehen.

Von der ungeheuren Beanspruchung, welcher der Ferodo-Kupplungsbelag bei der erreichten Geschwindigkeit ausgesetzt ist, macht man sich kaum eine Vorstellung; auch die Abstimmung und Anpassung der entsprechenden Type des Ferodo-Bremsbelages an den Bremsmechanismus und das Bremsstrommelmaterial ist ein Wunderwerk für sich, das nur ein Brems- und Kupplungsmaterial, wie es eben der Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsbelag ist, aushält. Deshalb hat auch Sir Malcolm Campbell für seine ungewöhnliche Rekordleistung das Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial gewählt.

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



Ing. Wilhelm Markl (Steyr 120).

(Sportphot. Zapletal.)

Fagioli - Mercedes-Benz

Schnellster im schnellsten Rennen der Welt

Unsere Mercedes-Benz-Siegeseite (9) war bereits geschlossen, als wir die Kunde vom neuesten Triumph der deutschen Weltmarke erhielten. Im Großen Preis der Avus, vor 160.000 Zuschauern, triumphierte Meisterfahrer Luigi Fagioli auf Mercedes-Benz, indem er den Hauptlauf des phantastisch schnellen Rennens mit 1½ Minuten Vorsprung in der Zeit von 49 Minuten 13,2 Sekunden in dem beachtenswerten Gesamtdurchschnitt von 238,5 Std./km gewann.

Zweiter wurde Chiron auf Alfa Romeo mit 231 Std./km.

Wenn man bedenkt, daß die Avus mit ihren beiden fast 10 km Geraden, die den Motoren keine Erholungspausen gönnen, das schnellste Rennen der Welt ist, dann wird man verstehen, mit welcher fieberhaften Spannung die zahllosen Zuschauer das interessante Abrollen des Hauptlaufes verfolgten. Hier zeigte sich nicht nur überlegene Fahrkunst, sondern auch kluges und taktisch geschicktes Fahren, das immer vielen Laien unbegreiflich scheinende Zusammenspielen der Fahrertalente und Maschinenkräfte mit dem geheimnisvollen Winken von der Rennboxe aus.



Allgemeine
Versicherungsgesellschaft

Phoenix

Gegründet 1860

Sitz: WIEN

IX., Otto Wagnerplatz 5

Telephon B-43-5-80 Serie



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

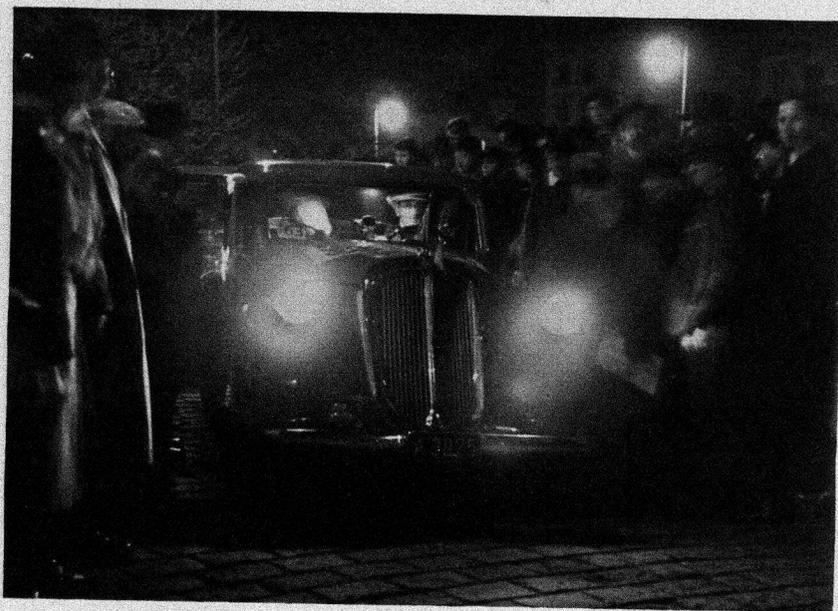
STEYR=HERRENFAHRER=KLUB



Die neue Sportmannschaft des S. H. K.

Von links nach rechts: Aufrecht, E. M. Strache, Ing. Bulling (der Kapitän der Mannschaft), Dir. Lessner, Steinger, Dir. Hanke.

(Sportphot. Zapletal.)



E. M. Strache, Vizepräsident des S. H. K., am Nachtstart zur Bundesländer-Fahrt.

(Sportphot. Zapletal.)

Generalvertretung:

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



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

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und Spritzlackierwerk für Motorräder

Wien XVI., Thalheimergasse 46-48. Tel. U-36-0-28

AUGUST ZAJICEK

Karosser für amerik. Spritzlackierung
Wien IV., Argentinierstraße 67
Tel. U-41-9-77



»Girardi=
Jubiläum«

Nicht allen Bewunderern dieses wienerschesten aller Volksschauspieler dürfte es bekannt sein, daß ihr unvergeßlicher »Xandl« vor rund 30 Jahren mit viel Lust und Liebe dem Motorsport huldigte. Im Sattel seiner Puch, damals wie heute die österreichische Hausmarke, unternahm er häufig Touren ins Salzkammergut.

(Photo aus der Sammlung des ehem. Mitgliedes des Theaters a. d. Wien, Frau Lili Wiska.)

Der einzige Serienwagen im Rallye de Marocco

Oben: Von links nach rechts: Sênor Dr. Norberto Lopez, von der Zeitung »Diari de Lisboa«, Sênor Lopez da Silva und Sênor Torres Fernandes — nach der Klassifizierung in Casablanca. 37 Wagen am Start, 15 Wagen bei der Ankunft. Nur ein Steyr 100 gestartet, ein Steyr 100 am Ziel! 9 Konkurrenten starteten von Rom, 3 am Ziel in Casablanca. II. Platz der Kategorie von 1500 cm³.

Mitte: Sênor da Silva, mit dem arabischen Fêz, spricht für die Presse, während er auf die Überprüfung des Wagens wartet. Der Steyr 100 war der einzige Wagen, der um den Zylinderkopf plombiert war und der als einziger unterwegs keinerlei Reparatur notwendig hatte.

Unten: Der Konsul von Portugal in Marokko spricht mit der Besatzung des Steyr 100, während Sênor Lopez da Silva auf die Überprüfung des Steyr 100 wartet; es war dies der einzige absolute Serienwagen, der an der Rallye Marocco teilgenommen hat!



Die Preisträger bei dieser Fahrt waren: 1. Preis: Direktor E. M. Strache; 2. Preis: O. E. Aufricht; 3. Preis: Sportphotograph Josef Zapletal; 4. Preis: Frau Adele Lenhart; 5. Preis: Fräulein Liesl Reisner; 6. Preis: Frau Jeanne Wolf.

Die Preise waren teilweise vom Steyr-Herrenfahrer-Klub selbst, teilweise von der Fa. Nigst & Sohn gespendet. Ein ausgezeichneter Backhendlschmaus vereinigte schließlich alle Teilnehmer im Hotel Kampalerhof in Gars und den Abschluß des Tages bildete das gemeinsame Abendessen mit Preisverteilung in dem berühmten Weinort Zöbing am Kamp.

Der Autokonsum in den USA. hebt sich.

Der Verband der Automobilindustriellen in Amerika gibt bekannt, daß der Stillstand, der vor einigen Monaten in der Produktion eingetreten war, sich als nur vorübergehende Erscheinung erwies. Seit Jahresbeginn ist die Herstellungskurve wieder im Steigen. Lag schon die Jännerproduktion mit 303.272 Einheiten ganz erheblich über dem Dezembermonat, so eröffnet der Februar noch günstigere Auspizien, da in diesem Monat nicht weniger als 355.350 Wagen abgesetzt werden konnten. Das bedeutet, auch mit den entsprechenden Monaten des Jahres 1934 verglichen, eine wesentliche Besserung. Dem Berichte des Verbandes nach liegt die Gesamtproduktion für die beiden ersten Monate des Jahres 63% über derjenigen des Vorjahres.

Backhendljagd des Steyr-Herrenfahrer-Klubs.

Diese neuartige Variation einer Fuchsjagd fand Sonntag, den 19. Mai 1935 bei guter Beteiligung (18 Nennungen) statt und nahm einen äußerst gelungenen Verlauf.

Die Fahrer hatten nach einer blinden Fahrtskizze als Füchse den Weg zu einer Hühnerfarm zu suchen, woselbst sie unter einer größeren Anzahl von Hühnern die mit S. H. K. markierten herauszufangen und die Marken an das Ziel, Hotel Kampalerhof in Gars am Kamp, zu bringen hatten. Besonders das Fangen der Hühner in der Hühnerfarm »Ovo« in Horn, welche von ihren Besitzern, Herrn Forstmeister Gröger und Frau, in lebenswürdigster Weise hiezu zur Verfügung gestellt worden war, gestaltete sich teilweise sehr humoristisch und wurde auch im Film festgehalten.

Da einer der Konkurrenten sich vollständig verfahren hatte und bis 1/3 Uhr nachmittags am Ziel nicht eingerückt war, rückte die neu gebildete Sportmannschaft des S. H. K. in sportlich vorbildlicher Weise sofort mit 6 Wagen aus, um den verlorengegangenen Fahrer zu suchen. Glücklicherweise stellte sich dann heraus, daß diesem nichts passiert war, sondern er sich nur hoffnungslos verfahren hatte und erst durch Eröffnen des jedem Konkurrenten mitgegebenen Zielkuverts schließlich zum Ziel fand.



Oesterreichische Arbeitsanleihe 1935

Der Bundesminister für Finanzen legt auf Grund des Arbeitsanleihegesetzes, BGBl. Nr. 151/1935, eine **5½%ige, binnen 25 Jahren rückzahlbare Arbeitsanleihe im Nennbetrage von 175 Millionen Schilling** zur öffentlichen Zeichnung auf.

ANLEIHEZWECK.

Der Reinerlös der Anleihe wird ausschließlich zur **Deckung der Kosten öffentlicher Arbeiten** und zur Rückzahlung kurzfristiger Bundesschatzscheine verwendet werden.

STÜCKELUNG, RÜCKZAHLUNG.

Es werden Schuldverschreibungen zu **100, 500, 1000 und 5000 Schilling** ausgegeben, die auf den Inhaber lauten. Die **Rückzahlung** der Schuldverschreibungen erfolgt gemäß dem Tilgungsplan innerhalb von **25 Jahren** durch Rückkauf oder Verlosung. Verlosungen finden erforderlichenfalls jährlich im Laufe des Monats März, erstmalig im Jahre 1938, statt. Der Bund behält sich vor, die Anleihe 90 Tage vor jedem Zinsenfälligkeitstage aufzukündigen und am Tage dieser Zinsenfälligkeit zum Nennwerte zurückzuzahlen.

VERZINSUNG.

Die Verzinsung beträgt jährlich **5½%**. Die Zinsen werden halbjährlich im nachhinein am 1. Mai und 1. November jedes Jahres bezahlt.

WERTSICHERUNG.

Die Arbeitsanleihe enthält die Wertsicherungsklausel der Oesterreichischen Trefferanleihe 1933 und der österreichischen Teilausgabe der Garantierten österreichischen Konversionsanleihe 1934/1959.

Die Auszahlung von Kapital und Zinsen erfolgt demnach zum Nennwerte in gesetzlichen Zahlungsmittel mit Berücksichtigung der folgenden Wertsicherung:

Sollte am letzten Börsentage vor einer Fälligkeit der im Sinne der Goldklauselverordnung verlaubliche Goldkurs höher sein, als er am 1. Mai 1935 gewesen ist, **so erhöht sich der in gesetzlichen Zahlungsmitteln zu bezahlende Betrag in dem gleichen Verhältnis über den Nennwert der Fälligkeit.**

Für den Fall, als in Zukunft die Verlautbarung des Goldkurses eingestellt werden sollte, wird dem Anleihegläubiger der **fällige Betrag zum Goldwert des Schillings vom 1. Mai 1935, nämlich 1 S = 0.1654069275 Gramm Feingold** garantiert.

KOTIERUNG, MÜNDELSICHERHEIT.

Die Anleihe ist **mündelsicher**. Sie wird an der **Wiener Börse** kotiert werden.

STEUER- UND GEBÜHRENBEFREIUNGEN, AMNESTIE.

Die Einlösung fälliger Zinsscheine und Schuldverschreibungen geschieht **ohne Abzüge abgabenrechtlicher Natur**, das heißt ohne Abzug von Rentensteuer oder sonstigen derzeitigen oder künftigen Steuern und Gebühren. Die Anleihezeichnung ist von der **Effektenumsatzsteuer befreit**. Zeichner, die ihre Anleihestücke einer einjährigen Sperre unterwerfen, werden bis zur Höhe des gezeichneten Betrages einer **Amnestie** für Vergehen gegen die **Devisenverordnung** oder gegen die **Clearingverordnung** teilhaftig. Mit dieser Amnestie ist auch eine **Steuer-Straf- und Nachbemessungsamnestie** verbunden.

ZEICHNUNGSBEDINGUNGEN.

Die Anleihe wird **zum Kurse von 86%** vom Nennwerte zur Zeichnung aufgelegt.

Der Zeichnungspreis kann **auch in Raten** abgestattet werden, und zwar so, daß für je 100 Schilling Nominale mindestens 30 Schilling bei Zuteilung, weitere 30 Schilling bis 5. Juli 1935 und der Rest bis 5. August 1935 zu entrichten sind.

Die Zeichnungsstellen übernehmen Schuldverschreibungen der **österreichischen** und der **amerikanischen Teilausgabe der Völkerbundanleihe 1923/43** zur **unentgeltlichen** Besorgung des **Inkassos**, wenn der einkassierte Betrag zur Zeichnung der Arbeitsanleihe verwendet wird.

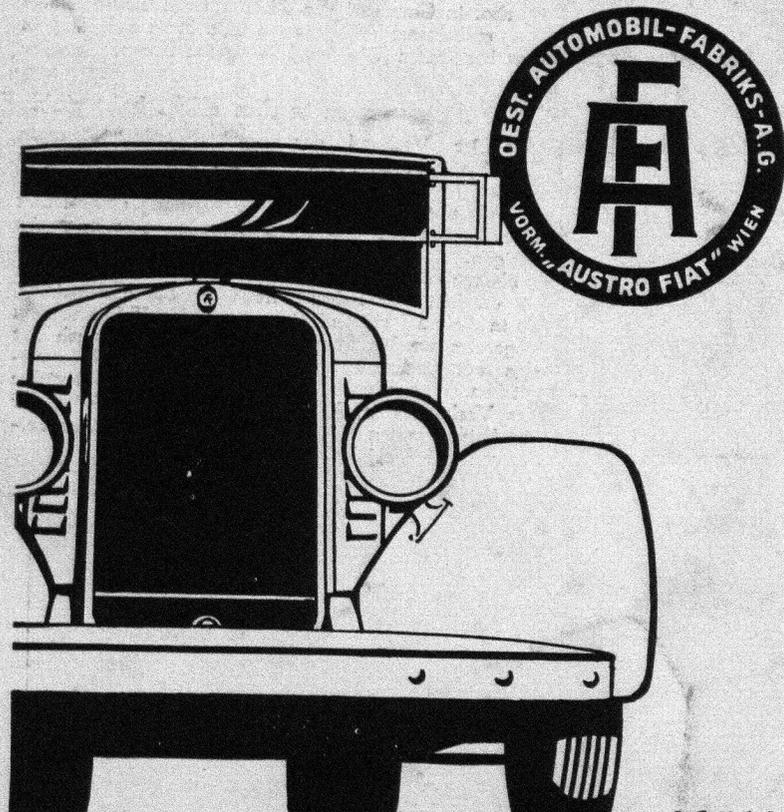
Mit Rücksicht auf den begrenzten Anleihebetrag wird eine Kürzung der gezeichneten Anleihebeträge vorbehalten. **Zeichnungen bis zu 1000 Schilling** Nominale sowie solche mit einer einjährigen Sperrverpflichtung werden **vorzugsweise berücksichtigt**.

Ausführliche Prospekte sind bei allen Zeichnungsstellen erhältlich.

Die **Zeichnungsfrist** beginnt am **14. Mai 1935** und endet am **4. Juni 1935**.

Zeichnungen werden entgegengenommen:

Bei der **Oesterreichischen Nationalbank**, der **Oesterreichischen Postsparkasse**, bei allen in Österreich ansässigen **Banken** und **Bankfirmen**, beim **Dorotheum**, bei **Sparkassen**, **Landeshypothekenanstalten**, **Kreditgenossenschaften** und **Versicherungsanstalten**, bei den **Zweig Niederlassungen** der genannten Stellen sowie bei **sämtlichen Postämtern**. (E.)



OEST. AUTOMOBIL-FABRIKS-A.G.
VORM. AUSTRO FIAT WIEN

DEMAR

LASTWAGEN
für 500-3500 kg

*Überall
erhältlich!*

**Der
Morgen**

das führende Wiener
Montagblatt mit der
großen Sportrubrik!

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