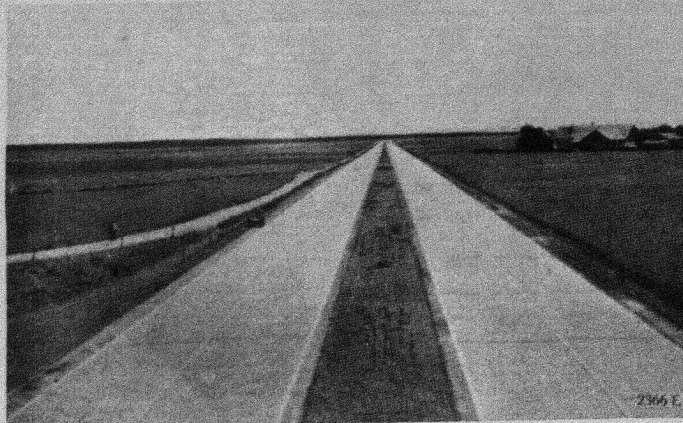


NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal

Kurona Motor



Autobahn



Dieses Bild weist die Notwendigkeit auf, von «Autobahnfähigkeit» zu sprechen. Auf dieser «Rennstrecke» den Motor nicht durch dauerndes Vollgasgeben zu überlasten, erfordert große Selbstbeherrschung!

fähigkeit

Von Wa. OSTWALD, VDI, Heppenheim

„Neue Kraftfahrer-Zeitung.“

Stück für Stück kommen die Reichsautobahnen in Betrieb. In diesem Jahre noch werden 400 km für den Verkehr frei sein. Inzwischen hat die Erfahrung die auf Grund von Avus, Köln-Bonn, italienischen Autostradas usw. gemachte Voraussage bestätigt, daß es einen Begriff der «Autobahnfähigkeit» gibt, in anderen Worten, daß man auch schon auf 20 km Autobahn durch ungeeignete Fahrweise viele der heutigen Kraftfahrzeuge kaputt fahren kann. Wie steht es also mit der Autobahnfähigkeit unserer Fahrzeuge?

Da muß zunächst gesagt werden, daß bei vernünftiger, den Besonderheiten des Autobahnbetriebes angepaßter Fahrweise ein jedes Kraftfahrzeug autobahnfähig ist und dann den Zeitgewinn und die Kostenersparnis richtig abliefern, welche wir von den Autobahnen erwarten. Zunehmend wird man natürlich aber unsere Kraftfahrzeuge dahin entwickeln wollen, daß sie auch bei schlechter und unvernünftiger Bedienung auf der Autobahn keinen Schaden leiden, also «autobahnfest» auch in der Hand des Laien sind.

An sich möchte das als Widerspruch erscheinen. Wodurch werden auf Autobahnen Fahrzeuge zerstört? Ganz einfach dadurch, daß der Mann am Lenkrad Vollgas gibt und damit nicht aufhört. Für dauerndes Vollgasgeben sind aber unsere Motoren zum großen Teil heute nicht gebaut und übersetzt, und für dauernde Höchstgeschwindigkeit sind viele unserer heutigen Kraftfahrzeuge noch nicht richtig bereift. Vernünftiges Fahren mit üblichen Kraftfahrzeugen auf der Autobahn heißt also, nicht dauernd, am besten überhaupt nicht, Vollgas zu fahren, nicht die Höchstgeschwindigkeit, sondern nur etwa neun Zehntel der Höchstgeschwindigkeit zu benutzen und sich auf solche Weise voller Betriebssicherheit bei verblüffender Betriebsbilligkeit und doch erstaunlich rascher Fahrt zu erfreuen.

Ein künftiges autobahnfestes Kraftfahrzeug würde entsprechend die Beschaffenheit haben müssen, daß man die erwähnten Fehler auch bei Unkenntnis zwangsweise nicht machen kann, daß also besonders ein Überdrehen des Motors einfach nicht möglich ist. Dies muß erreicht werden, ohne daß das betreffende Kraftfahrzeug an Eignung für den gewöhnlichen Straßenverkehr, bei dem die Reisegeschwindigkeit bekanntermaßen in erster Linie vom Beschleunigungsvermögen abhängt, geschädigt wird. Das größte Beschleunigungsvermögen liefert ein Motor natürlich unter Verhältnissen, denen man ihn nicht stundenlang aussetzen darf.

Das, was bei Mißbrauch der Möglichkeiten des Reichsautobahnfahrens am leichtesten eintritt, sind Motorstörungen, die Folgen des Überdrehens des Motors. Das sind also ausgelaufene Lager, festgebrumnte Kolben, durchgebrannte Kolbenböden, durch Überhitzung versagende Kerzen und Kühler. Man könnte nun sehr einfach dem Motor die Möglichkeit, überdreht zu werden, nehmen, indem man ihn als überbemessenen Drosselmotor ausführt. Ein solcher Motor mit zu enger Saugleitung oder auch nur zu engem Lufttrichter im Vergaser liefert bei niedriger Drehzahl gute Leistung, hat also vortreffliches Beschleunigungsvermögen. Bei hoher Drehzahl hingegen hat er nicht volle Füllung, liefert also je Liter Hubraum verhältnismäßig geringe Leistung ab. Dafür kann man ihn durch hohe Drehzahl nicht mißhandeln. Die enge Gurgel bedeutet einen

Selbstschutz. Solche Drosselmotoren waren für deutsche Verhältnisse unter der Herrschaft der Pauschsteuer nach dem Hubraum nicht angängig, weil sie für eine gegebene Spitzenleistung mehr Hubraum, mehr Steuer brauchten. Nachdem für neue Personenwagen die Pauschsteuer gefallen ist, sind es nur mehr die Hemmungen der nach dem Hubraum bemessenen Haftpflicht- und Kaskoversicherungsprämien, welche das Wiederkommen der Drosselmotoren verhindern.

Man kann übrigens die Vorzüge des Drosselmotors auch ohne Vergrößerung des Hubraumes, also unter Beibehaltung der bisherigen Bauweise und Größe, erzielen, wenn man einen Regler einbaut. Während vor einem Vierteljahrhundert auch im Personenwagenbau Regler häufig waren, kennt man sie heute nur mehr im Lastwagenbau. Der Autobahnbetrieb wird möglicherweise Anlaß geben, Regler auch im Personenwagenbau wieder zur Anwendung zu bringen.

Ein rein äußerlicher Umstand wird vielleicht den Hauptanlaß bilden: Auf der Reichsautobahn ist die Reisegeschwindigkeit übereinstimmend mit der Fahrgeschwindigkeit. Auch ohne die Notwendigkeit, durch Abdrosseln den Motor zu schonen, wird man in der Regel nicht die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges

Zu unserem Titelfbild

1. Frau Dir. Strache mit Steyr 100. Im Hintergrund das Fuscher Eiskar.
2. Mit dem Steyr 100 auf der Großglocknerstraße (Nordrampe). Blick von der Hexenküche.
3. Bernd Ackerl mit seinem Steyr 100. Sonnenweltdeck, Fuscherkarkopf und Fuscher Eiskar.
4. Bernd Ackerl mit seinem Steyr 100. Blick auf die »Hohe Dock«.

auf der Autobahn ausnutzen. Ein Fahrzeug, das 135 km/st Höchstgeschwindigkeit hat, wird vielleicht mit 100 km/st Fahrgeschwindigkeit = Reisegeschwindigkeit laufen, schon weil die nicht volle Ausnutzung der Spitzengeschwindigkeit eine starke Verbilligung des Betriebes bedeutet und weil es bei der großen Schönheit der Reichsautobahnen nur wenige Menschen geben wird, welche durch Ausnutzen der Spitzengeschwindigkeit auf die Freude an der Landschaft verzichten wollen. In solcher Weise ein Fahrzeug mit dem Fußgashebel zu fahren, ist unbequem, weil man den Fuß dauernd in der Schwebe halten muß. Es müßte also mindestens der Handgashebel allgemein wiederkommen, der eine bestimmte Drosselstellung nach unten beschränkt, so daß man den Fußgashebel nur zum vorübergehenden Beschleunigen, etwa beim Überholen oder bei Steigungen, benötigt.

Noch bequemer wäre aber der Regler. Dieser würde einen Stellhebel aufweisen, der die gewünschte Fahrgeschwindigkeit einzustellen gestattet. Der Schwungkraftregler bewirkt dabei, daß das Fahrzeug diese eingestellte Fahrgeschwindigkeit bergauf, in der Ebene und bergab mit der entsprechenden Mindestmenge von Gas fährt. Zum Überholen wäre dann noch der Fußgashebel frei. Um sicher zu sein, daß der Regler etwa beim Abfahren von der Autobahn rasch und bequem ausgeschaltet wird, das heißt das Fahrzeug dann nur mehr dem Fußgashebel gehorcht, könnte man einen Sicherungsknopf auf dem Lenkrad

vorsehen, dessen Loslassen den Regler außer Wirksamkeit setzt. Bei einem solchen mit Regler ausgestatteten Motor wäre Überdrehen nicht möglich, obwohl aus kleinen Hubräumen das Äußerste herausgeholt ist und mit den Hubräumen die Versicherungsprämien niedrig gehalten sind.

Als besonders autobahnfest erwiesen sich übrigens die Rollenlager. Sie sind weniger empfindlich auf höhere Öltemperaturen als die Gleitlager. Man wird, wenn erst längere Autobahnstrecken befahren werden, ohnehin darauf bedacht sein müssen, für die Fahrt auf der Autobahn zusätzliche Ölkühlung und übrigens auch Wasserkühlung zu bewirken, welche sich — etwa durch Thermostaten — erst bei Bedarf einschaltet. Die Schädlichkeit des umgekehrten Übels, der Überkühlung, für den gewöhnlichen Betrieb ist ja zunehmend erkannt worden. Im Kühlsystem hat man deshalb vereinzelt schon, und zwar sowohl für Luft- wie für Wasserkühlung thermostatische Regler zur Aufrechterhaltung einer genügend hohen Betriebstemperatur. Für Autobahnzwecke wird man zur Vermeidung der Überhitzung den Wirkungsbereich solcher Einrichtungen zweckmäßig vergrößern und außerdem ähnliche Einrichtungen für die Umlaufschmierung treffen.

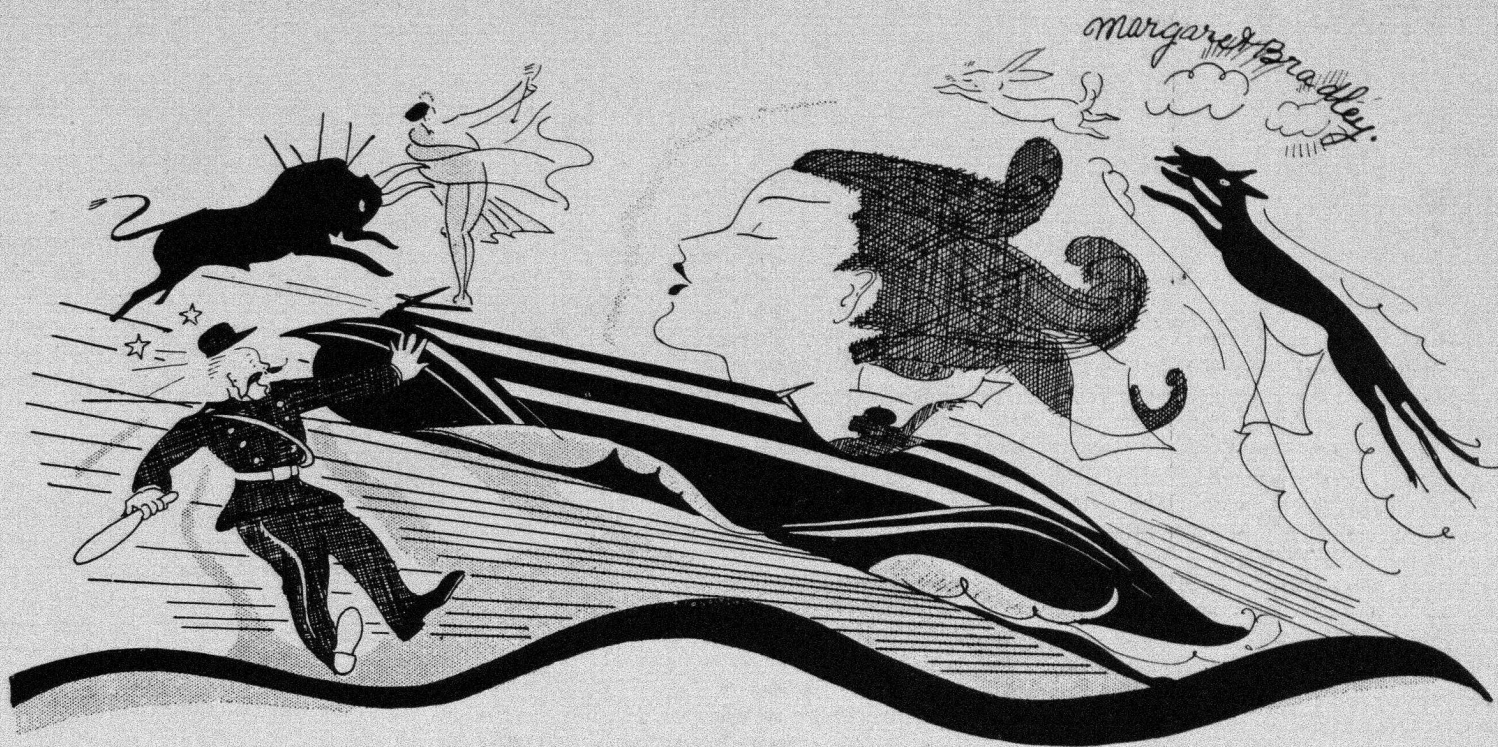
Für den Reifenverbrauch auf den Autobahnen gilt die wohlbekannte Gesetzmäßigkeit, daß Geschwindigkeit, Temperatur und Überlastung den Reifenverbrauch sprunghaft steigern können. Autobahnfähige Fahrzeuge müssen also gut gekühlte und vergleichsweise überbemessene Reifen haben. Anscheinend verringert sich dann unbeschadet hoher Fahrgeschwindigkeit der Reifenverbrauch in ebenso überraschender Weise, wie er bei zu kleinen, beziehungsweise überlasteten und mangelhaft gekühlten Reifen ungeheuerlich ansteigen kann.

Die Fahrzeugform bekommt auf der Autobahn natürlich ausschlaggebende Bedeutung, einmal wegen des erreichbaren Verhältnisses von Fahrgeschwindigkeit und Kraftstoffverbrauch, zum anderen aber auch durch Verringerung der Empfindlichkeit auf Seitenwind, beziehungsweise Böen, die auf der sonst so glatten Autofahrbahn von Bedeutung werden. So wird die Stromlinie in ihrer Idealform und in ihren zahllosen Abwandlungen zeigen können, wo der Bestwert zu finden ist. Die Autobahnpraxis wird zweifellos in dieser Streitfrage das entscheidende Wort sprechen und so letzten Endes auch die Formmode des Gebrauchskraftfahrzeuges bestimmen. Daß die neue Form geschlossen sein wird, darüber kann übrigens kein Zweifel sein. Bei Kabrios stellt sich immer wieder heraus, daß die Höchstgeschwindigkeit größer, beziehungsweise der Kraftstoffverbrauch kleiner ist, wenn man das Kabrio schließt.

Für das Triebwerk autobahnfähiger Wagen wird voraussichtlich der Schnellgang eine Rolle spielen. Für gewöhnliche Verhältnisse im Autobahnbetrieb ist der gewöhnliche größte Gang zu hoch übersetzt, der Schnellgang bringt da Motorschonung und Kraftstoffersparnis. Auch das hydraulische Getriebe, beziehungsweise auch nur das flüssige Schwungrad hat für Autobahnbetrieb besondere Aussichten. Sein Wirkungsgrad ist nur schlecht bei hohem Übersetzungsverhältnis. Sein Arbeiten ist in jeder Hinsicht erfreulich bei gleichmäßiger hoher Fahrt.

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



Madame lernt chauffieren

Jawohl, Madame lernt chauffieren. Warum sie das tut? Weil Madame Lust dazu hat und weil sie sich ewige Vorwürfe machen müßte, und weil die Elly, die Olly, die Mary, die Susi auch stets den Führerschein neben dem Flap-jack tragen, wenn sie in die Straßenbahn steigen, und weil man ohnedies heute vom Leben nichts hat, also wenigstens das eine haben möchte.

Madame lernt chauffieren . . . Zwar, Beziehungen besitzrechtlicher Natur zu einem Auto hat sie so gut wie keine, so weit das Auge reicht, nicht der leiseste angeflirtete Steyr, Lancia oder DKW, der sich gutwillig lenken ließ, aber was tut das, chauffieren muß man können, nicht wahr, schon damit sich die besten Freundinnen, die es nicht können, giften und weil es, wenn der Autogönner erst da ist, der ihr den neuen Packard zu Füßen legt, viel zu spät wäre, mit dem Chauffierenlernen zu beginnen.

Madame lernt chauffieren . . . In einer mondänen Fahrschule natürlich, wo betont fescbe Lehrer am Werke sind, männliche, schlanke, galante, die anzublicken schon eine Freude ist, die nahezu das Schulgeld aufwiegt, und die Hans Albers in seinen

blondsten Augenblicken zum Verwechseln gleichschauen und die ihr mit so scharmantem Lächeln den Motor erklären, als wäre es die Liebe.

Madame lernt chauffieren . . . In einem Schaltjahr wurde sie gerade nicht geboren, o nein, das hört man sofort, indes, seitdem das Untalent steuernder Damen von galanten Getriebekonstrukteuren wegsynchronisiert wurde, geniert das nicht ein bisschen und auch wenn sie patzt, indem sie statt des Bremspedals das Gaspedal erwischt oder umgekehrt, verzeiht ihr der Sympathikus gerne den Fehltritt, weil sie ihn dabei gar so herzig ankokettiert.

Madame lernt chauffieren . . . Unwahrscheinlich pünktlich kommt sie täglich zum Rendezvous mit Schulwagen und -meister, absolviert ihre technischen Flirts, komplettiert mit Hingabe ihre automobilistische Bildung, vernachlässigt Gatten und Freund, Modistin und Schneiderin und rollt mit lächelnder Siegesgewißheit über die Kärntnerstraße, daß die Passanten sichtlich für ihr Hühneraugenheil zittern.

Madame lernt chauffieren . . . Für wen, warum, wieso und weshalb, das ist ganz einerlei und geht den Leser nichts an.

(Jede Frau hat ihr Geheimnis.) Vielleicht lernt sie es, weil man in diesen Zeiten nie wissen kann und weil sie sich von den Mannsbildern, die das treffen, nicht länger imponieren läßt, und weil wir immerhin im 20. Jahrhundert leben und weil doch gar nichts dran ist an der dummen Fahrerei und weil ein gut dressierter Wagen ohnehin weiß, wohin er zu rollen hat und wohin nicht.

Madame lernt chauffieren . . . Und hofft im stillen: Einmal kommt ja doch mein Kilomaitre de plaisir, zu deutsch Autowurzen, dann mach' ich feurige Augen, zücke den Führerschein, der neben dem Flap-jack ruht, sage ihm, daß er ganz mein Typ ist (nicht nur der Wagen) und daß ich mir nächste Woche bestimmt ein Auto kaufen werde, wenn nichts dazwischen kommt. Dann wird er voraussichtlich schwach und lispelt: Aber bitte, gnädige Frau, es soll mir ein Vergnügen sein, mich von Ihnen lenken zu lassen. Zuweilen lispelt er auch anders oder überhaupt nicht, dann ist er ein Unmensch, ein Ekel, ein Scheusal, der es gar nicht verdient, eine unverstandene Steuerfrau mit Reifezeugnis zu verstehen.

F. R.

Graphitschmierung marschiert in Frankreich

VON HENRI PETIT

Seit einigen Jahren macht die Verwendung von kolloidalem Graphit als Beimischung zum Schmieröl überall Fortschritte.

Während kolloidaler Graphit noch vor zwei bis drei Jahren fast eine Laboratoriumskuriosität war, wird er jetzt von sehr zahlreichen Autofachleuten verwendet.

Es schien uns von Interesse, einmal festzustellen, inwieweit die Verwendung des Graphits das Anlassen des Motors und sein Arbeiten im Betrieb günstig beeinflussen kann.

Man hat festgestellt, daß sich auf den eine gewisse Zeit lang mit Ölen, die kolloidalen Graphit in Suspension enthalten, geschmierten Reibungsflächen eine Erscheinung bildet, die man erst Graphitfilm nannte und jetzt graphitierte Fläche nennt. Diese graphitierten Flächen zeigen bestimmte Eigenschaften.

Bevor wir weitergehen, will ich ein paar Worte sagen, um einen Einwurf zu widerlegen, der vielleicht geschäftlichen Interessen zuzuschreiben ist. Nach einem Vortrag eines Ingenieurs, der in der Frage des kolloidalen Graphits Fachmann ist, fragte einer der Hörer in ironischem Ton, ob jemals jemand schon eine Graphitfläche gesehen habe. Ich gestehe, daß die Frage, ob jemand eine Graphitfläche gesehen hat oder nicht, meiner Ansicht nach absolut keine Rolle spielt und ich möchte sagen, beinahe gar kein Interesse hat. Es gibt nicht nur in der Wissenschaft, sondern auch im täglichen Leben eine unendliche Anzahl Erscheinungen und Dinge, deren Ursache und deren Wesensart niemals jemand hat sehen oder erkennen können, die indessen von aller Welt als bestehend zugegeben werden. Ich glaube, daß zum Beispiel niemand das Vorhandensein von Ionen in einer Salzlösung in Zweifel zieht und daß trotzdem noch niemand die Ionen gesehen hat. Alle Welt gibt das Vorhandensein von Elektronen zu. Es würde mich freuen, wenn jemand mir sagen könnte, daß jemals ein Gelehrter eines davon isoliert hat, um es unter dem Ultramikroskop zu untersuchen.

Ob man Graphitflächen gesehen hat oder nicht, das ist für mich dasselbe wie die Frage, ob jemand Elektronen im freien Zustand gesehen hat oder nicht.

Obwohl ich der Meinung bin, daß man durch chemische Verfahren das Vorhandensein von Graphitflächen augenscheinlich gemacht hat, wollen wir ruhig einmal annehmen, daß niemand sie je hat sehen können. Das soll uns aber nicht daran hindern, sie zu definieren. Wir wollen zum Beispiel sagen, daß man Graphitflächen die tragenden Flächen von Lagern nennt, die eine Zeit lang mit einem kolloidalen Graphit enthaltenden Schmiermittel gelaufen sind. Die Erfahrung beweist, daß solche Flächen gewisse physikalische Eigenschaften besitzen. Fassen wir nun die Gesamtheit dieser Eigenschaften dahin zusammen, daß wir eine Fläche dieser Art eine Graphitfläche nennen.

Eine graphitierte Fläche ist nun durch die nachstehenden Merkmale charakterisiert.

Sie kann in einem Lager ohne Schmierung während einer verhältnismäßig langen Zeit laufen, mehrere Minuten und zuweilen

mehrere Stunden lang — je nach der Belastung —, bevor das Fressen des Lagers eintritt.

Die Oberflächenspannung einer Flüssigkeit ist bei der Berührung mit der graphitierten Fläche geringer als bei der direkten Berührung mit der Fläche der Metallteile, woraus folgt, daß sich ein Tropfen Öl auf einer graphitierten Fläche schneller und weiter ausbreitet, als wenn er auf eine nackte Metallfläche zu liegen käme.

Man weiß, daß graphitierte Laufflächen durch Brennstoffkondensate nicht zerstört werden; wenigstens erfolgt die Zerstörung nicht so schnell als sonst. Das bedeutet, daß die Laufeigenschaften dieser Flächen unter den Umständen, die wir soeben angeführt haben, die gleichen bleiben. Daher ergeben sich für einen Motor, der lange mit kolloidalen Graphit enthaltendem Öl geschmiert wurde, wertvolle Eigenschaften in bezug Verschleißerscheinungen, auf die Betriebssicherheit und auf die Anlaßbedingungen.

In dem Moment, der unmittelbar auf das Anlassen folgt — wenn das Öl mehr oder weniger von den Stellen, wo es gebraucht wird, verjagt wird oder dortselbst noch nicht angekommen ist —, haben wir das, was man »schmierkrank« nennt. Die unvollkommene Schmierung, die diese Periode charakterisiert, hat beim graphitierten Motor weniger schädliche Folgen, da die graphitierten Flächen selbstschmierend sind.

Dank der leichteren Ausbreitung des Öles auf diesen Flächen befindet sich der Motor schließlich schneller in seinem normalen Schmierzustand.

Schließlich wollen wir noch hinzufügen, daß der kolloidale Graphit, der jetzt in sehr weitem Maße mit den Schmierölen verwendet wird, dank der Eigenschaften, von denen wir soeben gesprochen haben, mit gleicher Sicherheit die Verwendung eines dünnflüssigeren Öles gestattet.

Es ist nicht überflüssig zu bemerken, daß der kolloidale Graphit auch in den



Zur Ersten Internationalen Kolonnenfahrt nach Rußland: Karl Kémény auf Nash trat als Erster, am 17. Juli, von Wien aus die Reise an. Neben ihm Fräulein Margarete Heilfurt, links Eugen Csáthy.

Die graphitierten Flächen haben einen geringeren Reibungskoeffizienten als die Metallflächen bei gleicher Viskosität des Schmieröles. Das Ingangsetzen des Motors wird demnach leichter, wenn dieser graphitiert ist.

Obenschmierölen verwendet wird, mit denen er sich sehr leicht verbindet; seine Fähigkeit, allen vorkommenden Temperaturen Widerstand zu leisten, macht ihn für die Schmierung der sehr heißen Teile des Motors besonders geeignet.

Zum Unglück bei Ebelsberg

Die Wiener Automobilfabrik A.-G. Gräf & Stift erhielt vom Bundeskanzleramt ein Schreiben, aus dem klar und eindeutig die Fehlerlosigkeit des zur Verwendung gelangten Gräf & Stift, Sp. 6, hervorgeht. Laut Mitteilung der Staatlichen Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, die eine sorgfältige Überprüfung des Wagens vorgenommen hatte, zeigten sich weder im Material noch in der Konstruktion und Ausführung irgend welche Fehler. Insbesondere

wies kein Teil des Lenkgestänges Merkmale früherer Lockerung auf.

Durch dieses Ergebnis der Untersuchung — so heißt es im besagten Dokument wörtlich, — ist in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise dargetan, daß die Beschaffenheit des Wagens an den Ursachen des Unglücks keinen Anteil hat.

Wir veröffentlichen an anderer Stelle eine photographische Reproduktion des mit 19. Juli 1935 datierten Schreibens des Bundeskanzleramtes an Gräf & Stift.

DAS I. INTERNATIONALE GROSSGLOCKNER-RENNEN

SÄMTL. AUFNAHMEN VON SPORTPHOT. ZAPLETAL

Das einzige große österreichische Bergrennen, das heuer stattfindet, das I. internationale Großglockner-Rennen, ist am 4. August in Szene gegangen. Die Veranstalter, der Österreichische Automobil-Club und der Salzburger Automobil-Club haben monatelange Vorarbeit geleistet, um das Gelingen der Veranstaltung zu sichern. Die österreichische Sport- und Turnfront förderte diese Veranstaltung weitestgehend und auch seitens der anderen Behörden, wie nicht minder des Landes Salzburg, wurde die Veranstaltung im großen Stil unterstützt.

Der Besuch dieser Premiere auf dem Großglockner war ganz ausgezeichnet, wengleich das schlechte Wetter, das in den Morgenstunden herrschte, gewiß etwas

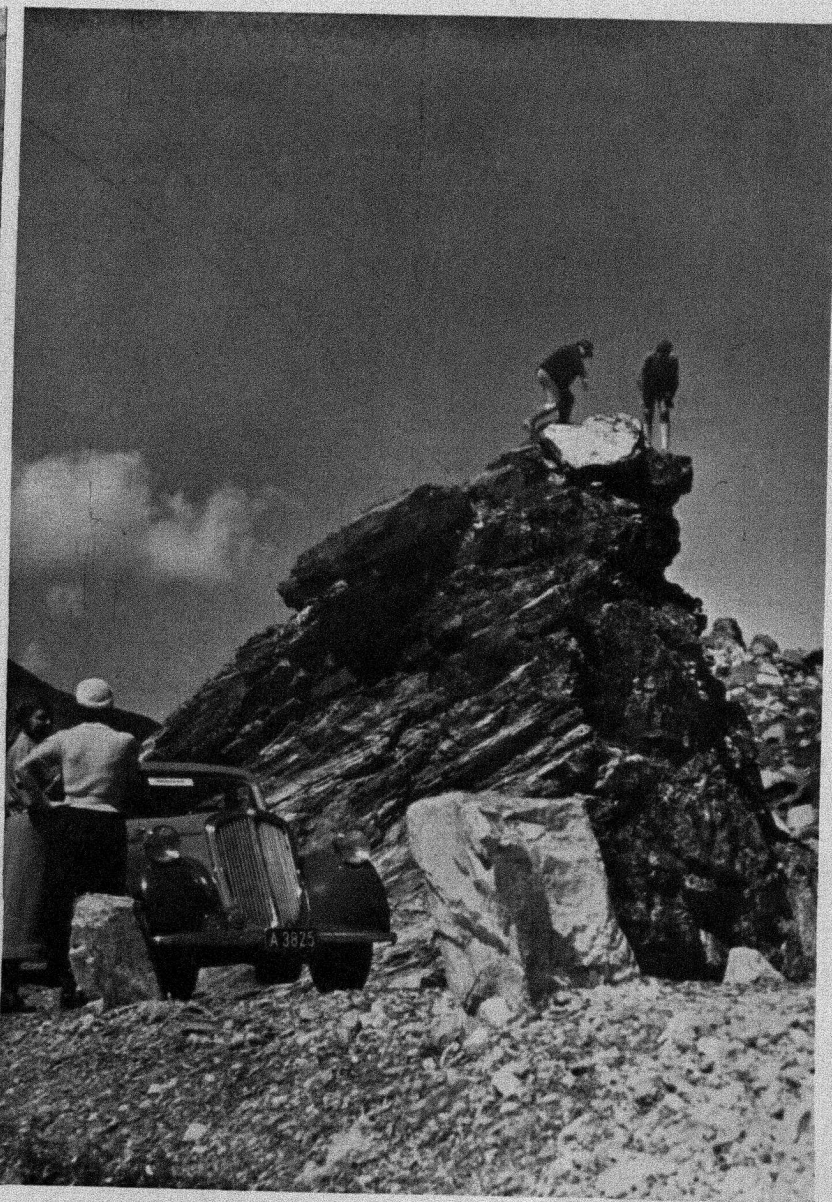
hemmend gewirkt haben mag. Die Mehrzahl der offiziellen Persönlichkeiten, die bei der Eröffnung der Großglocknerstraße sich eingefunden hatte, fand sich auch zum Besuche des Rennens ein, an ihrer Spitze Bundespräsident Miklas und der Oberste Sportführer Vizekanzler Fürst Starhemberg sowie die Minister Dr. Berger-Waldenegg, Kommerzialrat Stokinger und Staatssekretär General Zehner. Von sämtlichen ausländischen Staaten waren Herren des diplomatischen Corps erschienen, alle sportlichen Korporationen waren durch Mitglieder des Präsidiums vertreten, von den beiden Veranstaltern des Rennens die Präsidenten Alexander Graf van der Straaten und Baron Franz Preuschen mit den Präsidial- und Vorstandsmitgliedern. Die Renn-

leitung hatte am Ziele der Gruppenführer des österreichischen Motorsports, Vizepräsident Arthur Graf Pachta-Rayhofen des Ö. A.-C. inne, der die Organisation in vorbildlicher Weise leitete, am Start war Vorstandsmitglied des Salzburger Automobil-Clubs, Amtsrat Franz Stengl eifrigst tätig.

In den Hauptfunktionen in der Organisation waren des weiteren als Sekretäre die Herren Ing. Graf Coreth und Ingomar Kunschmar tätig, für die Zeitnahme waren die Herren Brüder Weikhard, L. Hau, Kommerzialrat Geisser, Ing. Rud. Ritter Westersheim in Aktion. Das Amt der Sportkommissäre war den Herren Kommerzialrat Rudolf Klein, Kommerzialrat Ing. Schurich, Gerstel-Würzl, Heldwein und Dr. Huber überantwortet.



Ein bekränzter Steyr »erschließt« den Hochtortunnel.



Steyr 100 besucht die Hexenküche.



Im Präsidium der Veranstaltung befanden sich neben den Präsidenten Graf van der Straaten und Baron Preuschen die Vizepräsidenten Dr. v. Inwald, Ullrich Fürst Kinsky, die Kommerzialräte Josef Klein und Ing. Schurich sowie Oberlandesgerichtsrat Dr. Ratzenböck. Die Streckenbeaufsichtigung stand unter der Leitung der Herren Oberinspektor Franz Ortner und Oberst August Schad.

Für den Sanitätsdienst war unter Leitung von Primarius Dr. v. Rauchenbichler ausgezeichnet vorgesorgt, erfreulicherweise gab es keinen einzigen Sturz im gesamten Rennen. Für die Information des Publikums sorgte eine Serie von 16 Pressebulletins, weiters waren mehrere Lautsprecher in Tätigkeit; die Herren Redakteur Viktor Brodt, Verlagsleiter Kinschel sowie Herren der Gestettner-Gesellschaft und des Radiohauses Kraus waren für diesen Zweig der Organisation in Tätigkeit.

Der Sicherheitsdienst unter dem Kommando von Oberkommissär Dr. Paul Horner und Major Franz Walter klappte einwandfrei. Ebenso der Telephondienst auf der gesamten Strecke unter Leitung von Hauptmann Ignaz Pongruber. Den Veranstalter stand außer den bereits genannten Personen noch ein sehr großer Stab von Funktionären zur Seite, die alle unermüdlich mitwirkten, um das Gelingen zu sichern.

Während am Tage vor dem Rennen das Wetter noch recht gut war, setzte in der Nacht vom Samstag auf Sonntag schwerer Regen ein, der bis Sonntag 9 Uhr vormittags anhielt. Wenn dieser Regen etwas Gutes im Gefolge hatte, so war es, daß die Straße vollkommen staubfrei wurde, ein kräftiger Wind trocknete die freiliegenden Straßenteile gut auf und nur bei einzelnen Waldpartien war die Fahrfläche etwas naß. Sehr bemerkenswert ist, daß der internationale Sportkommissär des Schweizer Automobilklubs, Herr Töndury auf Grund der verschiedenlich in Umlauf gekommenen Gerüchte sowohl am Samstag, wie auch am Renntage selbst, eine genaue Besichtigung der Fahrfläche der Großglocknerstraße vornahm und sich mit den Worten höchster Anerkennung nicht nur über die Anlage selbst äußerte, sondern auch die Fahrfläche als vollkommen einwandfrei bezeichnete. Wenn man in Betracht zieht, daß die Konkurrenten einzelne durch den Regen rutschig gewordene Stellen zu passieren hatten, und sich nicht ein einziger Sturz ereignete, so ist dies gewiß eine Bestätigung für die tadellose Fahrbahn. Es kann die Premiere des Großglockner-Rennens nach jeder Richtung hin als vollkommengelungen bezeichnet werden, sowohl die offiziellen Persönlichkeiten wie auch die vielen Vertreter der sportlichen Korporationen, die sich unter den Besuchern befanden, waren durch die flotte, reibungslose Abwicklung vollauf befriedigt und die gebotenen prächtigen fahrerischen Leistungen fanden größten Beifall. Besonders spannend war es, als man die schnellen Fahrten der Motorradfahrer registrierte, die dann wieder von mehreren der Automobilisten überboten wurden, der Kampf um die beste Zeit des Tages wirkte ungemein anregend und die prächtigen Fahrten boten dem Publikum reichlich Gelegenheit zu großem Beifall für die Konkurrenten.

Das Rennen ging auf der 19½ km langen Strecke zwischen Fusch und dem Fuschertörl auf der Nordrampe der Großglocknerstraße vor sich. Der Höhenunter-



Oben: Bundespräsident Miklas, Minister Stockinger, Minister Baron Berger-Waldenegg, Vizekanzler Fürst Starhemberg. — Mitte: Vizekanzler Fürst Starhemberg, Hauptmann Winkler und Baron Seyffertitz. — Unten: Bundespräsident Miklas und Landeshauptmann Dr. Rehrl bei der Auffahrt.



Die Langsamkeit in der Entwicklung der Dampfeisenbahn in der letzten Zeit ist einem raschen Fortschritt gewichen; es ist noch nicht lange her, daß die gebräuchliche Schnellzugs-Lokomotive mit ihren 70—80 Stunden-Kilometern ein Gipfelpunkt in der Fortbewegung großer Massen schien. Heute baut man Stromlinien-Lokomotiven, die einen modernen Zug mit 120 Stunden-Kilometern und mehr befördern. Auch hier sieht man, daß die Technik keinen Stillstand kennt. Ist es verwunderlich, wenn auch der für den Automobilismus so wichtige Teil, die **Schmieretechnik**, 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.**

TRIPLE SHELL (3x) GOLDEN SHELL (4x)

Für jedes Kraftfahrzeug, die richtigen Sommer-Sorten, hergestellt auf Grund der fortschrittlichsten, selektiven Raffinationsverfahren in der heimischen Fabrik.

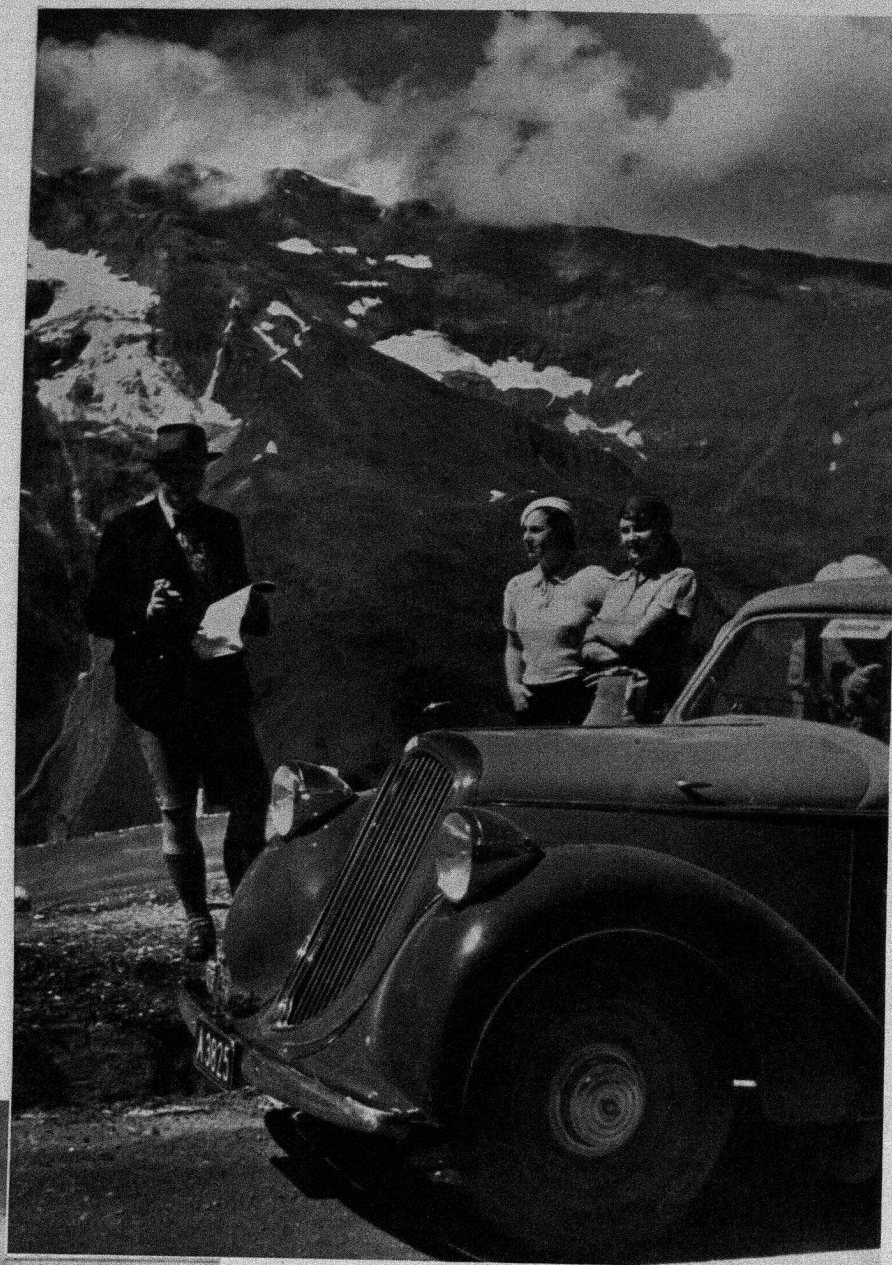


schied betrug 1593 m, die Maximalsteigungen sind bis nahezu 11% registriert. Es ist bei der Ausdehnung des Rennkurses natürlich eine Unmöglichkeit, dem ersten Bericht gleich eine komplette Präsenzliste anzuschließen; es wird sich aber noch Gelegenheit geben, dies nachzuholen, um zu zeigen, welche weite und wichtige Kreise sich für diese grandiose Veranstaltung interessiert haben.

Schon aus den Vorberichten für das Rennen und aus den Trainingberichten ist hervorgegangen, welche ausgezeichnete Fahrerklasse für das Rennen parat stand und der Verlauf der Konkurrenz in den einzelnen Wertungsgruppen und Kategorien hat dies auch vollumfänglich bestätigt. Es traten erstklassige Bewerber aus Österreich, Deutschland, Frankreich, Italien, Ungarn, der Schweiz, Niederlande, der Tschechoslowakei, Belgien und England in Konkurrenz; insgesamt kamen 75 Fahrer an den Start, von denen nur 13 durch Maschinendefekte ausschieden. Diese Ziffern verteilen sich auf 30 Motorradfahrer, 24 Sportwagenfahrer und 21 Rennwagenfahrer. Von diesen kamen 6, 3 und 4 aus dem Wettbewerb.

In den Motorradklassen dominierten die Österreicher, die durch Zangerl, Deimel, Gayer und Schneeweiß die Sieger stellten. Schneeweiß war mit 15:17.57 auf seiner Austro Omega der Schnellste aller Fahrerauf einspurigen Motorrädern und aller Motorräder überhaupt, der Schweizer Stärkle wurde Hauptsieger in der Kategorie der Motorräder mit Beiwagen in der Zeit von 16:31.82 als Bestzeit für diese Kategorie.

In der Kategorie der Sportwagen gelangten in die Siegerliste die Italiener Villorosi, Strazza, weiter der Schweizer Kautz und schließlich wieder ein Italiener, der berühmte Pintacuda auf Alfa Romeo, der die beste Zeit für die Sportwagenkategorie



mit 15:15.69 verzeichnete.

Die Rennwagenklasse brachte die Klassensiege des Deutschen Kohlrausch, des Engländers Seaman, des Schweizlers Christen und des Italieners Tadini, der mit 14:42.74 die beste Zeit des Tages aller Fahrzeuge erzielte und damit den absoluten Streckenrekord für die Glocknerstraßen-Rennstrecke geschaffen hat. Aber nicht nur diese Sieger haben ganz Vortreffliches geleistet, sondern auch von den Placierten wurde durch die von ihnen erzielten Resultate schöne Erfolge gesichert.

Aus der Liste der Ergebnisse, die diesen Bericht ergänzt, tritt es klar zutage, wie hart in einzelnen Gruppen um die Preise gekämpft wurde, und es ist sehr erfreulich, daß auf dem schweren, ungemein kurvenreichen Rennkurs der Glocknerstraße alle Fahrten in großem Stil und ohne jeden Zwischenfall verliefen. Die Flaggengala, die auf der Bergeshöhe beim Fuscherhörl zu Ehren der auswärtigen Gäste das prächtige Gesamtbild verschönte, war gewiß eine sinnige Aufmerksamkeit den fremden Besuchern gegenüber.

Als nach Beendigung des Rennens die Fahrerkolonne an der Spitze aller Fahrzeuge zu Tal fuhr, wurde den glücklichen Siegern wie nicht minder den anderen Preisträgern große Ovationen zuteil.

Das I. Internationale Großglockner-Rennen hat die nachstehenden Ergebnisse gebracht:

Kategorie Motorräder einspurig

Wertungsgruppe I, bis 250 cm³: Ludwig Zangerl, Salzburg (Rudge), 17:18:09 (Stundendurchschnitt 67.629 km), Erster. R. Bianchi, Mailand (Miller-Balsamo, 17:59:17), Zweiter. Hermann Mäser, Feldkirch (DKW, 18:32:71), Dritter. Franz Nowotny, Wien (Puch, 18:24:92), Vierter. Ferner gestartet: Magnus, Innsbruck (Puch, 18:51:68); Bohmann, Wien (Delta Gnom, 19:23:05); Stroinigg, Judenburg (Puch,

Oben: Zwei junge Steyr-Damen, bei deren Anblick selbst die Nebelschleier kulant in die Höhe gehen. Unten: So sieht man vom Hochmais das Wiesbachhorn.



Der Wiener Martin Schneeweiß stellt auf AJS. den ersten Motorradstreckenrekord für die Glocknerstrecke auf (15:17).



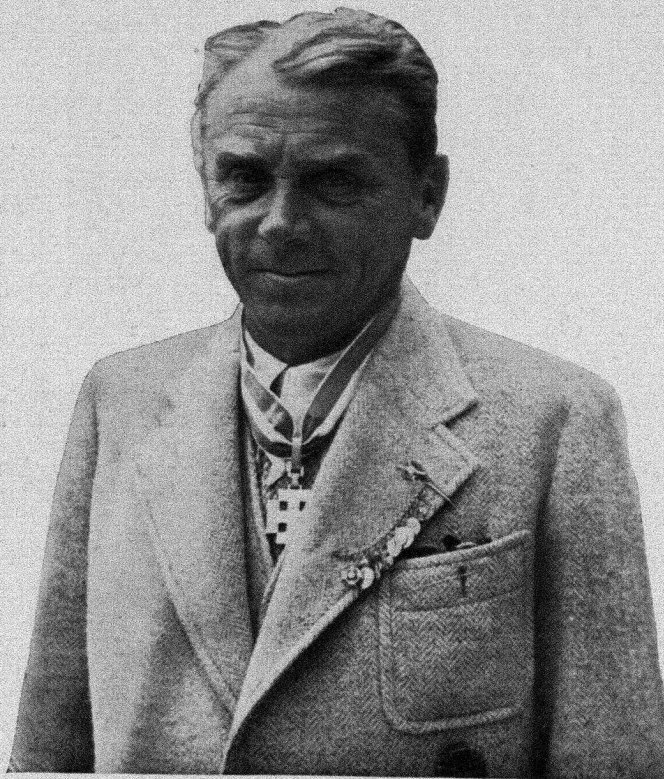
Hubert Stroinigg auf Puch, in voller Pace.

19:55:59). Ausgeschieden: Marie Wachtler (Puch), Josef Illichmann, Wien (Austria Alfa).

Wertungsgruppe II, bis 350 cm³: Hermann Deimel, Wien (Velocette, 16:05:71), Erster (Stundendurchschnitt 72.746 km). Otto Steinfeldner, Wien (NSU, 16:12:23), Zweiter. Hubert Hubmann, Wagner (Velocette, 16:42:04), Dritter. Ferner gestartet: F. J. Meyer, Innsbruck (Velocette, 17:12:44); Fritz Falkner, Wien (Sarolea, 17:17:52); Sepp Schuster, Vöcklabruck (Motordefekt).

Wertungsgruppe III, bis 500 cm³: Michael Gayer, Wien (Hosquarna, 15:30:98), Erster. Sepp Hofmann, Salzburg (Sarolea, 16:45:16), Zweiter. Otto Ceconi, Villach (Norton, 17:00:63), Dritter. Viktor Spiller, Wien (AJS, 17:31:08), Vierter. Ferner: Friedrich Cerny, Wien (AJS, 21:58:95). Stundendurchschnitt des Siegers Gayer 75.402 km.

Wertungsgruppe IV, bis 1000 cm³: Martin Schneeweiß, Wien (Austro Omega, 15:17:57), Erster. Stundendurchschnitt 76.552 km). Hans Kaufmann, Zürich (NSU, 15:25:66), Zweiter. Toni Untermarzonner, Inns-



Oberbaurat Wallack, der Erbauer der Glocknerstraße.

bruck (NSU, 16:01:79), Dritter. Willy Melichar, Wien (BMW, 17:04:52), Vierter. Ferner gestartet: F. Schnitzenbaumer, München (Rudge, ausgeschieden).

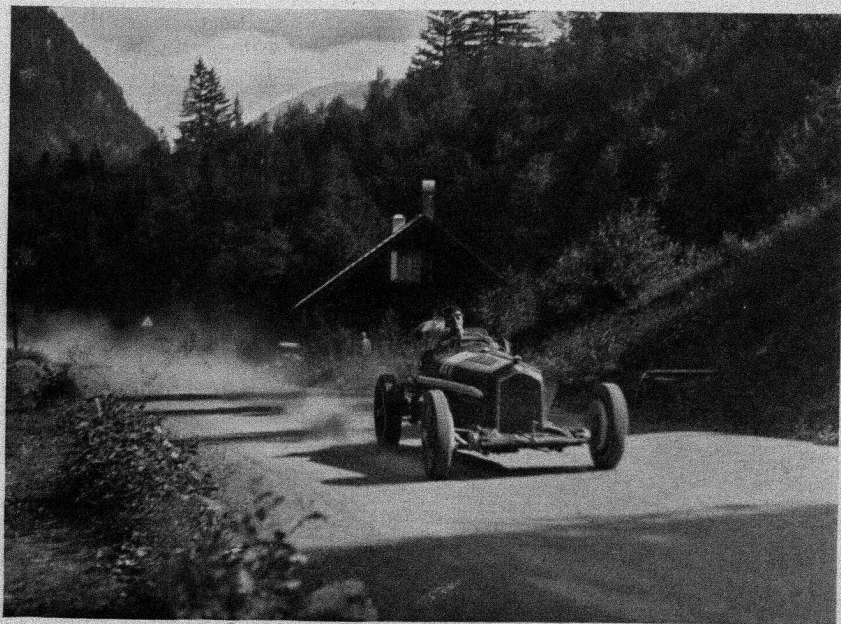
Kategorie Motorräder mit Beiwagen

Wertungsgruppe I, bis 600 cm³: Hans Stärkle, Basel (NSU, 16:31:82), Stundendurchschnitt 70.837 km, Erster. Gyula Patho, Budapest (NSU, 18:59:14), Zweiter. Georg Müller, Wien (Gillet Herstal, 35:59:24), Dritter. Ferner gestartet und ausgeschieden: Karl Abarth, Wien (FN), Georg Mach, Wien (Sarolea).

Kategorie B, Sportwagen

Wertungsgruppe VI, bis 1100 cm³: Luigi Villoresi, Mailand (Fiat, 18:23:50), Erster. Stundendurchschnitt 63.643 km. O. Capelli, Mailand (Fiat, 19:20:13), Zweiter. G. Mainardi, Genua (Fiat, 21:10:37), Dritter. Walter Wustrow, Wien (MG, 21:31:98), Vierter. E. A. Cornelius, Arnheim (Auto Union DKW, 28:12:86), Fünfter. Ausgeschieden: Franz Falk, Gösting (Austin).

Wertungsgruppe V, bis 1500 cm³: J. Graf Lurani, Fahrer Strazza, Mai-



Der Held des Tages: Mario Tadini, Alfa Romeo, 14 Minuten 42 Sekunden. 79.58 Durchschnitt. Streckenrekord, absolut beste Zeit des Tages.



Miß Eil-en Ellison auf Bugatti, die schnellste Dame vom Glockner (17:30).

≡ NEU! ≡ DURCH WELTPATENTE GESCHÜTZT ≡ NEU! ≡

PATENT CASTROL MOTOR OIL



Vizekanzler Fürst Starhemberg bei der Abfahrt vom Fuschertörl.

dapest (Bugatti, 16 : 51 : 51), Dritter. Miß Eileen Ellison, Great Shelford (Bugatti, 17 : 41 : 87), Vierte. Ferner gestartet: Alexander James Cormack, Edinburg (Alfa), Gigi Platé, Milano (Talbot) und ausgeschieden: Rudolf Steinweg, München (Bugatti), Franco Sardi, Genova (Maserati).

Wertungsgruppe II, bis 2000 cm³: Max Christon, Zürich (Maserati, 15 : 55 : 74), Erster, Stundendurchschnitt 72.123 km. «Blackshirt», Wien (Bugatti, 16 : 54 : 63), Zweiter. Nereo Pertile, Padua (PN, 16 : 57 : 62), Dritter. Hans Muschik, Wien (Bugatti, 17 : 40 : 44), Vierter.

Wertungsgruppe I, über 2000 cm³: Scuderia Ferrari, Fahrer Mario Tadini, Modena (Alfa Romeo, 14 : 42 : 74), Erster, Stundendurchschnitt 79.581 km. C. U. Renato Balestrero, Genua (Alfa Romeo, 15 : 26 : 25), Zweiter. Marquis Enrique Pateras Pescara, Fahrer Juan E. Zanelli, Nizza (National Pescara, 15 : 36 : 93), Dritter.



land (Maserati, 16 : 09 : 74), Erster, Stundendurchschnitt 72.445 km. F. Schmidt, Fahrer Sojka Bruno, Jägerndorf (Bugatti, 16 : 45 : 66), Zweiter. Giuseppe Girelli, Verona (Alfa Romeo, 17 : 36 : 34), Dritter. Thomas Clarke, England (Aston Martin, 20 : 08 : 34), Vierter. Ausgeschieden: Cholomdery-Tapper (Bugatti).

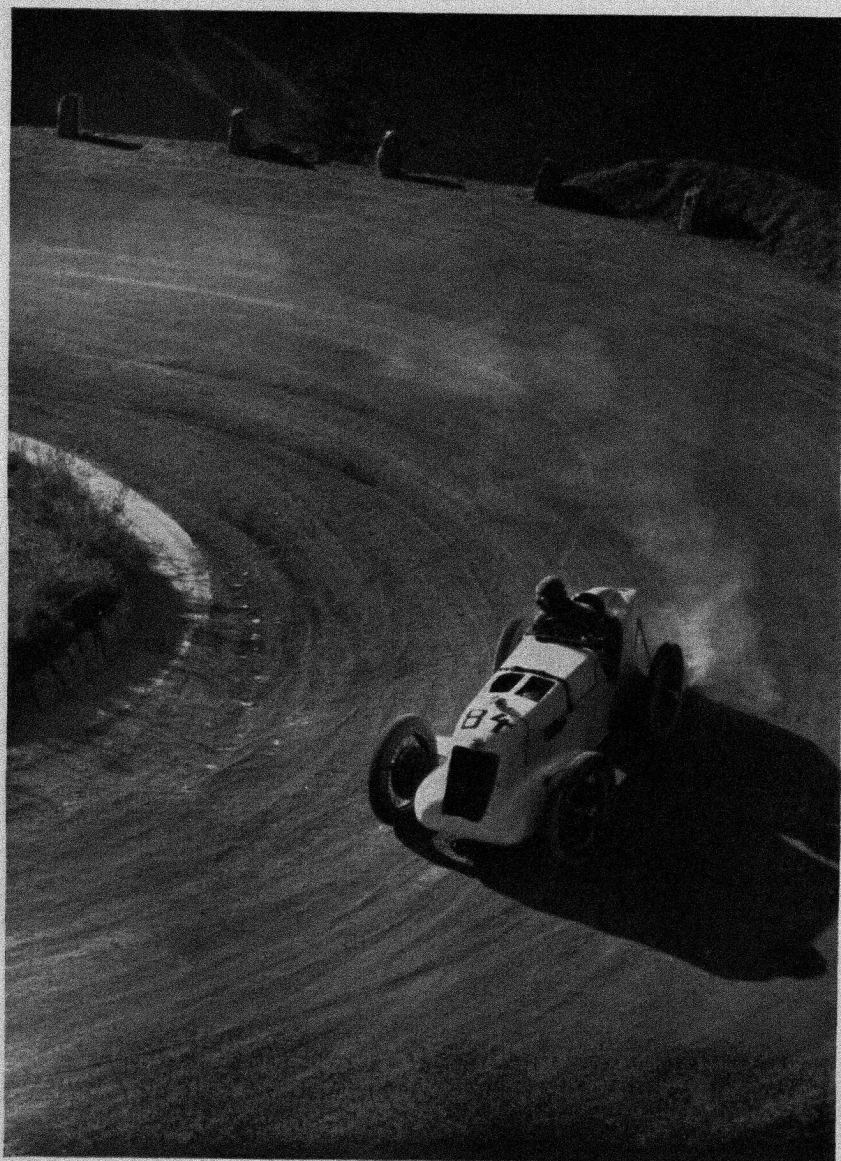
Wertungsgruppe IV, bis 2000 cm³: Christian Kautz, Zug (Alfa Romeo, 16 : 47 : 68), Erster, Stundendurchschnitt 69.711 km. Pierre Rey, Carpentras (Bugatti, 16 : 48 : 69), Zweiter. Ing. H. Tschugguel, Bozen (Alfa Romeo, 17 : 15 : 50), Dritter. Dipl.-Ing. Walter Delmar, Budapest (Adler, 21 : 21 : 24), Vierter. Ferner gestartet: Angelo Poggio, Genova und ausgeschieden Freiherr v. Goldegg, Horni-Brizza.

Wertungsgruppe III, bis 3000 cm³: Scuderia Ferrari, Fahrer Carlo Pintacuda, Modena (Alfa Romeo, 15 : 15 : 69), Erster, Stundendurchschnitt 76.720 km. Zdenek Pohl, Libneves (Bugatti, 16 : 09 : 01), Zweiter. Karl v. Pretz, Bozen (Alfa Romeo, 16 : 38 : 31), Dritter. Ing. Wilfried Proskowetz, Kvasice (Bugatti, 17 : 05 : 80), Vierter. Ferner gestartet: Comte Francois de Bremond, Paris (Alfa Romeo) und Joh. v. Biro, Budapest (Alfa Romeo).

Kategorie A, Rennwagen

Wertungsgruppe IV, bis 1100 cm³: Bobby Kohlrausch, München (MG, 15 : 10 : 30), Erster, Stundendurchschnitt 77.142 km. Zdenek Pohl, Fahrer Georg Pohl, Libneves (MG, 16 : 44 : 62), Zweiter. Harry Herkuleyns, Amsterdam (MG, 20 : 10 : 03), Dritter. Robert Fleischanderl, Waidhofen a. d. Ybbs (Amilcar, 22 : 04 : 22), Vierter. Ausgeschieden: Aldo Bari, Padova (Fiat), Walter Bäumer, Bünde (Austin).

Wertungsgruppe III, bis 1500 cm³: R. Seaman, London (ERA, 14 : 54 : 44), Erster, Stundendurchschnitt 78.522 km. Hans Keßler, Zürich (Maserati, 14 : 57 : 74), Zweiter. Königl. Ung. Automobilclub, Fahrer Alexander Wilhelm, Bunnig.



Bobby Kohlrausch auf M. G., fährt mit nur 750 cm³ die viertbeste Zeit des Tages.



Steyr 100 befährt die Nordrampe.

Kleines GLOCKNER-LEXIKON

Alexander Graf van der Straten-Pont-hoz, Präsident des Österreichischen Automobil-Clubs. Glockner-Hausherr von Format. Selbst gewohnt, großes Haus zu machen, bringt ihn der Ansturm von 50.000 Sonntagsgästen nicht aus dem seelischen Gleichgewicht. Für jeden einzelnen hat er eine Liebenswürdigkeit parat, und wenn es im nächsten Jahr 100.000 Gäste werden sollten — sein Charmevorrat reicht.

Franz Baron Preuschen-Liebenstein, Präsident des Salzburger Automobil-Clubs. Auch seinerseits Tauern-Hausherr. In 2600 Meter Höhe ist er um gemütlich temperierte Atmosphäre bemüht. Nimmt die Weltpremiere von der heiter-beschaulichen Seite. Daß andere rennen, kann ihn nicht aufregen.

Artur Graf Pachta-Rayhofen, Vizepräsident des Österreichischen Automobil-Clubs. Renn-Reinhardt. Seine jüngste sportliche In-



Landeshauptmann Dr. Rehl begrüßt den deutschen Gesandten v. Papen.



Eine entzückende Steyr-Blondine, die lieber mit unseren Lesern als mit den Gletschern kokettiert.

szenerung des Großglockners war vorbildlich. Kennt höchstpersönlich die schnellsten Zeitgenossen am Kontinent, engagiert zusammen, was gut und teuer ist. Sein besonderes Faible: geschwinde Damen.

Hauptmann von Maculan - Suchodol. Höchstkommmandierender der Internationalen Zielfahrt des Österreichischen Touring-Club. Bringt tausende, oft national nuancierte Wünsche der Teilnehmer unter ein (schützendes) Dach. Bemüht sich mit Erfolg um die Erhaltung des europäischen Gleichgewichtes in Zell am See.

Martin Schneeweiß, Wiener. Zierde des Café Dirlt, wo die Rennfahrervereinigung Sitz und Mokka hat. Von Beruf schnellster Motorradmann des Tages. Von seinem Papa her (Martin Schneeweiß sen., Alpenfahrtsieger und Fahrerschulinhaber) erblich belastet.

Mario Tadini, Edeljockey des weltberühmten Rennstalles Ferrari (Scuderia Ferrari). Hat mit 14 Minuten, 42 Sekunden den Großglockner kleingekriegt. 80er Durchschnitt! Chauffierender »Frankenstein« auf Alfa Romeo, setzt er allen Ehrgeiz darein,

einem entreezahlenden Publikum das Gruseln zu lernen.

Bobby Kohlrausch, Münchner. Übt sein Siegesgewerbe im Umherziehen aus. Drei Viertelliter (Motorvolumen) genügen ihm für ein Geschwindigkeitsräuscherl beim P. T. Publikum. Sein automobilistisches Wunderkind heißt MG (745 cm³ — 112 PS — 220 km die Stunde). MG ist wie geschaffen für unseren Glockner. Der geborene Hochtourist. 8000 Touren pro Minute.

Miß Eileen Ellison. Aus Great Shelford. Entzückende junge Dame. Betreibt ihren Bugatti im Nebenberuf und fährt dennoch sensationell. 17 Minuten, 30 Sekunden! Besitzt erstaunliche Praxis im Empfinden von Ovationen und Interviewtwerden.

Hans Stärkle und Gemahlin. Aus Basel. Das idealste Beiwagenehepaar von ganz Europa. Sie hat im Sport die Hosen an und fördert das Kurvenraffinement ihres Gatten durch muntere Beiwagenequilibristik — eine

Frau, die weiß, was er will! Zelebrieren die beste Zeit aller Beiwagler: 16:31. Ein Rekord mehr in dieser rekordgesegneten Ehe.

»Blackshirt«. Gemeinverständlich: Hubert Sachsels, Wiener. Schlüpft für sein Leben gern in ein Pseudonym (Schwarzhemd). Führt einen Bugatti, der, längst über die erste Jugend hinaus, es noch immer toll genug treibt.

R. Seaman. »Der Charmeur von London«. Zweitschnellster überhaupt. 40 Minuten 54 Sekunden. Auf ERA, der unbegreiflichsten Glocknermarke. Heißt auf »gut deutsch«: English Racing Association. Betontes Rennfabrikat. Nichts für den täglichen Gebrauch.

Marie Wachtler. Aus Bürs. Genannt die schnelle Vorarlbergerin. Eröffnet in ihrem Motorrad solo das Glockner-Meeting und landet denn auch als »Erste« im Rennbericht. Zeigt ausgesprochene Kurven-courage. Wenn sie sich unterwegs überholen läßt, geschieht es nur,



Blick von der Hexenküche auf das Wiesbachhorn.

um zu beweisen, wie ungalant heutzutage die Männer sind.

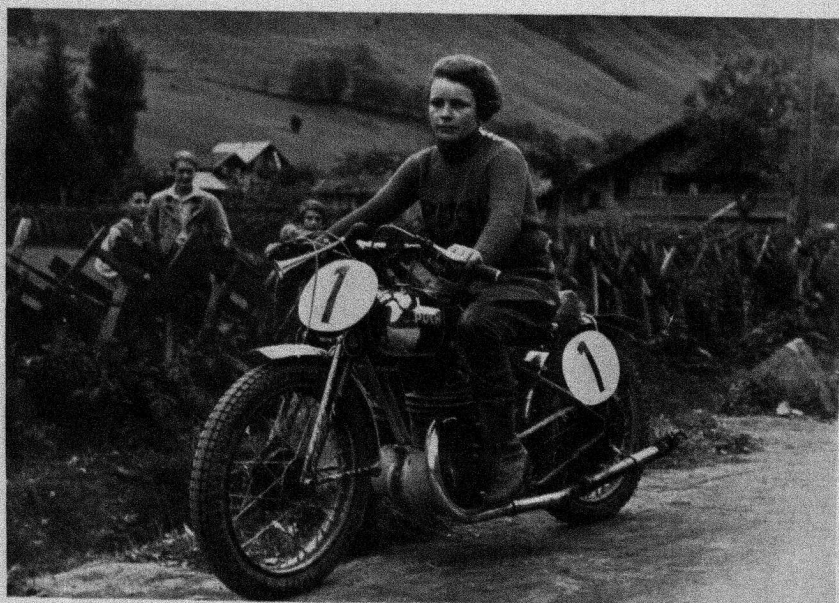
Hans Keßler. Dritt-eiligster im Felde.

Außerordentlicher Professor an der kur-ventechnischen Hochschule Zürich. Lenkt einen Maserati, der ihm (einem on dit zufolge) sogar gehört. Gewohnheitssieger bei Bergrennen.

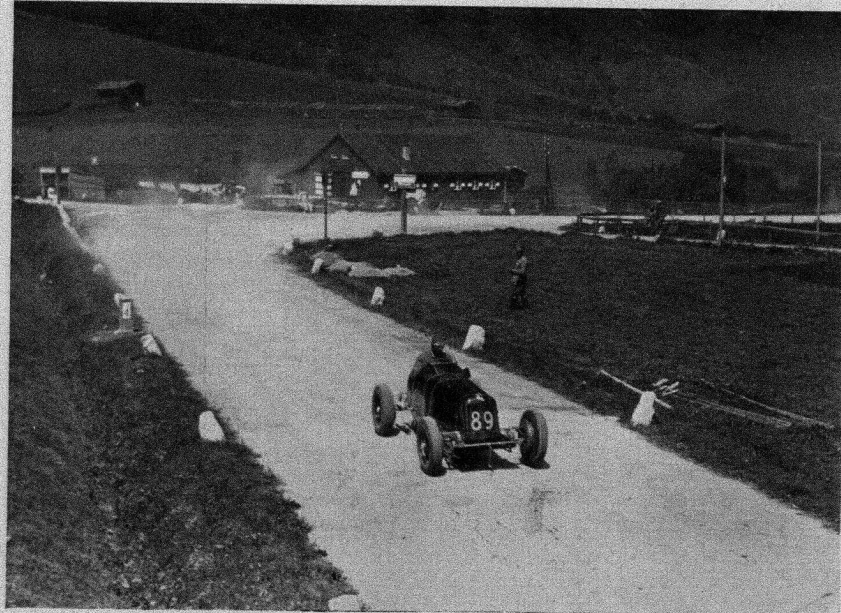
Franz Stengl, Vorstandsmitglied des S. A.-C., Startleiter. Dirigiert mit Meisterschaft das von den aus Deutschland, England, Frankreich, Italien, Holland, Belgien, Schweiz und der Tschechoslowakei zusammengeströmten Fahrzeugen exekutier-te europäische Konzert.

Ingenieur Botho Graf Coreth, Rennsekretär des Salzburger Automobil-Club. Verfügt über reiche Branchenkenntnisse, versteht es, einen Berg vorbildlich durchzuorganisieren. Ist als Salzburger hochalpine Gesellschaft gewöhnt. Läßt sich vom Großglockner nicht imponieren.

F. R.



Marie Wachtler, eine reizende Puch-Fahrerin eröffnet das Rennen.



R. Seaman, E. R. A., 14:54, zweitbeste Zeit des Tages.

STRASSENRANDBEMERKUNGEN

Wenn es aufwärts geht und immer wieder aufwärts, so daß man schier glaubt, die grandios angelegte Himmelstraße sei eine Stratosphärenavenue, kriegen es auch die enthaltsamsten Autos mit dem Durst. So war es klug und weise, die Hochgebirgslandschaft mit Zapfstellen zu garnieren, auf daß, wenn im Tank ein Vakuum entsteht, stets die »Vacuum« bei der Hand ist.



Südportal des Hochortunnels bei den Eröffnungsfeierlichkeiten. Straße gegen das Guttal.



Dollfuß - Denkmal am Fuschertörl, anlässlich der Enthüllungsfeier.

Parkplatz Oberes Naßfeld während des Rennens. Wer zählt die Marken, nennt die Typen?

Die Besorgnis, Benzinpumpen würden die Gegend verschandeln, war überflüssig. Mit Grazie fügen sie sich in das hochalpine Bild — technische Fauna, für jedes Kulturklima geschaffen. Und daß die Pumpmöglichkeiten so zahlreich vorkommen, ist gerade das Sympathische: Es kann d'r nix g'scheh'n!



Manche Menschen haben es fatal eilig. Das Großglocknererlebnis ist ihnen besseres Weekend. Sie sausen hinauf, so weit die Maschine sie sausen läßt, sie flitzen hinunter und freuen sich, wenn sie vor lauter Entzücktsein über das Tempo nicht zum Entzücktsein über die Gegend kommen. Frägt man dann die Heimgefundenen, wie viele Dreitausender ihnen unterwegs begegneten, so sagen sie fachkundig: »Nicht der Rede wert, die Majorität der Autos hatte unter 2000 Kubikzentimeter.«

Wer heuer am Volant reist, kann seine Landkartenphantasie zu Hause lassen. Das Ziel, aufs innigste zu wünschen, heißt von vornherein: Franz-Josefs-Höhe, Pasterze, Edelweißspitze.

Anders gesagt: Salzburger Autofestspiele 1935, Inszenierung Oberbaurat Wallack: »Jedermann« am Großglockner.

Wasserstandsberichte von den P. T. Glocknerkühlern... Eigentlich müßte sie Radio Wien regelmäßig senden, aber das wäre vielleicht zu aufrichtig und kompromittierend. Jedenfalls sorgt die Straßenvorsehung auch diesbezüglich. So viel Wasser kann ein Automobilist dort oben gar nicht verlieren, als er längs des Weges findet. Eimer am laufenden Band. Auch sonst denkt der Oberbaurat angenehm pessimistisch: Autos, Autos san sie alle, Fehler hat a jedes gnu! und pflanzte in beruhigendem Hintereinander Seelenrettungsstationen auf, SOS-Telephone, wo der Mann am Volant im Bedarfsfall seine Blamage nur hineinzurufen braucht und schon kommt ein rollender Engel.

Wahrlich, ein technisch vorbildlicher, mit allem Komfort ausgerüsteter Autoberg, dieser Großglockner!

Besserwisser meinen, der Glockner möge ein bißchen. Das mit den 12 Prozent maximal und den 10 Prozent in der Regel könne unmöglich stimmen. Und dennoch stimmt es. Was nicht stimmt, ist die Großglocknertechnik und Großglocknertaktik, deren sich die Premierentiger befleißigen. Sie gehen es zu gach an und wundern sich dann über die beschämend vielen »Erste«, die sie brauchen. Nochmals: der Großglockner hat genau die Prozente, die er zugesteht. Seine Straße ist richtig übersetzt. Nur die Autos sind es zuweilen nicht.

Darf der Großglocknerreisende ein Großglocknerrasender sein? Mit nichten. Der Dame, die neben ihm sitzt, braucht er nicht zu imponieren (das besorgen schon die Gletscher); Streckenrekord braucht er keinen aufzustellen (das macht schon Mario Tadini); dem Glockner braucht er nicht den Herrn zu zeigen (das tut Oberbaurat Wallack). Also: feierliches Tempo einlegen, jeden Kilometer gewissermaßen auf der Zunge zergehen lassen, bevor man ihn schluckt, das Panorama studieren, nicht das Tachometer! Und jedem, der vorfahren will, höflich Platz machen. Wer wird sich von einem Glocknerparvenü in die Stimmung pfuschen lassen?

Wer einmal oben war, kriegt einen Orden an die Brust seines Wagens geheftet und darf stolz sein bis an sein Lebensende. Tausende sind bereits stolz. Sie haben die Pasterze konsumiert, ausführlich oder per Weekend, und wollen sie nächsten Sommer wieder konsumieren. Die anderen, noch nicht Dekorierten, sollten demnächst ihre Weiße Woche abhalten. Denn schon jetzt, in der Gesellschaft, grassiert die Frage: Waren Sie schon am Großglockner? Vorläufig kann man noch abreagieren. »Ich fahr' erst im Herbst, wenn der große Rummel vom kleinen Rummel abgelöst wird.« Was aber werden diese Unverantwortlichen im Winter sagen...? Wir wiederholen: Chauffieren Sie schleunigst auf den Glockner. Erstens sind Sie es dem guten Ruf Ihrer Marke schuldig und zweitens: die Leute sind ja so schrecklich indiskret...

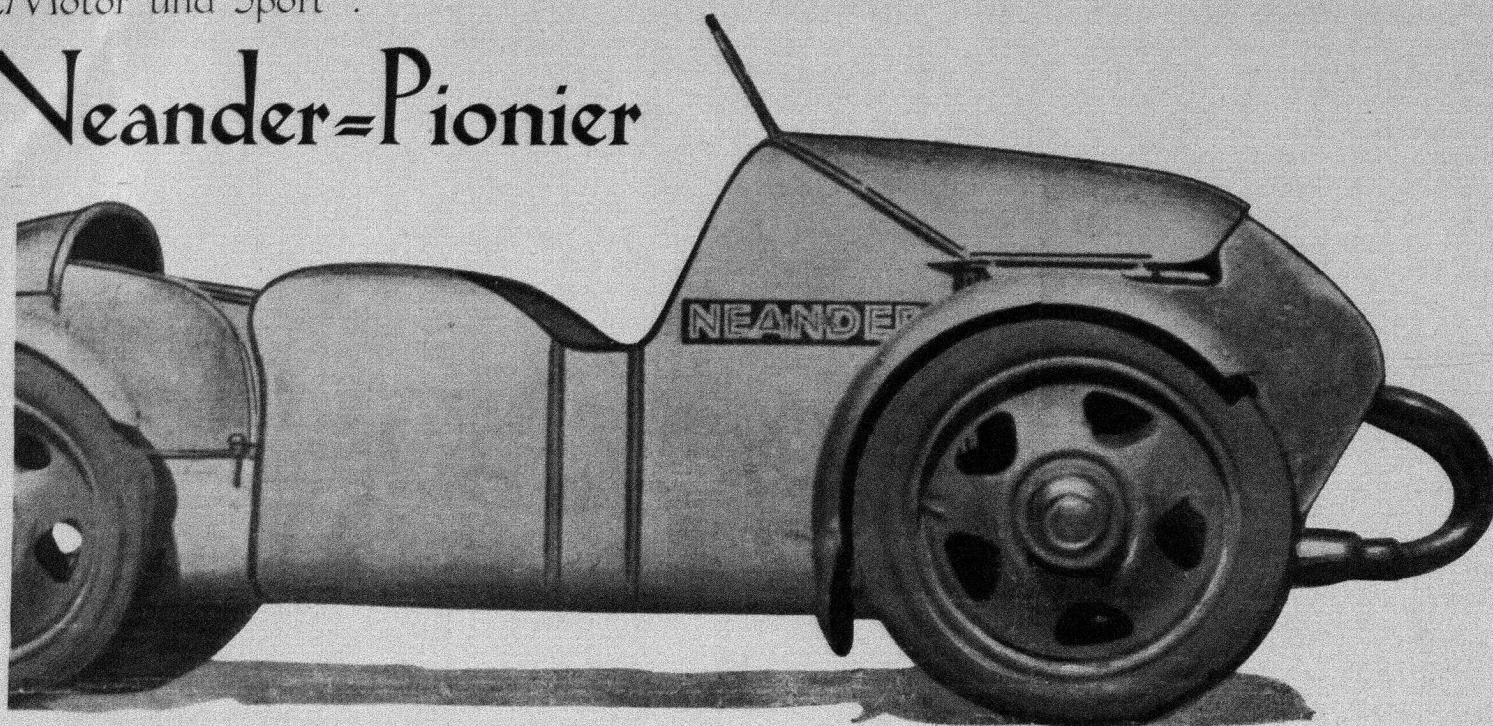
Ernsthaft: Nicht der Aktualität und Mondanität des Tauerngipfels zuliebe sollte man sich diesen österreichischen Zauberberg zu Gemüte führen, sondern weil die Fahrt noch viel grandioser und überwältigender ist als ihr Ruf und jeder Gletscherkilometer tausend Stück der üblichen Gebirgshautqualität aufwiegt. Was unsere hochtemperierten Betrachtungen über das Kühlwasserdefizit anbetrifft, so mögen sie den Glocknerinteressenten nicht einschüchtern. Kein Auto, es sei denn ein Modell vor Christi, rauft sich ernstlich mit der Glocknersteigung. Und wenn der Wagen einmal unaufgefordert stehen bleibt, so geschieht es nur für wenige Minuten, als Akt der Courtoisie dem Lenker gegenüber, dessen Sinn für Gletscherromantik — so lehrte es ihn die Fahrschule — erst dann erwachen darf, wenn der Wagen anhält.

F. R.



„Motor und Sport“:

Neander=Pionier



EINE SPORTLICHE FAHRMASCHINE!

Der Kummer des Motorradfahrers, wenn er gern zu einem etwas geschützteren Fahrzeug übergehen möchte, ist die mangelhafte Lebendigkeit des Kleinwagens, in den er nun steigen muß. Mit einem Leistungsgewicht von 36 bis 43 und gar 50 kg je PS hat der Kleinwagen bei weitem nicht die vom Motorrad her gewohnte Beschleunigung, die einen so wesentlichen sportlichen Reiz ausübt. Hier können wir erstmalig der Öffentlichkeit ein Fahrzeug vorstellen, das nicht nur den Motorradfahrer, sondern auch jeden anderen Kraftfahrer interessieren wird, der weniger auf die luxuriöse Bequemlichkeit eines Kleinwagens als auf ausreichenden Schutz und große Reisegeschwindigkeit sowie sportliches Fahren Wert legt, ohne sich einen ausgesprochenen, in Anschaffung und Unterhalt teuren Sportwagen leisten zu können. Mit einem 600-cm³-Einzylindermotor, luftgekühlt, erreicht dieses zwar ungewohnte, aber keineswegs unansehnliche Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 110 km/Std., wobei noch bei 10% Steigung vom zweiten auf den dritten Gang hochgeschaltet werden kann und vom Motor sehr gut beschleunigt wird.

Ernst Neuman-Neander (auch N² genannt) — ein Name, der seit vielen Jahren den alten Füchsen unter den Kraftfahrern bekannt ist als der eines eigenwilligen Konstrukteurs, taucht wieder auf. Man erinnert sich noch so mancher Erfolge dieses Mannes, denkt beispielsweise an die von ihm geschaffenen verschiedensten Motorradtypen, ferner an den Motorradrahmen, der in der Neander und in der Opel-Club so erfolgreich war. Lange hat man nichts von ihm gehört, und das hat seinen guten Grund, denn seit mehr als einem Jahrzehnt hat Neumann-Neander ein Steckenpferd, die Konstruktion eines leichten, billigen, gleichzeitig aber ungewöhnlich leistungsfähigen Fahrzeuges, und nun ist ihm diese Konstruktion am Ende einer Reihe von Versuchsfahrzeugen geglückt! Neulich kam er mit seiner Schöpfung herauf zu uns nach Pößneck aus seiner Eremitage in Rölsdorf bei Düren im Rheinland — ein nicht mehr junger, leider auch kränklicher Mann, aber mit einem unbeugsamen Zielstreben. Daß er die beschwerlichen 500 km in einem Zuge her und hin zurücklegte, ist von vornherein ein Beweis nicht nur für seine Willenskraft, sondern vor allen Dingen auch für die Güte des von ihm gesteuerten Fahrzeuges.

Die uns vorgeführte Fahrmaschine ist eine Konstruktion ausgesprochen sportlicher Bauart. Es ist in ihr auf leichtestes Gewicht höherer Wert als auf Bequemlichkeit gelegt, obwohl diese keineswegs vernachlässigt ist. Das Fahrzeug besteht aus einem Mittelrohr als Hauptträger aller Lasten und hat vier Räder, die einzeln abgefedert sind. Der einzylindrige beliebige Viertaktsport-

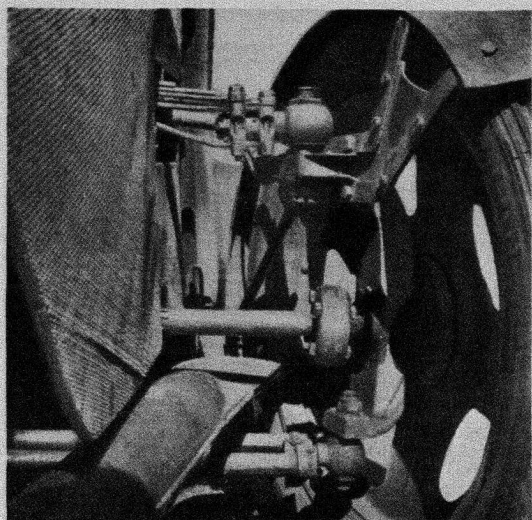
motor von 600 cm³ Hubraum und 28 PS Leistung steht nach vorn geneigt auf dem vorderen Ende. Hinter ihm liegen die Schwingachsen der Vorderräder, die, wie nicht anders zu erwarten, angetrieben werden. Eine Kette verbindet die Kurbelwelle des Motors mit dem Dreiganggetriebe hinter der Schwingachse, die durch eine vom Getriebe wieder nach vorn kommende Kette differentiallos angetrieben wird. Das Getriebe ist normaler Konstruktion, wie sie heute durchwegs in Kleinlastfahrzeugen verwendet werden, und hat Rückwärtsgang. Die Ketten sind beide von einem öl- und staubdichten Gehäuse umgeben, das mit einem Griff geöffnet werden kann und dann beide Ketten vollkommen freigibt.

Die Vorderräder sind auf Achsstummeln an Profilstücken montiert, die oben und unten je einen Kugelbolzen tragen, der nach allen Richtungen drehbar in einer Kugelpfanne mit Schmiernippel gelagert ist. Die untere Kugelpfanne ist fest mit dem Ende eines am Mittelrohr elastisch gelagerten, aus zwei Streben bestehenden Schwenkgliedes verbunden, während die obere an den Enden eines Querfederbündels befestigt ist. Eine ausgezeichnete Bruch-sicherung ist dadurch geschaffen, daß das unterste Hauptblatt der Feder unterhalb des Befestigungskörpers endet und zusammen mit drei Blattlagen oberhalb befestigt ist. Die Kotflügel der Vorderräder sind an den Profilstücken mitbefestigt und drehen sich daher beim Steuern mit. Die Räder werden in der bei Einzelradabfederung üblichen Weise je durch eine Schubstange gesteuert. Das Lenkgetriebe ist zen-

tral gelagert auf einem Bock, der aus zwei nebeneinanderstehenden Stahlplatten besteht und der gleichzeitig das Bett für den Motor und die Lagerungen für die angetriebenen Schwingwellen, das Getriebe, die Querfeder und die unteren Streben abgibt. Das Lenkgetriebe ist originell und einfach. Auf dem Ende der Lenksäule sitzt ein kleines Kettenrad, das in eine kurze Rollenkette eingreift, deren Enden nachstellbar an kleinen Blöcken befestigt sind, die ihrerseits an einem Rohrstück sitzen, das durch das Drehen der Lenksäule in einem Gleitlager nach rechts oder links bewegt wird. In den Enden des Rohres sitzen lose Schubkörper, die mit einem Schlitz versehen sind, durch den ein durch das Rohr gehender Bolzen ragt, so daß diese Schubkörper arretiert sind, aber eine kleine Gleitbewegung im Rohr ausführen können. In letzterem sitzt eine Schraubenfeder, die gegen die Enden dieser Schubkörper drückt und sie somit nach außen stößt. Die Schubkörper sind gelenkig mit den Stangen verbunden, die die Bewegung auf die Räder durch Pfannen und Kugelbolzen übertragen. Die Schraubenfeder gewährt den Schuborganen ein elastisches Spiel, so daß Stöße der Räder nicht auf die Lenkung übertragen werden. Die Ausbildung des Lenkrades verrät den alten Motorradpraktiker Neumann-Neander. Es handelt sich nicht um ein Rad, sondern, wie aus den Abbildungen ersichtlich, um ein einförmiges Gebilde aus Stahlblech mit einer einzigen Speiche, die unten geteilt ist. Die Lenksäule ist auch nicht zentrisch daran befestigt, sondern etwas unterhalb des Mittelpunktes. Man erhält

dadurch ein ziemlich elastisches Lenkrad, dessen Radius und daher wirksamer Hebelarm mit dem Grade des Einschlages wächst, so daß auch bei höchster Geschwindigkeit eine leichte Lenkung möglich ist. (Faßt man das Rad oben an, so hat man einen größeren wirksamen Hebelarm, weil die Entfernung zum Drehpunkt der Lenksäule größer ist, als wenn man unten anfaßt.) Die breite Mittelspeiche eignet sich vorzüglich zum Anbringen einer Wegekarte.

Die gesamte Konstruktion steckt voller interessanter Feinheiten, die offensichtlich



Die Vorderradaufhängung. Man beachte oben die gespreizte Feder, deren Hauptblatt unter dem Kugelgelenkteil befestigt ist.

(Photo Walther.)

der langjährigen Fahrpraxis und Konstruktionserfahrung des Schöpfers entsprungen. Man kann sie in einer notwendig kurzen Beschreibung nicht alle gebührend erwähnen. Der gezeigte Wagen ist als Zweisitzer gebaut. Da er aber leicht und schnell sein soll, sind die Sitze hintereinander angeordnet, und zwar sind sie direkt auf das Mittelrohr befestigt. Der Wagen sollte so schmal wie möglich gebaut werden und ein Höchstmaß an Sicherheit und guter Straßenlage bieten. Mit voller Absicht wurde auf die Verwendung eines Differentialgetriebes verzichtet, denn man konnte mit einer Spurweite von nur 1000 mm bei den Vorderrädern auskommen, während die auf Pendelachsen montierten und mit Bremsstrommeln ausgerüsteten Hinterräder eine noch geringere Spurweite von nur 750 mm aufweisen. Die unteren Führungsstreben der Vorderräder sind nicht etwa drehbar am Rahmen gelagert, sondern in Gummibüchsen. Solche finden auch Anwendung für die Zweifachstreben, auf denen die Hinterräder montiert sind und die durch je zwei schräg angeordnete, auf Zug beanspruchte Schraubenfedern abgedeutet werden. Vorder- wie Hinterräder haben neben vertikaler Federung auch eine horizontale zum Kompensieren der sich aus beiden Bewegungen zusammensetzenden Widerstände der Fahrbahn. Die Hinterräder laufen nicht genau parallel, sondern haben das Bestreben, etwas nach innen zu laufen, wodurch eine verstärkte Bodenhaftung und Spurhaltung namentlich auf glatter Straße und in Kurven erzielt wird.

Das Fahrzeug in der uns vorgeführten sportlichen Form hat keine Bodenbretter, sondern Fußrasten wie Motorräder, die am Mittelrohr befestigt sind, und die Sitze sind Satteln ähnlich. In einer Tourenausführung ist eine Art Fußboden vorgesehen, und die Sitze sind als Sessel ausgebildet.

Am ungewohntesten ist die Form-

gebung des Fahrzeuges. Die gesamte Karosserie ist gar keine Karosserie, sondern besteht aus einer besonderen Art von hartgepreßter Lederpappe über Stahldrahtrahmen und aus Stücken, die mit größter Leichtigkeit entfernt werden können und insgesamt nur 20 kg wiegen. Die Stücke neben den Sitzen können wie Türen geöffnet werden, da sie vorn an einer Art Spritzbrettrahmen in Scharnieren gehalten werden. Die Scharniere können mit einem Griff geöffnet und die Seitenwände ebenso wie die übrigen Verkleidungen abgenommen werden, so daß sämtliche Teile des Fahrzeuges zur Pflege zugänglich sind. Der Motor ist vorn frei und oben sowie seitlich von Metallgazeteilen umgeben, die mit den Seitenwänden an den gleichen Scharnieren befestigt sind und seitlich geöffnet werden können. Die Scheinwerfer sitzen während des Tages unter dieser Gazehaube, können aber abends ausgeschwenkt werden.

Auch in die Bedienungsorgane hat Neumann-Neander eine besondere Ordnung gebracht. Linksseitig vom Lenkrad sind alle diejenigen angebracht, die zur Fortbewegung und zur Hemmung der Fortbewegung dienen, also die Pedale für die Vierradbremse sowie der Handbremshebel auf die Hinterräder, das Gaspedal, während rechts der große, auch als Kickstarter zu verwendende Anlaßhandhebel, der Schalterhebel und das Kuppelpedal angeordnet sind. In der Mitte hinter dem Steuerrad im Straßenblickfeld sieht man ein großes Tachometer und eine ebenso große Uhr. Alle Bowdenzüge sowie alle elektrischen Kabel sind zu Gruppen vereint und zusammen soweit wie möglich in Sammelrohren verlegt.

Wir machten mit dem Fahrzeug einige Probefahrten auf den windungsreichen und steilen Thüringer Straßen, teilweise über sehr schlechte Wege, und stellten fest, daß die Maschine eine wirklich sehr gute Straßenlage hat. Sie war nicht ganz frei von Motorvibrationen, die aber zweifellos in einer serienmäßigen Ausführung zu be-

13 kg/PS (!), so daß ein sehr starker Anzug und eine ebenso starke Bremswirkung zu spüren ist. Man muß bedenken, daß der beste deutsche Sportwagen immer noch ein Leistungsgewicht von 18 kg/PS hat, um zu verstehen, wo hier der große Vorteil liegt. Selbst bei noch weit bequemerer Ausrüstung würde die Maschine immer noch ein günstigeres Leistungsgewicht behalten als es ein Sportwagen heutiger Bauart hat.

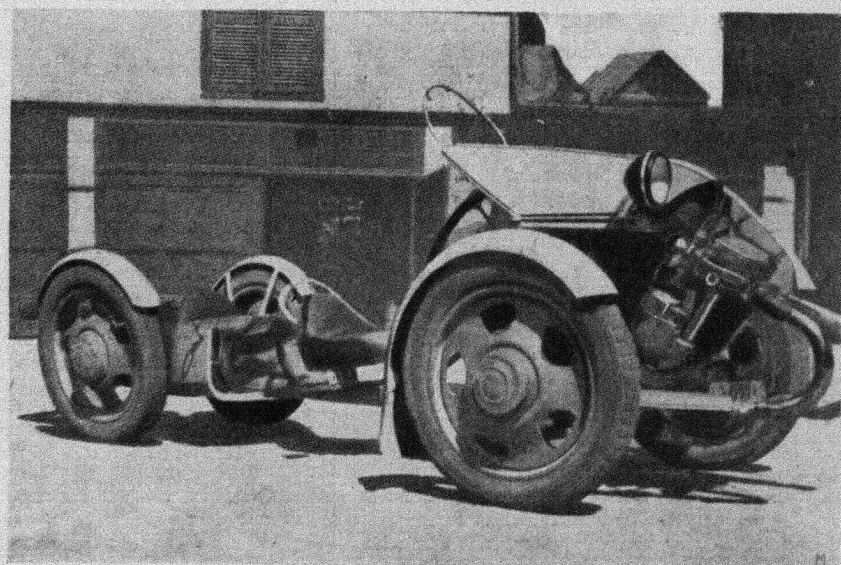
Die geschilderte Konstruktion ist durchaus ernst zu nehmen, denn sie ist hervorragend gut durchdacht und in allen Einzelheiten sorgfältigst durchgearbeitet. Man kann nur hoffen, daß im Interesse einer bestimmt großen Anzahl von Fahrern, von irgendeiner Seite die serienmäßige Herstellung der Maschine aufgenommen wird, die nicht schwerer als ein Motorrad zu warten und auch im Betriebe kaum teurer als ein solches zu stehen kommen dürfte. Hze.

... und hier äußert sich Ernst Neumann-Neander persönlich.

Gestatten Sie mir, einige Worte zur Sache hinzuzufügen, denn unser aller Bestreben ist wohl dasselbe: Immer mehr leisten, immer weniger aufwenden.

Das Wort »Fahrmaschine« ist ein ganz vager Begriff, einstmals geprägt als Ausdruck einer Sehnsucht nach einem 100% sachlichen Fahrzeug. Endlich materialisiert von einem kundigen Ingenieur, steht dies Wesen nun zwischen den Straßennachfolgern des Pferdes, dem Automobil und dem Motorrad, und wird von aller Welt lächelnd, staunend, befremdend betrachtet, abgetastet und geknautscht, wenn es einmal stehend irgendwo erwischt wird. Im Fahren ist es ein Berg- und Kilometerfresser, der die großen Wagen und die Sportmotorräder sehr verärgert, denn es maßt sich an, nicht nur Schritt zu halten, sondern bei schwierigerem Gelände sogar vorzufahren und zu enteilen auf Grund seiner andersartig angelegten und angewendeten Energien.

Selbst die Fachredaktionen wissen mit



Das Fahrgestell ohne Verkleidung, die mit wenigen Griffen innerhalb von Sekunden völlig entfernt werden kann. Man erkennt die beiden auf dem Mittelrohr angebrachten Sattelsitze.

(Photo Walther.)

seitigen wären. Im Hintersitz saß man wie auf einem bequemen Soziussitz und mußte sich vorn an einem Bügel festhalten, weil ein Anlehnen an die leichte Umkleidung wie an die Wand einer Karosserie nicht angebracht war. Hierbei muß immer wieder berücksichtigt werden, daß es sich um ein sportliches Fahrzeug handelt, und die ganze Fahrweise und Fahreigenschaften hatten denn auch eine ausgesprochene sportliche Note. Die Maschine wiegt rund 300 kg und hat ein Leistungsgewicht von nur

diesem Neuling und Outsider nichts anzufangen. Vergleiche mit dem Auto? Schon bei einem Versuch gerät man ins Stottern, Vergleiche mit dem Motorrad? Kann man vier Räder mit zwei Rädern in eine Front stellen? Auch unmöglich. Wohin mit dem Ding? Die Leistungsgewichtsautorität ist da. Die Leistung selber auch, wer fährt, ohne zu müssen, in einem Nachmittag über 500 km? Will man das, wünscht man das, hat das Sinn? Wenn ja, dann hat dies überraschende Wesen Zukunft, wenn nein,

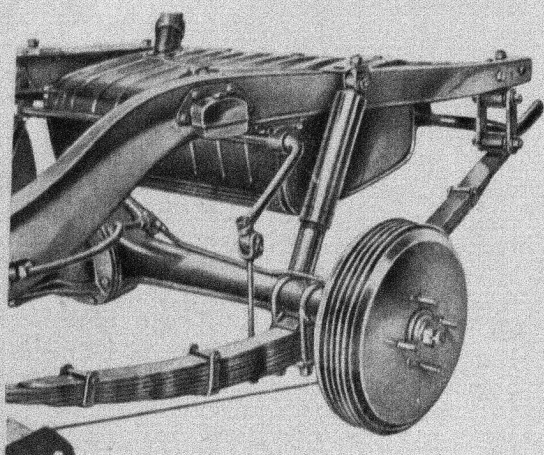
Turiner  beehrt sich darzubieten:

Typ 1500



Straße einen ganz ausgezeichneten Fahrkomfort.

Der Rahmen zeigt eine interessante Rohrkonstruktion, die es gestattet hat, die Karosserie sehr niedrig zu halten, was die elegante Stromlinie erst ermöglichte und dabei doch bequemstes und aufrechtes Sitzen, auch auf den Fondsitzen, gestattet. Anderseits entstand in Verbindung mit der Ganzmetallkarosserie ein vollständig verwindungsfreies und widerstandsfähiges Ganzes. Der Schwerpunkt des gesamten Wagens liegt derartig tief, daß die Straßenlage in

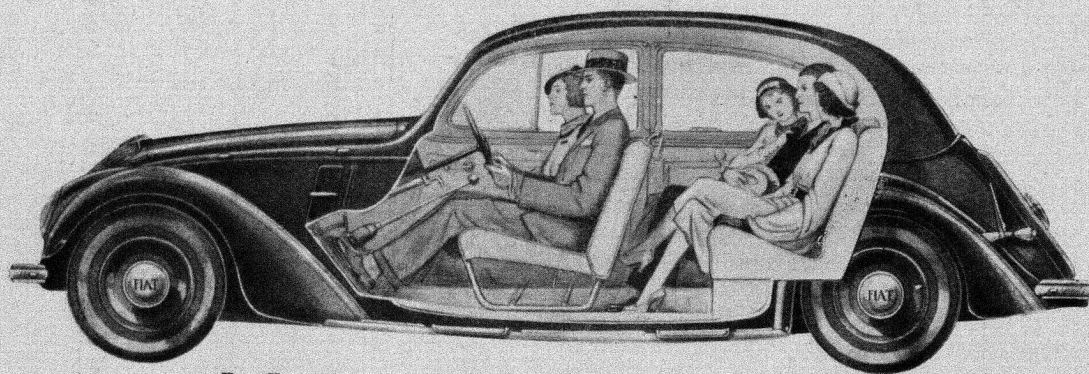


Die hinteren, halbelliptischen Federn sind mit hydraulischen, teleskopischen Stoßdämpfern, die direkt wirken und in Gummiblocks befestigt sind, ausgerüstet.

In den allernächsten Tagen wird die Fiat auf dem österreichischen Markte die Lieferung einer neuen Type beginnen, die zum Unterschied von der bisherigen Fiat-Gepflogenheit nicht mehr Bezeichnungen des Fünfhunderterbereiches trägt, sondern die Bezeichnung »1500« erhalten wird. Damit soll von Haus aus gesagt werden, daß etwas gänzlich Neues geboten wird, erst in zweiter Linie deutet diese Bezeichnung auf den Zylinderinhalt hin.

Tatsächlich zeigt schon der erste Eindruck, daß die sonst eher konservativen Karosserieformen, die Fiat bisher baute, vollständig verlassen und die allermodernste Stromlinienform gewählt wurde. Bei näherer Betrachtung ergibt sich aber, daß auch in technischer Hinsicht eine ganze Reihe neuer interessanter Konstruktionsdetails Verwendung fanden, wie sie bisher an Fiat-Wagen nicht festzustellen waren.

Da ist zunächst die unabhängige Federung der Vorderräder. Diese im Zusammenhang mit der Anordnung der Sitze, die vollständig zwischen den Achsen liegen, ergibt, wie eine eingehende Probefahrt uns gezeigt hat, selbst auf sehr schlechter



Der Fiat 1500 Sechszylinder gibt bequem 5 Personen Raum, wie die hier wiedergegebene Sitzteilung deutlich zeigt.

dann bleibt es ein temporäres Liebhaber-gefährt für einige.

Überraschendes Wesen sagen Sie. Unter dem Wort Fahrmaschine hat man sich noch gar nichts vorgestellt. Jetzt kommt ein fremd anmutendes, strömungsfrohes Gebilde und behauptet, es sei die erwartete »Fahrmaschine«. Fahrmaschine nach meinen Begriffen nämlich: Ausnutzung einer standardmäßigen Motorleistung zu höchster Gelände- und Langstreckenleistung für Motor — und die Insassen des Gefährtes. Wer es am längsten bei guter

Laune aushält, hat es bewiesen. Gewonnen hat er aber erst, wenn der Wunsch nach gesteigerten Leistungen bei verringerten Aufwänden ein allgemeiner geworden ist. Vorläufig, so scheint es wenigstens äußerlich, klebt man noch am alten Hanomaxe. Hier weiterbilden und entwickeln, rufen die vielen Fachweisen immer wieder. Mir scheint es jedoch, hier aufhören, ganz natürlich aufgehört zu haben, deshalb bin ich auch einen anderen Weg gegangen, und wer am Zeichenbrett steht und zwischen Geländeleistung, Gewicht, Kosten und Verbrauchsli-
mi-

ten einen Weg aus dem Irrgarten der Fahrzeugtechnik finden soll, der dürfte öfter als er will gezwungen werden, diesen populären Weg zu verlassen und sich eine neue Autobahnstraße im Konstruktionsgelände auszuzeichnen, dessen Leitmotiv erhöhte Geschwindigkeit heißt bei verringerten Massen und Aufwand und einer derart glücklichen Straßenlage, daß die erhöhte Schnelligkeit keine vorzeitige Ermüdung und neue Gefahrenmomente für den Fahrerinsassen herbeiführt, wie dies in so vielen dem Publikum zugänglichen Schnellgefahren der Fall ist.



Otto Faulhaber Bosch-Dienst

Wien I., Seilerstätte Nr. 11. Telefon R-24-2-75 / Werkstätte: IV., Goldeggasse Nr. 4. Telefon U-42-4-64
Batterie-Ladungen und -Reparaturen in eigener Werkstätte

Vertrieb, Einbau und Instandsetzung sämtlicher Erzeugnisse der ROBERT BOSCH A. G.

SERVICE PACKARD GARAGE

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

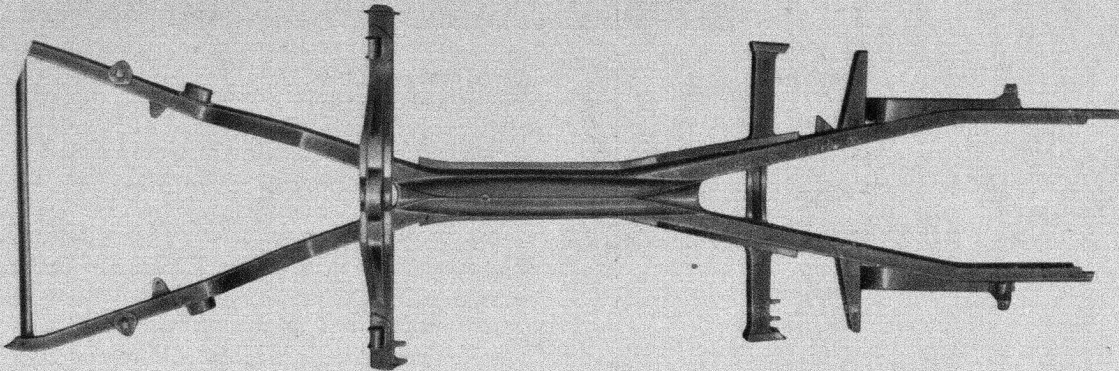
den Kurven auffallend günstig ist, wobei noch die seitlichen Neigungen des Wagens in den Kurven mittels einer besonderen Einrichtung (»Kurvenstabilisator«) ausgeglichen werden. Die vier geräumigen Türen haben freien Einstieg ohne Mittelpfosten.

derartige Leistung mitbedingt durch die Form der Karosserie. Diese kann nicht nur als sehr ansprechend, sondern auch als äußerst geräumig bezeichnet werden. Die beiden getrennten Stahlrohrvordersitze sind leicht auch während der Fahrt verstellbar,

Die Fenster der Vordertüren sind um ihre Vertikalachse drehbar, so daß hiedurch, sowie durch zwei seitliche Lüftungskappen an der Motorhaube, eine sehr angenehme Entlüftung des Wagens auch bei großer Hitze möglich ist.

Den österreichischen Straßenverhältnissen entsprechend wird der Wagen mit einer größeren Reifendimension, als dies in Italien geschieht, versehen, wobei die serienmäßige Lieferung sechsfache Bereifung, Type »Überballon«, vorsieht.

Es verdient wohl besondere Beachtung, daß dieser so moderne und bequeme Wagen, der auch verwöhnten Ansprüchen genügen wird, zu einem Preis erhältlich ist, der beträchtlich unter S 10.000.— liegt, ein Preis, der um so mehr bemerkenswerter ist, wenn man die hohe Zollbelastung berücksichtigt.



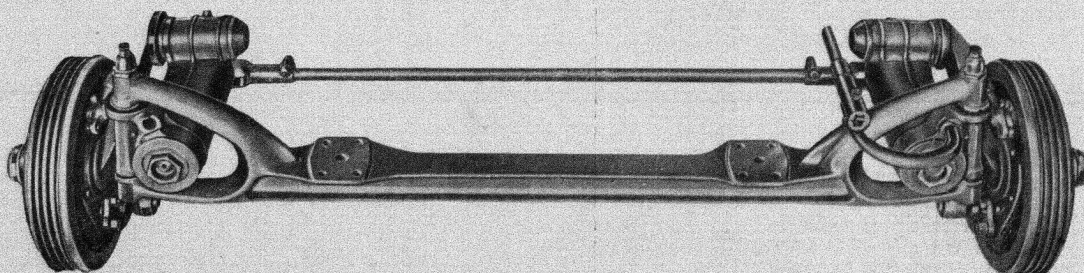
Der robuste Rahmen mit mittlerem rohrförmigem Träger. Seine Vorteile: Verwindungsfreiheit, größte Stabilität gegen die schädlichen Torsionsspannungen, größte Leichtigkeit, beste Zugänglichkeit zum Wagen. Der mittlere Träger nimmt die Kraftübertragungswelle auf.

Es scheint fast unnötig zu sagen, daß der Wagen hydraulische Vierradbremzen aufweist.

Neu ist die originelle Handbremse, die nicht mit Hebel, sondern mit Zuggriff zu betätigen ist, wodurch mit geringer Kraftentfaltung sich größere Wirkungen ergeben. Dabei wird zwischen den Vordersitzen, zum Unterschied vom bisherigen System, für den Bremshebel kein Raum beansprucht. Außerdem ist der Schalthebel des Vierganggetriebes, das Synchroneinrichtung aufweist, derartig weit nach vorne versetzt, daß der Fahrer auf jeder Wagen-seite, ohne zu irgend welchen Turnübungen genötigt zu sein, ein- und aussteigen kann. Es ist dies ein wesentlicher Vorteil im Gebrauch, um so mehr als ja heute fast jedes Fahrzeug häufig Länder mit verschiedenen Fahrtrichtungen besucht.



Bequeme, verstellbare Sitze, eine neue, zweckmäßige Entlüftungsanlage, geschmackvolle und gediegene Innenausstattung sowie ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten zeichnen die neue Fiat-Type aus.



Die vordere Federung mit unabhängig gefederten Vorderrädern verringert das Gewicht der nicht abgefederten Teile. Infolge ihrer progressiven Wirkung verbürgt sie bei allen Geschwindigkeiten höchste Sicherheit, Stabilität und Bequemlichkeit. Die Räder bewegen sich stets senkrecht zur Straße und alle Teile der Lenkung, Hebel, Zugstangen usw., arbeiten unter den günstigsten Bedingungen, da sie den Bewegungen der Räder nicht unterworfen sind. Der Federungsmechanismus ist geschlossen und hat ein Ölbad in Zylindern, die die hydraulischen, doppelt wirkenden Stoßdämpfer einschließen.

einem Inhalt von 1500 cm³ 43 PS und verleiht dem Wagen eine ausgezeichnete Akzeleration, bei voller Besetzung mit fünf Personen und Gepäck, und leistet bequem die ansehnliche Stundengeschwindigkeit von 120 km.

Wie schon eingangs erwähnt, ist eine

die Fondsitze bieten Raum für drei Personen. Hinter den Fondsitzen ist ein ausnehmend großer Kofferraum vorgesehen. Die vorderen Seitenstreben der Karosserie sind so schmal gehalten, daß die Straßenübersicht sehr günstig wird. Sämtliche Scheiben des Wagens sind aus Sekuritglas.

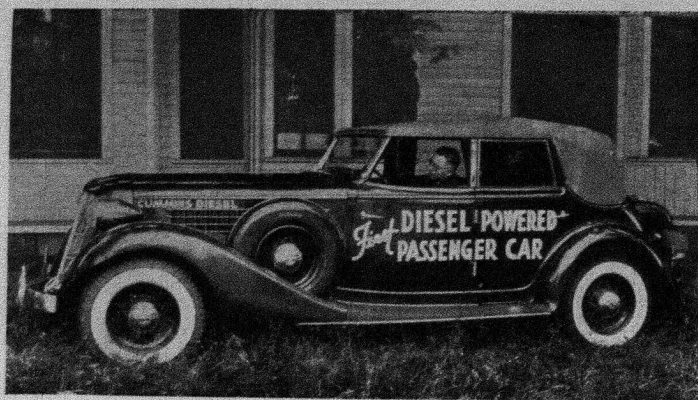
Ein Austro-Fiat-Autocar im Lichte des Großglockners.

An die Österr. Automobil-Fabriks-A.-G. vorm. »Austro Fiat«:

Ich habe gestern als erste Fahrt auf der neuen Großglockner-Hochalpenstraße die Route Millstatt, Katschberg, Zell am See, zurück Bad Fusch, Edelweißspitze, Hochtörl, Franz-Josefs-Höhe, Iselberg unternommen und fühle mich verpflichtet, über die geradezu verblüffende Leistung Ihres Spezial (Luxus-car) meine vollste Anerkennung auszusprechen. Der Wagen hat diese große Route ohne die kleinste Störung, ohne zu Kochen und ohne Wasserverlust absolviert. Ich betone dies deshalb, weil, und geradezu auffallend viele Fahrzeuge an den eigens hierfür eingerichteten Wasserfüllstationen Halt machen mußten, hingegen Ihr Spezial ohne Rast von Zell am See (mit Ausnahme der Mauthäuser) bis auf den 2571 m hoch gelegenen Parkplatz Edelweißspitze fuhr. Wir konnten auch interessanterweise so manchen Personenwagen vorfahren und brauchten für die Strecke Zell am See—Edelweißspitze nur 108 Minuten. Von da weg bis Franz-Josefs-Haus 103 Minuten.

Es freut mich aufrichtig, Ihnen dieses sehr gute Resultat mitteilen zu können und hat sich Ihr Spezial als hervorragender und flotter Bergsteiger entpuppt. Franz Burgstaller m. p., Autorundfahrtenbüro.

TATSACHEN ÜBER EINEN DIESEL- PERSONEN- WAGEN IN U.S.A.



Auburn-Personenwagen, Modell 851,
mit 85-PS-Sechszylinder-Cummins-Dieselmotor.

In U. S. A. ist man eifrig bemüht, den Personenwagen-Diesel zur Fabrikationsreife zu entwickeln. Man hat dabei praktische Erfolge erzielt, die aufhorchen lassen.

Ein Auburn-Personenwagen Modell 851 (3230 mm Radstand), als Serientyp mit einem normalen Vergasermotor ausgerüstet, wurde durch Auswechseln des Motors zum ersten amerikanischen Diesel-Personenkraftwagen gemacht. Eingebaut wurde ein wassergekühlter Sechszylinder-Cummins-Dieselmotor, der im Viertakt arbeitet und bei 2200 Umdr./Min 85 PS leistet. Dieser Motor wird — zunächst für andere Verwendungsgebiete bestimmt (Marine, leichte Zugmaschinen stationärer Antrieb) — demnächst von der Cummins Engine Company, Columbus (Indiana), in Serie hergestellt werden.

In den Auburn-Wagen Modell 851 eingebaut, erhöht der Sechszylinder-Cummins-Dieselmotor das komplette Wagengewicht nur um 40 kg; der Wagen wiegt mit Vergasermotor 1840 kg, als Dieselwagen 1880 kg, was einem Leistungsgewicht von 22.1 kg/PS entspricht. Auch nimmt der Cummins-Diesel unter der Motorhaube nicht mehr Platz ein als der serienmäßige Vergasermotor.

Die Höchstgeschwindigkeit des Auburn-Cummins-Diesels soll rund 130 km/St betragen. Über den Brennstoffverbrauch liegen sehr exakte Angaben vor:

Mitte Juni d. J. startete Mr. C. L. Cummins, der Präsident der Cummins Engine Company, mit diesem Wagen in New York zu einer Probefahrt über den amerikanischen Kontinent. Die erste Tagesetappe führte ihn 800 km weit bis White Sulphur Springs im Staat Westvirginia; am zweiten Tag legte er 750 km zurück und erreichte Columbus im Staat Indiana. Für die insgesamt 1550 km, die teilweise durch sehr gebirgiges Gelände

fürten, verbrauchte der Wagen 25.1 gallons (= 95 l) Brennstoff. Daraus errechnen sich der durchschnittliche Brennstoffverbrauch zu 6.13 l/100 km und — bei dem in U. S. A. üblichen Preis für Diesel-Trieböl von 1.89 Cents/l (7.15 Cents/gallon) — die durchschnittlichen Brennstoffkosten zu 11.6 Cents/100 km. Umgerechnet auf deutsche Währung nach dem derzeitigen Kurs (1 Dollar = 2.48 RM) sind das 28.8 Pf./100 km. Die Zweitagereise des Mr. Cummins über 1550 km kostete an Brennstoff genau 1.79 Dollar, bzw. 4.44 RM. Demnach können die Brennstoffkosten für eine Fahrt von der Ost- nach der Westküste Nordamerikas mit diesem Diesel-Personenkraftwagen — reichlich gerechnet — den Betrag von 8 Dollar, bzw. rund 20 RM nicht übersteigen.

In Deutschland würden die durchschnittlichen Brennstoffkosten bei diesem Dieselwagen — unter Zugrundelegung eines Brennstoffpreises von 0.15 RM/l Diesel-Treiböl — 0.92 RM/100 km betragen.

Im übrigen soll jene große Probefahrt unbedingte Betriebssicherheit, leichte Anpassung an wechselnde Betriebsverhältnisse, gute Beschleunigung und vollkommen rauchfreie Verbrennung des Sechszylinder-Cummins-Dieselmotors erwiesen haben.

Dem Motor wird besonders ruhiger Lauf nachgerühmt, der in einer für alle Zylinder absolut gleichmäßigen Brennstofflieferung begründet sein soll. Bei dem angewandten Einspritzsystem wird das Brennöl bereits vor seinem Eintritt in den Verbrennungsraum vollkommen zerstäubt, so daß es möglich ist, kleinste Brennstoffmengen exakt zu dosieren. Die Verbrennung erfolgt daher — auch bei Motoren mit kleiner Zylinderbohrung — ohne Rußbildung. Genauere Angaben über das Cummins-Einspritzsystem,

insbesondere über die Konstruktion des Zylinderkopfes, waren bis jetzt nicht zu erhalten.

Alle Einzelheiten, die wir über die Konstruktion des Sechszylinder-Cummins-Dieselmotors in Erfahrung bringen konnten, seien im folgenden knapp zusammengefaßt:

Bohrung 95 mm; Hub 127 mm; Zylinderinhalt $6 \times 910 \text{ cm}^3 = 5.45 \text{ l}$. Zylinder stehend in Reihe angeordnet, in einem Block mit Kurbelgehäuseoberteil gegossen aus Spezialgraufluß und mit auswechselbaren Laufbüchsen versehen. Gemeinsamer, abnehmbarer Zylinderkopf. Ventile 38 mm Durchmesser für Einlaß wie für Auslaß. Kolben aus Chromnickelgußeisen. Kolbenbolzen 38 mm Durchmesser, schwimmend gelagert. Vier Kolbenringe (ein Ölabstreifring, drei Dichtungsringe). Einspritzfolge der Zylinder: 1—5—3—6—2—4.

Pleuelstangenlänge von Lagermitte bis Lagermitte 241 mm; Pleuellager 51 mm breit, 67 mm Durchmesser, Kurbelwelle siebenfach gelagert; Lager 98 mm Durchmesser. Links liegende Nockenwelle, siebenfach gelagert; sechs Lager 48 mm Durchmesser, ein Lager 44 mm Durchmesser; Antrieb durch Spiralzahnrad.

Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe. Kühlwasserpumpe durch Doppelkeilriemen angetrieben. Brennstoffförderpumpe, Regler und Schmierölpumpe mit Brennstoffverteiler zu einem Aggregat vereinigt. Angeflanschter 12-Volt-Anlasser. Lichtmaschine 225 Watt. Brennstofffilter, Schmierölfilter. Normaler, hinten liegender Auspuff.

Der Motor wiegt mit Ausrüstung 538 kg und ist in drei Punkten am Fahrgestellrahmen aufgehängt.

H. D.

»D. M.-Z.«

Wiener Automarkt ohne tote Saison

Seitdem großzügigerweise und mit einem kühnen Strich die vieldiskutierte Autosteuer für sämtliche Kraftfahrzeugbesitzer Österreichs, ob sie nun neue oder alte Modelle lenken, aufgehoben wurde, geht es dem Wiener Automarkt überraschend gut. Auch der Hochsommer und die mit ihm verknüpften Hitzegrade vermögen das Kaufanimo der Österreicher nicht zu drosseln und die Juni-Verkaufsbilanz, vor kurzem erschienen, hat nicht die geringste Ursache, sich zu verstecken.

Insgesamt wurden im Laufe des Monats Juni in Österreich 275 neue Personenkraftwagen und 1390 gebrauchte Autos zur Anmeldung gebracht.

Es geht weiter aufwärts. — Erfreuliche Juniziffern.

Abgemeldet wurden im selben Zeitraum 637 Personenwagen.

Minder günstig sind die Motorradziffern, wozu freilich bemerkt werden muß, daß die Herren vom labilen Gleichgewicht nach alter Gewohnheit entweder im ersten Frühjahr kaufen oder überhaupt

nicht. 63 fabriksneue Solomaschinen wurden im Juni an den Mann gebracht, während sich die Zahl der gebrauchten auf 597 beziffert.

Nach Marken geordnet, ergibt sich folgendes Bild der Anmeldungen neuer Autos in Österreich. Die Steyr-Werke, als die klar führende und souverän herrschende Automobilfabrik Österreichs, konnten im Monat Juni 141 neue Wagen absetzen. Gräf & Stift deren 6, Austro-Daimler 2.

Arg gehandikapt durch die schmalen Einfuhrkontingente, haben die amerikanischen und deutschen Generalrepräsentanzen im Monat Juni sozusagen einen Restenausverkauf veranstaltet, allerdings eher zu erhöhten Preisen. (Die Tarife für Deutsche und Amerikaner können sich heuer durchaus sehen lassen, so imponierend sind sie.)

Bei den amerikanischen Importeuren führte die Marke Ford mit 10 Verkäufen, Buick brachte 3 Wagen zur Ablieferung, Chevrolet 2, während sich die übrigen Marken — Einfuhrnöte! — mit je einem Verkauf begnügen mußten. Wie man unter solchen Um-

ständen die durchaus nicht kleinen Regien deckt, bleibe dahingestellt.

Auch die deutschen Marken hatten im Monat Juni nicht mehr viel abzugeben. Auffallend günstig schneidet die Luxusmarke Horch ab, 8 Verkäufe, Mercedes-Benz 6 Wagen, Opel 5 Wagen, Wanderer 5, Adler 2, BMW 2.

Der bereits anlässlich unserer letzten Veröffentlichung konstatierte Vormarsch der französischen Marken in der heurigen Saison dauert ungehemmt an.

Die Spitze hält wieder einmal Renault mit 10 Juni-Abschlüssen, es folgen Peugeot mit 7 Verkäufen, Citroën mit 6 verkauften Wagen. Allerdings macht sich bei den Franzosen in letzter Zeit gleichfalls die Knappheit an Einfuhren unangenehm bemerkbar, man hofft indes auf Zusatzkontingente.

Auch die italienischen Erzeugnisse gewinnen zusehends an Beliebtheit. Der ausnehmend billige Turiner Fiat kann 22 Verkäufe buchen, die in der Hauptsache den kleinen Ballila betreffen, aber auch die Luxusmarke Lancia, das Vornehmste vom Vornehmen, hatte im Juni einen sehr glücklichen Monat mit nicht weniger als 10 abgelieferten Wagen.

Bremskraft und Sicherheit im Verkehr

F. J. Field (London).

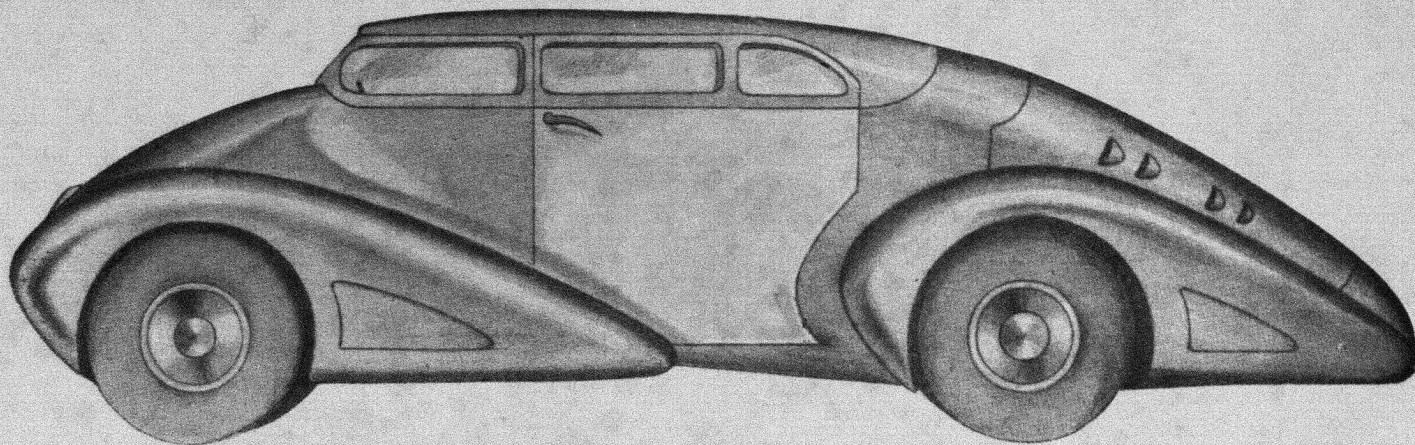
Anlässlich des 25jährigen Erscheinens der führenden technischen Automobilzeitung bin ich ersucht worden, meine Meinung über die größte Verbesserung, die an Automobilen seit dem Jahre 1910 gemacht worden ist, abzugeben. Meine Antwort ist, daß bei dem Prinzip »Safety first!« die Palme viel eher einem Mittel für Verzögerung der Fahrt denn für Erhöhung der Geschwindigkeit zu reichen ist, daß also die Vereinfachung und Verlässlichkeit des mo-

stehen bleiben würde. Allgemein gesprochen, ein Wagen mit 50 km Geschwindigkeit kann auf trockener, guter Straße auf 10 bis 12 m Distanz ohne bemerkbares Schleudern zum Stehen gebracht werden, was eine gute Leistung darstellt und kaum weiter reduziert werden kann, es sei denn, daß der Wagen in irgend ein Hindernis hineinläuft.

Es müssen vor allem zwei irrtümliche Auffassungen bei den Automobilfahrern beseitigt werden,

weg bei jeder Geschwindigkeit an, und wenn man dann das Resultat auf dem Zifferblatt abliest und es mit der von der Ferodo Ltd. publizierten Bremskarte vergleicht, erhält man alle notwendigen Angaben. Auch ein noch kleinerer Indikator ist erhältlich, der denselben Zweck erfüllt.

Wenn Automobil- und Motorradfahrer auf der Straße fahren, müssen sie auch noch andere Gesichtspunkte in Betracht ziehen als nur ihr Vergnügen oder ihr Geschäft, denn sie sind zu einem großen Teil mitverantwortlich für die Sicherheit und Ruhe aller, welche die Straße benutzen. Allerdings sollte angenommen werden, daß keinen die Verantwortung treffen kann für das, was andere Personen, Tiere und



STROMLINIENPHANTASIE.

So zeichnet »Motor und Sport« den Heckwagen der nächsten Zukunft.

deren Bremssystem die allergrößte Verbesserung in der besagten Zeitperiode darstellt.

Automobil und Autobus können heute mit hohen Geschwindigkeiten gefahren werden, der Personwagen wird leicht 100 km per Stunde erreichen, aber Schnelligkeit muß Hand in Hand gehen mit Kontrolle und Sicherheit, und in dieser Beziehung hat das moderne Bremssystem als spezialisiertes Produkt der Arbeit erfahrener Ingenieure die Mittel geschaffen, durch welche die adäquate Kontrolle über die Geschwindigkeit und ein hoher Grad von Sicherheit gegeben ist. Tatsächlich ist in dieser Richtung vom mechanischen Standpunkt aus bereits die Grenze erreicht, es sei denn, daß radikale Ver-

von denen die eine ist, daß die Bremsen des jeweiligen Wagens so gut sind, daß sie gar keine Aufmerksamkeit benötigen, und die andere, daß man ein Auto bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer auf einem Bremsweg, der nicht größer als die Länge des Wagens ist, zum Stehen bringen könne. Der Minister für das Verkehrswesen hat öffentlich erklärt: »Es ist unglaublich, daß die Polizei im Laufe eines Jahres bei 21.572 Unfällen eingeschritten ist, die in Verbindung mit Art und Instandhaltung der Bremsen standen«. Laut den letzten Statistiken gibt es in England mehr als 400.000 Kraftlastwagen, von denen eine große Anzahl alte Erzeugnisse sind, deren Bremsen gewiß nicht in tadellosem Zustand sind. Es be-

Geflügel tun werden, obwohl heutzutage das Geflügel mehr Wegverantwortung und Allgemeinsinn zu zeigen pflegt als viele Fußgänger und andere Straßenbenutzer. Das Geflügel flattert nicht kreuz und quer über die Straße vor dem heransausenden Wagen und verläßt sich nicht auf die Aufmerksamkeit des Lenkers und die Wirksamkeit seiner Bremsen.

Wenn gewisse Fußgänger denselben Selbsterhaltungsinstinkt hätten und ihr großes Gehirn so benutzen würden wie das Geflügel sein kleines Köpfchen, würde der Automobilismus von manchen drückenden Sorgen befreit werden. Der Verkehrsminister hat viele Aufrufe erlassen, die von allen beachtet werden sollten, denn es kann kein Zweifel herrschen, daß die Nichtbefolgung von gewissen elementaren Vorsichtsmaßregeln auf seiten des nicht-fahrenden Publikums allein verantwortlich ist für eine große Anzahl von Unfällen. Aber auf der anderen Seite können auch die Automobilisten und Motorradfahrer nicht immer freigesprochen werden von dem Vorwurf der Sorglosigkeit und Unerfahrenheit hinsichtlich des Zustandes und der Betätigung der Bremsen.

Der Konstrukteur kann vorgesorgt haben für die bewundernswürdigsten Bremssysteme, aber nichts kann die natürliche Abnutzung und die Nachlässigkeit des Fahrers verhindern. Aus alledem ist klar ersichtlich, daß den Bremsen die größte Aufmerksamkeit zu schenken ist, daß sie immer gut instandgehalten werden müssen und daß der Bremsbelag vollkommen verlässlich ist.

Dieser hier auszugsweise wiedergegebene Vortrag wurde am 14. Juni von Mr. F. J. Field anlässlich eines Meetings der National Temperance League in der Londoner Schule für Hygiene und Medizin, Kepple Street, gehalten. Die Generalvertretung der englischen Ferodo Ltd. — Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien — macht im Zusammenhang damit im Auftrage des Stammhauses auch die österreichischen Automobilisten und Motorradfahrer auf die Wichtigkeit des Bremsbelages aufmerksam, als welcher das Original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial in der ganzen Welt verwendet wird.



Die neue österreichische Kleinwagentype Smith, mit 500 cm³ Zweizylinder - Maschine, besucht den Großglockner. Der Wagen soll nach Lösung der finanziellen Frage im Assembling-Verfahren hergestellt werden und als viersitzige, viertürige Stromlinienlimousine, zum Preise von rund S 4500.— auf den österreichischen Markt kommen.

besserungen der Reifen oder im Straßenbau noch bevorstehen.

Es ist bekannt, daß bei jedem Akt von Verringerung der Fahrgeschwindigkeit einer der hauptsächlichsten Faktoren der Widerstand ist, der zwischen Reifen und Straße erzeugt wird. Dieser kann, in Prozenten ausgedrückt, zwischen 6% auf Eis bis hinauf zu 100% auf neuen, trockenen, erstklassigen Straßen mit neuen Pneumatik variieren. Indem man diese Werte mit dem Bremsweg verbindet, errechnet man, daß in dem einen Fall ein mit einer Geschwindigkeit von 30 Meilen per Stunde (48 km) fahrender Wagen auf 150 m, im anderen Falle aber schon auf 10 m

steht kein Zweifel, daß es im öffentlichen Interesse wäre und ebenso eine gute Sache für Automobilindustrie und -gewerbe, wenn jeweils viele Tausende von diesen alten Wagen regeneriert und vor allem ihre Bremsvorrichtungen in Ordnung gebracht würden. Hiebei entsteht die Frage: Welcher Standard soll für die Bremsleistung in der nächsten Zukunft aufgestellt werden? In den Vereinigten Staaten z. B. ist ein Minimalstandard auf trockener Asphaltstraße von 45% vorgeschrieben, was gleich ist einem Bremsweg von 12 Meter bei einer Geschwindigkeit von 35 Kilometer per Stunde. Daß der Bremsstandard in Prozenten ausgedrückt wird, hat keine Schwierigkeiten im Gefolge, denn er kann durch kleine, handliche Instrumente festgestellt werden, die »Decelerometer« heißen; der Ferodo Brake Testing-Meter ist ein Beispiel dafür. Wenn dieses Instrument korrekt montiert ist, zeigt es genau und unfehlbar den Brems-

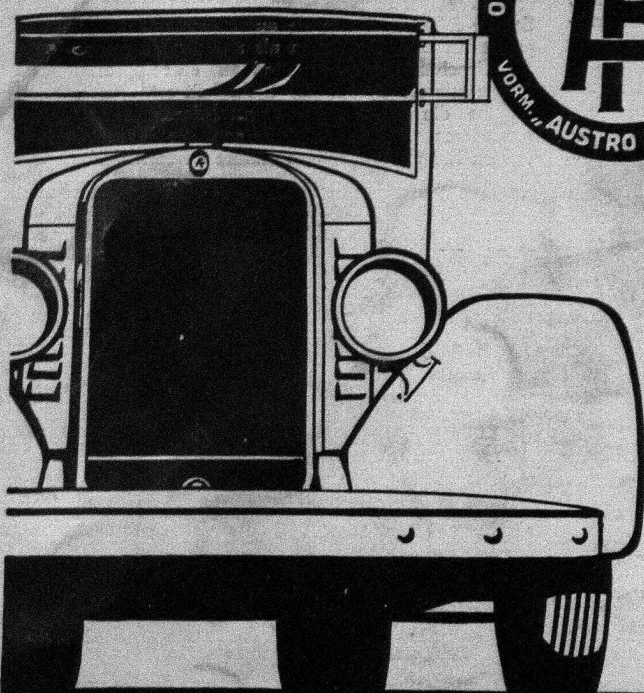
AUGUST ZAJICEK

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

Wir sind SPEZIALISTEN für:

**Ferodo-Bremsbelag
Silverrex-Zündkerzen
Zylinderkopf-Dichtungen
SKF-Kugellager und
Buffalo-Kolbenringe**

Stadt-Niederlage der
ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN
Wien I., Schuberting 12 Telefon R-24-2-56



LASTWAGEN
für 500-3500 kg

DEMAR

161.322-5/1935.

An die

Wiener Automobilfabriks A.G. Graf & Stift

in

WIEN XIX/1.

25. JULI 1935

Zur Steuer der Wahrheit gegenüber den in der Öffentlichkeit verbreiteten Nachrichten über die angeblichen Ursachen des dem Herrn Bundeskanzler am 13. Juli 1. J. bei Ebelsberg zugestossenen Autounfalles beehrt sich das Bundeskanzleramt mitzuteilen, dass bei der von der Staatlichen Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge vorgenommenen amtlichen Untersuchung sich an dem auf der Fahrt verunglückten Kraftwagen, Marke Graf & Stift, Sp. 6, trotz sorgfältigster Ueberprüfung weder im Material, noch auch in der Konstruktion und der Ausführung ein Fehler gezeigt hat. Insbesondere weist kein Teil des Lenkgestänges Merkmale früherer Lockerung auf.

Durch dieses Ergebnis der Untersuchung ist in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise dargetan, dass die Beschaffenheit des Wagens an den Ursachen des Unglückfalles keinen Anteil hat.

19. Juli 1935.

Für den Bundeskanzler:

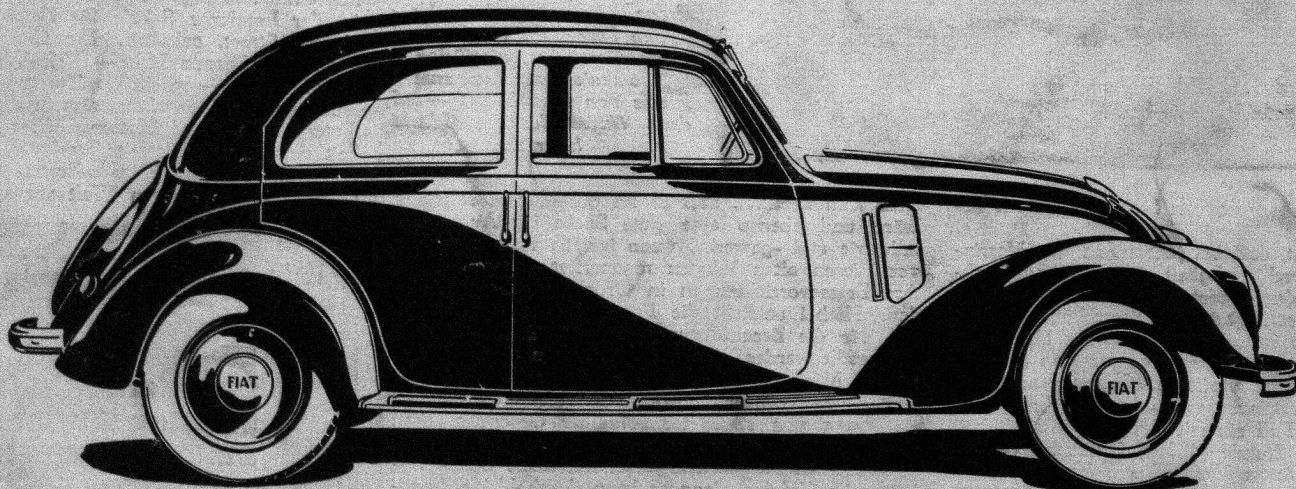
GROSSE

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

1500

FIAT

Der neue
6-Zylinder
6/43 PS



WIEN I., KÄRNTNER RING NR. 15