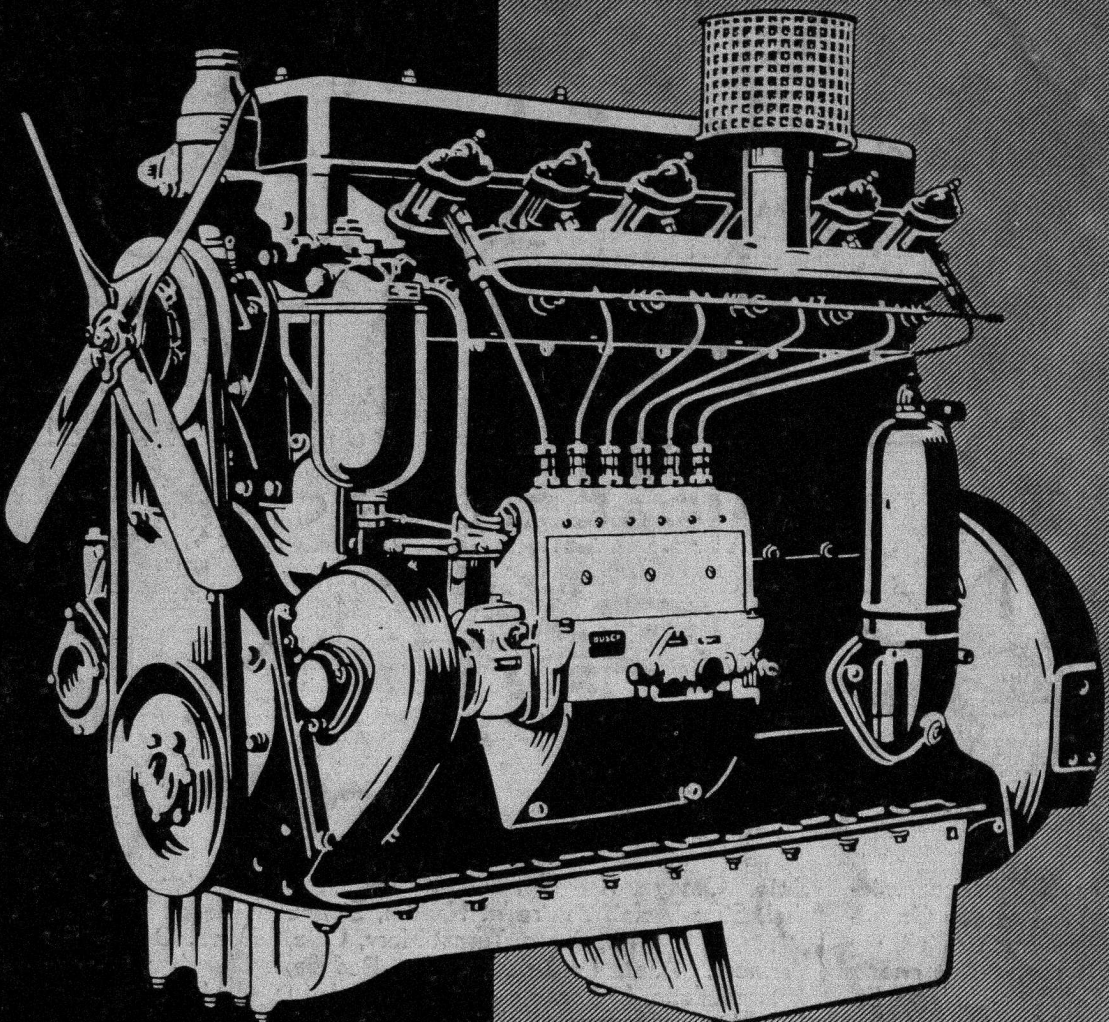


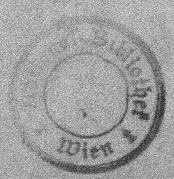
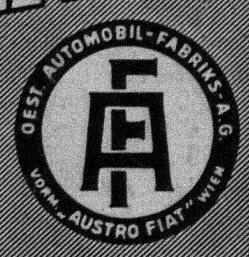
600.252-e. ca. *
21
1936

Europa Motor

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.



"Austro Fiat"
mit Dieselmotoren Lizenz M.A.N.



KASINOS IN ÖSTERREICH

**Roulette . Bakkarat - Chemin de fer
Trente et Quarante**

KUR-KASINO BADEN BEI WIEN

ganzjährig geöffnet

an Sonn- und Feiertagen schon ab 10 Uhr vormittags

ALPEN-KASINO SEMMERING

und

KUR-KASINO KITZBÜHEL

führende Wintersportorte in vollstem Betrieb

MIRABELL-KASINO SALZBURG

während der Salzburger Festspiele

Verschwundene Marken

Der Konsolidierungs- und Ver-Konzernierungsprozeß der in aller Welt an den Grundfesten der ältesten Erzeugerfirmen rüttelt, die leidliche Weltwirtschaftskrise, die enorm scharfe Konkurrenz und andere ähnliche Erscheinungen haben eine Menge einst bekannter und oft höchst renommierter Automobilmarken zum Verschwinden gebracht. Tieferstehend eine Liste (ohne Gewähr für Richtigkeit oder Vollständigkeit) nach Ländern geordnet:

Deutschland: Dixi, Dürkopp, Dux, N. A. G., Pluto, Ego, Szawe, Bob, Ley, Aga, Grade, Selve, Ravag-Bugatti, Presto, Apollo, Oryx, Loreley, Kolibri, Piccolo, Maf, Phänomobil, Cyclonette, Bergmann-Metallurgique, Maurer Union, Fafnir.

Österreich: Baja, Esa, „U“, Bijou, Ru-an, Linette, Austro-Grade, Grofri, Österr. Amilcar, Fuchs, Avis, Waf.

U. S. A.: Flint, Gray, King, Stutz, Magnetic, Marmon, Maxwell, Moon, Oakland, Overland, Metz, Stearns-Knight, Rickenbacker. In der U. S. A. gibt es derzeit kaum 20 bis 30 Erzeuger, gegen etwa 350 vor zehn Jahren. Zur Vervollständigung dieser Liste wären genauere Daten von 1925 nötig.

Frankreich: Alda, Aster, Ballot, Barré, Bignan, Brasier, Buchet, Chanon, Cottin-Desgouttes, D'Aoust, Darracq, De Dion Bouton, Delaunay-Belleville, Doriot-Flandrin et Parent, Donnet-Zedel, E. H. P., Heinis, Hurtu, Janvier, Jean Gras, La Buire, Lafitte, Leon Bollée, Leon Laisne, M. S.,

Octo, Omega, Roland Pilain, Rollin, Senchal, Sima-Violet, Sizaire et Naudin, Sizaire Frères, S. L. I. M., Suere, Turcat-Mery, Unic, Vermoul, Vinot, Le Zebre, Baby, Bedelia, Automobilette, Luxior.

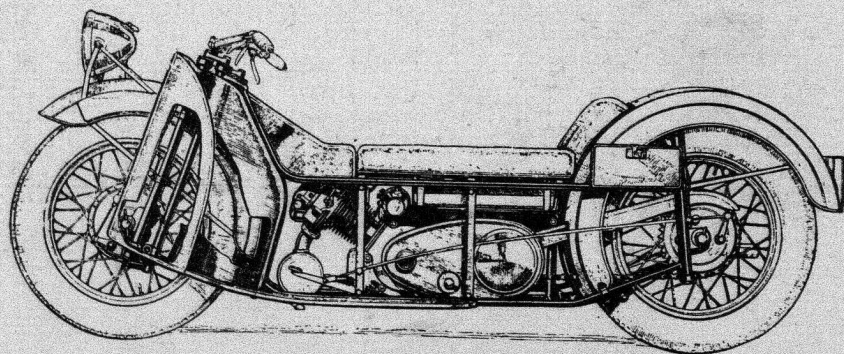
Italien: Aurea, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Fast, Fiam, Fod, Itala, S. A. B. A., S. A. M., San Giusto Scirea, Spa, Stigler, Tau, B. N. Edit, Fadin, Ribetti, Saba, S. I. C.

Belgien: Excelsior, Metallurgique, Miesse, Minerva, Pipe.

Schweiz: Martini, Turicum, Fischer, Picard-Pictet, Stella, Ajax.

England: A. B. C., Ariel, Argyl, Arrol-

Johnston, Ashton Eveans, Autocrat, Bayliss-Thomas, Belsize, Beverley-Barnes, Birch, Bond, Briton, Brooks's, Calcott, Calthorpe, Chambus, Charron-Laycock, Classic, Cluney, Clyde, Clyno, Crouch Cubitt, Derby, Enfield-Allday, Eric-Campbell, Galloway, G. A. R., G. N., G. W. K. Gwynne, Hampton, H. E., Horstman, Mackenzie, Malborough, Matchless, Maximag, New Carchen, Newton, Rhode, Seabrook, Sheret, Star, Straker-Squire, Stringer-Smith, Sunbeam, Surrey, Swift, T. A. M., Trojan, Turner, Vulcan, Waverley, Westwood, Whitlock, Windsor, Napier, Palladium.



Die OEC.-Atlanta-Duo fällt vollkommen aus dem Rahmen der englischen Motorradkonstruktionen heraus. Beachtenswert sind unter anderem die in den vorderen Rohren der doppelten Vorderradgabel angeordneten Schraubenfedern, die nach demselben Prinzip federnde Hinterradachse, die für ausreichenden Wetterschutz sorgenden Beinschilde, die lange Sitzbank für Fahrer und Beifahrer. Eingebaut werden JAP-Motoren von 250, 500 und 1000 cm³. („The Motor Cycle“)

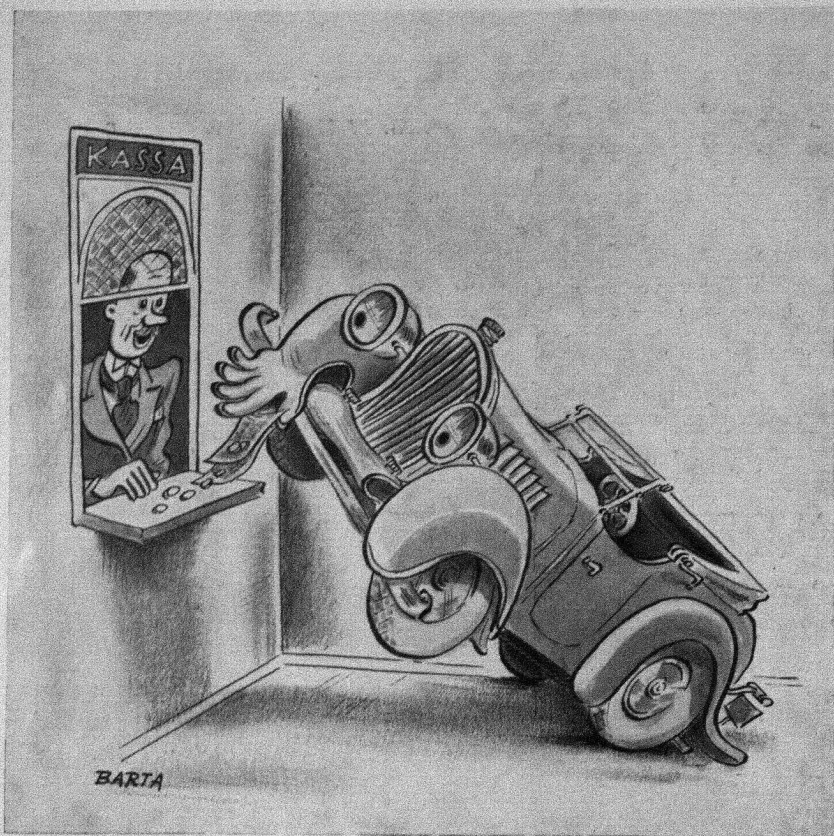
DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT
Redaktion und Administration: Wien IX., Canisiusgasse 8—10 / Telephon R-50-5-20
Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt
Mit E. bezeichnete Notizen sind entgeltlich

CORD – DIE WELTSSENSATION DER NEW-YORKER SCHAU



Eine bemerkenswerte Einzelheit des neuen Cord ist die Verwendung rückziehbarer Scheinwerfer. Diese Scheinwerfer sind in die Kotflügel versenkt, aber eben mit der normalen Kotflügelkontur und bei Bedarf schnell in Stellung gebracht. Dies wird durch Drehkurbeln am Armaturenbrett bewerkstelligt. Die Kurbeln sind durch biegsame Wellen mit einer Schnecke an jedem Scheinwerfer verbunden. Wenn die Schein-

werfer in offener Stellung sind, verschließt eine Deckplatte von der gleichen Form wie der Kotflügel und in der gleichen Farbe die Öffnung. Die rückziehbaren Scheinwerfer verbessern nicht nur die äußere Erscheinung, sondern helfen den Windwiderstand zu vermindern, setzen den „Linsenbruch“ auf ein Minimum herab und lassen den Wagen leichter reinhalten, als es bisher möglich war.



Was wir uns für 1936 wünschen:

Das Auto, das seine Raten selber zahlt.

Einen Geschwindigkeitsmesser, der bei 90 Kilometern in den Rädern nicht bereits 105 Kilometer anzeigt.

Einen Benzinverbrauch, der katalogmäßig 12 Liter pro 100 und in der Praxis nur 10 Liter beträgt, statt umgekehrt.

Einen Rennfahrer, der die Zumutung, Startgeld anzunehmen, mit Entrüstung zurückweist.

Ein Rennbahnprojekt bei Wien, das so lange geheimgehalten wird, bis die Finanzgruppe die ersten 10 Schilling beisammen hat.

Eine österreichische Rennpremiere, die nicht als bedeutsamstes Sportereignis Europas ausposaunt wird.

Einen Großen Preis von Wien auf der Ringstraße, der nicht täglich abgehalten und von „entfesselten“ Taxichauffeuren bestritten wird.

Eine ästhetisch wirkende Stromlinienlimousine, in die man erhobenen Hauptes einsteigen kann.

Eine gut dressierte Verkehrsampel, die uns stets grün ist, wenn wir die Kreuzung erreichen.

Eine Tankstelle, die die Existenz von Schnee und Regen zur Notiz genommen hat und auch an solchen Tagen keine Wassermischung verabreicht.

Ein Modell 1936, das keine sensationellen Neuerungen der 35er-Type gegenüber aufweist.

Einen Wagen österreichischer Erzeugung, der drei Saisons lang weder

technische noch architektonische Änderungen über sich ergehen lassen muß.

Einen Wagenwascher, der der Maschine kein tägliches Vollbad verabreicht.

Einen Wagenheber, der im Augenblick der Augenblicke keine Manderln macht.

Ein neues österreichisches Volksauto, zu dem die dazugehörige Fabrik bereits vorhanden ist.

Sechsmonatige Garantie bei fabriksneuen Wagen, die keine Garantie ist für Meinungsdivergenzen zwischen Fabrik und Kunde über die Garantie.

Eine blendend beschickte Frühjahrs-Rotundenmesse, die nicht acht Wochen vorher bei der Händlerschaft einmütige Ablehnung findet.

Einen Wagen, den der Großglockner trotz forciertem Fahrweise kalt läßt.

Eine Garage unterwegs, wo man den Wagen am nächsten Morgen nicht erst im verstecktesten Winkel suchen muß.

Einen Hotelportier, der seine Gäste nicht nach Automarken einschätzt.

Einen Second-Hand-Wagen, der nach 120.000 Kilometern Vergangenheit nicht als „neuwertig“ inseriert wird.

Eine goldblonde Weekendpartnerin mit Idiosynkrasie gegen Besitzer fecher Sportkabrioletts.

Einen Wiener Taxler, der unbeschadet eines täglichen Durchschnittsfahrtensums von 15 Kilometern nicht alles über den Haufen rennen möchte.

Einen Straßenbahnführer, der nicht mit Leidenschaft Automobilisten schneidet.

Einen Türschnapper, der im Nebenberuf Antialkoholiker ist.

Einen Notsitz, auf dem sich zur Not von Wien bis Zürich sitzen läßt.

Einen Wagenaufpasser, der nicht nur darauf aufpaßt, daß ihm die Konkurrenz kein Trinkgeld wegschnappt.

Einen Wagen, der „wegen Abreise des Besitzers“ spottbillig abzugeben ist, wiewohl der Besitzer wirklich abzureisen beabsichtigt.

Einen Wiener Herrenfahrer, der das Ehrenzeichen vom Großglockner nicht lebenslänglich auf seiner Frontscheibe spazieren führt.

Eine Internationale Höhenstraßenfahrt des O. A.-C., die auch Nichtwildlingen Siegeschancen eröffnet.

Einen Concours d'Elegance, bei dem kein Konkurs der Eleganz ans Tageslicht kommt.

Einen Besucher des Masaryk-Ringrennens, der sich nicht bereits in Wolkersdorf als verhandelter Caracciola vorstellt.

Einen achtzehnjährigen Fahrradjüngling, der sich nicht einbildet, in jedem seiner Kompressorbeine 30 PS zu besitzen.

Eine Autorubrik, die nicht alle neuen Modelle über den grünen Klee lobt.

F. R.



Caracciola plaudert aus der Schule

Der g'schwinde Rudi blickt auf ein fabelhaftes Jahr zurück. Sechsmal, in ganz großen Rennen, konnte er in der verflossenen Saison seinen Mercedes-Benz als überlegener Sieger über das Zielband steuern. Das hat den Karatsch wieder ungemein populär gemacht in Deutschland und in jener Welt, die sich bei der Lektüre von Rennberichten nicht langweilt. Karatsch, der vor nicht allzu langer Zeit rennmüde war und sozusagen in Pension gehen wollte, ist wieder einmal der Held sämtlicher automobilistisch orientierten Frauenträume und Engros-Sieger mit ganz phantastischen Einkünften.

Die deutsche Zeitschrift „Motor und Sport“ bemühte den nicht eben Redseligen, indem sie ihn interviewenderweise über seine Siegesvorbereitungen befragte. „Sie waren jetzt schon wieder auf der Monzabahn, Herr Caracciola? Ich glaube, kein anderer Rennstall betreibt seine Vorbereitungen so intensiv und gründlich wie Mercedes-Benz?“

„Es gibt vieles an unseren Rennwagen, was sich auf keinem Prüfstand, sondern nur auf der Bahn ausprobieren läßt. Sie müssen immer bedenken, daß unsere Rennfahrzeuge nicht einmal so schwer sind wie ein normaler 1-Liter-Kleinwagen. Unsere Motoren leisten jetzt über 400 PS. Da muß die Regulierbarkeit dem leichten Fahrzeug angepaßt sein. Die kleinen Hebel des Gestänges müssen oft um Millimeter verändert werden, um in jedem Tempo weich und ohne Ruck Gas zu geben. Die enorme Motorleistung könnte sonst die Hinterräder leer durchreißen. Ebenso werden Sie sich kaum einen Begriff davon machen, wie sorgfältig die Bremsen einreguliert werden müssen, damit wir selbst im 300-km-Tempo keinen Meter früher als notwendig mit dem Bremsen einzusetzen brauchen und zudem selbst bei scharfem Bremsen absolut sicher auf der Bahn zu halten.“

„Ja, man hat schon gehört, daß Mercedes-Benz 1936 mit neuen Rennwagen starten würde.“

„Das stimmt nicht ganz. Wir haben nur Einzelheiten, die sich aus den Rennerfahrungen mit den bisherigen Modellen ergaben, verwertet. Schön im Laufe der Saison erproben wir diese Verbesserungen auf dem Nürburgring, dann beim Training zum Gro-

ßen Preis der Schweiz und auf der Monzabahn.

Sie sehen, wir haben, trotzdem wir mit unseren bisherigen Modellen einen Sieg nach dem anderen herausfuhren, doch im stillen weitergearbeitet, um im nächsten Jahr noch schneller zu sein.“

„Man sagt, die Mercedes-Benz-Rennwagen 1936, die soeben in Monza ausprobiert wurden, seien tatsächlich noch schneller.“

„Sehen Sie“, meint Caracciola, „es kommt in den großen internationalen Rennen bei einem Rennwagen gar nicht so sehr auf die Spitzengeschwindigkeit an. Bei allen Straßenrennen wird das Fahrzeug ununterbrochen beschleunigt, abgebremst, um eine Kurve gesteuert, wieder beschleunigt, wieder abgebremst usw. Es kommt darauf an, den Wagen noch mehr der Straße anzupassen, als das bis jetzt der Fall ist. Wenn wir erreichen, daß es durch Verbesserung der Straßenhaftung und noch feinere Regulierbarkeit des Motors möglich ist, zwei oder drei Kurven auf irgendeinem Rennkurs statt mit Viertelgas mit Halbgas oder einen anderen Teil der Strecke statt mit Halbgas mit Vollgas und wieder eine andere Stelle statt bremsend leicht beschleunigend durchfahren zu können, dann gewinnen wir hier einige Sekunden, dort einige Sekunden; dann werden wir schließlich gefahrlos eine schnellste Runde nach der anderen fahren und so den Vorsprung herausholen, der zum überlegenen Sieg notwendig ist. Sie sehen, daß die absolute Spitzengeschwindigkeit eines Rennwagens, abgesehen vielleicht vom Avus-Rennen, kaum eine ausschlaggebende Rolle spielt. Wir hatten deshalb

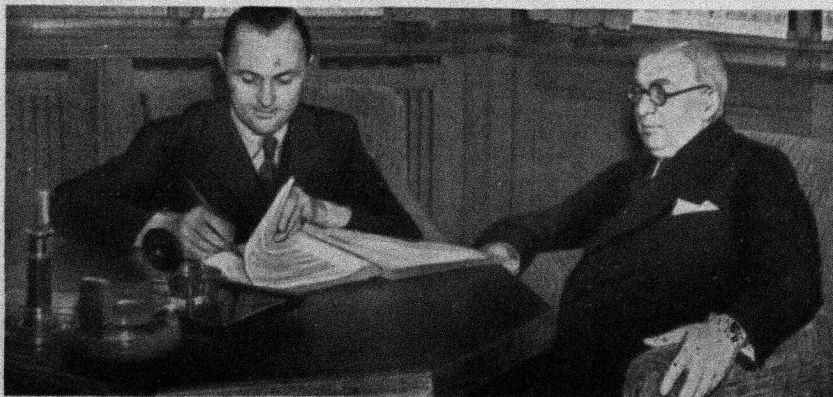
auch keineswegs notwendig, die Leistung unserer Rennmotoren noch wesentlich zu erhöhen, dagegen haben wir neuerdings die Gewichtsverteilung noch etwas geändert.“

„Der Erfolg von Mercedes-Benz, der Ihnen, Herr Caracciola, im Schlußklassement um die Europameisterschaft den ersten Platz und Ihren beiden Kameraden Luigi Fagioli und Manfred von Brauchitsch die beiden nächsten Plätze weit vor aller Konkurrenz eingebracht hat, ist unerhört. Seit es eine internationale Rennformel gibt, konnte keine Marke ein solches Ergebnis erzwingen.“

„Ja“, meint Caracciola, „und man muß sich dabei überlegen, daß die von der AIACR aufgestellte Rennformel im Grunde eine Examenaufgabe, eigentlich noch mehr eine öffentliche Doktorarbeit ist, die von dieser obersten internationalen Sportbehörde den Konstrukteuren der Automobilfabriken ganz Europas gestellt worden ist. Mercedes-Benz hat diese Aufgabe, aus 750 kg Konstruktionsgewicht das schnellste und zuverlässigste Kraftfahrzeug zu bauen, überlegen gelöst.“

„Die Konstrukteure und Arbeiter von Mercedes-Benz, die solche Rennwagen neben ihrer alltäglichen Arbeit schufen, zeigten dabei ihr ganzes Können. Und was besonders wertvoll ist, sie haben nicht nur diese schwere Prüfung bestens bestanden, sondern verwerten ihre kostbaren Rennerfahrungen unmittelbar zum Bau von hochleistungsfähigen Gebrauchswagen modernster Konstruktion. Der Rennwagen war schon immer der technische Schrittmacher des Gebrauchsfahrzeuges; deshalb werden wir auch weiterhin Rennen fahren.“

E. Hundt.



Ein sporthistorischer Augenblick: Louis Chiron setzt sein Autogramm auf den Engagementvertrag bei Mercedes-Benz.

Spare durch „Kupp“

DEN NEUEN KUPPLUNGSFREILAUF FÜR AUTOS ALLER TYPEN

Die alten Automobilisten, die Gilde jener Fahrer, bei denen die Kunst des Schaltens noch etwas galt, sie haben schon lange Grund, mit der Fortentwicklung der automobilistischen Technik unzufrieden zu sein. Sie ist auf dem besten Weg ihr Können überflüssig zu machen. Denn was es früher hieß die Stufenleiter der Geschwindigkeiten weich und geräuschlos hinauf- und hinabzuschalten, ohne daß gemarterte Zahnräder krachten und knirschten und der Wagen die ihm widerfahrene schlechte Behandlung durch sprunghafte Fortbewegung oder rapide Geschwindigkeitsverminderung seinen Passagieren entgelten ließ, davon können sie so manche Geschichte erzählen. Beileibe nicht von sich selbst. Denn so was konnte natürlich immer nur den anderen passieren. Aber eben diese anderen, sie waren das Heer der Untalentierten, das Heer jener, die nach Ansicht der Wenigen, der Gottbegnadeten, das Schalten nie erlernen würden.

Nun hat die Technik mit der Schaffung des modernen Wagens diesen Untalentierten geholfen. Die neuen und neuesten Luxusfahrzeuge kann auch das ausgewachsenste Schalt-Antitalent „reibungslos“ führen, die ganz- oder halbautomatische Schaltung besorgt alles von selbst, das Kupplungspedal ist beinahe überflüssig geworden. Die ganze Tätigkeit des Lenkers einer solchen rollenden Ausgeburt technischer Höchstleistung reduziert sich fast nur auf das Anfahren, Gasgeben und Ausweichen. Sie schalten „in Butter“ auch mit der ungeschicktesten Hand und selbst die nervösesten Beine kommen kaum mehr in die peinliche Lage durch Verwechseln der Fußhilfen auf die Pedale Unheil zu stiften.

Die nicht unerheblichen Mehrkosten dieser technischen Fortentwicklung machen sich ganz abgesehen von der erhöhten Bequemlichkeit des Fahrers – durch bedeutende Zeit- und Geldersparnis reichlich bezahlt. Rascheres Fortkommen, große Brennstoffersparnis durch volle Ausnützung des Schwunges des Wagens beim Freilauf und äußerste Schonung des Getriebes sind ihre wesentlichsten Vorteile.

Zur Lösung des Problems des Einbaues einer automatischen Kupplung mit Freilauf in Fahrzeuge älterer Typen gibt es bereits verschiedene Systeme, die aber verhältnismäßig teuer sind, da sie wesentliche maschinelle Änderungen am Fahrzeug selbst bedingen und deshalb auch mit diesem unlöslich verbunden sind.

Ein junger Wiener Erfinder, Rudi Makowsky, hat nun einen Kupplungsfreilauf konstruiert, der vorläufig allein den eminenten Vorteil in Anspruch nimmt, daß er als einziger, ohne die geringste maschinelle Veränderung an jedes Auto – ich sage ausdrücklich – aufmontiert werden kann, so wie man ein paar Winker oder einen Zigarrenanzünder an seinem Fahrzeug anzubringen in der Lage ist. Er, der neue Kupplungsfreilauf, kann nämlich so wie diese ohne viel Umstände jederzeit

wieder an ein zweites oder drittes Fahrzeug, gleichgültig welcher Type, angebracht werden. Seine Konstruktion ist dabei so einfach und unempfindlich, daß sie ihm bei größter Billigkeit praktisch eine unbegrenzte Lebensdauer gibt.

Unsere Probefahrt mit „Kupp“, wie sich der neue Kupplungsfreilauf betitelt, hat einwandfrei erwiesen, daß das Kupplungspedal vollkommen automatisch arbeitet, womit gesagt ist, daß dessen Bedienung natürlich auch beim Stehenbleiben, Anfahren und Rückwärtsfahren wegfällt. Beim jedesmaligen Weggehen vom Gaspedal wird die Verbindung zwischen Motor und Rädern gelöst, so daß im Freilauf der Wagenschwung zur Gänze ausgenutzt wird und dadurch – wie sich praktisch erwiesen hat – je nach Fahrweise des Lenkers eine Betriebstoffersparnis von 25 bis 40% erzielt wird. Die durch den Freilauf bewirkte Schonung des Motors, und der damit gegebene geringere Ölverbrauch sowie die Schonung des Getriebes sind weitere ökonomische Vorteile, die gerade heutigentags jeder Automobilist mit Freude begrüßen wird.

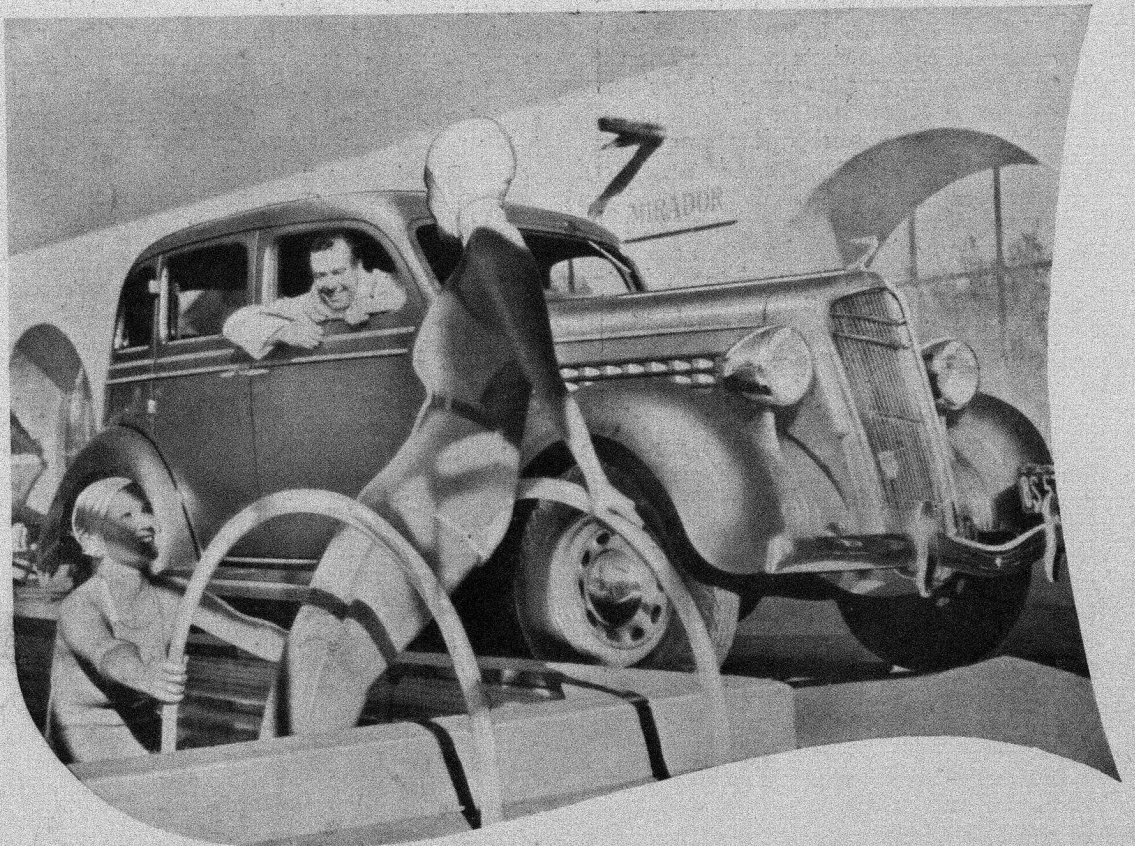
Der „Kupp“ besteht aus einem an der hinteren Pedalwelle angebrachten Vakuumzylinder von 120 mm Durchmesser, dessen Kolbenstange mit dem unteren Ende des Kupplungspedales verbunden ist. Zwischen Kupplungszylinder und Ansaugleitung arbeitet ein Vierwegventil, dessen Schieber mit dem Gaspedal so verbunden ist, daß wenn dieses gänzlich freigegeben wird, die Verbindung zwi-

schen Kupplungszylinder und Ansaugleitung geöffnet ist. Die hiedurch hervorgerufene Luftverdünnung im Kupplungszylinder zieht dessen Kolben nach rückwärts und rückt die Kupplung aus. Tritt man nun das Gaspedal, an dessen oberem Ende ein 5 mm langer Totgang geschaffen wurde, über den Totgang aus, so wird die Verbindung vom Ansaugrohr zum Kupplungszylinder geschlossen und eine solche über eine verstellbare Belüftungsöffnung zur Außenluft hergestellt, wodurch je nach gewünschter Einstellung das Kupplungspedal schneller oder langsamer eingerückt wird. Der Totgang am oberen Ende des Gaspedals gibt die Möglichkeit, auch mit Standgas fahren zu können.

Zwischen Steuerung und Ansaugleitung am Armaturenbrett ist ein Schiebehahn angebracht. Seine Betätigung setzt im Bedarfsfalle (bei steilen Talfahrten usw.) die Apparatur sofort außer Betrieb und bringt die Motorbremse in Wirkung.

Man sieht, die ganze Apparatur ist denkbar praktisch und einfach in der Konstruktion und Montage, zeit- und geldsparend in ihrer Wirkung. Ing. Makowsky bringt mit seiner Erfindung zweifellos einen Artikel auf den Markt, dem hinsichtlich seiner Aufnahme in den interessierten Kreisen das beste Prognostikum gestellt werden kann.

Erwünschte Auskünfte, Vorführungen des „Kupp“ oder Probefahrten mit diesem, sind bei Ing. Rudi Makowsky, Wien XII., Hauptstraße 76, Telefon R-38-2-65 oder R-35-5-31 anzufordern.



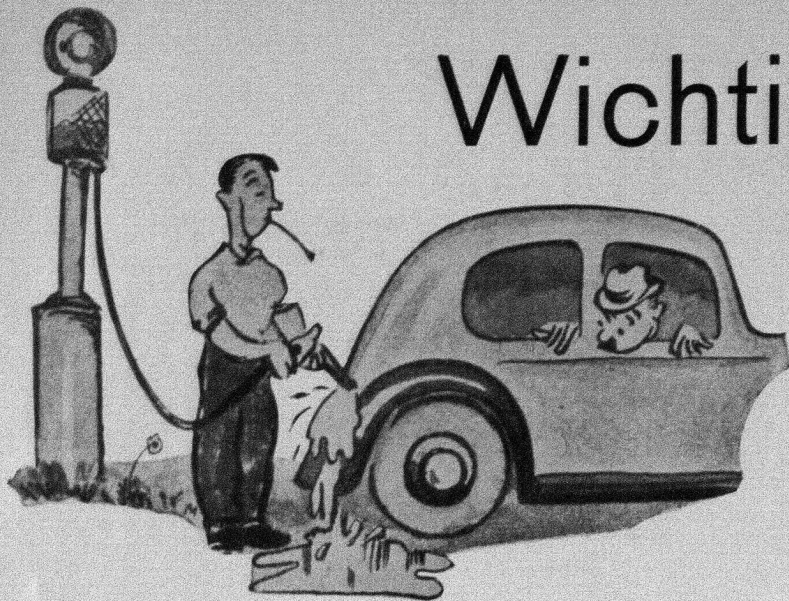
Made in USA.



Mobiloil-Arctic

VACUUM OIL COMPANY A.G.

Wichtige Kleinigkeiten



Ratschläge an die p. t. Herren Konstrukteure
von einem ganz gewöhnlichen Alltagsfahrer.

... von irgendwelcher Type von Schwachsinnigen ...

Die Zeit der Ausstellungen rückt näher und fieberhafte Tätigkeit herrscht in den Erzeugungsstätten der Kraftwagen. Liebende Hände bereiten die herrlichen neuen Typen vor, die alsbald im vollen Glanze ihrer Verchromung im magischen Lichte der Ausstellungscheinwerfer erstrahlen werden ...

Ich und die Leute meiner Klasse hoffen im stillen — wenn wir an diese Dinge denken —, daß unsere so oft mehr oder weniger still geäußerten frommen Wünsche, dabei wenigstens teilweise in Erfüllung gehen würden. Wohl war die Art, in der wir sie äußerten, nur zu oft nichts weniger als fromm, aber das war „der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe“ — denn die Not war, wie wir später hören werden, manchmal wirklich sehr groß, wir hatten unsere liebe Not und das erzeugt Zorn und statt frommer Segenswünsche wünschten wir xzimal gerade das Gegenteil den p. t. Herren Konstrukteuren.

Wir sind ihnen ja für alle die technischen Wunderwerke, die sie uns liefern, allerbestens verbunden, aber wir erwarten, daß sie endlich auch in diversen Details hausbackene Schlauheit walten lassen.

Es ist z. B. viel, viel wichtiger für den gewöhnlichen Sterblichen, der seinen Wagen kauft um von diesem Ort nach jenem zu gelangen, dahin oder dorthin zu fahren, daß er sich 30 Liter Brennstoff bei irgend einer Art oder System von Benzinpumpe vor irgendwelcher Type von Schwachsinnigen ins Reservoir einfüllen lassen kann, ohne daß die Hälften, dank der sinnreichen Anbringungsart, Konstruktion des Reservoirs oder Füllstutzens auf die Straße spritzt, als zu erfahren, daß die Pleuelstangen seines Motors von dieser oder jener Art sind.

Ich setze obiges an die Spitze der Wunschliste. Bei meinem letzten Wagen schätze ich den in der geschilderten Weise verursachten Verlust an Brennstoff auf etwa 10%.

Dann will ich Schmiernippel haben, die nicht allein mit der Tecalemitspritze erreichbar sind, und zwar für einen gewöhnlichen Menschen, nicht einen gewandten Affen, sondern auch, wenn sie schon am Ende von „Röhrln“ angebracht sind, die ungefähr in die Richtung führen, wo geschmiert werden soll, wirklich das Öl dorthin bringen und nicht am halben Weg das — Straßenpflaster schmieren. Bei einem Wagen, den ich kenne, waren die rückwärtigen Nippel sehr schön gruppiert — so daß man, um sie zu schmieren, unter den Wagen kriechen mußte.

nachzufüllen, aber wenn ich nachfüllen muß, dann wünsche ich, daß der Pfropfen an der Füllstelle zugänglich sei.

Dasselbe gilt für die Hinterachsbrücke. Und wenn eine Marke dort einen Tauchstock vorsieht, warum können andere dies nicht?

Bremsnachstellung ist eine andere „Flüssigkeit“, die der Revision bedarf. Die meisten Bremsen sind an einer Stelle unter den Fuß-



Bremsnachstellung ...

brettern nachzustellen. Warum wird hier nicht ein Tür im Fußboden vorgesehen, damit ich die ganze Geschichte in fünf Minuten machen kann? Ich habe diese Bretter auf so vielen Wagentypen aus- und eingebaut, daß ich darin ausreichende Übung erlangt habe. Aber — so einfach es auch aussieht — es braucht zweimal so lange als man es sich vorstellt, sie auszubauen, und viermal so lang, um sie einzubauen.

Aber geradezu teuflisch ist die Geriebenheit, mit der manche Konstrukteure die rückwärtigen Stoßfänger verbergen, trotzdem man diese von Zeit zu Zeit nachstellen muß.

Pneudefekte sind seltener geworden. Wenn sie aber eintreten, dann passieren sie sicher gerade in solchen Momenten, da man sogleich einen Wutanfall bekommt. Nun gibt es heute viele Wagen,

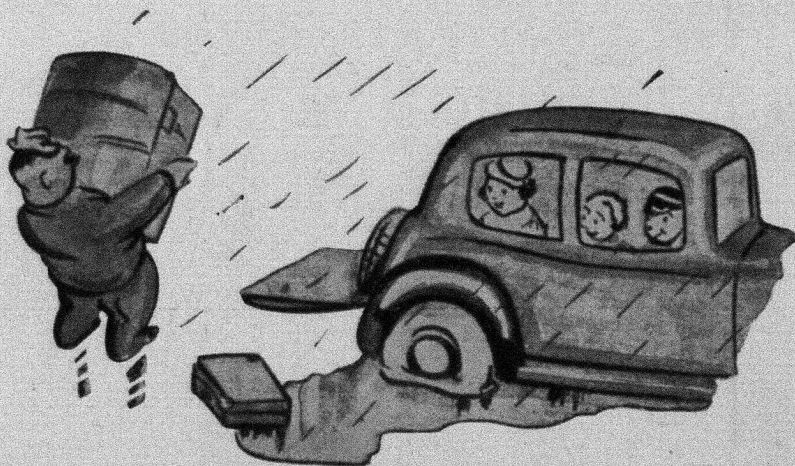
wo das Reserverad sehr netterweise rückwärts im Gepäcksraum untergebracht ist. Es bleibt dort rein und ist unsichtbar. Sicherlich sehr praktisch. Bloß, wenn man wirklich einmal Gepäck mitführt, das man dann auf der Straße abladen muß (wenn es regnet und der Sturmwind heult), um zu dem Reserverad zu gelangen, dann zeigen sich alle Schattenseiten dieser Anbringungsart. Die Abhilfe wäre aber leicht. Hat man Gepäck, dann wäre das Reserverad außen am Kofferdeckel zu befestigen. Was übrigens vielfach ohnedies üblich ist. Freilich, auch diese Methoden haben ihre „Pferdefüße“. Denn oft ist die Befestigung derart schwach, daß man das Rad ganz sang- und klanglos, ohne daß man das geringste merkt, verlieren kann. Bei zwei Reserverädern ist die Wahrscheinlichkeit des Bruches der oft nur ganz schwachen Stütze noch viel größer.

All das ist weit wichtiger als man ahnt. Ich kenne ein Familienglück, das fast in Brüche ging, wegen der Mühsal, schlechter Laune, Dickköpfigkeit usw., die dabei zu Tage kamen.

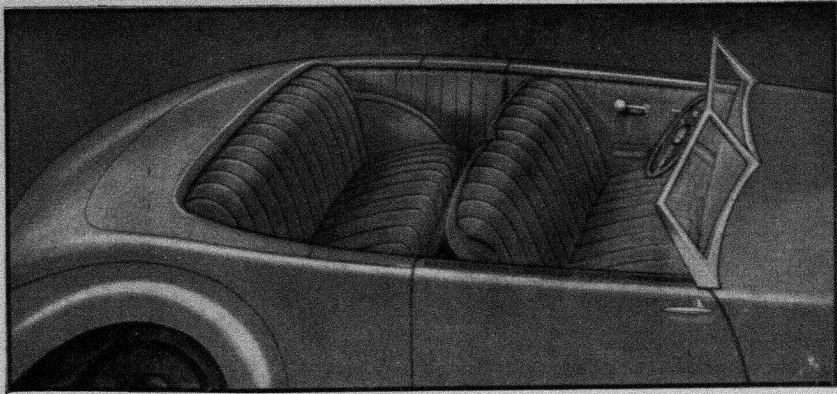
Haben sie je probiert, den Boden vor den Rücksitzen eines Wagens zu reinigen, bei welchen der Platz für die Füße der Fahrgäste oder Passagiere in schachtelartigen Versenkungen rechts und links der Kardanwelle vorgesehen war? Man nimmt den Teppich (oder die Teppiche) heraus und der ganze Schmutz fällt wieder herunter, wenn man sie wieder dahin zurückbringt. Das ist eine nette Bescherung! Nur ein Staubsauger kann hier Abhilfe bringen. Die Anbringung einer kleinen Öffnung mit Schiebtür zwecks Entleerung des Schmutzes wäre hier höchst erwünscht und ohne besondere Schwierigkeit durchführbar.

Bei einigen Wagentypen ist die Neigung (Winkel) der Steuersäule verstellbar, ebenso deren Länge. Warum nicht bei allen Wagen?

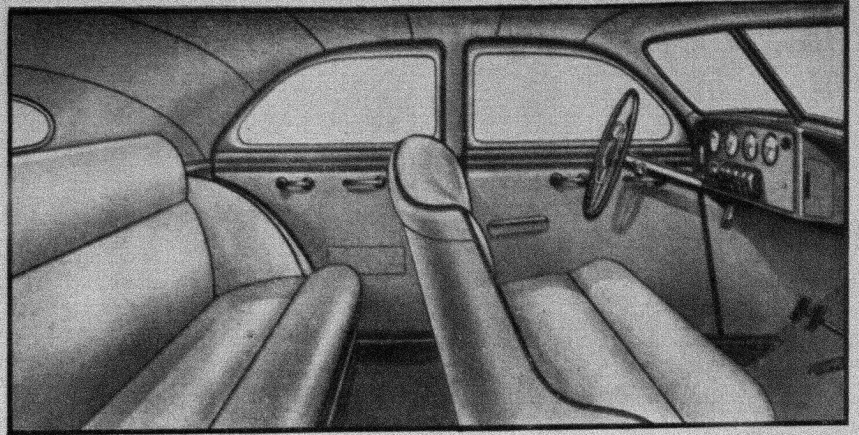
Alle Konstrukteure glauben, daß wenn man das alte Öl aus dem Kurbelgehäuse ablassen muß (was alle 2000 bis 3000 km geschieht),



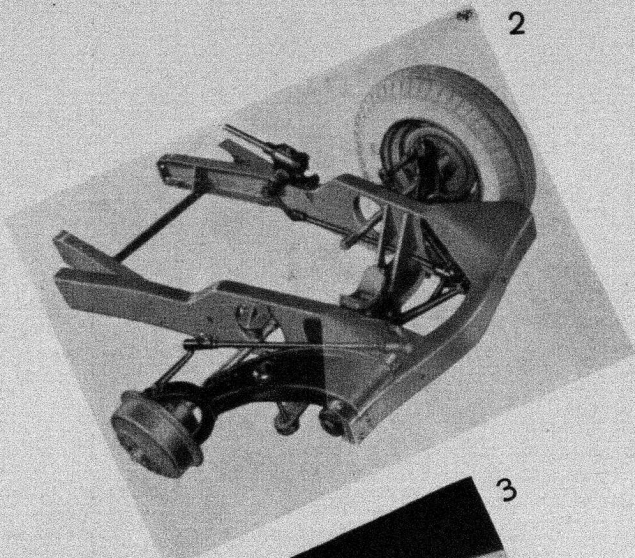
Pneudefekt ... Gepäck, das man abladen muß, wenn es regnet und der Sturmwind heult ...



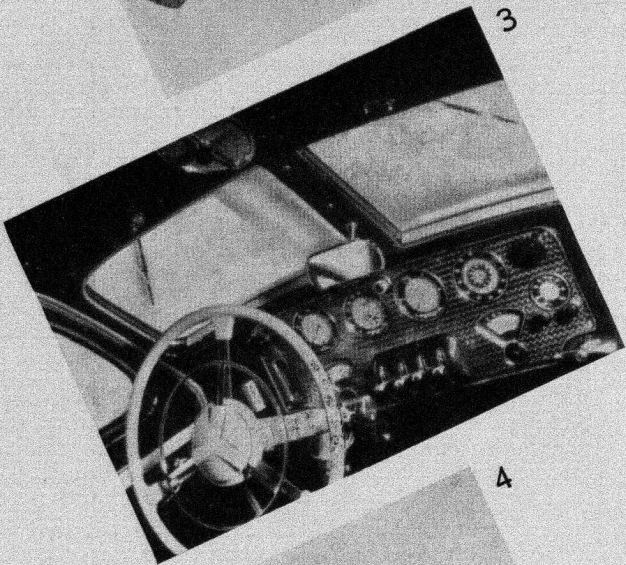
1



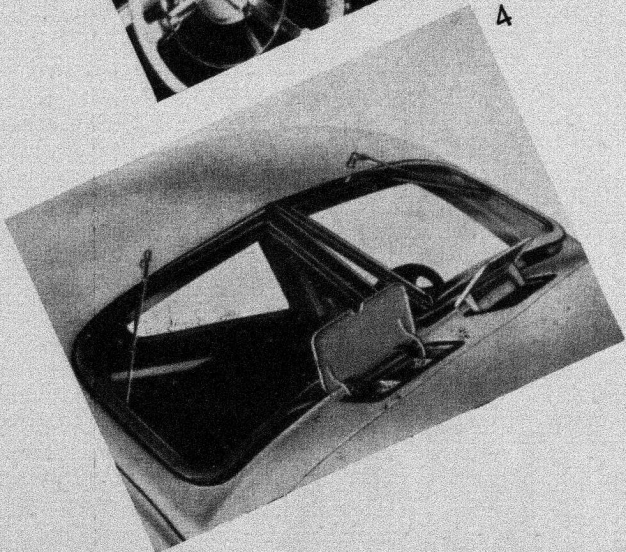
6



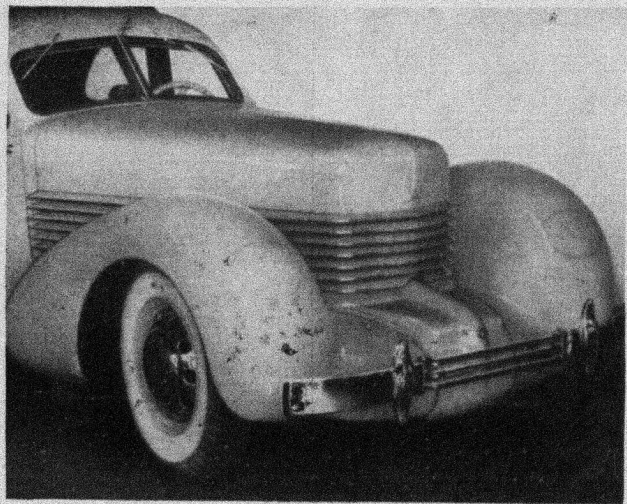
2



3



4



7

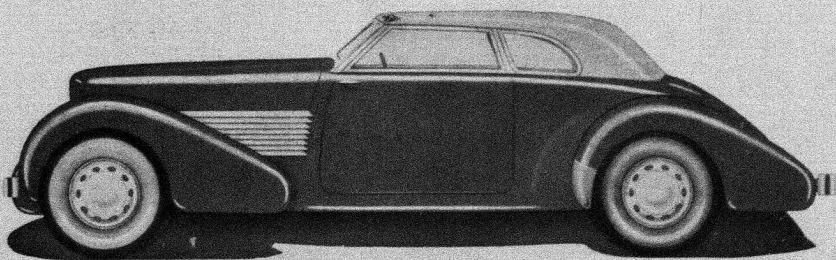
Cord, der Frontrieb Amerikas

Wohl kein Wagen vorher wurde so viel bestaunt, so viel kritisiert, so viel diskutiert. Das Publikumsdebüt des neuen Cord, Frontrieb, ist also durchaus den Wünschen der Auburn-Propagandaabteilung entsprechend ausgefallen. Allerdings, der junge Cord ist auch ein Original. Beweist er doch, daß es möglich ist, ein Auto zur Abwechslung einmal auch ganz anders zu bauen, und nichtsdestoweniger wunderschön und geschmacksicher. Einzigartig und unerhört reich in seiner Ausstattung das Armaturenbrett. Ebenso vollkommen und unübertrefflich der Sitzkomfort, sowohl vorne als auch im Fond. Unterstrichen wird die Individualität des Wagens durch das Fehlen jeglicher Laufbretter und Scheinwerfer, die nur des Nachts aus ihrem Kotflügelversteck hervortreten.

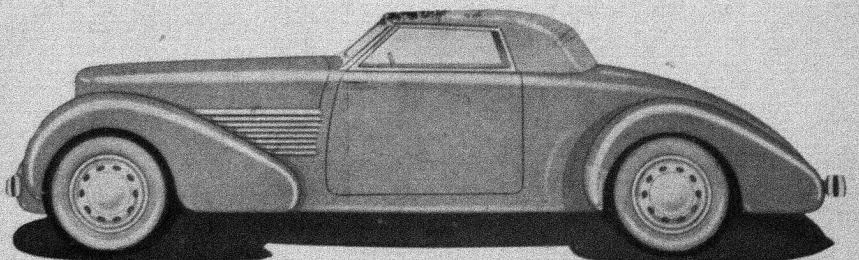
Technisch wichtig: Kraftanlage und Antriebsgarnitur bilden eine komplette, kompakte, schnell abnehmbare Einheit, die alle mechanischen Elemente des Wagens zusammenfaßt. Motor ein V-förmiger Lycoming 8 für Cord besonders entworfen, 3500 Touren, 125 PS. Dreipunkt-Gummiaufhängung, Differentialgehäuse direkt auf das Glockengehäuse des Motors aufgesetzt und mit dem Transmissionsgehäuse ein Gußstück bildend. Für hohe Schnelligkeit ein extra hoher Gang (niedere Motorgeschwindigkeit, Brennstoffersparnis), Rahmen nach der Stubbentype entwickelt. Außerordentlich starkes Kastenrahmenquerstück am äußersten Vorderende – wirksamer Schutz gegen Beschädigungen. Unabhängige Aufhängung der Vorderräder. Hinterfedern in Metallgarnituren, hydraulische Stoßdämpfer, Hinterachse ein einfaches Stahlrohr, hat nur die Aufgabe, die Räder zu tragen. Neue Ganzstahlbauart der Karosserie. Rückziehbare Scheinwerfer, in die Kotflügel eingelassen und durch Betätigung eines einfachen Hebels vom Führersitz aus in Stellung zu bringen.

1 „Convertible Phaeton Sedan“ mit versenktem Dach. — 2 Einfache Transversalvorderfeder, an ihrer Mitte an ein Querstück des Rahmens befestigt. Hydraulische Stoßdämpfer. — 3 Armaturenbrett zeigt viele ungewöhnliche Bedienungsinstrumente. — 4 Lüftungsklappen. — 5 „Convertible Phaeton Sedan“ für jedes Wetter. — 6 „Convertible Phaeton Sedan“ — der Innenluxus des neuen Cord. — 7 Vorderansicht, Haube geschlossen, zeigt die venetianischen Haubenlüftungsklappen. — 8 Convertible Coupé.

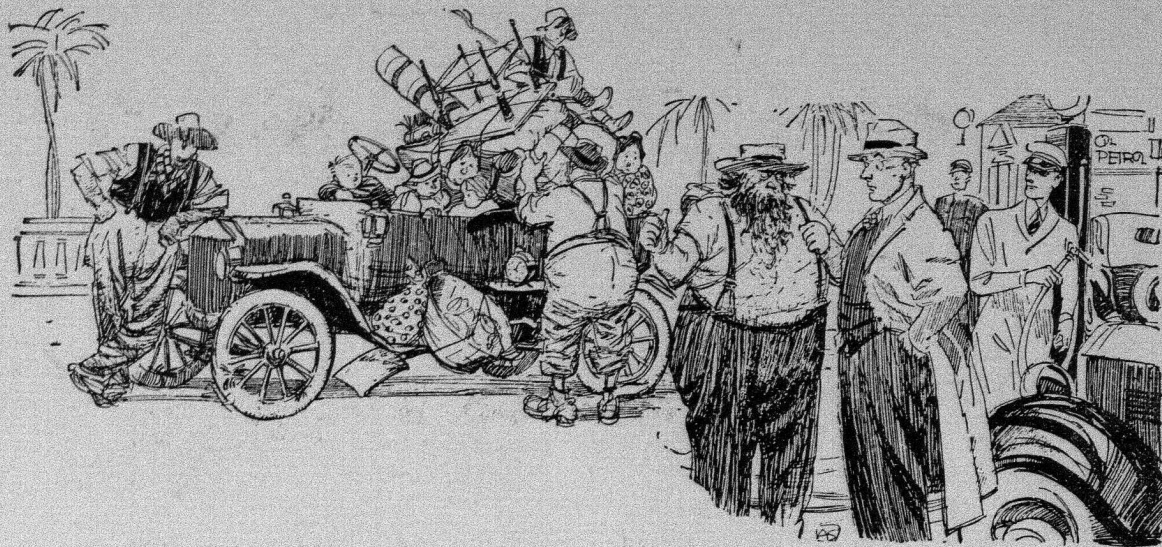
5



8



Das Auto des armen Mannes



So sieht es in Wirklichkeit aus — in USA.

Der zeitunglesende Europäer ist meist ganz „baff“, wenn er die Weltstatistik der Automobile liest. Da gibt es ganz paradoxe Zahlen. USA 25 Millionen, Kanada 3 Millionen, Australien fast 1 Million, Südafrikanische Union 400.000 usw. Und mit der Naivität des Durchschnittseuropäers stellt man sich dann lauter luxuriöse Klassewagen vor, wie wir sie am Ring und in der Kärntner Straße zu sehen gewohnt sind. In Übersee, da gibt es wohl auch solche. Sie gehören Bank- und Minenmagnaten, hohen Staatsbeamten, Großgrundbesitzern. Die Mehrzahl der verkehrenden Wagen aber ist alt und — vielfach schäbig. Denn sie gehören minderbemittelten Leuten. Aber auch die armen, ja ärmsten Weißen besitzen dort Wagen. Volkswagen, im wahren Sinne des Wortes, meist Fords, Modell T. Wie sie aussehen und wie sie gefahren — nein, gemartert werden, davon schreibt Mr. T. J. Cook, ein englischer Berichterstatter in der Südafrikanischen Union:

„Ich stand gerade vor einer der größten Garagen in Pietermoritzburg (der Hauptstadt von Natal, SA.), als ein sehr alter Ford-Wagen dort anhielt, um zu tanken. Gelenkt wurde er von einem beleibten Buren — er mochte etwa 40 Jahre alt sein —, Haar und Bart waren entsprechend lang und ungepflegt. Im Wagen saßen seine Frau und Schwiegermutter, beides Damen der Gewichtsklasse über 200 Pfund (100 kg), weiters vier jüngere Kinder. Auf den Kotflügeln lehnten die beiden erwachsenen Söhne, zwei mächtige Kerle, sonnengebräunt, wie man dies eben nur in Afrika zu sehen bekommt.

Die Wageninsassen, die scheinbar aus ganz entlegenen Gegenden, vom „Back-Veldt“, stammten, schien der Anblick des bewegten Treibens um sie herum zu verwirren.

Auf den Laufbrettern (und wo sonst sich noch Raum zur Anbringung von Bagage bot) waren Möbelstücke allerprimitivster Art, Töpfe und Pfannen angebunden. Da gab es Tische, Matratzen, Sessel, Spaten, Äxte, Seile und noch vieles anderes. Im Wagen zwischen den Passagieren waren noch eine Menge diverser Bündel eingezwängt.

Das ganze türmte sich bis zu einer respektablen Höhe über dem Deck des Wagens auf und stand mindestens 50 cm beiderseits von den Kotflügeln ab.

Der alte Ford besaß keine Windschutzscheibe. Seine beiden Vorderräder hatten beträchtliche ‚Hutkrepfen‘ (oder ‚Achter‘), ihre Pneus waren mit — Gras ausgestopft. An

den Hinterrädern fehlten einige Speichen und ihre Bereifung zeigte enorme ‚Patschen‘.

Auf mein Befragen erzählte mir der Fahrer, daß er aus dem ehemaligen Oranje-Freistaat komme und nach Durban — etwa 90 km von Pietermoritzburg entfernt — fahre, wo er hoffte, Arbeit finden zu können.

Er sagte, daß ihr ‚Treck‘ (Reise) nicht ohne aufregende Zwischenfälle verlaufen war. Beim Passieren einer am Fuße eines Abhanges gelegenen Drift (Furt) war der Wagen im Fluß umgestürzt, wobei Dach und Windschutz abgebrochen waren.

ES GIBT NOCH WUNDER

In der Tat grenzt es ans Wunderbare, daß diese einfachen Menschen dazu gebracht werden konnten, eine so lange Reise — über 300 englische Meilen, also 480–500 km — zu unternehmen, auf die bloße Aussicht hin, Arbeit zu finden. Der Rest ihrer Reise mit diesem alten Karren schien obendrein noch gewagter, trotz allem, was sie bereits durchgemacht. Aber sie schienen sich mit philosophischem Gleichmut damit abzufinden, trotzdem ihr ganzes Barvermögen sich nur auf 1 Shilling und 9 Pence (etwa S 2.— ö. W.) belief! Davon kauften sie für 1 Sh 6 Pence eine Gallone (4.5 Liter) Benzin und traten die restlichen 90 km mit — 3 Pence (etwa 30 g) im Sack an! Sie würden dazu wohl mindestens 3 Gallonen Benzin gebraucht haben. Wie sie da weiterkommen wollten, weiß Gott!

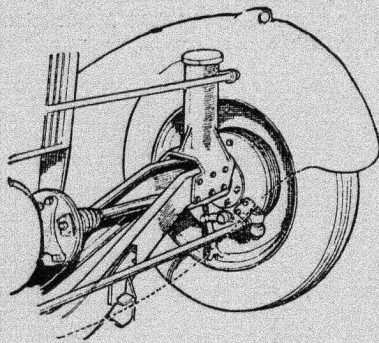
Nachdem sie getankt, ging es los. Die beiden jungen Männer schoben an, und als sie den Motor in Gang gebracht, sprangen sie beiderseits auf ihre ‚Sitze‘ auf den Kotflügeln. Wie der Wagen stöhnend, klappernd und rumpelnd in Schwung kam, zeigte es sich, daß die Vorderräder, die ganz und gar nicht in der Spur liefen, gefährlich hin und her wackelten, während die Bereifungen der Hinterräder komplett entlüftet waren. Ich warnte den Fahrer vor den vielen steilen Gefällen und jähren Kurven auf der Straße nach Durban, aber er schien sich darüber keine Sorgen zu machen. Er war scheinbar bereits noch schlimmeres gewohnt. Seine größte Sorge war, Durban zu erreichen und einen Lagerplatz zu finden, um dann sogleich seine Suche nach Arbeit aufnehmen zu können.

Den Polizeileuten, die in P. auf Verkehrsposten standen, mußte dieses gefährliche Fahrzeug sicher aufgefallen sein. Daß sie es nicht aufgehalten und inspiziert, ist mir ein Rätsel; es sei denn, daß sie das Humoristische der Situation erfaßten.

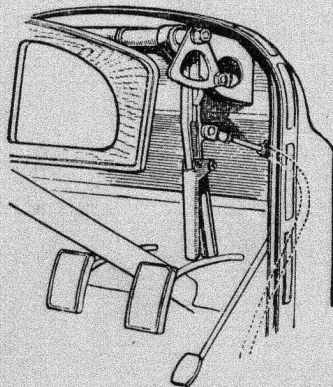
Obwohl ich die Zeitungen der nächsten Tage aufmerksam las, habe ich nichts von einem Unfall gelesen, der dieser Gesellschaft passiert, und muß daher annehmen, daß sie ihr Ziel erreichten.“

Das Auto des armen Mannes — so sieht es in Wirklichkeit aus.

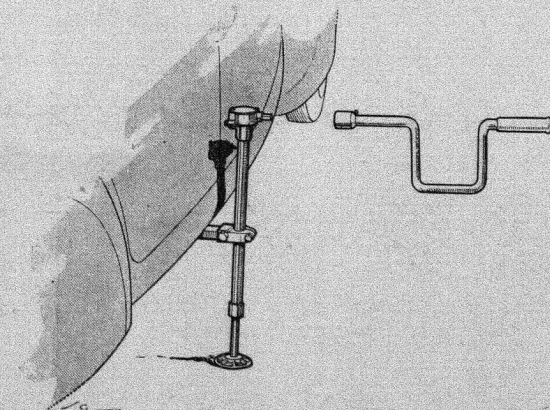
NOUVEAUTÉS DE PARIS.



Georges Irat. Vorderradantrieb.

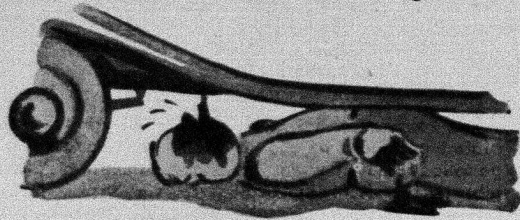


Hotchkiss. Unter der Spritzwand (verkehrt) angeordneter Handbremshebel.



Der angewachsene Wagenheber beim neuen Peugeot.

man stets einen erfahrenen Facharbeiter zur Hand hat. Viele Auto-
besitzer pflegen den Ölwechsel aber selbst vorzunehmen. Teils,
weil er sehr wichtig ist und sie sich selbst überzeugen wollen, daß
alles dabei so vor sich geht, wie es sein soll, teils weil sie den Wa-
gen daheim garagiert und keinen dienstbaren Geist bei der Hand
haben und teils, weil sie das Öl des billigeren Einkaufs halber in
größeren Gebinden beziehen. Normalerweise muß man nun zu-
erst (das heißt wer da so glücklich ist, entsprechend schlank zu sein)
wie ein Wurm unter das Schutzblech kriechen. Liegt man dann
darunter, dann beginnt man den im Schmutz verborgenen Pfropfen
im Carter zu suchen. Hat man ihn endlich gefunden (wobei man
schon weidlich schmierig geworden ist) dann beginnt das Auf-
schrauben im Tempo von einer halben Drehung per Minute. Wer
so glücklich ist, einen entsprechend großen Steckschlüssel zu be-
sitzen oder wer so weise war, sich gar einen mit „Leerlauf“ anzu-



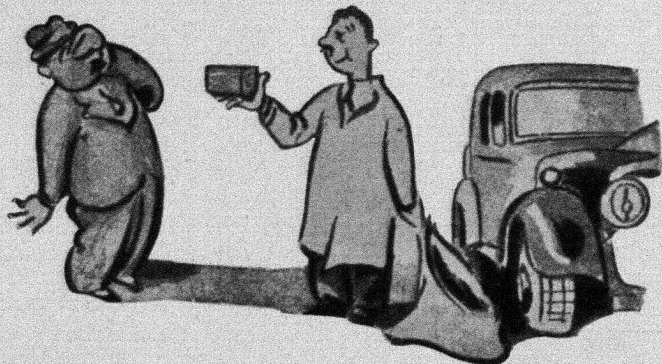
... und ein Strom warmen Öls ...

derfindet). Und ein Strom warmen Öls ergießt sich über Gesicht,
Hände, Hemd und Kleider. Geht es denn über den Bereich tech-
nischer Möglichkeit, die ganze dumme Sache einfacher zu ge-
stalten?¹

Gegenwärtig bin ich der stolze Besitzer eines Wagens, vor dessen
Kühler ein hübsches Drahtgitter montiert ist. Es dient dazu, von
der Form und Größe des Kühlers dem Beschauer völlig über-
triebene Vorstellungen zu machen. Es gibt Linie und Stil der ganzen
Sache. Aber hinter dem Gitter und auf dem Kühler selbst ruht eine
dicke Schichte drei Millionen Fliegen, Mücken, Motten und anderen
geflügelten Insekten. Ein neues Problem – wie soll man sie von
hier wegstreiben? Das Gitter kann man nicht oder nur in sehr
umständlicher, langwieriger Arbeit abnehmen. Mit einem „Staberl“
hineinfahren? Richtig, aber auch eine schreckliche Arbeit. Wenn
nur das Netz abnehmbar wäre! ...

Einmal hatte ich einen Wagen, der zu irgend einer Reparatur
ins Werk zurückgeschickt wurde. Ein Monteur kam ihn zu holen.
Er tat alle meine Werkzeuge in einen Sack, an dem mein Name
vermerkt wurde, damit nichts verloren gehen könne. Aus dem
Werkzeugkasten entnahm er schließlich noch einen Holzblock.

„Ich weiß schon, was das ist“, sagte er.



„Das ist für den Wagenheber ...“

„Na, was denn?“

„Das ist für den Wagenheber. Die Heber, die wir für diese Type
liefern sind zu niedrig ausgefallen. Sie müssen jedesmal, wenn sie
den Heber benutzen wollen, zuerst das Holz unterschieben.“

Wehe dem unglücklichen Fahrer, der bei der ersten Durchsicht
seines Werkzeugkastens, den scheinbar gänzlich überflüssigen Holz-
klotz – wegwirft.

Und noch ein Notschrei, diesmal mehr technischer Art. Wenn
die p. t. Herren Konstrukteure es für nötig erachten, die Steuerun-
gen derart zu übersetzen, daß man, zwecks „Bezwingung“ einer
Kurve von 90 Grad den Volant zwei- oder dreimal ganz umdrehen
muß, dann mögen sie auch die Güte haben, eine senkrecht pla-

¹ Die Wagen der französischen Marke Renault waren bis zum Jahre 1931 mit
einer sehr praktischen Ölablaß-Vorrichtung versehen, die all diese beschriebenen
schmutzigen Operationen erübrigte. Am Motor neben dem Magnetapparat war
im Carter der Tauchstab (für die Kontrolle des Ölstandes angebracht). Der Griff
dieses Tauchstockes konnte gleich einem Schlüssel gedreht werden. Drehte man
diesen Griff ganz nach rechts, dann gab er die Auslaßöffnung im Boden des
Carters frei und das Öl floß ab. Drehte man nach links, dann wurde diese Öffnung
wieder geschlossen.

zierte – Handkurbel wie bei den Dampfwalzen am Steuerrad an-
zubringen.

Ich möchte gerne wissen, wie viele meiner jungen Freunde, die
Sportwagen besitzen, deren kleine Windschutzscheiben flach nach
vorne umgelegt werden können, dies zustande bringen, ohne die
Leitungsdrähte für den elektrischen Scheibenwischer abzureißen?
Einer meiner Freunde hat auf diese Art seinen Wagen mit gutem
Erfolg – in Brand gesteckt.

Es ist wirklich schrecklich. Der Platz, der mir für diesen Artikel
freundlichst eingeräumt wurde, ist fast erschöpft, und meine Liste
ist noch so lang. Da ist die Zugänglichkeit, auf die heute mehr denn
je gesündigt wird, neuerlich besonders schlecht unter der Motor-
haube und für das Ansetzen des Wagenhebers. Handbremsen soll-
ten nicht schließlich erst als Beiwerk „irgendwie“ eingebaut wer-
den, der linke Fuß sollte auch sonstwie Platz finden, nicht bloß am
– Kupplungspedal, die Rückfenster von Sportwagen und Kabrio-
letts sollten größer sein, die Vergaser so plaziert sein, daß sie ihr
Benzin nicht gerade auf den Auspuff abtropfen, noch sollten Aus-
puffrohre nicht ihre Mündungen gerade über den Füllstutzen des
Reservoirs haben und die rückwärtigen Kotflügel, so elegant sie
auch sein mögen, nicht so tief herunterführen, daß man sie beim
Reversieren am Trottoir eindrückt usw. – ad infinitum.

Werden wir Jahr für Jahr uns mit derlei Lapalien plagen müssen
oder wird endlich auch hier die Stimme des Praktikers Gehör finden?
(Aus dem Englischen von J. E. W.)

Bruckner-Fest in Linz-St. Florian.

18. bis 23. Juli 1936.

Unter dem Protektorat des Herrn Bundeskanzlers Dr. Kurt v. Schuschnigg,
des Staatssekretärs für Unterricht Dr. Pernter, Sr. Exzellenz Bischof Dr. Johannes
Maria Gföllner und des Landeshauptmannes von Oberösterreich Dr. Gleiß-
ner findet in der Zeit vom 18. bis 23. Juli in Linz-St.-Florian die Veran-
staltung „KUNST UND KULTUR IM BRUCKNER-LAND“ – Österreichi-
sches Bruckner-Fest – statt.

Unter Generalmusikdirektor Bruno Walter wirken die Wiener Phil-
harmoniker und die Wiener Symphoniker mit. Einzelne Veran-
staltungen dirigiert der Direktor des Bruckner-Konservatoriums in Linz,
Professor Keldorfer und der Musikdirektor des Stiftes St. Florian
Trittinger.

Das Österreichische Bruckner-Fest, das im Vorjahr erstmalig abgehalten wurde,
hatte einen internationalen Erfolg, so daß die offiziellen Stellen sich entschlossen,
die Feier als eine ständige Einrichtung des österreichischen Musiksommers, als eine
Art Ouvertüre zu den Salzburger Festspielen, auch in der kommenden
Zeit alljährlich fortzusetzen.

Die Erzeugung von

Dieselmotoren bei Gräf & Stift

nach der Baulizenz Mercedes-Benz

Mit größtem Interesse haben Fachleute die Konstruktionen und Versuche verfolgt, welche die Automobilfabrik-Gräf-&Stift-A.-G. zur Schaffung eines ökonomischen und betriebssicheren Rohölmotors für Nutzfahrzeuge schon seit Jahren entwickelt hat, weiß man doch, daß sie alle ihre Konstruktionen nur nach gewissenhafter Erprobung zur Erzeugung und zum Verkauf bringt und damit ihrer Kundschaft jede Enttäuschung erspart.

Schon im Jahre 1929 baute sie Fahrgestelle mit aus dem Auslande bezogenen Dieselmotoren. Die hiebei gewonnenen Versuchsergebnisse und damals noch nicht zu bewältigende Schwierigkeiten (trotz niederer Drehzahl, Fehlen geeigneten Lagermetalles) ließen eine Fabrikation nicht rätlich erscheinen. Deshalb wandte sich die Firma Gräf & Stift dem Niederdruckrohölmotor zu und errang mit solchen Motoren bei der russischen Wertungsfahrt im Sommer 1934, die über 7000 km auf zum Teil weglosem und schwierigstem Gelände (Überquerung des Kaukasus) führte und an welcher 18 Weltfirmen teilnahmen, einen ersten Preis.

Die inzwischen gewonnenen praktischen Erfahrungen mit Einbau-Dieselmotoren sowie ausgedehnte Studien im In- und Ausland haben es ihr nunmehr am zweckmäßigsten erscheinen lassen, das Baurecht für Mercedes-Benz-Dieselmotoren zu erwerben und so hat die Firma Gräf-&Stift-A.-G. die Erzeugung solcher Motoren in Österreich aufgenommen und kann mit den Lieferungen bereits im Jänner 1936 beginnen.

Die Gräf-&Stift-Dieselmotoren arbeiten nach dem durch eine Reihe bedeutungsvoller Patente geschützten MERCEDES-BENZ-TRICHTERSYSTEM. Dieses System ist dadurch gekennzeichnet, daß der Brennstoff nicht unmittelbar in den Zylinderraum, sondern in eine kleine vorgelagerte Kammer eingespritzt wird. In dieser Vorkammer, die mit dem Zylinderraum durch einen düsenförmigen, temperaturregelnden Einsatz in Verbindung steht, erfolgt nach Einspritzung des Brennstoffes eine Teilverbrennung, die einen Überdruck erzeugt. Da-

durch wird die Menge des eingespritzten Brennstoffes, welche vorläufig noch unverbrannt bleibt, in den Zylinderraum getrieben. Dank der besonderen Formgebung des Durchganges und der hohen Austrittsgeschwindigkeit wird dieser restliche Brennstoff außerordentlich stark verwirbelt und mit der im Zylinder befindlichen Luft auf das innigste vermischt. Die bei der Teilverbrennung freiwerdende Wärme bewirkt außerdem eine starke Erhitzung und sogar Verdampfung dieses Brennstoffteiles, so daß in den Zylinderraum praktisch gar keine Flüssigkeitströpfchen mehr gelangen. Die in der Vorkammer stattfindende Teilverbrennung gibt, weil nur von der dort vorhandenen konstanten Luftmenge, nicht aber von der variablen Brennstoffmenge abhängig, auch bei Teilbelastung und Leerlauf stets gleich große Energiemengen frei und übt so in jedem Falle die gleichen günstigen Wirkungen auf die Verbrennung des restlichen Treibstoffes aus. Tatsächlich wird auf diese Weise ein in allen Belastungsstufen und Drehzahlen vollkommen rauchfreier und geruchloser Auspuff erreicht. Ein besonderer Vorteil liegt in einer hohen Unempfindlichkeit gegen die Verwendung der verschiedenartigsten Brennstoffe. So können in derartigen Motoren fast alle reinen mineralischen oder pflanzlichen Rohöle, wie Gasöl, Braunkohlenteeröl, Petroleum, Sojabohnenöl, Palmöl usw. verbrannt werden, wobei die erzielbaren Leistungen von dem Heizwert dieser Stoffe abhängen. Außerdem bietet das Trichtersystem auch mechanische Vorzüge, und zwar dadurch, daß der Einspritzdruck im Gegensatz zu anderen Verfahren viel niedriger gewählt werden kann. Gegenüber Strahlerstäubermaschinen, die mit Einspritzdrücken von 150 bis 500 Atm. arbeiten, gestattet das in Lizenz genommene Mercedes-Benz-Trichtersystem eine Reduzierung auf etwa 85 Atm.

Durch die Vorteile dieses Systems und die sonstige konstruktive Durchbildung ist geringste Abnutzung aller bewegten Teile und damit längste Lebensdauer mit größter Wirtschaftlichkeit gewährleistet, Vorteile, die

dem Gräf-&Stift-Dieselmotor Baulizenz Mercedes-Benz rasch Eingang bei allen Betrieben verschaffen werden, die Wert darauf legen, daß ihre Lastwagen oder Omnibusse ökonomisch und störungslos arbeiten. Sie folgen damit dem Beispiel, das der Großteil aller Käufer Deutschlands gibt, die bis zu 80% den Dieselmotor mit Vorkammersystem bevorzugen.

Die Fabrikation bei Gräf & Stift sieht vorläufig zwei Motortypen vor, welche in sechs verschiedene Fahrgestelle zum Einbau gelangen. Diese Auswahl gibt jedem die Möglichkeit, das für seinen Betrieb bestens geeignete Dieselfahrzeug zu erwerben. Es werden ein 4-Zylinder-65-PS-5-Liter-Dieselmotor und ein 6-Zylinder-95-PS-7.4-Liter-Dieselmotor erzeugt, deren Höchstleistungen bei 2000 Umdrehungen/Min. erreicht werden. Ersterer gelangt in die Gräf-&Stift-Fahrgestelle 335 D und 435 D für 3 und 3½ Tonnen Nutzlast sowie das neueste Spezial-Omnibuschassis V 85 D mit Schnellgang für 26sitzige Reise- und Linienomnibusse, letzterer in die Gräf-&Stift-Fahrgestelle Typen V 6 D, V 7 D und V 17 D für 4 und 5 Tonnen Nutzlast und 10-Tonnen-Züge sowie in moderne Großraumomnibusse zum Einbau.

Daß alle diese Typen den modernen technischen Forderungen Rechnung tragen, auch weiterhin mit Benzinmotoren geliefert werden und mit Niederrahmen aus hochwertigem Spezialstahl, Oldrucktvierradbremse, Spar- und Schnellganggetrieben, besonders leicht gehenden Lenkungen und einer Reihe sonstiger gründlich erprobter Spezialeinrichtungen versehen sind, kann nicht unerwähnt bleiben.

So hat der fortschrittliche Geist unserer ältesten Automobilfabrik für das Jahr 1936, das vierzigste ihres Bestandes, ein Fabrikationsprogramm für Nutzfahrzeuge aufgestellt, das geeignet ist, bei allen interessierten Kreisen höchste Beachtung zu finden und die Geltung der Gräf-&Stift-A.-G. weit über die Grenzen unseres Landes zu festigen.

GLORINETTE STELLT AUS.

Der in autosportlichen Kreisen bekannte Kleinautofachmann, Herr Bernhard K a n d l, dem der Generalvertrieb des neuen österreichischen Gloriette-Wagens für den Wiener Verkaufsbereich übertragen wurde, eröffnete dieser Tage am Schwarzenbergplatz einen geschmackvoll ausgestatteten Verkaufsalon, wo neben einem nackten Ausstellungschassis der sportive zweiplätzig Roadster und ein formenschöner Stahlinnenlenker zu bewundern sind.

Der auch technisch interessante Gloriette bedient sich eines elastischen Viertakt-Vierzylinder-Motors (795 cm³) als Kraftquelle, die Ventile sind hängend, die Kurbelwelle kugelgelagert, die Zylinderlaufbüchsen aus chromlegierten Grauguß. Geräuschloses Dreiganggetriebe mit Maagverzahnung, Getriebe und Differential in einem Gehäuse. Das Rückgrat des Wagens ein verwindungsfreier Mittelrohrträger, Hinterachse als Schwingachse mit querliegender Blattfeder, Vorderachse durch zwei querliegende Blattfedern gebildet. Radstand je nach der Karosserie, 2300, bzw. 2550 mm. Benzinverbrauch 6 Liter pro 100 km.

Schon die Eröffnungstage der Gloriette-Ausstellung standen im Zeichen eines wahren Massenbesuches, viele hunderte mehr oder minder ernster Interessenten bestaunten den schnittigen kleinen Wagen, dem es gelingen könnte, viele Beiwagler zum Kleinauto zu bekehren.

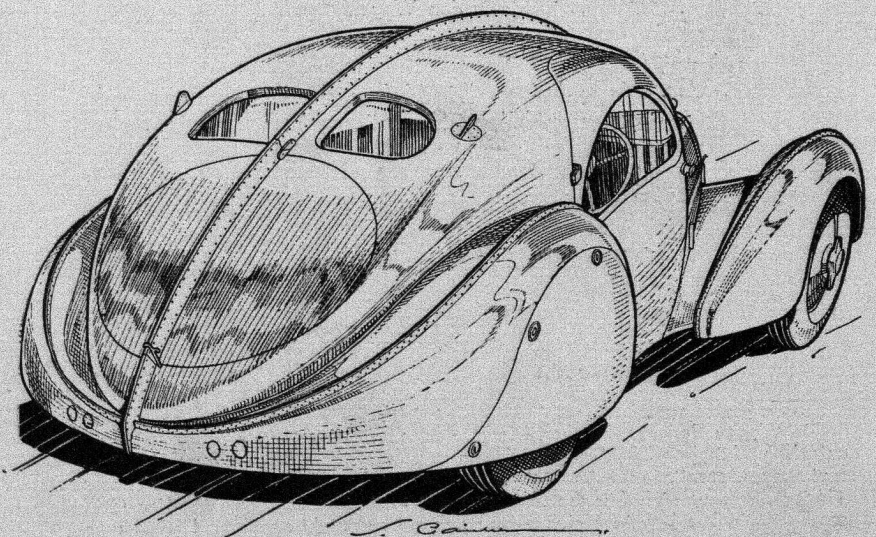
DIREKTOR PAUL BAUER DER BOSCH GES. M. B. H. NACH DEUTSCHLAND BERUFEN

Direktor Paul Bauer, der seit vielen Jahren gemeinsam mit Herrn Direktor Hans Schneider die Führung der Robert Bosch Ges. m. b. H. in Wien innehatte, wurde von seinem Stammhaus zur Übernahme einer leitenden Stellung im deutschen Konzern dieses Weltunternehmens berufen. Direktor Bauer ist be-

reits an seinen neuen Bestimmungsort abgereist. Die Nachricht vom Scheiden dieses in allen automobilistischen Kreisen überaus beliebten Fachmannes wurde mit Bedauern zur Kenntnis genommen.

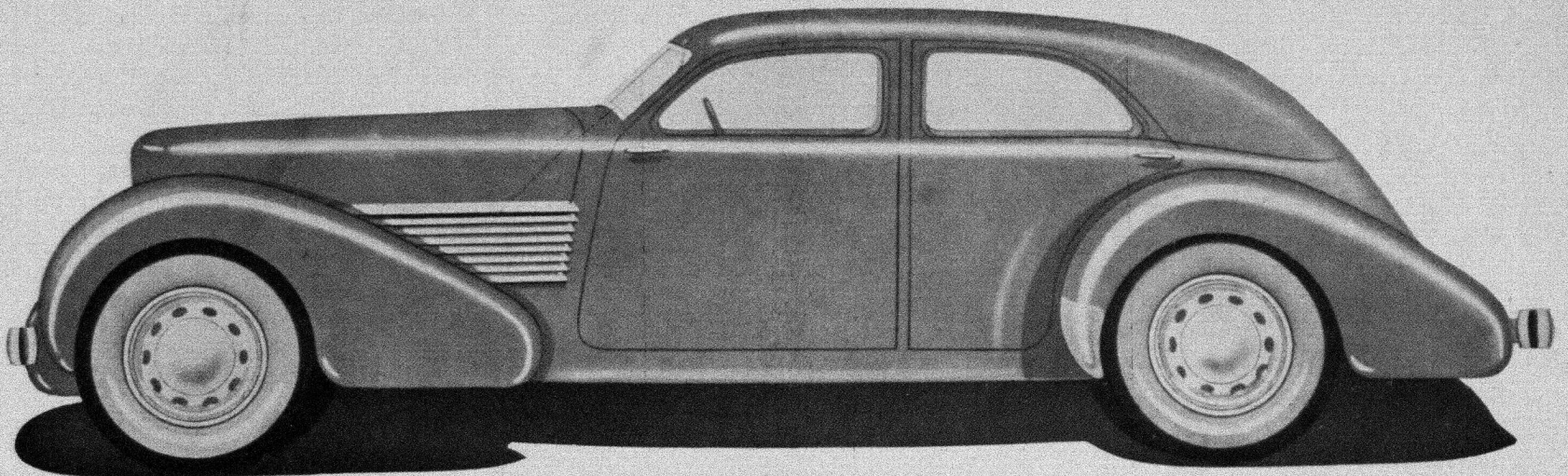
Herr Direktor Hans Schneider hat nun mit dem an Stelle Direktor Bauers nach Wien entsandten Herrn Ing. Wilhelm Zeh gemeinsam die Leitung der Robert Bosch-Niederlassung in Österreich inne.

Riesen-Schildkröte Bugatti, stahlgepanzert.



Es kommt bald der neue CORD- Vorderradantrieb

AMERIKAS WELTSENSATION



Dies ist ein Photo der neuen revolutionären Type des Cord-Vorderantriebswagens. Die Bauart ist unterscheidend modern und die technischen Einzelheiten sehr fortschrittlich. Der neue Cord ist nur 1.60 m hoch und hat mehr Platz für die Beine und mehr Oberraum als viele um 30 cm höhere herkömmliche Wagen. Er hat einen 125-HP-Lycoming-V-8-Motor auf einem Chassis von 3.18 m Radstand und eine Unzahl Einzelheiten, einschließlich rückziehbarer Scheinwerfer, pontonartiger Kotflügel, Fernsteuerschaltung usw. Die Leistung ist Pfeilgleich bei einer Spitzengeschwindigkeit von gut über 170 Stundenkilometer.

Vor acht Jahren brachte die Auburn=Cord-Fabrik als erste Autofabrik der Welt einen serienmäßig erzeugten Vorderantriebs=Wagen, der damals sowohl hinsichtlich Konstruktion als auch was modernes Aussehen anbelangte, berechtigtes Aufsehen hervorrief. Dieser Wagen wurde nur ein Jahr produziert, da in Amerika damals die Wirtschaftskrise einsetzte und für einen so hochwertigen und kostbaren Wagen kein Absatzmarkt war.

Heute nach achtjähriger Fortentwicklung in den Konstruktionsbüros und Versuchswerkstätten der Cord=Düsenberg Co. bringt diese Gesellschaft nach einem Millionen=Aufwand für Konstruktionen und Versuche ein vollkommen neues, ausgereiftes Cord=Modell, welches in achtjähriger Arbeit von Düsenberg=Ingenieuren geschaffen wurde. Dieser neue 1936=Cord stellt sowohl äußerlich (karossabel) als auch technisch das letzte Wort im Automobilbau dar. Jedes Modell der Cord=Serie ist ein Schlager hinsichtlich Schönheit, Vornehmheit und Individualität. Jedes Modell ist dabei fundamental auf Zweckmäßigkeit und praktische Vorteile gebaut. Jedes Modell stellt in jedem Detail das Maximum an Qualität und Luxus dar, das bisher im Automobilbau geschaffen wurde und bisher vollkommen unbekannt war.

Der neue Cord ist bahnbrechend in jeder Beziehung

GENERALREPRÄSENTANZ FÜR ÖSTERREICH-UNGARN

SMOLINER & KRATKY

Verkaufsniederlage: Wien I., Stubenring 4, Tel. R-22-0-57, R-28-2-55
Fabrik: Wien III., Erdbergerlande 34, Telephon U-19-5-14 Serie

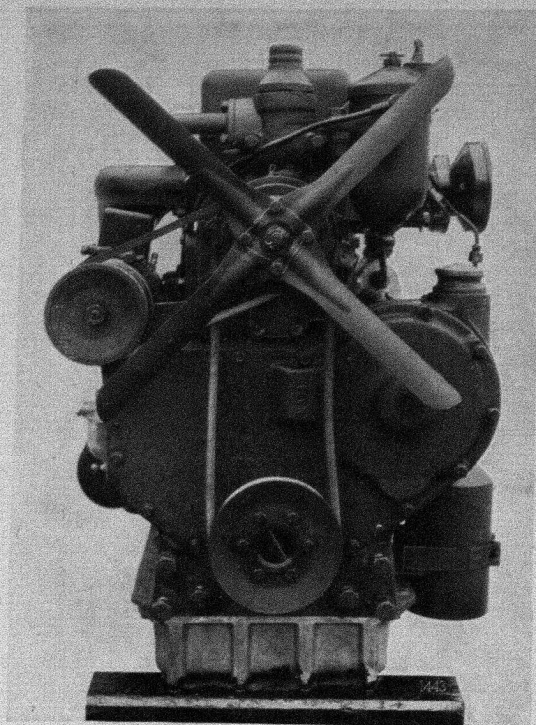
Austro-Fiat baut

Ungefähr 40 Jahre ist es her, daß Ing. Rudolf Diesel mit dem nach ihm benannten Motor vor die Öffentlichkeit trat, doch waren weitere drei Jahrzehnte notwendig, bis man an die Verwendungsmöglichkeit des Diesel-Motors im Kraftfahrwesen denken konnte.

Die MAN, die älteste Diesel-Motorenfabrik der Welt, wo der Erfinder seine ersten Motoren baute, hat die ganze Entwicklung des Diesel-Motors mitgemacht, sie hat im letzten Jahrzehnt als erster Pionier auf dem Gebiete des Fahrzeug-Diesel-Motors gearbeitet, mit dem Erfolg, endlich zur heutigen Gipfelkonstruktion der Fahrzeugmotoren, dem Luftkammer-Diesel-Motor, zu gelangen.

Die Fortschritte im Bau dieser Motoren haben es mit sich gebracht, daß ihre Herstellungskosten auf jenes Maß reduziert werden konnten, daß die Überlegenheit des Diesel-Prinzips gegenüber dem normalen Vergasermotor im Brennstoffverbrauch eine ausschlaggebene Bedeutung gewann. Die technische Fortentwicklung des Diesel-Motors hielt Schritt mit der Verbilligung seiner Herstellung; sie gelangte in den letzten Jahren so weit, daß seine Betriebssicherheit nicht nur die des Vergasermotors erreichte, sondern darüber hinaus auch eine Reihe von Betriebsvorteilen brachte.

Diese günstige Fortentwicklung fand naturgemäß auch in der österreichischen Automobilindustrie die verdiente Aufmerksamkeit.



Das kleine ihr verbliebene Wirtschaftsgebiet und die hohe Steuerbelastung des Gasöles in Österreich jedoch waren Hindernis genug, um ihr den Versuch eigener Konstruktionen nicht ratsam erscheinen zu lassen. Durch aufmerksames Studium der ganzen Materie hatte sie aber, vor die Notwendigkeit der Einführung der Diesel-Motoren gestellt, die Möglichkeit, nach freier Wahl von den bestehenden Systemen das beste für sich zu wählen.

AUSTRO-FIAT HAT GEWÄHLT.

Die Fabrik, deren Nutzfahrzeuge sich seit vielen Jahren weit über die Grenzen Österreichs hinaus des besten Rufes erfreuen, hat sich entschlossen, von nun ab ihre Lastwagen und Omnibusse neben Benzinmotoren auch mit Diesel-Motoren zu liefern, bei deren Erzeugung sie sich der

LIZENZ AUF LUFTKAMMER-DIESEL-MOTOR M A N

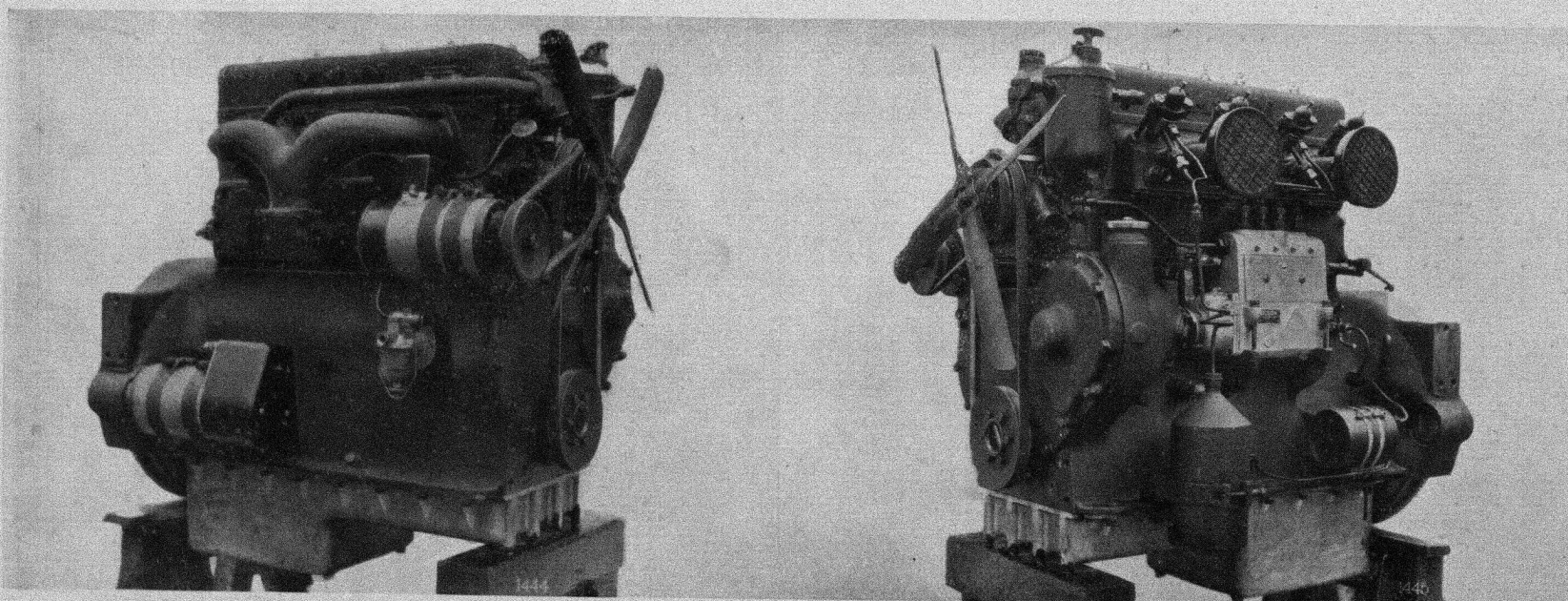
bedient. Seine Verwendung bedeutet, dies sei vorweg verraten, trotz des in Österreich nicht allzu großen Preisunterschiedes zwi-

Diesel- Motoren

schen Benzin und Gasöl, eine etwa 50%ige Brennstoffersparnis, ein Posten also, der in der Rentabilität des Lastkraftwagen- und Omnibusbetriebes eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Worin besteht das Luftkammerprinzip, welche Vorteile hat es und welche Nachteile vermeidet es?

Im Zylinderkopf des Luftkammer-Diesel-Motors befindet sich pro Zylinder ein Verbrennungsraum und eine Luftkammer. Der Verbrennungsraum hat die Form eines schräg gegen den Kolben gerichteten Einspritzstrahles, in dessen Spitze, gut gekühlt und geschützt, die Bosch-Zapfendüse sitzt, mit unempfindlicher großer Öffnung und kontrollierendem Zapfen. Die Luftkammer ist seitlich an diesen Verbrennungsraum mit drei Verbindungskanälen angeschlossen. Beim Hochgang des Kolbens wird die reine Luft auf den Verbrennungsraum und die Luftkammer verteilt. Der Brennstoff wird direkt in den Verbrennungsraum fein vernebelt eingespritzt, zündet durch die Verdichtungshitze, wird in der Verbrennung zunächst durch Luftmangel gehemmt, was einen weichen Gang des Motors ergibt, um bei abwärtsgehendem Kolben durch die Luftkanäle von der Luftkammer her mit Luft durchwirbelt zu werden und den Verbrennungsprozeß zu beenden. Die direkte Einspritzung in den Verbrennungsraum gibt eine verlässliche Entzündung und verlässliches Anlassen auch bei kaltem Motor, ohne Zuhilfenahme irgend welcher Glühkerzen. Die seitlich angeschaltete Luftkammer bürgt für die gute Durchwirbelung, sie ist kontrollierbar und so wie die Zapfendüse selbst von außen leicht zugänglich, trotzdem sie, nur mit Luft bespült, unter Verbrennungsrückständen nichts zu leiden hat.



Auspuffseite.

Vierzylinder-Austro-Fiat-Dieselmotor, Lizenz MAN.

Pumpenseite.

Der Kolben nimmt an der Formgebung des Verbrennungsraumes praktisch nicht teil und ist daher in erster Linie für seine Zwecke ausgebildet, von normaler Form, unbehindert gut bemessen und gut gekühlt. Darin liegt ein Hauptgrund für die bei diesem System besonders bekannten hohen Kolbenleistungen, die man bei Diesel-Motoren bisher nicht gerade allgemein gewohnt war. Auch die Ventile sind in ihrer Lage und Gestaltung durchaus normal, wie man sie bei den Benzinmotoren kennt, der an den Kolben anschließende Kurbeltrieb unterscheidet sich vom Vergasermotor lediglich durch seine außerordentliche Stärke und ist derart ausgeglichen, daß kein komplizierter Schwingungsdämpfer notwendig ist.

Das MAN-Luftkammerprinzip behindert nicht nur nicht die Gesamtkonstruktion des Motors, wie es vielfach bei anderen Systemen der Fall ist, sondern schafft darüber hinaus ausgezeichnete Zugänglichkeit aller wichtigen Bestandteile und vereinfacht die Pflege. Es ist nicht nur kein Vergaser und kein Magnet, sondern, was besonders vorteilhaft erscheint, auch keine Glühkerzen zum Anlassen notwendig. Der Verbrennungsvorgang ist einfach und doch praktisch, rauch- und geruchlos. Der Motor hat keine heiße Vorkammer, keine hitzebelasteten Brenner, keine glühenden Teile und keine heißen Kolben.

Die Wahl der Größe der Motoren für das Chassis erfolgte so, daß in allen Fällen große Leistungsreserven vorhanden sind, so daß hohe Drehzahlen und hohe Kolbengeschwindigkeiten gänzlich vermieden werden und daher mit langer Lebensdauer aller Teile gerechnet werden darf.

WIE WEIT SIND DIESE DIESEL-MOTOREN ERPROBT?

Die MAN ist nicht nur Diesel-Motoren-Fabrik, sondern bekanntlich auch eine der ersten Fabriken zur Erzeugung von Lastwagen und Omnibussen, so daß sie jene Diesel-Motoren, die nun von uns erzeugt werden, bereits seit Jahren praktisch erprobt hat, in Tausenden von Exemplaren und unter allen denkbaren Betriebsverhältnissen.

Einer besonders strengen und neutralen Prüfung aber wurden die Luftkammermotoren der MAN außerhalb dieses Unternehmens im Internationalen russischen Auto-Diesel-Motoren-Wettbewerb 1934 unterzogen, wobei der MAN der erste Preis zuerkannt wurde. Dieser Erfolg, der gegen stärkste in- und ausländische Konkurrenz – 14 Firmen und 36 Lastwagen – erzielt wurde, ist um so höher zu bewerten, als die Anforderungen an Maschinen und Fahrer ungewöhnlich hoch waren, um das tatsächliche Verhalten des Diesel-Motors im Dauerbetrieb – Prüfungsstrecke Moskau – Tiflis – Moskau, 5150 km – festzustellen. Die Prüfung bezog sich dabei auf alles, worauf es beim Diesel-Motor ankommt: Zuverlässigkeit und Einfachheit der Bauart, Wirtschaftlichkeit bezüglich Brennstoffverbrauch, Zugkraft, Anlaßeigenschaften, Verschleiß.

AF erzeugt gegenwärtig folgende Dieselmotoren nach Lizenz MAN: 55/60 PS (4.2 Liter), 60/65 PS (4.5 Liter), 75/80 PS (6.7 Liter), 85/90 PS (7.3 Liter).

Es sei noch erwähnt, daß der Einbau von Dieselmotoren in Fahrzeuge, die ursprünglich mit Vergasermotoren geliefert wurden, praktisch jederzeit möglich ist, mit der Einschränkung allerdings, daß dieser Einbau am besten durch die Fabrik selbst, oder durch eine große entsprechend eingerichtete Werkstätte geschieht, da er immerhin manchmal gewisse Veränderungen am Fahrzeug selbst bedingt.

Nachstehend eine kurze Skizzierung der beiden neuen Austro-Fiat-Nutzkraftwagen-Chassis mit Dieselmotor.

SRM 2 1/2 Tonnen Nutzlast.

Rahmen und Federn: Verdrehungssteifer Niederahmen aus hochwertigem Stahlblech mit Kreuztraverse und Rohrquerträger. Vorne und hinten Halbelliptikfedern auf Bolzen und Gleitlagern.

Vorderachse: Robuste Faustachse, Naben auf Schrägrollenlagern, abgefedertes Lenkgestänge mit schmierungslosen Spurstangen-Gummigelenden.

Lenkung: Von außen nachstellbare Schnecken spindle-Lenkung (System Roß), großes handliches Lenkrad.

Kupplung: Trockenkupplung.

Getriebe: Am Motor angeflanscht, fünf Geschwindigkeiten, und zwar einen Schnellgang, eine direkte und drei Gebirgsstufen, einen stark untersetzten Rücklauf, Kugelschaltung in Wagenmitte.

Kraftübertragung und Hinterachse: Freiliegende Kardanwelle mit Zwischenlager und Nadellager-Kardangelenken. Hinterachsbrücke aus Stahlguß, spiralverzahnte Kegelräder samt Differential in herausnehmbarem Stahlgehäuse, biegungsentlastete Seitenwellen, Radnaben auf Pendelrollenlagern.

Bremsen: Die Fußbremse wirkt mit hydraulischer Übertragung (Lockheed) gleichzeitig auf die Bremsbacken beider Achsen (Vierradbremse). Die Handbremse ist eine unabhängig hievon wirkende mechanische Transmissionsbremse.

Brennstoffanlage: Brennstoffbehälter für etwa 75 Liter unter dem Fahrersitz, für Omnibusse jedoch seitlich am Rahmen.

Beleuchtung: Elektrische Lichtmaschine 12 Volt, 2 Blockbatterien mit je 60 Ampèrestunden, Scheinwerfer mit Zweifadenlampen und eingebauten Stadtlampen, Nummernlampe, kombiniert mit Stoplicht, Handlampe, Reserveanschlüsse.

Ausrüstung: Elektrische Schaltanlage, Ölkontrollapparate, Tachometer, Uhr, Wischer, Winker, elektrisches Signalhorn, Handhupe, Normalwerkzeug und Reserveteile nach besonderer Liste.

HRM 6 3 bis 3 1/2 Tonnen Nutzlast.

Rahmen und Federn: Extrastarker Niederahmen aus hochwertigem Stahlblech mit zahlreichen Rohrquerträgern. Vorne und hinten Halbelliptikfedern auf Bolzen und Gleitlagern.

Vorderachse: Robuste Faustachse, Naben auf Schräg-



rollenlagern, abgefedertes Lenkgestänge mit schmierungslosen Spurstangen-Gummigelenden.

Lenkung: Von außen nachstellbare Schnecken spindle-Lenkung (System Roß), großes handliches Lenkrad, Lenkstock vor der Vorderachse, daher besonders ausgeglichener Anlauf der Lenkschubstange.

Kupplung: Trockenkupplung.

Getriebe: Am Motor angeflanscht, fünf Geschwindigkeiten, und zwar einen Schnellgang, eine direkte und drei Gebirgsstufen, einen stark untersetzten Rücklauf, Kugelschaltung in Wagenmitte.

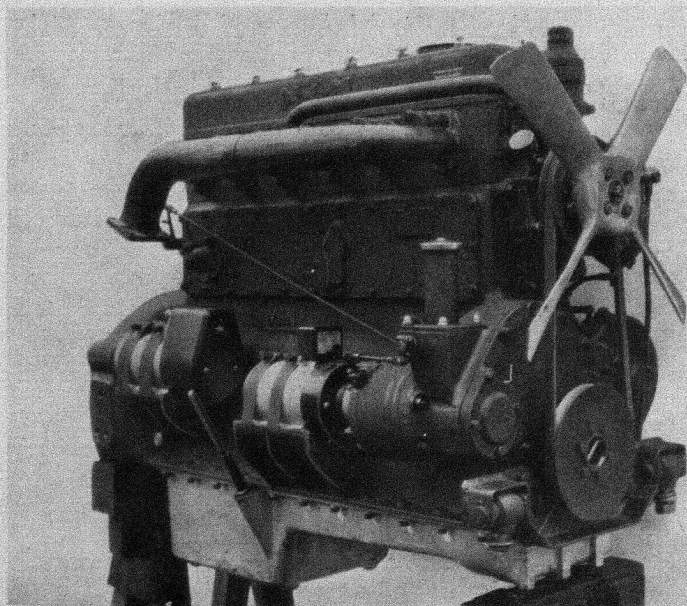
Kraftübertragung und Hinterachse: Freiliegende Kardanwelle mit Zwischenlager und Nadellager-Kardangelenken. Besonders kräftige Hinterachsbrücke aus Stahlguß, spiralverzahnte, extragroße Kegelräder samt Differential in herausnehmbarem Stahlgehäuse, biegungsentlastete Seitenwellen, Radnaben auf Kegelrollenlagern.

Bremsen: Die Fußbremse wirkt mit hydraulischer Übertragung (Lockheed) gleichzeitig auf die Bremsbacken beider Achsen (Vierradbremse). Die davon unabhängig wirkende Handbremse ist eine mechanische Transmissionsbremse.

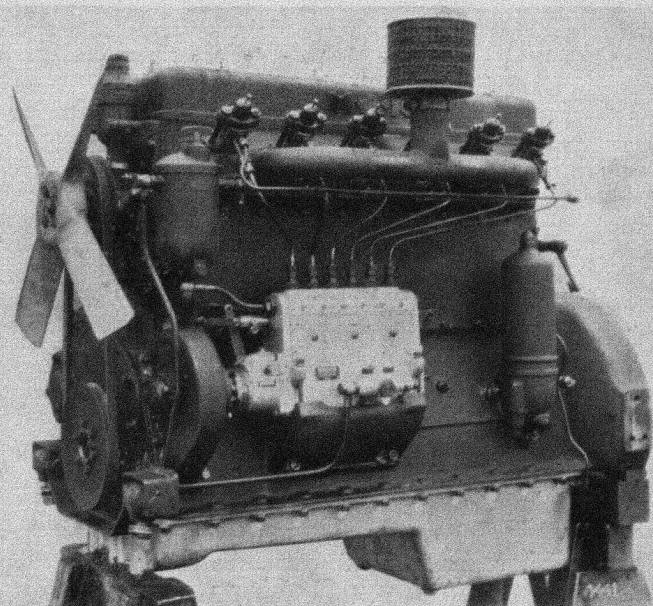
Brennstoffanlage: Brennstoffbehälter für etwa 90 Liter seitlich am Rahmen.

Beleuchtung: Elektrische Lichtmaschine 12 Volt, 2 Blockbatterien mit je 90, bzw. 105 Ampèrestunden. Scheinwerfer mit Zweifadenlampen und eingebauten Stadtlampen, Nummernlampen, kombiniert mit Stoplicht, Handlampe, Reserveanschlüsse.

Ausrüstung: Elektrische Schaltanlage, Ölkontrollapparate, Tachometer, Uhr, Wischer, Winker, elektrisches Signalhorn, Handhupe, Normalwerkzeug und Reserveteile nach besonderer Liste.



Auspuffseite.



Pumpenseite.

Sechszylinder-Austro-Fiat-Dieselmotor, Lizenz MAN.

HUPVERBOT

Von Ernst G a n a u s e r, Präsident des Verbandes österreichischer Händler mit gebrauchten Kraftfahrzeugen.

Wer wie ich den Automobilismus von seinen ersten Anfängen an miterlebt hat, der weiß, daß verschiedene Bewegungen und Stimmungen, um nicht zu sagen Moden, auftauchen, verschwinden, manchmal auch wiederkehren. Die Beobachtung, daß das Autofahren mit Geräusch verbunden ist, hat man schon sehr früh gemacht, die Bewertung dieser Tatsache war dann zu verschiedenen Zeiten verschieden. Einmal hat man diese Geräusche begrüßt, weil sie als Warnung gute Dienste leisteten, dann wieder war man um die Nerven der Automobilisten wie der Nicht-Automobilisten besorgt und hat also den „Lärm“ bekämpft. Einen donnernden Auspuff zu besitzen, ist denn auch nur mehr Vorrecht der Motorradfahrer, während die Automobile in dieser Hinsicht eine vornehme Dämpfung erfahren haben. Und nun geht es auf die Hupe los.

Wer die Verhältnisse im Auslande kennt und vor allem im Westen Europas und in Amerika, der weiß, daß wir in Österreich von einem wirklichen Automobilismus im eigentlichen Sinne des Wortes kaum sprechen können. Selbst in Wien ist nur an wenigen Stunden ein wirklicher Autoverkehr zu verzeichnen, und dieser beschränkt sich dann noch dazu auf wenige Stellen der Stadt. Man kann ruhig sagen, daß des Nachts in sämtlichen äußeren Bezirken das Auftauchen eines Autos noch immer als unerwartete Sensation wirkt! Diese geringe Verkehrsdichte dürfte wohl der Hauptgrund dafür sein, daß die Fußgänger, also die ganz ungeheuer überwiegende Majorität der Bevölkerung, die rechte Einstellung zum Kraftfahrzeug wahrhaftig noch nicht gefunden haben. Dinge, die anderwärts den Passanten schon in Fleisch und Blut übergegangen sind, wie, daß man auf dem Trottoir gehen soll und nicht auf der Fahrbahn, oder daß man die Fahrbahn nicht diagonal überqueren darf, sind offenbar mit der Persönlichkeit des Österreicher im allgemeinen und des Wiener im besonderen nicht zu vereinen. — „I bin i“ — von diesem stolzen Wahlspruch will der Wiener nicht lassen, wenn er als Fußgänger auf der Fahrbahn dahinschwandelt und, Hand aufs Herz, hat er denn damit so ganz Unrecht? Muß er denn wirklich erwarten, einem Auto ausweichen zu müssen, einem Fahrzeug, dem er außerhalb des Weichbildes der Stadt doch wirklich nicht zu häufig begegnet? Noch dazu weiß der Österreicher teils aus Erfahrung, teils aus Gerichtssaalberichten der Zeitungen, daß der Automobilist hupt und hupen muß und gar nicht genug hupen kann. Der biedere Passant fühlt sich also so lange überall, auch mitten auf der Fahrbahn, auf der er plaudert, liest oder unter Umständen sogar schläft, so lange vollkommen sicher, bis er nicht ein „kräftiges“ oder „wiederholtes“ Hupsignal hört, um einen in Gerichtsverhandlungen immer wiederkehrenden Ausdruck zu gebrauchen.

Man glaube aber nur ja nicht, daß die Automobilisten in dieser Beziehung wesentlich anders wären! Wenn auch der erfahrene Lenker den aus Amerika stammenden

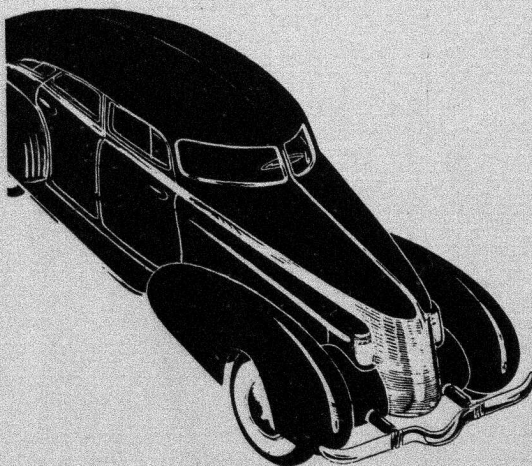
Satz: „Fahre stets so, als ob um die nächste Ecke ein betrunkenen Mörder mit seinem Auto käme“ beherzigen wird, so gilt das doch keineswegs für die Anfänger, die mit großem Gottvertrauen gedankenlos und traumverloren dahinfahren, fest überzeugt, nichts ohne vorhergehendes Hupsignal erleben zu brauchen. Und es darf wiederum gesagt werden, daß auch hieran der so wenig dichte Autoverkehr in Österreich schuld trägt.

Ganz schlimm ist es aber um die eigentlichen Herren der Straße bestellt, um die Radfahrer. So lange es ihrer noch verhältnismäßig wenige gab, brauchte sich der vorsichtige und erfahrene Automobilist vor ihnen nicht zu fürchten. Seitdem aber ihre Zahl so wesentlich angestiegen ist — und noch immer ansteigt —, ohne daß sie ihr stolzes Persönlichkeitsgefühl und ihr Gottvertrauen auch nur im geringsten verloren hätten, bilden sie eine schwere und ernste Gefahr für jedes Automobil. Der Radfahrer verläßt sich absolut darauf, daß man ihm ausweicht, gleichgültig was immer er beginnen möge. Fahränderungen, und seien sie noch so unbegründet, Einbiegen in Hauptverkehrsstraßen, plötzliches Anhalten, all das wird ohne jedes Signal, ohne jedes geringste Zeichen vorgenommen. Der Sport- und Spieltrieb der Jugend lebt sich — mitten auf der Fahrbahn! — in allerhand neckischen Scherzen aus, man fährt in Reihen, quer zur Straße, man übt Radreigen und ähnliche Kunststücke ohne jede Rücksicht auf den Verkehr. Denn der Automobilist hat ja seine Hupe, er muß eine Vierradbremse besitzen, er muß unter allen Umständen ausweichen, auch wenn er sich selbst, seine Passagiere, seinen Wagen dadurch aufs schwerste gefährdet.

Diese Tatsachen, nämlich die gelinde gesagt falsche Einstellung der Fußgänger, die Unerfahrenheit so mancher Automobilisten und der rücksichtslose Leichtsinns der Radfahrer sind selbstverständlich auch der Regierung bekannt und dürften Grund dafür

sein, daß zunächst von einem allgemeinen Hupverbot abgesehen und nur ein Nachthupverbot eingeführt werden soll. Wie steht es nun mit diesem? Es sei von vorneherein zugegeben, daß es weder ein Vergnügen noch eine Nervenberuhigung ist, in einer verkehrsreichen Straße oder gar an einer stark frequentierten Kreuzung wohnen und während der Nacht immer wieder Hupensignale hören zu müssen, zumal man diese doch nicht so dämpfen kann wie früher einmal den Auspuff. Aber — safety first! Wessen Sicherheit würde nun durch das Nachthupverbot am meisten bedroht werden? Des Fußgängers? nein! denn dank der tiefen Stille, die nachts über Wien gebreitet liegt, wird er schon durch das Fahrgeräusch des Autos gewarnt. Des Radfahrers? auch nicht, denn Radfahren scheint fast durchaus eine Tagesbeschäftigung zu sein. Also des Automobilisten selbst? ja, und zwar in verschiedener Hinsicht. Einerseits bewegt sich so ein Automobil auch in der Stadt verhältnismäßig rasch und hat in engen Gassen wenig Platz zum Ausweichen und vor allem auf nassem Asphalt schlechte Bremsmöglichkeit, andererseits ist der Verkehr in Wien zwar nicht stark genug, um stets mit dem Herannahen eines anderen Autos rechnen zu müssen, aber doch schon so dicht, daß man auch nächtlicherweile ein anderes Fahrzeug begegnen kann. Die Proponenten des Nachthupverbotes haben nun sehr richtig erkannt, daß an die Stelle des Hupsignals ein anderes Warnungszeichen treten müsse, nämlich das Lichtsignal. Das wäre eine wunderschöne Sache, wenn alle oder wenigstens die meisten Autos entsprechende Vorrichtungen hätten, um mit ihren Lampen die nötigen Signalkunststücke rasch und leicht ausführen zu können. Leider hat aber nur der kleinere, um nicht zu sagen der kleinste Teil der Autos die Lichtschaltung am Lenkrad, und man braucht sich nur einen unglücklichen Fahrer vorzustellen, der mit der einen Hand ununterbrochen am Schaltbrett herumfingert, mit der anderen um die Ecken herumsteuern muß, während ihm die dritte und die vierte Hand — für Schaltung und Winker — höchst bedauerlicherweise fehlen, um klar zu sehen, daß das korrekte Geben von Lichtsignalen zu den Ausnahmen gehören wird. Und dann wird nicht böser Wille oder Leichtsinns daran Schuld sein, sondern die technische Schwierigkeit — die Betätigung.

Warten wir also ruhig ab und lassen wir uns Zeit. Ein Nachthupverbot für ganz Österreich, aber auch nur für Wien, wird mehr, viel mehr Schaden als Nutzen stiften. Will man durchaus etwas für den großstädtischen Charakter und für die Nachtruhe unserer schönen Heimatstadt tun, dann erlasse man ein Nachthupverbot für den ersten Bezirk. Das wird Gelegenheit geben, entsprechende Erfahrungen zu sammeln. Ansonsten kann man mit einer solch einschneidenden und alles eher als ungefährlichen Maßnahme ruhig warten, bis wir das haben, was wir alle erstreben: einen wirklichen lebendigen Autoverkehr in Österreich!



90% Aerodynamik in Amerika.



Wenn **DIESEL** dann **GRÄF & STIFT**

Bau-Lizenz Mercedes-Benz

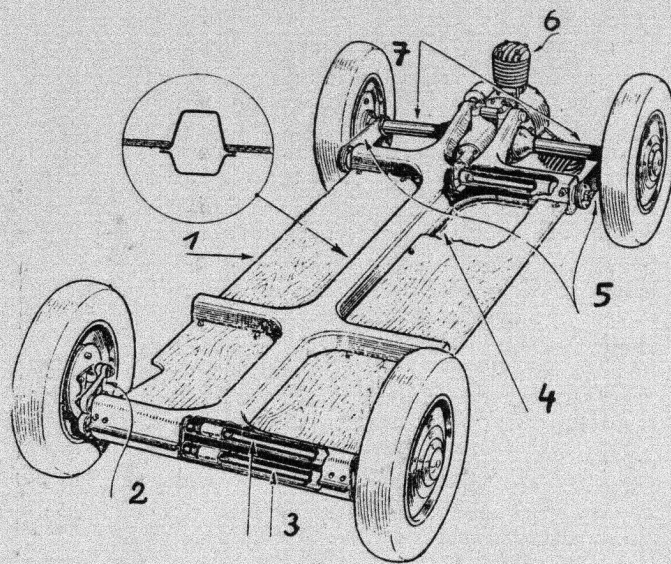
**Größte Wirtschaftlichkeit • Einfachste Bedienung
Längste Lebensdauer**

Fabrik: Wien XIX., Weinberggasse 58—76, Fernsprecher B-12-5-90 Serie

Rund um den 1000-Mark-Wagen

DAS KONSTRUKTIONS-
GEHEIMNIS DER
HITLER-TYPE
G E L Ü F T E T

1. Fußboden aus Holzplatten. 2. Achsstummeln an beweglichen Radialarmen. 3. Quergestellte Torsionsstäbe. 4. Zwei Stahlpreßteile in U-Querschnitt bilden das Rückgrat. 5. Schwingarme hinten. 6. Luftgekühlter 3-Zylinder-Sternmotor im Heck. 7. Antrieb über zwei Halbachsen.



Vor ungefähr zwei Jahren begann das große Rätselraten um die vom deutschen Reichskanzler Adolf HITLER anlässlich der Berliner Automobilausstellung kategorisch verlangte „wahre Volkstypen in der Preislage von 1000 Mark“. Vor einem Jahr erfuhr die staunende Mitwelt von dem Bereitliegenden der bezüglichen Konstruktionszeichnungen, wobei langsam durchsickerte, daß Dr.-Ing. Ferdinand Porsche als Hauptverantwortlicher für dieses preisliche Weltunikum zeichnet. Nur in einem Punkt sah man unklar: Wie soll diese ungeahnt günstige Notierung für einen mittelgroßen Gebrauchswagen, fähig, vier Personen mit entsprechendem Koffierzubehör über weiteste Strecken zu befördern, erreicht werden? Was will man, bzw. soll man bei dem ohnedies auf die einfachste Formel gebrachten Durchschnittswagen der Weltkonfektion weglassen, welche Organe soll man vom Dienst suspendieren, wie soll man die übriggebliebenen vereinfachen und verbilligen, um zu dem genannten, märchenhaft anmutenden Preis zu gelangen? Fest stand von vornherein, daß ein cyclecarähnliches Gebilde, Mixtur aus Auto und Motorrad, nicht in Betracht kommen könne. Die Hitler-Type sollte ja ewig und wenn möglich noch länger halten, wenn auch nicht 10.000 Jahre, wie das Dritte Reich selbst, so doch einen erheblichen Bruchteil davon. Es mußte also ein solider, in allen Konstruktionsstellen erprobter, in seinen Abmessungen großzügiger Wagen sein. Ein richtig gehendes Auto.

Hartnäckig behauptet sich das Gerücht, wonach die Berliner Automobilausstellung 1936 das offizielle Debüt des Hitler-Modells bringen werde, das, wenn auch nicht ganz genau 1000 Mark, so doch nicht mehr als 1300 oder 1400 Mark (der fünfsitzige Innenlenker) kosten werde. Wie dieser Wagen ungefähr in technischer

Hinsicht beschaffen sein wird, darüber gibt die hier veröffentlichte Konstruktionszeichnung interessanten Aufschluß, die ein an Dr. Porsche erteiltes Kleinwagenpatent betrifft. Allerdings, über die Dimensionen des Wagens, über sein Eigengewicht, über die jeder Pferdekraft zugeordneten Kilos erfährt man auf diesem Wege leider nichts. Nur die grundlegende Technik des Chassis, das mit luftgekühltem Heckmotor, originell-einfachem Kreuzchassis und der bereits mit wechselndem Erfolg angewandten Torsionsstabfederung ausgerüstet werden soll, wird im Bilde allerhand ausgeplaudert. Wenn es auch außer Zweifel steht, daß diese Konstruktionsgedanken gewisse Ersparnisse an Material und Arbeitszeit mit sich bringen, so erklärt diese Verbilligung (dem Normalwagen gegenüber) noch keineswegs die von Hitler verlangte und von Porsche beabsichtigte Halbierung des bisherigen Preissatzes. Aber darüber mögen sich jene, die es beruflich wie politisch angeht, ihre gewiß klugen Köpfe zerbrechen. Wir erfüllen im folgenden nur unsere publizistische Pflicht, indem wir die wichtigsten Erläuterungen zu der schematischen Zeichnung beistellen, wobei wir ausdrücklich betonen, daß das praktische Debüt des Hitler-Modells noch mancherlei Überraschungen und technische Korrekturen bringen dürfte.

Wie man sieht, zeigt sie Heckanordnung des Motors. Die Kraftquelle selbst ist dabei nicht genauer angegeben. Es soll beabsichtigt sein, einen luftgekühlten Dreizylinder-Sternmotor dafür zu verwenden.

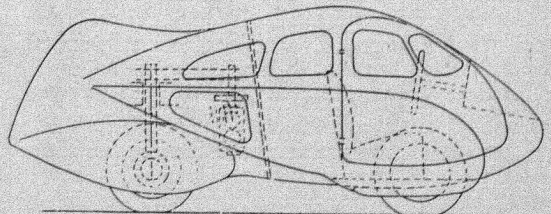
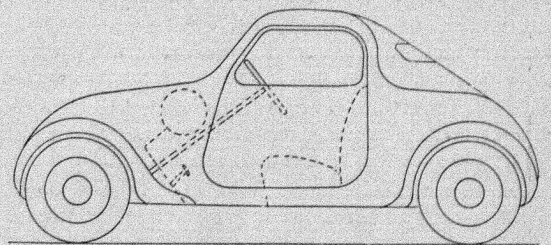
Alle vier Räder zeigen Einzelabfederung. Ihre Achsen, bzw. Achsstummeln sitzen an beweglichen Radialarmen und quergestellten Torsionsstäben. Die Arme, welche die Achsen tragen, sind in Lagern, die zwischen den oberen und den unteren Preßteilen, die den Rah-

men bilden (das Rohrchassis), gelagert. Die Torsionsstäbe sind in Hüllrohren verkapselt. Den Rohrrahmen selbst bilden zwei Preßteile aus Stahl mit U-Querschnitt, die derart verbunden sind, daß sie einen sehr starken, respektive steifen Aufbau bilden. Das ganze Chassis zeigt ein Hauptrohr mit drei daran sitzenden Querträgern. In die Zwischenräume dieser Träger kann ein Fußboden aus Holzplatten eingebaut werden oder die unteren Trägereile können derart geformt werden, daß sie selbst einen Fußboden aus Stahlblech bilden. Hinten sind die Preßstücke geteilt und nach oben abgebogen, um Raum für die Kraftübertragung zu schaffen. Quergestellte Rohre sind hier angeordnet zwecks Einbau des Motorgetriebeblocks.

Der Antrieb erfolgt vom Motor nach dem vor diesem (im Chassis) angeordneten Getriebe und führt von dort wieder nach rückwärts zu den eigentlichen Antriebsorganen, respektive über je ein Kardangelenke zu den Halbachsen und Hinterrädern. Die Halbachsen laufen in Rohren, die schwingend am Differentialgehäuse befestigt sind. Die Hinterräder haben den bei solchen Konstruktionen üblichen „Sturz“.

Jedes der Vorderräder und jeder der Steuerungsköpfe wird von zwei Radialarmen getragen, die übereinander angeordnet sind. Einer von diesen Armen oder beide können mit einem Torsionsstab verbunden werden, während der andere Arm an einem eingebauten Stoßdämpfer sitzt, respektive schwingt.

Der ganze Aufbau ist derart, daß nach Ansicht des Konstrukteurs allen Chassisteilen eine ungemein große Widerstandsfähigkeit verliehen wird, während die Beanspruchung infolge der Heckanordnung eine sehr geringe ist. Die Nähe der Querlager zu den Rädern ist ein anderer Vorteil.



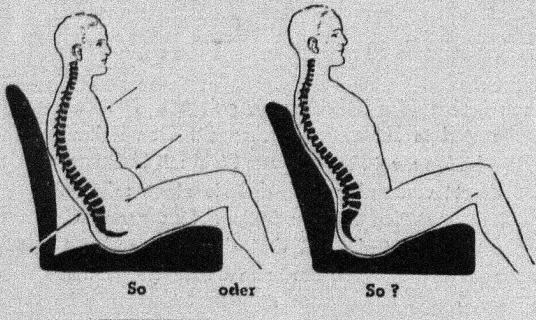
Vorschläge französischer Konstrukteure für den 8000-Francs-Einheitswagen, von dem gleichzeitig 100.000 Stück in Fabrikation genommen werden sollen.

Nur das Beste ringt sich durch.

Die Firma Ferodo Limited in Chapel-en-le-Frith hat seit Jahren die Einrichtung getroffen, daß ihre Vertretungen monatlich Bericht geben, welche Bewegungen sich in dem Konsum des Original englischen Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterials in den einzelnen Gebieten ergeben haben.

Bekanntlich haben die Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60, Stadtniederlage: Wien I., Schuberting 12, Telephon R-24-2-56, die Vertretung dieses Materials für ganz Osteuropa inne, und wiewohl in diesem Vertretungsgebiete im Vergleich zu den westeuropäischen Ländern nur spärlich Automobilfabriken existieren, erhöht sich der Konsum merklich, was wohl dem Umstande zuzuschreiben ist, daß auch in diesen Gebieten erkannt worden ist, wie sehr die Fahrsicherheit von guten, sicher wirkenden Bremsen abhängig ist; dies hängt zwar in erster Linie von der Bremskonstruktion selbst ab, doch spielt die Qualität des Bremsbelages eine nicht minder wichtige Rolle.

Ermüdungsfreies Sitzen.



WARUM HABEN SIE NOCH KEIN AUTO?

Die Bedeutung des Automobils als eines wichtigen Faktors im wirtschaftlichen Leben steht heute völlig außer Frage. Es besteht auch tatsächlich in weiten Kreisen das Bedürfnis nach der Verwendung von Kraftfahrzeugen für Betriebs- und Geschäftszwecke oder zum persönlichen Gebrauch. In manchen Fällen stehen nun aber der Anschaffung derartige materielle Erwägungen entgegen, daß man trotz der vorauszusehenden Vorteile auf die Einstellung zu verzichten geneigt ist.

Hier greift der Automobilkredit helfend ein. Hand in Hand mit der Entwicklung der heimischen Fahrzeugindustrie wurde dieser jüngste Spezialweg des Kreditwesens ausgebaut, um durch Erhöhung der Aufnahmefähigkeit des inländischen Marktes wiederum absatzfördernd auf die Industrie zu wirken. Ursprünglich wurden solche Finanzierungen nur als Nebengeschäft von verschiedenen Kreditinstituten betrieben. Zu einer erfolgreichen Durchführung dieser Geschäfte ist aber eine mit Sachkenntnis und Erfahrung geschaffene Organisation erforderlich. Die Oesterreichische Kreditanstalt – Wiener Bankverein und die Merkurbank haben sich mit Instituten des Versicherungswesens zusammengeschlossen und durch verschiedene Begünstigungen die Automobilverkehrsanstalt, Ges. m. b. H., Wien I., Canovagasse 5, ein Unternehmen, das sich ausschließlich der Finanzierung von Kraftfahrzeugwerbungen widmet, zu besonderer Leistungsfähigkeit ausgestaltet. Durch diese Spezialisierung sowie durch die enge Verbindung mit den vorgenannten Instituten ist diese Anstalt in der Lage, ihrer Aufgabe im Interesse sowohl des Autohandels als auch des auto-kaufenden Publikums zu den günstigsten Bedingungen vollauf gerecht zu werden.

KARL FRANK

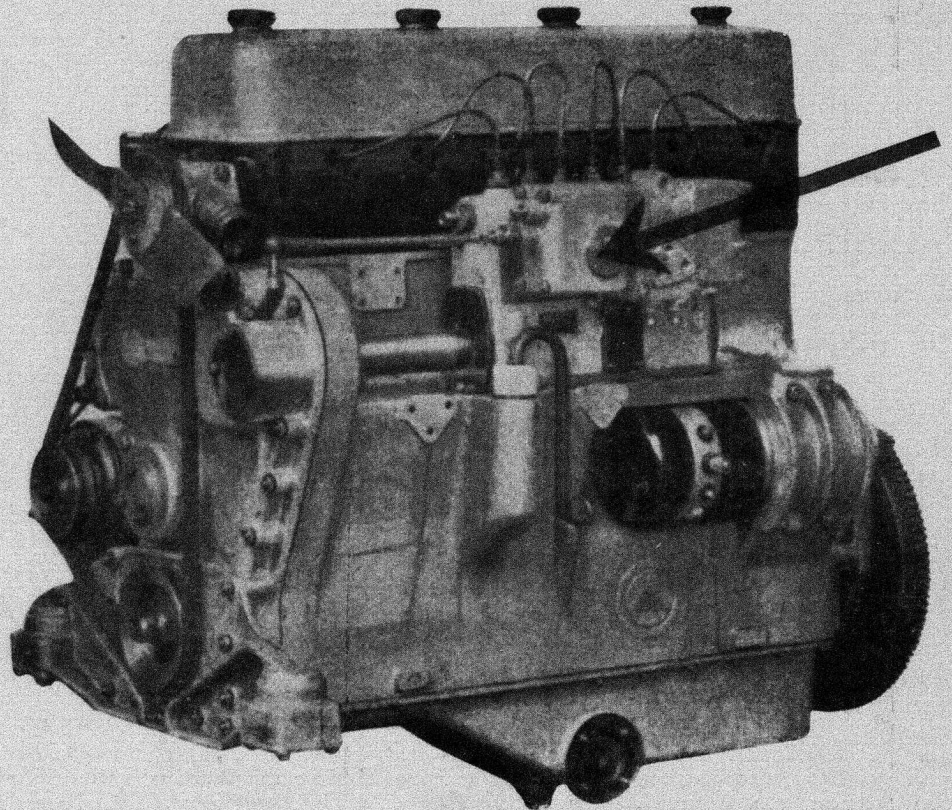
Größtes Wiener Emailier- und Spritzlackierwerk für Motorräder

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

Mode von morgen: Diesel-Personenwagen

Es war von vornherein klar, daß der Siegeszug des Dieselmotors im Nutzkraftwagenverkehr auch den Erzeugern reiner und ausgesprochener Personenautos zu denken geben würde. Vor kurzem hörte man, natürlich aus Amerika, daß dort ein unentwegt fortschrittlicher Autofabrikant den Versuch unternommen habe, die erste Diesel-Luxuslimousine in die Welt zu setzen. Ob es freilich die allererste war, die das Haus AUBURN kredenzte, wird von mancher Seite bestritten; immerhin, der Auburn-Personen-Diesel darf mit Recht von sich behaupten, er war der erste, der durch die automobilistischen Fachschriften dieser neuigkeitshungrigen Welt in Wort und Bild marschierte. Bekannt ist ferner,

Touren 72 Brems-PS. Die Literleistung von 20 PS kann heute für einen Diesel-Motor als beträchtlich bezeichnet werden. Block- und Kurbelgehäuse Silumin-Legierung. Für die leicht auswechselbaren Zylinderbüchsen wurde Grauguß verwendet. Vom Lastwagen stammt ferner die Ventilanordnung, je 4 Ventile pro Zylinder, 2 Auslaß-, 2 Einlaßventile durch eine quer zur Motorenachse liegende Welle gesteuert. Schon wegen des geringen Ventilhubes scheint dies vorteilhaft zu sein, dabei können auch die Einspritzdüsen zentral und leicht zugänglich angeordnet werden, was wiederum die erwünschte symmetrische Formgebung des Verbrennungsraumes erleichtert.



Diesel-Motor für den Chrysler-Plymouth-Personenwagen.

daß eine Reihe von Automobilwerken analoge Experimente machen und mit Eifer daran sind, den Lastwagen-Rohölmotor für Personenwagen zu entwickeln. Hiebei sind nicht geringe Schwierigkeiten zu überwinden, so daß mit dem offiziellen Debüt des Personen-Diesel in den – Verkaufskatalogen nicht so bald zu rechnen sein dürfte. Der komplizierte Einspritz- und Verbrennungsvorgang wird bei einem Schnellläufer noch undurchsichtiger und die peinlich genaue Dosierung des Brennstoffes ist bei den geringen Mengen, die der verhältnismäßig kleinvolumige Personen-Diesel benötigt, äußerst schwierig. Nur wenn diese Bedingungen erfüllt sind, unterbleibt die Rauch- und Geruchbildung und der für den Diesel charakteristische harte Verbrennungsschlag.

Die Saurer-Werke in Arbon, über weit zurückreichende Erfahrungen auf dem Gebiete der Lastwagen-Rohölmotoren verfügend, haben – wir folgen hier einem sehr interessanten Bericht der beliebten Zeitschrift „Motor und Sport“ – einen kleinen Schnellläufer entwickelt, den sie in ein Chrysler-Plymouth-Chassis einbauen. (Wie man weiß, besorgt Saurer schon seit zwei Jahren die Montage der Chrysler-Wagen für den Schweizer Bedarf.)

Schon beim ersten Blick kennt man diesem Motor seine Lastwagenabstammung an. Den Raum unter der Motorhaube füllt er vollständig aus und sein Gewicht übersteigt jenes des Benzinmotors des Plymouth um volle 350 kg. Allerdings ist der Saurer „PD“ beste europäische Schule, sein Finish ist einwandfrei, die Anordnung der Nebenapparate mustergültig. Ein Sechszylinder von 3,6 Liter Volumen und einem Verdichtungsverhältnis von 1:19 gibt die Maschine bei 3000

Um die Brennstoffleitungen möglichst kurz zu gestalten, liegt die Einspritzpumpe ziemlich hoch an der Seite des Motorblockes. Hiebei wurde die bekannte Bosch-Brennstoffpumpe, jedoch mit abgeänderten Nocken und feinerer Ausbildung der Stößel, verwendet. Mit dieser Bosch-Pumpe ist ein hydraulischer Servoregler gekuppelt, der eigentlich erst den Motor für den Personenwagen brauchbar machte; denn er übt folgende Funktionen aus: Er fördert mittels einer Zahnradpumpe den Brennstoff aus dem Behälter, regelt die Maximalfüllung an der Rauchgrenze je nach Drehzahl, regelt den Leerlauf, begrenzt die maximale Drehzahl und betätigt die Spritzmomentverstellung. Die Hersteller sind erklärlicherweise etwas zurückhaltend mit der Bekanntgabe von konstruktiven Einzelheiten dieses Servoreglers, der vielleicht das interessanteste Konstruktionselement am ganzen Motor sein dürfte.

Wir sind **Spezialisten** für:

**Ferodo-Bremsbelag
Silverrex-Zündkerzen
SKF-Kugellager
Katalytische Heizöfen
Schneeketten und
Kühlerfrostschutz**

Stadt-Niederlage der

ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN

Wien I., Schuberting 12 Telephon R-24-2-56

Wiener Verkehrsfragen

Wünsche der Wiener Kraftfahrer

Mit der Zunahme der Kraftfahrzeuge tauchen gewisse Verkehrsfragen wieder auf, die wohl schon seinerzeit bestanden haben, durch die Abnahme der Kraftfahrzeuge aber wieder in den Hintergrund traten.

Da sich nunmehr die Abschaffung der Benzinsteuer in günstigem Sinne auswirkt und diese Einwirkung auch andauern dürfte, ist es an der Zeit, sich wieder mit diesem Problem zu befassen. Wien ist eine Großstadt, die infolge ihrer Lage bedeutende Höhenunterschiede aufweist und wegen ihres Alters speziell in den inneren Stadtteilen komplizierte Verkehrsbedingungen hat. Die Unmöglichkeit, die meisten Straßenzüge dem gesteigerten Verkehr anzupassen, bringt es mit sich, daß Maßnahmen notwendig werden, um ihn reibungslos abwickeln zu können. Die fallweise Entfernung störender Häuserblocks erleichtert selbstverständlich die Verkehrsabwicklung an gewissen Punkten, kann aber bei Erörterung des Gesamtproblems außer acht bleiben. Erschwerend ist das große Straßennetz Wiens und seine mit wenig Rücksichtnahme auf den übrigen Straßenverkehr durchgeführte Anlage. Daß auch der Omnibusverkehr durch seine nicht sehr glückliche Fahrzeugtype verkehrsbehindernd wirkt, sei der Vollständigkeit halber ebenfalls erwähnt.

Schon vor Jahr und Tag hat die Magistratsabteilung 39 in Erkenntnis der Notwendigkeit einer Regelung den Versuch unternommen, für gewisse stark befahrenen Straßen Vorschriften über Parken, Benützung durch Pferdefuhrwerke, Abladen von Gütern usw., zu erlassen. Die diesbezüglichen Verhandlungen, die mit den Interessenten, also hauptsächlich den Kaufleuten der in Frage kommenden Straßenzüge geführt wurden, blieben leider ergebnislos, da man von jeder Regelung eine Einbuße des Geschäftsganges befürchtete. Eine solche kann aber auch ohne Regelung dann eintreten, wenn sich die Verhältnisse regellos weiterhin entwickeln und das Aufsuchen von Geschäftsleuten in stärker befahrenen Straßen erschweren oder unmöglich machen.

Zu diesem Kapitel zählt das

PARKVERBOT IN DER KÄRNTNERSTRASSE.

Es war einfach undurchführbar, im Einvernehmen mit den Interessenten entweder eine Seite oder abwechselnd je eine Seite zu gewissen Tagesstunden unter Parkverbot zu stellen. Die längere Sperrung der Augustinerstraße machte nunmehr das Parkverbot auf einer Seite der Kärntnerstraße notwendig und, siehe da, es ging und geht noch heute, obwohl die Augustinerstraße fertiggestellt ist. Es wird sich wohl kaum jemand von einem Einkauf abhalten lassen, weil er sein Fahrzeug auf die andere Straßenseite stellen muß.

DAS PARKEN UND DIE PARKVERBOTE WERDEN ÜBERHAUPT IN DER INNEREN STADT ZU EINER DER BRENNENDSTEN FRAGEN.

Den immer zahlreicher werdenden Parkverboten stehen keine ausreichenden Parkplätze gegenüber und auch der zu diesem Zwecke zur Verfügung stehende Raum in den Nebenstraßen reicht nicht mehr aus. Für die typisch amerikanischen Verhältnisse, daß man vom Parkplatz zum Büro o. dgl. oft weiter zu gehen hat als in Wien von der Wohnung bis zum Büro, besteht bei uns noch kein Verständnis.

Es bliebe also nur eine Lösung übrig, nämlich den vorhandenen geringen Raum entsprechend aufzuteilen. Hierzu gehört in erster Linie die

LÖSUNG DES TAXIPROBLEMS.

Wien hat bekanntlich mehr Taxis als derzeit notwendig sind, so daß große Ansammlungen unbeschäftigter Fahrzeuge entstehen, die natürlich den für das Parken zur Verfügung stehenden Platz arg behindern. Die Standplätze sind als solche nicht bezeichnet, die Angabe der Zahl der zulässigen Taxis fehlt und daher kommt es, daß gewisse Straßenzüge geradezu blockiert sind, da zu dem bewilligten Standplatz noch ein offizieller und ein halbes Dutzend inoffizielle Nachfahrplätze dazukommen. Da der Turnus trotz aller Bemühungen des einschlägigen Ministeriums nicht durchzubringen war, wird die Lösung in der Form erfolgen müssen, daß die heute bestehenden, übermäßigen Taxiansammlungen an gewissen Stellen unmöglich gemacht werden.

Aber auch das Zu- und Abführen von Gütern durch Lastwagen muß in manchen Straßen an gewisse Zeiten gebunden werden, wobei selbstverständlich die städtischen Kehrichtzüge mit gutem Beispiel voranzugehen hätten. Schließlich wird man sich auch nochmals die Frage vorlegen müssen, ob nicht — wie in anderen Städten — gewisse Hauptstraßen für Pferdefuhrwerk oder Radfahrer gesperrt werden sollen.

Was man in Wien vermißt, ist die

RÜCKSICHTNAHME AUF DEN STRASSENVERKEHR DURCH WARTENDE FAHRZEUGE.

Es sind dies hauptsächlich die Taxilenker, die das Recht für sich beanspruchen, dort zu warten, wo der Fahrgast ausgestiegen ist, unbekümmert darum, daß sie manchmal dadurch schwere Verkehrsstörungen verursachen. Schließlich aber sollte doch der unbehinderte Straßenverkehr wichtiger sein als die Gefahr, daß ein Fahrgast mit der Taxe durchbrennen könnte. In anderen Großstädten besteht diesbezüglich ein Verbot des Wartens von Fuhrwerken in gewissen Straßenzügen (Paris). Es ist auch bei dem Überfluß an Taxis kein Malheur, wenn statt des Wartenlassens zur Weiterfahrt ein anderes Taxi aufgenommen wird.

Ein artiges Hindernisfahren entsteht in vielen Einbahnstraßen durch die unbeanstandete Aufstellung von Fahrzeugen auf beiden Seiten. Noch ärger aber ist die Situation in manchen dreispurigen Straßen der Inneren Stadt ohne Bestimmung der Fahrtrichtung. Durch die Aufstellung von Fahrzeugen auf beiden Straßenseiten entsteht logischerweise eine einzige Fahrspur, die von beiden Seiten befahren werden kann. Sieger und bestimmend für die Fahrtrichtung bleibt derjenige, welcher die größere Rücksichtslosigkeit und die stärkere Hupe hat. Es ist dringend notwendig, in derartigen Straßen die Aufstellung von Fahrzeugen auf eine Straßenseite zu beschränken, obwohl dadurch selbstverständlich der für parkende Fahrzeuge zur Verfügung stehende Raum wieder eingeschränkt werden würde.

Anläßlich der eventuellen

UMSTELLUNG AUF RECHTSFAHREN

müßten alle Straßenbahnanlagen, hauptsächlich aber die Endstation, daraufhin überprüft werden, ob sie den modernen Verkehrsbedingungen entsprechen. Bei einer derartigen Überprüfung hätte eine größere Anzahl von in der Straßenmitte gelegenen und daher gefährlichen Endstationen naturgemäß zu verschwinden.



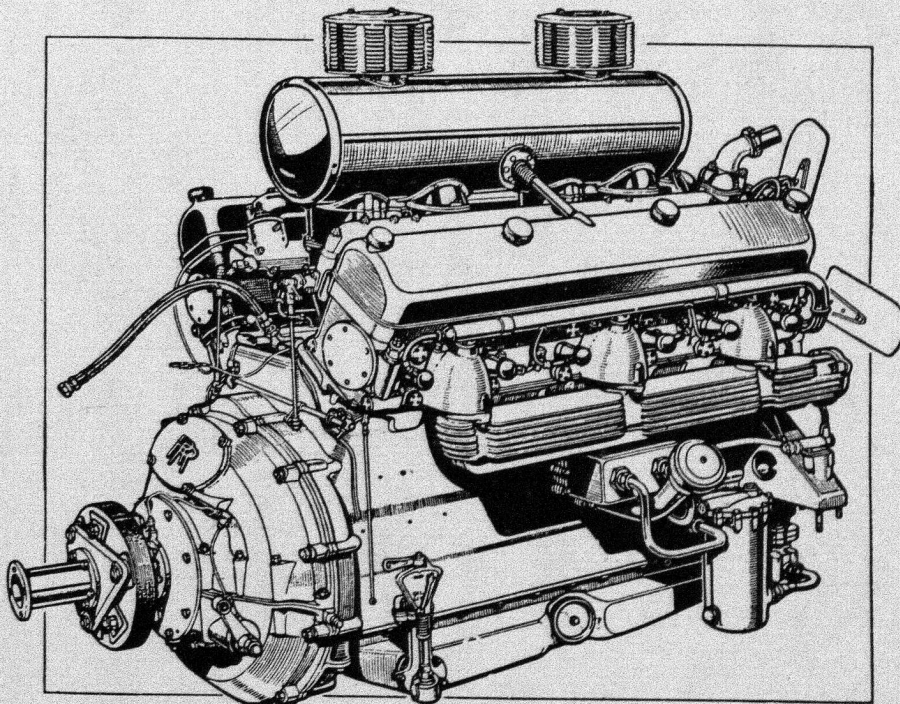
Miß Chrysler 1936

Durch die nunmehr zur Aufstellung gelangten neuen zehn Verkehrsampeln wird an vielen Stellen eine sehr bedeutende Verbesserung erzielt und die Kraftfahrer sind Herrn Bürgermeister Schmitz sicherlich dafür dankbar, daß er nunmehr Versäumnisse nachholt, welche die frühere Gemeindeverwaltung jahrelang begangen hat. Besonders angenehm wird die Kuppelung der beiden Opernkreuzungen empfunden, da sich dann das neuerliche Anhalten nach wenigen Schritten Fahrt erübrigen wird.

Es bleibt noch zu wünschen, daß bei der Neuananschaffung von Omnibussen eine solche Type zur Einstellung gelangt, welche nicht in den meisten Straßen hinter der Straßenbahn fahren muß und daher die gewünschte Entlastung nicht vollbringt.

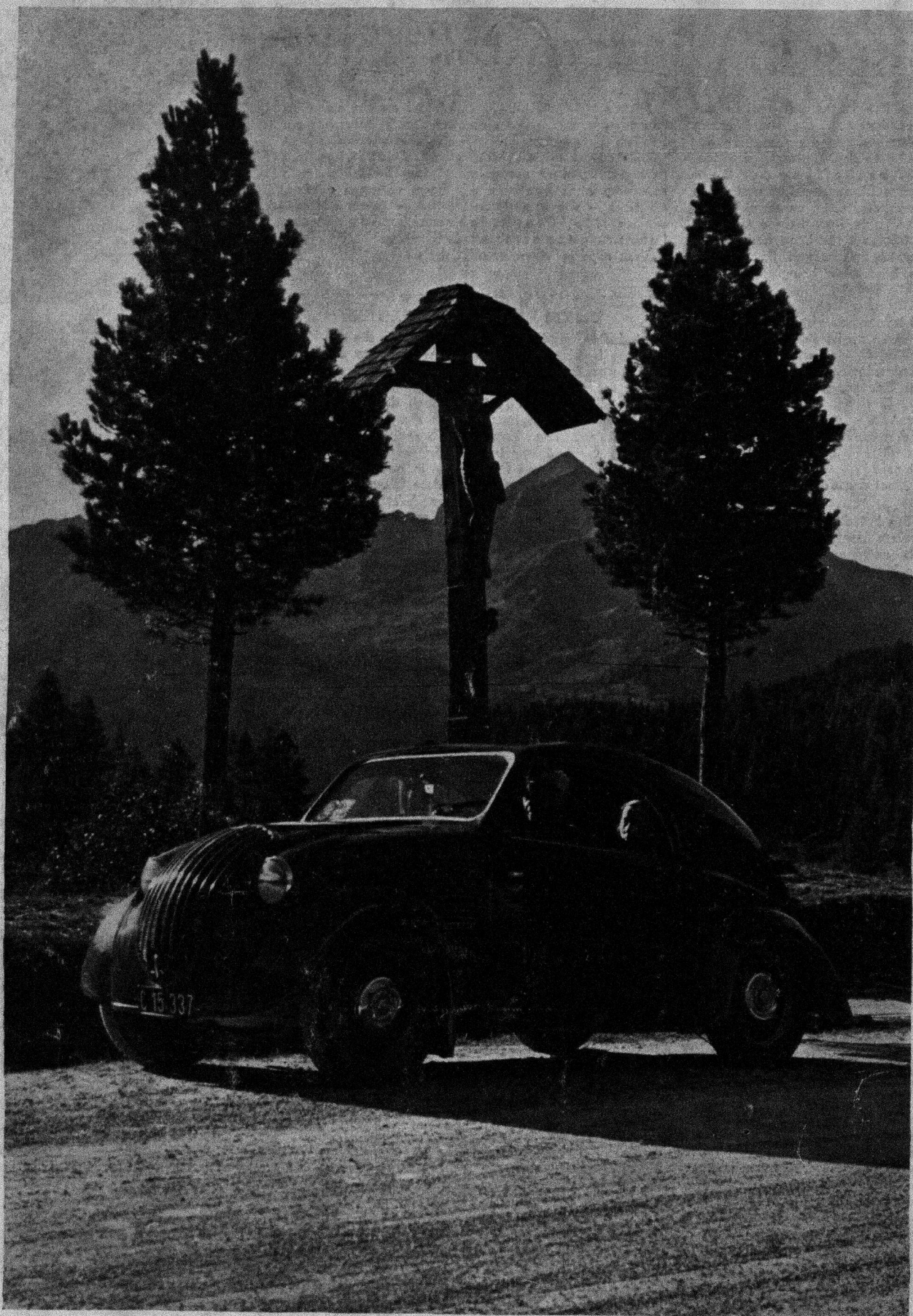
Die Frage der Richtungsanzeiger an Straßenbahnwagen befindet sich auch in Deutschland noch im Stadium des Studiums; insofern es zu einem brauchbaren Ergebnis gelangt, wird es notwendig sein, von diesem auch in Wien Gebrauch zu machen.

(„Autowirtschaft“)



Neuer Motor des neuen Rolls „Phantom III“

D E R „50er“ A U F D E R T A U E R N H Ö H E



Mit welcher außerordentlichen Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit der erste wirkliche Kleinwagen der Steyr-Werke, dessen Marktdebüt für Mitte März bevorsteht, auf Herz und Nieren geprüft wurde, beweisen die unterschiedlichen Photos, die die Type 50 bei Bezwingung der in Sportkreisen berühmtesten Pässe und Steilstrecken unserer Alpen zeigen. Hier eine gelungene Kostprobe.