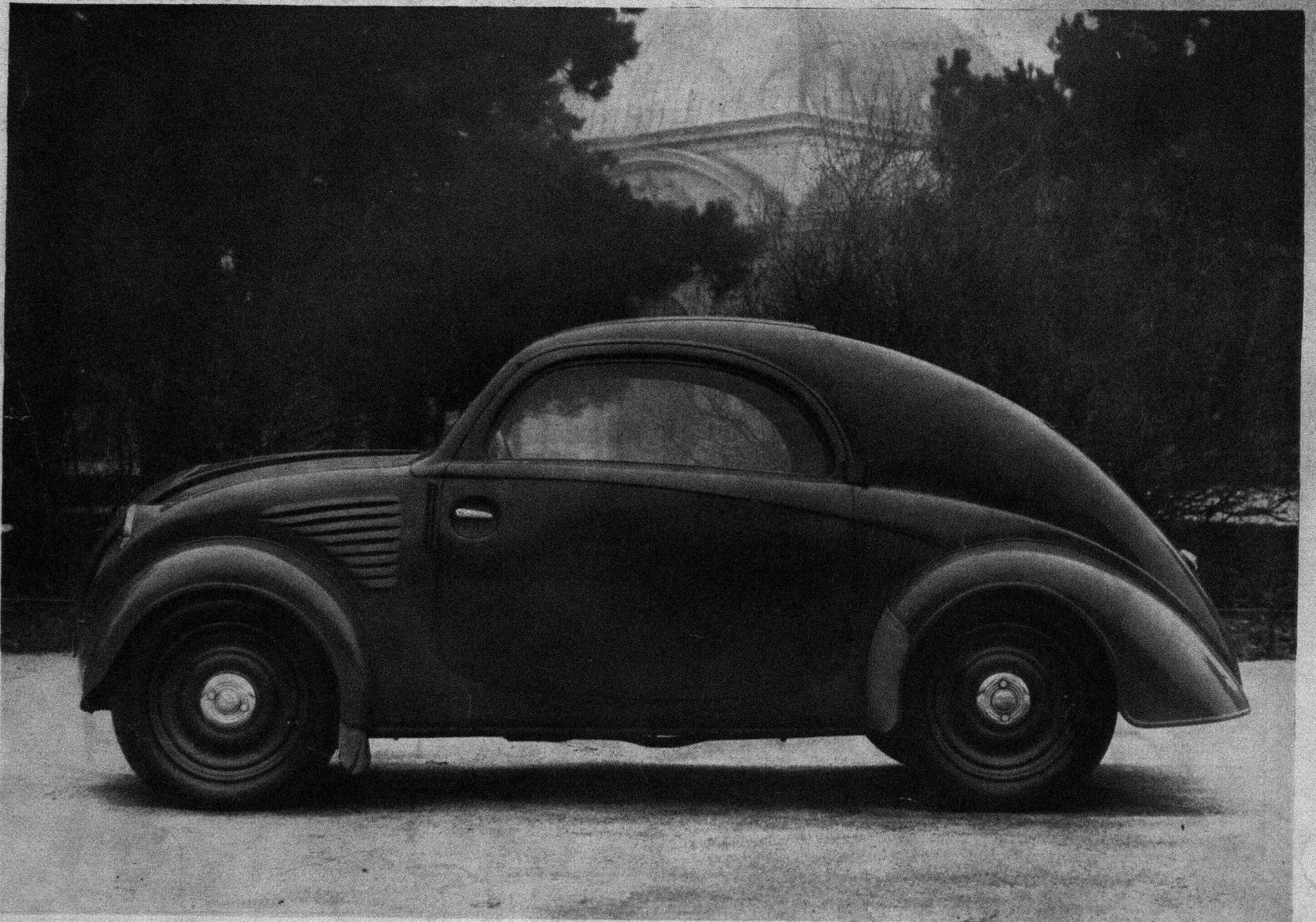


Euroopa Motor

NATIONALE BIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal



»Die ganze Stadt spricht davon:«

Steyr 50

KASINOS IN OESTERREICH

**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

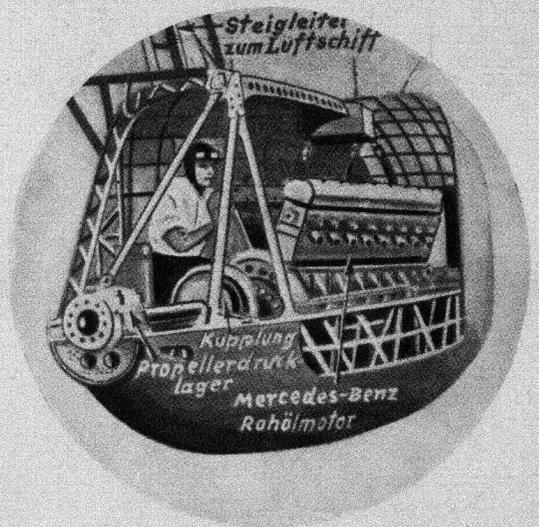
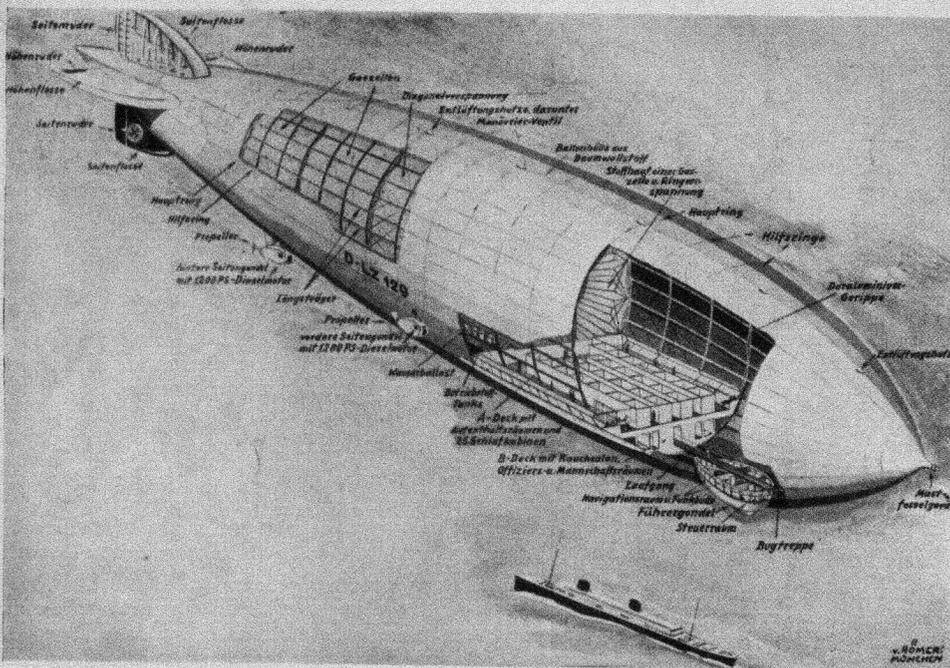
und

KUR-KASINO KITZBÜHEL

führende Wintersportorte in vollstem Betrieb

MIRABELL-KASINO SALZBURG

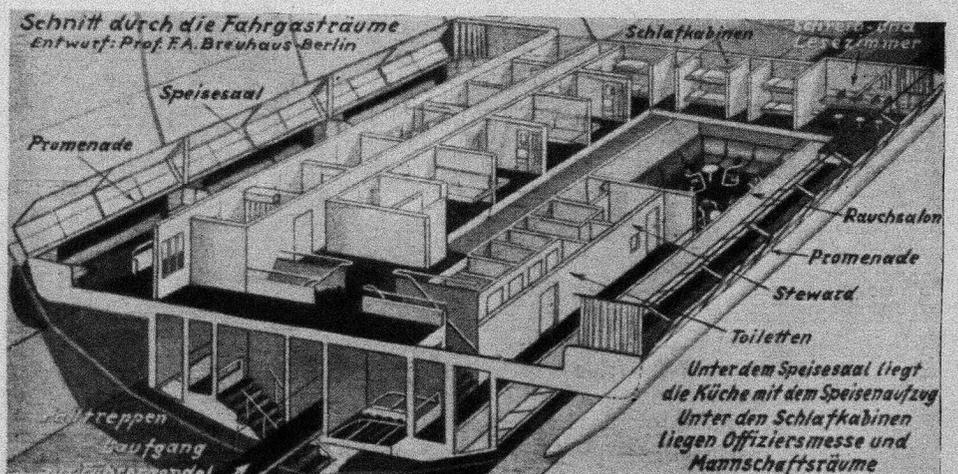
während der Salzburger Festspiele



„LZ 129“ – Der Rohöl-Zeppelin.

In Friedrichshafen am Bodensee wurde soeben das neue deutsche Riesenluftschiff „LZ 129“ vollendet. Es ist als das erste transozeanische Luftschiff entworfen und gebaut worden, und alle Erfahrungen, die man in den letzten Jahren im Fahrbetrieb mit Zeppelin-Luftschiffen gemacht hat, wurden bei der Konstruktion des „LZ 129“ ausgewertet. Der 36beckige Schiffskörper besitzt bei einer Länge von 248 Meter und einem größten Durchmesser von 41,2 Meter reine Stromlinienform. Die Vergrößerung des Durchmessers beim „LZ 129“ ermöglicht die Aufnahme fast der doppelten Gasmenge, nämlich 190.000 Kubikmeter, gegenüber 105.000 Kubikmeter beim „Graf Zeppelin“, mithin ist „LZ 129“ das größte Luftschiff der Welt. Für den Vortrieb des Schiffes finden vier Mercedes-Benz-Rohölmotoren Verwendung, die dem Luftriesen eine Geschwindigkeit von 135 km/Std. verleihen.

„Motor und Sport.“

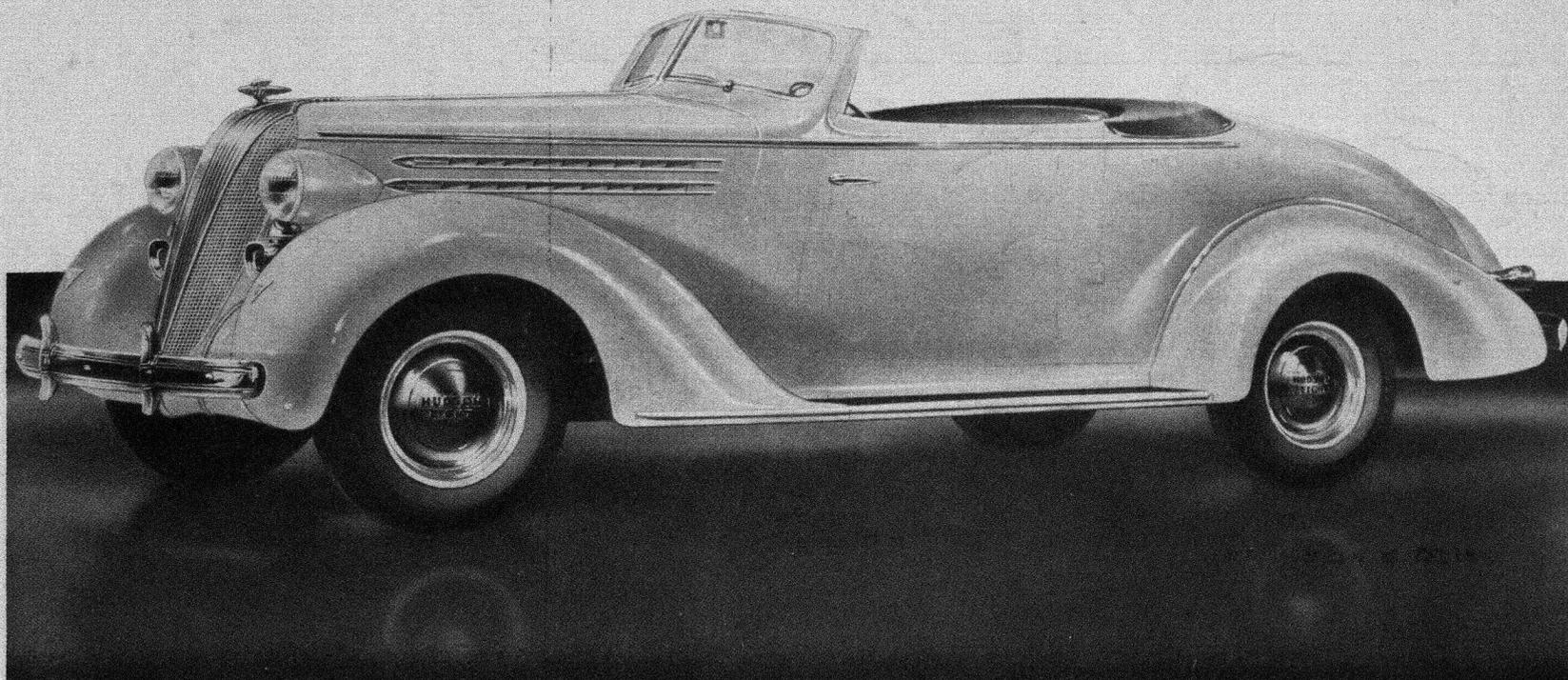


DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT

Redaktion und Administration: Wien IX., Canisiusgasse 8-10 / Telefon R-50-5-20

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt

Mit E bezeichnete Notizen sind entgeltlich



Hudson 1936.

Automobilistisches aus Amerika

New York, im März 1936.

Nichts g'freut uns waschechte Amerikaner mehr, als die Zeit zu betrügen, ihr zuzukommen, sozusagen früher am Ziel zu sein als man weggefahren ist, „schneller als möglich“ zu sein, wie einer einmal gesagt hat; in großen und kleinen Dingen des Lebens, in der Luft, auf Erden und im Wasser. Morgenblätter bekommt man um Mitternacht, Abendzeitungen zu Mittag; Kalender fürs neue Jahr im Oktober; Monatsschriften werden einen Monat vorausdatiert, wo immer es neue Jahresmodelle gibt, sind sie schon im Herbst des Vorjahres heraußen; Kleider, Füllfedern, Autos usw. Daß man sich dabei selbst ums armselig kurze Leben betrügt, merkt man nicht. Das Famoseste wär's, wenn man gleich nach der Geburt erwachsen, alt und schon wieder tot sein könnte, bevor man überhaupt zu leben angefangen hat; das wär' eine echte amerikanische Zeitersparnis!

Diese Denkungsweise zwickt dem ohnehin ach so kurzen Dasein eines Autos noch eine weitere Spanne Lebens ab. Jetzt hat man die jährliche Autoschau vom Jänner auf den vor-

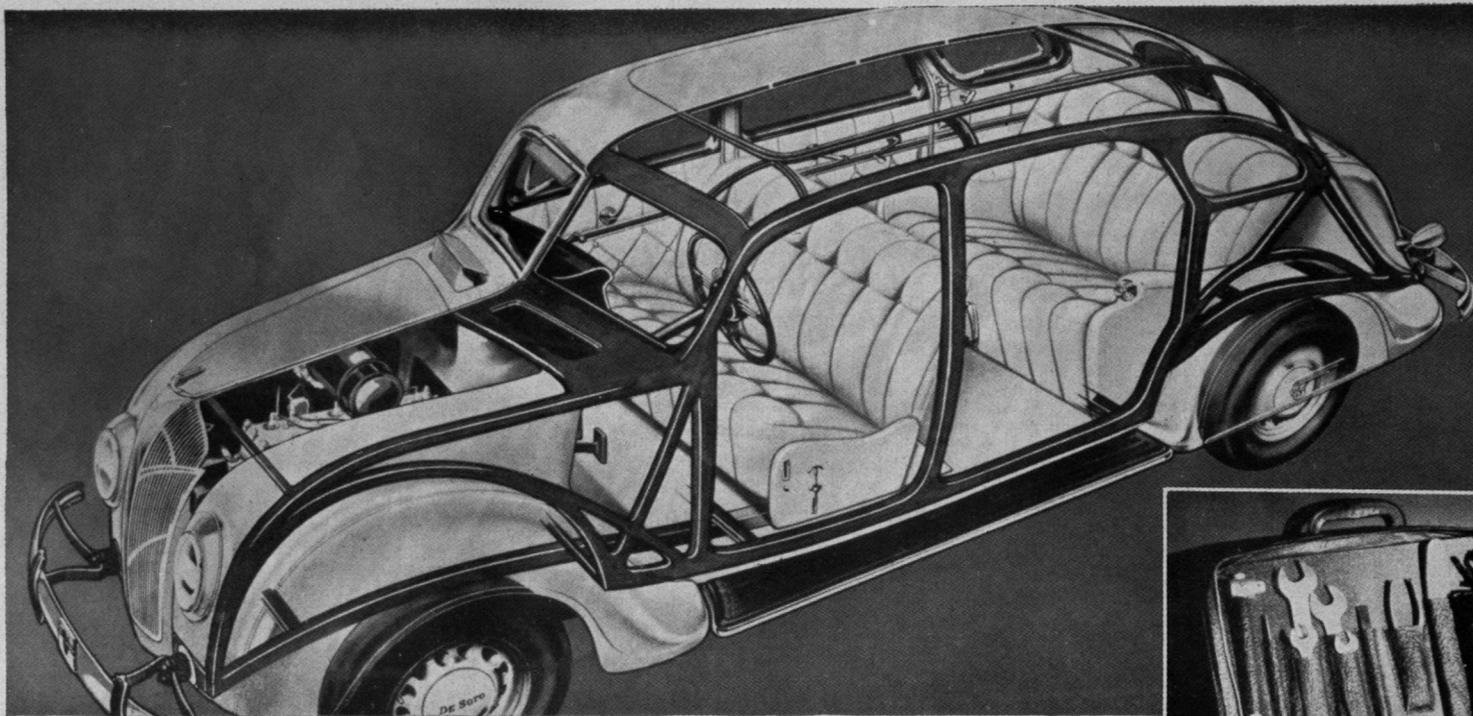
hergehenden November verlegt; nun sind Autos schon nicht mehr neu, wenn ihr offizieller Geburtstag da ist, die Kotflügel schon verbeult, wenn der erste Lenz des Wagens anhebt. Wie hierzulande der frühgealterte, müdgehetzte Mann, das Baby-Greisengesicht, typisch ist, so das allzurasch gealterte Auto. Kaum daß man je einen gut erhaltenen vier Jahre alten Wagen einer mittelteuren Marke findet; höchstens noch auf der Burlesque-Bühne als Zielscheibe des Spottes über was ganz Altes. So ein vierjähriger Autogreis wird dann um 30 \$ an einen „ganz Armen“ weiterverschachert, der ihn noch mehr vernachlässigt und zu Tode schindet und schließlich auf irgend eine „Mistg'stätten“ der Vorstadt hinstürzt. Wirklich, ein Männeranzug hält oft länger als ein Automobil. Wie schlecht behandelt der Amerikaner seinen treuen Diener; Hunderte von Fahrern bringen ihre Wagen überhaupt nie

unter Dach, lassen sie unter den Augen einer in dieser Hinsicht merkwürdig langmütigen Polizei einfach wochenlang vor der Haustür stehen. Nach Schneestürmen sind dann diese Wagen buchstäblich eingeschneit und werden von Schneepflügen noch tiefer begraben — ein einzigartiger New-Yorker Anblick.

Ein ungewöhnlich strenger Winter mit Schnee und grimmer Kälte trägt heuer speziell zum raschen Altern der Autos bei. Eisgebirge auf den Straßen sind der Tod der Federn, Zusammenstöße durch Gleiten zerbeulen die Kotflügel, zerquetschen die Lampen, machen den Lack rasch erblinden, Karosserien werden der Länge nach aufgeschlitzt wie geschlachtete Säue — es ist eine Lust fürs Abschlepp- und Reparaturgeschäft, eine Lust auch für die Verkäufer neuer Wagen.

VON DR. ALBERT LORENZ

1936



Stahlskelett des neuen Hudson. Rechts im Eck: Werkzeug in der Handtasche.



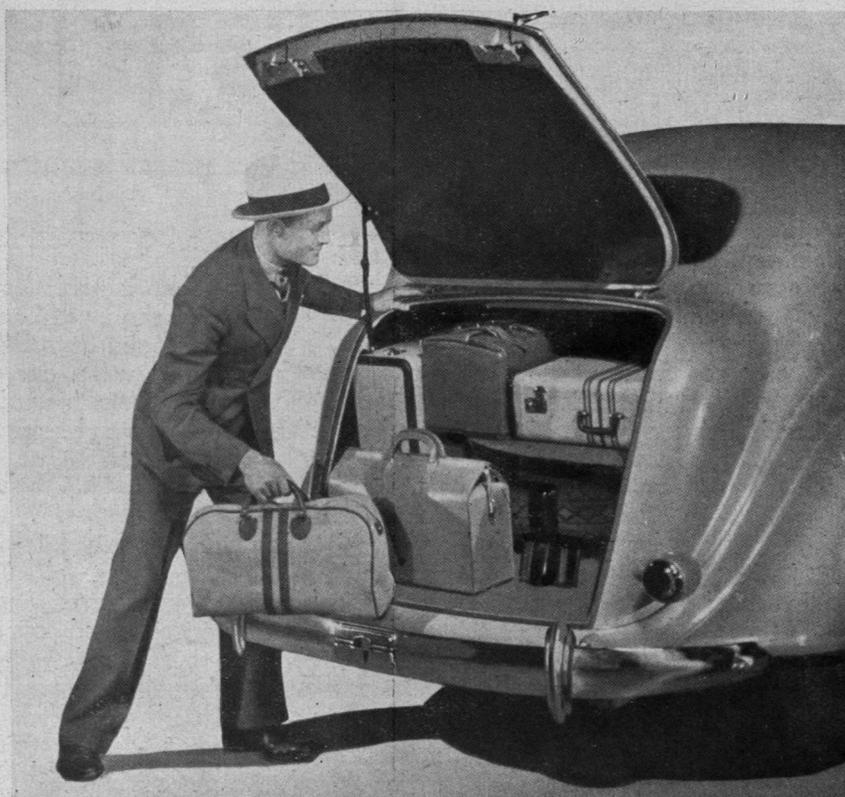
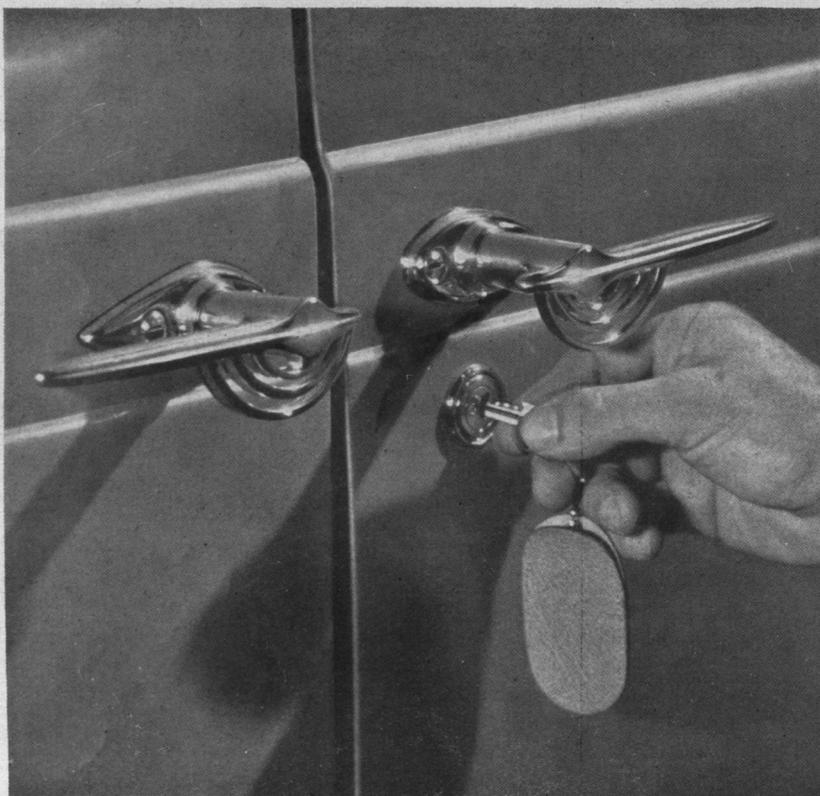
Wie stümperhaft ist doch die Güterverteilung auf dieser todesmatten Welt: Bei uns wird ein überalterter Wagenpark mit allen Mitteln der Reparatur- und Verschönerungskunst mühselig auf wackligen Rädern erhalten, alte Blechkisten werden mit viel Geld und Arbeit zusammengeflickt, und in Amerika stehen auf offenen Automärkten der Vorstädte tausende von spiegelblanken, kaum gefahrenen Autos mit angekreideten Preisen von 30 bis 300 \$! Die „Autofriedhöfe“, einer der traurigsten Pickanerien amerikanischer Landschaft, überfüllen sich mit Leichen, manche findet man auf offener Straße im Graben liegend; wie viele dieser Leichen könnten unsere Reparaturwerkstätten mit Leichtigkeit und Profit zu neuem Leben erwecken!

Der Kauf neuer Autos belebt sich, General Motors haben den ganz netten Jahresprofit von 160 Millionen Dollars eingestanden — kehrt wirklich die prosperity zurück? — und dies verschärft die Frage der Altwagen noch

mehr, sie werden noch rascher und tiefer entwertet. Die Industrie möchte begreiflicherweise die Altwagen möglichst vernichten; sie den Italienern als besonders tückische Sanktionsmaßnahme nach Abessinien zu schicken, wäre ein naheliegender Gedanke, dort sollen Autos rasch dahinsterben. Chevrolet hat eine andere Idee: Für jeden wirklich abgemurksten Wagen bekommt der Händler-Mörder einen Blutlohn von 20 \$. Wie er ihn zur Strecke bringt, ob durch feige List oder sanfte Überredung des Besitzers, ist seine Sache. Die Skalps der Ermordeten werden der Fabrik eingeliefert; als Beweis der vollbrachten Schandtat; worin ein Autoskulp besteht, weiß ich nicht.

Ein Wiener Kollege, der Amerikaner geworden ist, besitzt einen vier Jahre alten Sechszehnzylinder-Cadillac, einen Qualitätswagen erster Klasse. Polsterung, Lackierung, Geräuschlosigkeit, Leistung — alles wie neu. Durch Nachlässigkeit der Garage läuft der Wagen einmal mit zu wenig Öl und die La-

ger beginnen etwas zu schlagen. Reparatur-Kostenvoranschlag der Servicestation 400 \$. Mein Freund fragt: Wieviel Aufzahlung für einen neuen Cadillac? Soundsoviel. Das ist zu viel, Sie erhalten doch den guten alten Wagen, der nur neue Motorlager erhält um wieder wie neu zu sein? Antwort: Ihr Wagen ist uns nicht so viel wert, wir würden ihn gar nicht mehr reparieren, sondern „auschlachten“! Ein Wagen, der in Wien überall Aufsehen wegen seiner Leistung und Eleganz machen würde, wird wegen defekter Lager nicht mehr repariert, sondern zerstört. Es muß was in Unordnung mit einer ökonomischen Ordnung sein, in der solche Güterverwüstung an der Tagesordnung ist.



Die Phantasie amerikanischer Karosseriearchitekten macht selbst vor den Türschnallen nicht halt. Rechts: Gepäck ohne Limit als angenehme Begleiterscheinung der Strömlinie.

Wohl gibt es eine Reihe von Automarken, für die das überschnelle Altern nicht gilt. Sie zu nennen hat mir schon einmal den Zorn der anderen Seite eingetragen. Was ich sage ist nur: Eh schon wissen! Zeitlos und über Allen stehend — ob mit Recht oder nur aus Snobbismus — ist der Rolls-Royce; einen uralten Rolls ohne Vierradbremzen oder Ballonreifen zu fahren ist comble de la noblesse.

Neue Wagen werden immer billiger, die Frage ist, ob auch besser, die Zahlungsbedingungen immer leichter, so daß jeder Durchschnittswagen schon auf dem Misthaufen liegt, wenn er wegen Nichtzahlung der letzten Rate wieder zurückgeholt werden soll. Bisher exklusive Nobelfirmen steigen mit billigeren Modellen zum Volk hernieder; der Form, dem Namen, wir hoffen, auch der Qualität nach, sind es Packards, Buicks, Cadillac, dem Preis nach Wagen für den kleinen Mann. Diese Preise sollte man Österreichern lieber gar nicht nennen, damit sie nicht vor Neid zerspringen. Ich tu es aber justament: Großer Buick Achter 120 HP 1300 \$, kleiner Achter um 1000 \$, ebenso kleiner Packard, Chevrolet, ein in Linie und Leistung vorzügliches Fahrzeug, 800 \$, Plymouth 790 \$! Und was sind das für starke, rasche, erstklassig ausgerüstete Wagen! Man lese und erblicke bei Vergleich mit unseren Autopreisen; aber dafür haben wir Heurigen und eine lieblichere Landschaft; es ist die Frag', was einem da lieber ist?

Die Krone von allem aber ist unstreitig der Ford: der berühmteste „kleine“ Wagen des Landes — was man hier schon klein nennt — so gut wie ein Auto überhaupt sein kann und kostet als viertüriges Sedan inklusive aller erdenklichen Scherze nur 772 \$.

Vorliebe für Überstromlinien ist merkwürdiger Weise im Abflauen; Chrysler hat darin wenig Nachahmung gefunden. Aber für die Hypermodernen ist damit noch nicht Alles verloren: auch die konservativsten Modelle sind nicht hoch genug, um mit dem Hut auf dem Kopf drin sitzen zu können, Aus- und Einsteigen ist für große Leute eine Sache der Geschicklichkeit und von Hinausschauen aus den Wagen ist keine Rede mehr; wozu auch? Amerikanische Landschaft ist ja meistens so eintönig.

Instandhaltung, Garagierung, Zustellung der Wagen hat weitere Fortschritte in Bequemlichkeit und Billigkeit gemacht; hier

AUSFLUG ZUR ROULETTE

SPIELERISCHE BETRACHTUNGEN.

Der Autobus, der zwischen Wien und dem Kasino verkehrt, führt in eingeweihten Kreisen den Spitznamen: Banksprengwagen. Der Wunsch als Vater des Gedankens . . .

Die am eigenen Volant nach Baden hinausrasen, verhinderte Caracciolas, verkannte Chirons, haben es furchtbar eilig, ins Kasino zu kommen. Ein falsches System. Beim Roulettespiel kommt es weit weniger auf den Moment an, in dem man beginnt, als auf jenen, in dem man aufhört.

Die Liebhaber der Douzaine, die „Dutzendspieler“, werden von den Großen, die den Roulettetisch mit ihren Einsätzen pflastern, gerne belächelt. Zu unrecht. Wie die Dutzend-Automobilisten, so kommen auch die Dutzend-Spieler zwar langsamer ans Ziel, dafür aber sicherer.

Glück im Spiel — Unglück in der Liebe. Und umgekehrt! So mancher fährt nur darum ins Kasino hinaus, weil er sich überzeugen möchte, ob er Grund hat zur Eifersucht . . .

Der modner Stromlinienbus Wiener Oper — Kasino untermalt seine ohnedies schnellen Kilometer neuerdings mit angenehmer Stimmungsmusik (Autoradio). Und die Gäste, sie hören es gerne. Nur wenn während der Fahrt Bastelstunde ist, sind sie ungehalten. Lieber wäre ihnen ein Vortrag: Fehlbare und unfehlbare Systeme.

Wer nach Baden den Bus benützt, kann seine physischen Studien absolvieren. Die mit gewinnendem Äußeren, sind Sieger geblieben, die wie verloren in die Welt blicken, haben minder gut abgeschnitten. Das gilt natürlich nur für Anfänger. Der gelernte Rivierologe und routinierte Spieler läßt sich nicht in die Brieftasche blicken.

Statt an die ansichtskartenblaue Côte d'Azur zu reisen, genügt jetzt ein Katzensprung nach Baden hinaus. Also: Fortuna lächelt uns Wienern um gut 1200 Kilometer näher. Was man auf deutsch „Dienst am Kunden“ nennt.

Manche Zeitgenossen halten das Roulettespiel für unmoralisch. Möglich. Aber nur dann, wenn man verliert.

Fremdenverkehrspropagandistische Folge des Spielbetriebes in Österreich: Schon sagen viele Ausländer: Wien bei Baden.

Noch niemals erfreuten sich Autoausflüge nach Baden einer ähnlichen Beliebtheit. Ein Beweis, daß sogar die Landschaft durch die Roulette gewinnt.

F. R.

wird niemand von der Steuerbehörde für den Luxus eines Autos bestraft.

Die Wagen werden alljährlich schneller und stärker, die Fahrer, scheint's, immer schwächer. Im letzten Jahre sind in den Vereinigten Staaten über 36.000 Menschen in Autounfällen zugrunde gegangen, weiß Gott wie viel mehr zu Krüppeln wurden. Das ist mehr als die Stärke unserer offiziellen österreichischen Wehrmacht; eine ganz erschreckliche Zahl, aber relativ nicht übermäßig groß.

Es wird aber energisch in „safety-drives“ an der Verringerung dieser Zahl gearbeitet; besonders Frauen sind da eifrig am Werk. Durch ein Versehen der Polizei wurden leider unlängst in Washington zwei Leiterinnen dieser Auto-Sicherheitsbewegung bei nächtlicher Heimkehr wegen Schnellfahrens arretiert, wie peinlich. Besonders scharf hat man's auf betrunkene Fahrer, die leider recht häufig vorkommen, auch holde Frauen darunter. 50% aller Unheils-Lenker strömen bei ihrer ersten Einvernahme Alkoholdünste aus! Ein unsagbar holdes Mädchen (ich kenne ihr Bild aus der Zeitung) hat unlängst, von einer samstägigen Cocktail-party kommend, nächtlicher Weile in holder Besoffenheit einen ebenso besoffenen Passanten niedergebügelt und sitzt jetzt auf einen Monat im Kerker. Möge er ihr leicht werden. Sie nahm das Urteil um so geduldiger auf, als nächsten Morgen ihr Bild in allen Blättern war. Das bringt ihr bestimmt einen reichen, noch besser reichen und steinalten Gatten ein — auf Abbruch sozusagen.

50 Jahre Automobil.

Das Jahr 1936 bringt ein kulturgeschichtlich wichtiges Jubiläum. Vor nun 50 Jahren, im Jahre 1886, traten die beiden deutschen Pioniere des Automobils, Gottlieb Daimler (in Cannstatt bei Stuttgart) und Carl Benz (in Mannheim) mit den ersten brauchbaren und erprobten Automobilen der Welt an die Öffentlichkeit. In Wien wird ein aus den Anfängen automobiltechnischer Entwicklung stammender Benz-Viktoria-Wagen gezeigt. Der Vergleich dieser Pionierkonstruktion mit den Mercedes-Benz-Wagen von heute vergewahrtigt eindrucksvoll den gewaltigen Fortschritt innerhalb der kurzen Zeit von fünf Jahrzehnten!

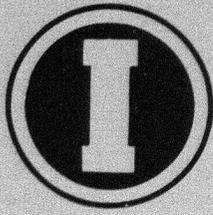
Stets standen die Werke, welche die Namen Daimler und Benz trugen, an der Spitze der Entwicklung der Motorisierung des Verkehrs auf dem Lande, zu Wasser und in der Luft. Diese Werke und ihr ungeheurer Erfahrungsschatz aus 50 Jahren Automobilbau und mehr als 40 Jahren automobilsportlicher Siege leben heute weiter in der Daimler-Benz-Aktiengesellschaft. Dieses Weltunternehmen empfindet seine einzigartige Tradition stets als Verpflichtung zu fortschrittlichster Höchstleistung.

D I E S T A A T S O P E R N S Ä N G E R I N M A R G I T B O K O R



diesmal nicht als Frau Flut, Cherubin oder Rosalinde, sondern in ihrer neuen Rolle: Die Dame mit dem Balilla.

QUALITÄT, FORTSCHRITT, WIRTSCHAFTLICHKEIT SIND MERKMALE DER



GRÄF & STIFT

Personenwagen, Benzin- und Dieselnutzfahrzeuge

Wiener Messe: Rotunde, Stand Nr. 7909 u. 8160. — Fabrik: Wien XIX., Weinberggasse 70, Tel. B-12-5-90

Der Mann mit der »Idee«

M O D E R N E G A U N E R T R I K S

Eine tatsächliche Begebenheit, die sich in London und Umgebung kürzlich abgespielt hat.

1. Szene.

Ort der Handlung — der Show-Room eines der bekanntesten Händler im Londoner Westend.

Der Mann mit der Idee tritt ein.

„Guten Morgen, schönes Wetter heute, ... ich möchte einen viersitzigen Innenlenker, so etwas wie 12 PS, was haben Sie am Lager?“

Der smarte Verkäufer zeigt zwei oder drei der neuesten Typen bewährter Marken. Der Mann mit der Idee probiert die Sitze, fragt nach etlichen Details und wählt schließlich einen eleganten dunkelblauen Salon, einen der neuesten Schlager einer sehr beliebten Marke.

„Ich kaufe diesen Wagen und zahle bar — habe keinen alten Wagen zum Eintausch (das Lächeln des Verkäufers wird womöglich noch um 50% rosiger). Aber ich brauche den Wagen erst in frühestens 14 Tagen. Ich zahle 5 Pfund Angabe und den Rest bei Übernahme.“

„Wir werden Ihnen dann also einen anderen liefern, Sir, aber ganz genau wie dieser ...“

„Nein, nein! Ich will eben diesen Wagen und keinen anderen. Er gefällt mir. Aber natürlich, wenn Sie ihn nicht für mich reservieren können ...“

„Aber gewiß, Sir, wenn Sie wirklich nur diesen Wagen wünschen, dann werden Sie ihn selbstverständlich bekommen!“

Und so zahlte der Mann mit der Idee fünf gute neue Banknoten und erhielt dafür eine Empfangsbestätigung.

„Ach, bald hätte ich vergessen, bitte sagen Sie mir die Nummern von Motor und Chassis, ich will mir bei Gelegenheit noch vor der Lieferung die Kennzeichen besorgen und die Haftpflichtversicherung abschließen.“

2. Szene.

Das Parteienbüro der Y. O. U. Versicherungsgesellschaft in der City. Der Mann mit der Idee tritt ein und löst eine Polizze für den Wagen auf Schaden, Haftpflicht und Diebstahl. Zahlt und schiebt die Polizze in die Tasche.

Dann geht es per Bus zum Verkehrsamt des Londoner County Concil, wo er sich die Fahrlizenz löst und die Kennzeichen zugewiesen bekommt.

Worauf er einen lustigen Schlager pfeifend beschließt, für die nächsten Wochen seinen Kauf zu vergessen.



3. Szene (drei Wochen später).

Der Mann mit der Idee begibt sich per Bahn nach Nottingham. Die Reise verläuft ohne bemerkenswerten Zwischenfall. In

Nottingham angekommen, begibt er sich zum Lunch ins beste Hotel und läßt sich das Essen schmecken. Dann geht er hinunter auf die Straße und winkt mit vor staunenden Schrecken verzehrtem Gesicht (es war trefflich gemimt) den nächsten Bobby (policeman).

„Mein Wagen ist weg! Gestohlen! Ich hatte ihn gerade hier stehen gelassen, während ich zum Lunch ging.“

„Es wird gut sein, wenn Sie nach der Polizeistation kommen, Sir. Man wird ein Protokoll aufnehmen.“

Der Mann mit der Idee gab dort alle Einzelheiten zu Protokoll, beschrieb den Wagen, den Ort wo er gestanden, gab Motor- und Chassisnummer usw. an.

„Alright Sir,“ sagte der freundliche Kommissär, „Sie werden ihn bald zurückhaben.“

4. Szene.

Ehestens wurde auch die Y. O. U. Versicherungsgesellschaft von dem Diebstahl benachrichtigt.

Diese Leute antworteten mit einer Anfrage über diverse Details bezüglich des Diebstahls des Wagens.

Die ausführliche Antwort des Mannes mit der Idee befriedigte sie. Und sie sandten einen Scheck auf 185 Pfund Sterling.

Nachspiel.

Am selben Abend zelebrierte der Mann mit der Idee seinen gelungenen Streich, denn er konnte 160 Pfund Sterling als Reingewinn buchen.

Er begab sich also in eine Bar und trank. Und erzählte der schönen Minnie, am Schanktisch von seiner neuen Methode, viel Geld zu verdienen. Je mehr er erzählte, desto mehr trank er. Aber je mehr er trank, desto lauter wurde seine Stimme. Bis er schreiend seinen letzten Fischzug erklärte.

Dies hörte mit Behagen der heute dienstfreie Constable Smith, der gerade auf ein „ganz kleines Glaser!“ eingekehrt war. Er hörte es umso lieber, als es ihm zu seiner demnächst stattfindenden Beförderung verhelfen sollte.

Dem Mann mit der Idee brachte er einige Jahre der Ruhe bei einfacher Kost.

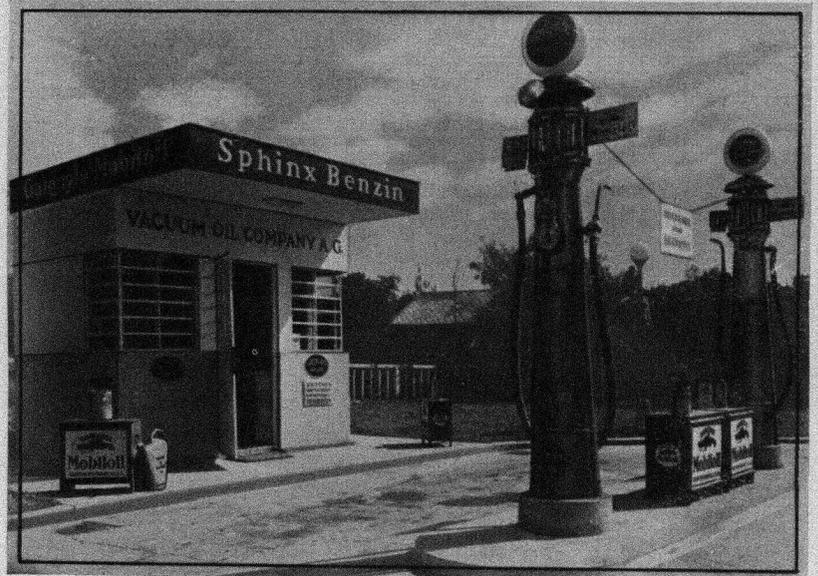
Diese tatsächliche Begebenheit ist etwas, was nur in einem Lande naiver Ehrlichkeit, wie es England ist, möglich ist. Anderswo ist es, Gott sei Dank, ausgeschlossen. Denn dort glaubt keiner mehr den andern ein Wort.

(Aus dem Englischen von J. E. W.)

Einige der bekannten weiß-roten Tankstellen der Vacuum Oil Company A. G.



SCHWECHAT



HADERSDORF



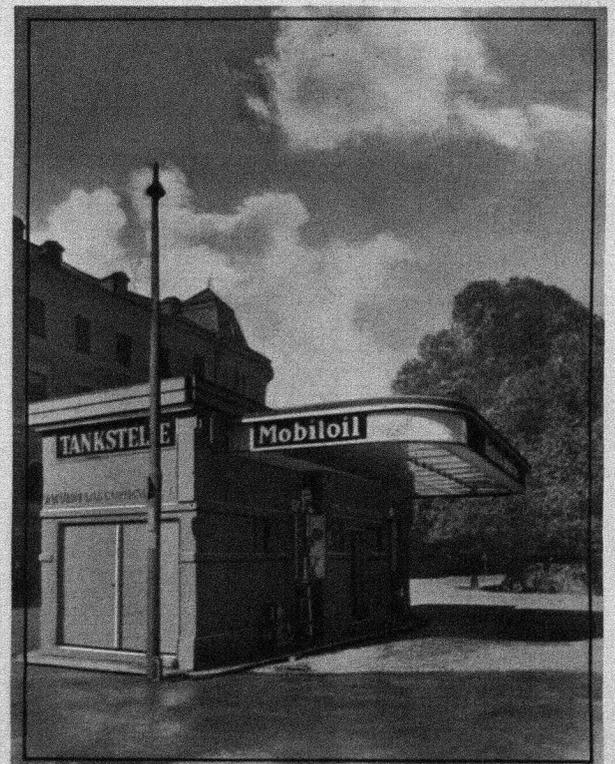
RODAUN



Qualitätsprodukte
für Höchstleistungen
im Dauerbetrieb

SALZBURG RUDOLFSPL.

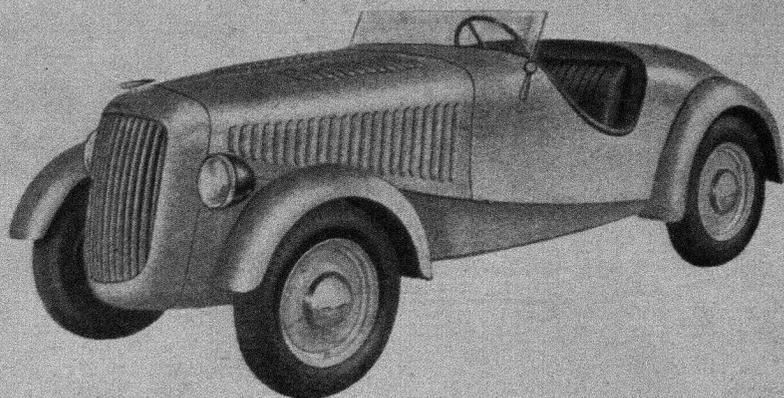
WR. NEUDORF



Fortschritte der deutschen Automobilindustrie

Die Motorisierung hat in Deutschland im Jahre 1935 weitere außerordentliche Fortschritte gemacht, wenn sich auch das Tempo nach der Rekordsteigerung in den Vorjahren erwartungsgemäß verlangsamt hat. Die Produktion von Personenkraftwagen ist diesmal nur noch um 37% (im Vorjahre 60%) und die Lastkraftwagenherstellung um 52 (106)% angestiegen, in absoluten Zahlen hat sich aber die Zunahme noch auf der Höhe des Rekordstandes des Vorjahres gehalten. Der Gesamtproduktionswert der deutschen Automobilindustrie dürfte im Jahre 1935 1 Milliarde RM überstiegen haben (einschließlich der Zubehörindustrie wird er auf 1.2 Milliarden RM geschätzt), während er 1934 erst 807 Millionen RM und 1932, dem Jahre des konjunkturellen Tiefstandes, erst 296 Millionen RM betragen hatte. Die Umsätze haben damit wieder etwa diejenigen der Jahre 1928/29, der Jahre der hohen Preise, erreicht. Eine Übersicht der Produktionsentwicklung in den letzten Jahren gestattet nachstehende Aufstellung (in Stück):

Opel-Geländewagen mit 30 cm Bodenabstand.



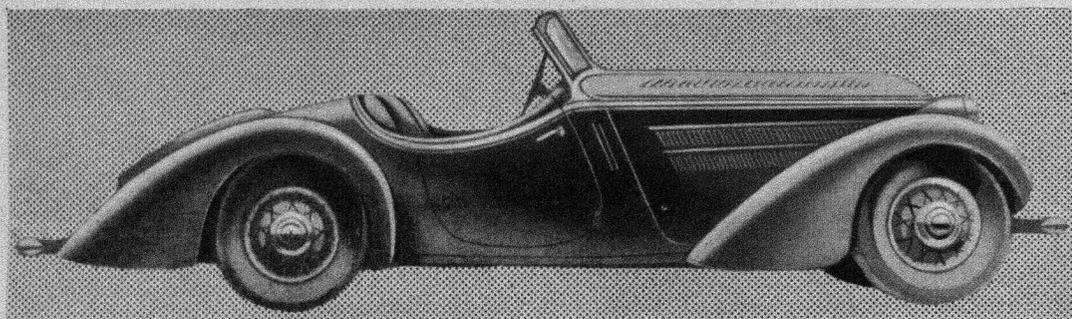
	1934	1935
Opel	52.586	77.126
Auto-Union	28.590	38.154
Adler	10.266	17.658
Daimler-Benz	8.873	11.529
Hanomag	6.321	8.171
Ford	6.699	8.087
BMW	6.591	7.226
Hansa	856	4.124
Fiat	2.068	3.711
Stoewer	1.452	1.137

Der Inlandabsatz der deutschen Automobilindustrie ist 1935 für Personen- und Lastkraftwagen zusammen auf 215.600 (157.600) gegenüber erst 45.000 Stück im Jahre 1932 angestiegen und derjenige an Motorrädern auf 116.700 (88.000) gegenüber erst 46.600 Stück. In diesen Ziffern sind aber die Lieferungen an die Wehrmacht, die Reichsbahn und die Reichspost nicht enthalten, so daß der Absatz tatsächlich noch weit größer war. Erfreulicherweise ist im letzten Jahre zum erstmaligen wieder der Exportanteil am gesamten Autoabsatz gestiegen, was sowohl der von der Automobilindustrie selbst aufgebrachtene Exportsubvention durch die im Oktober 1934 errichtete Export-Ausgleichskasse und den Käufen mit Sperrmark usw. zu verdanken ist, als auch der Tatsache, daß durch die Steigerung des Inlandabsatzes auch eine Senkung der Exportpreise möglich war. Der Exportüberschuß der Automobilindustrie hat sich im abgelaufenen Jahre auf 40,7 (im Vorjahre 19,7) Millionen RM verdoppelt und damit den höchsten Stand seit dem Kriege erreicht. Einerseits nahm die Ausfuhr auf 50,2 (29,6) Millionen RM zu gegenüber allerdings noch 62,2 Millionen RM im Jahre 1929, während die Einfuhr weiter auf 9,4 (9,8) Millionen gegenüber 59,4 Millionen RM gedrosselt wurde. Die Ausfuhr von Personenkraftwagen stieg um 78,6 (1,5%) auf 19.631 (10.994) Stück gegenüber erst 4809 im Jahre 1929, so daß eine weitere bedeutende Senkung der durchschnittlichen Preise stattgefunden hat. Vom Gesamtabsatz an Personenkraftwagen entfielen 10,5 (7,8%) auf den Export, während bei Lastkraftwagen der Exportanteil auf 9,7 (6,7%) zugenommen hat.

Bei den Personenkraftwagen war das hauptsächlichste Bestimmungsland der Ausfuhr mit 4012 (2406) Stück wieder Spanien, an zweiter Stelle steht die Schweiz mit 2518 (2208) Wagen und sodann Schweden mit 1488 (710 Stück). Auch bei den Lastkraftwagen steht trotz einem leichten Rückgang nach Spanien mit 589 (610) Wagen an der Spitze, gefolgt von Belgien mit 345 (325) Stück. Weitau die stärkste Zunahme verzeichnete der Export nach Italien auf 313 (17) Stück, während die Ausfuhr nach der Schweiz auf 147 (222) Wagen zurückging. Von der Gesamtausfuhr an Motorrädern von 5702 (1804) Stück nahm Holland 2299 (359) auf, Österreich 808 (138), die Schweiz 259 (195) und die Tschechoslowakei 203 (55 Stück). Es sind dies auf allen Gebieten, vor allem bei den Motorrädern, sehr starke Steigerungen, wobei dem Export die Förderung durch Kompensationsgeschäfte, Sperrmarkkäufe, Verrechnungsabkommen usw. sehr zugunsten kam. Deutschlands Anteil an der Weltausfuhr von Automobilen, der von 6,1% 1932 auf 4,3% im Jahre 1934 gefallen war, ist im abgelaufenen Jahre wieder gestiegen.

Die Einfuhr von Automobilen hat trotz der durch die Devisenknappheit bedingten Erschwerung noch eine Zunahme auf 7704 (5579) Stück (für Personenkraftwagen, Chassis, Lastwagen und Motorräder) zu verzeichnen, zum Kummer der Autoindustrie, die einen verschärften Zollschutz fordert. Angesichts der Bindung des Autozolls gegenüber Italien kann aber eine solche Maßnahme bisher noch nicht durchgeführt werden, um so weniger als Italien im abgelaufenen Jahre in der Automobileinfuhr an die erste Stelle gerückt ist. Von den importierten 3251 (2936) Personenkraftwagen kamen zwar nur 899 (655) Stück aus Italien und 1786 (1630) aus den USA. (in erster Linie Ford), von den 4135 (2122) Chassis stammten aber 3455 (1500) aus Italien.

Angesichts des starken Aufschwunges der deutschen Automobilwirtschaft in den drei letzten Jahren wird naturgemäß zunehmend die Frage aufgeworfen, wann der Sättigungsgrad erreicht sein wird. Reichskanzler Hitler hat anlässlich der Eröffnung der diesjährigen Autoausstellung in Berlin als Ziel einen



Neuer 2-Liter-Wanderer-Sportwagen mit Kompressor, 85 PS, 145 km/Std.

	1932	1933	1934	1935
Personenwagen	43.430	92.160	147.330	201.438
Last- und Lieferungswagen	8.080	12.828	25.684	38.851
Omnibusse	154	433	1.641	2.645
Motorräder	36.262	40.534	88.312	111.177
Dreiräder	10.939	12.939	11.697	11.961

Einer Erzeugung von wenig mehr als 50.000 Personen- und Lastwagen im Jahre 1935 steht somit eine Produktion von beinahe einer Viertelmillion Stück im abgelaufenen Jahre gegenüber. Zum erstmaligen ist die Zunahme bei den Personenkraftwagen im letzten Jahre nicht vor allem auf die Kleinwagen bis 1½ Liter Hubraum entfallen, deren Anteil an der Gesamterzeugung von 78% im Jahre 1934 auf 69% zurückgegangen ist, wogegen der Anteil der Mittelwagen von 1½ bis 3 Liter Hubraum von 21 auf 28% gestiegen ist. Bei den Lastwagen dagegen ist die Erzeugung von schweren Wagen mit über 3 t Eigengewicht von 11% 1932 unentwegt bis auf 20% im Jahre 1935 gestiegen.

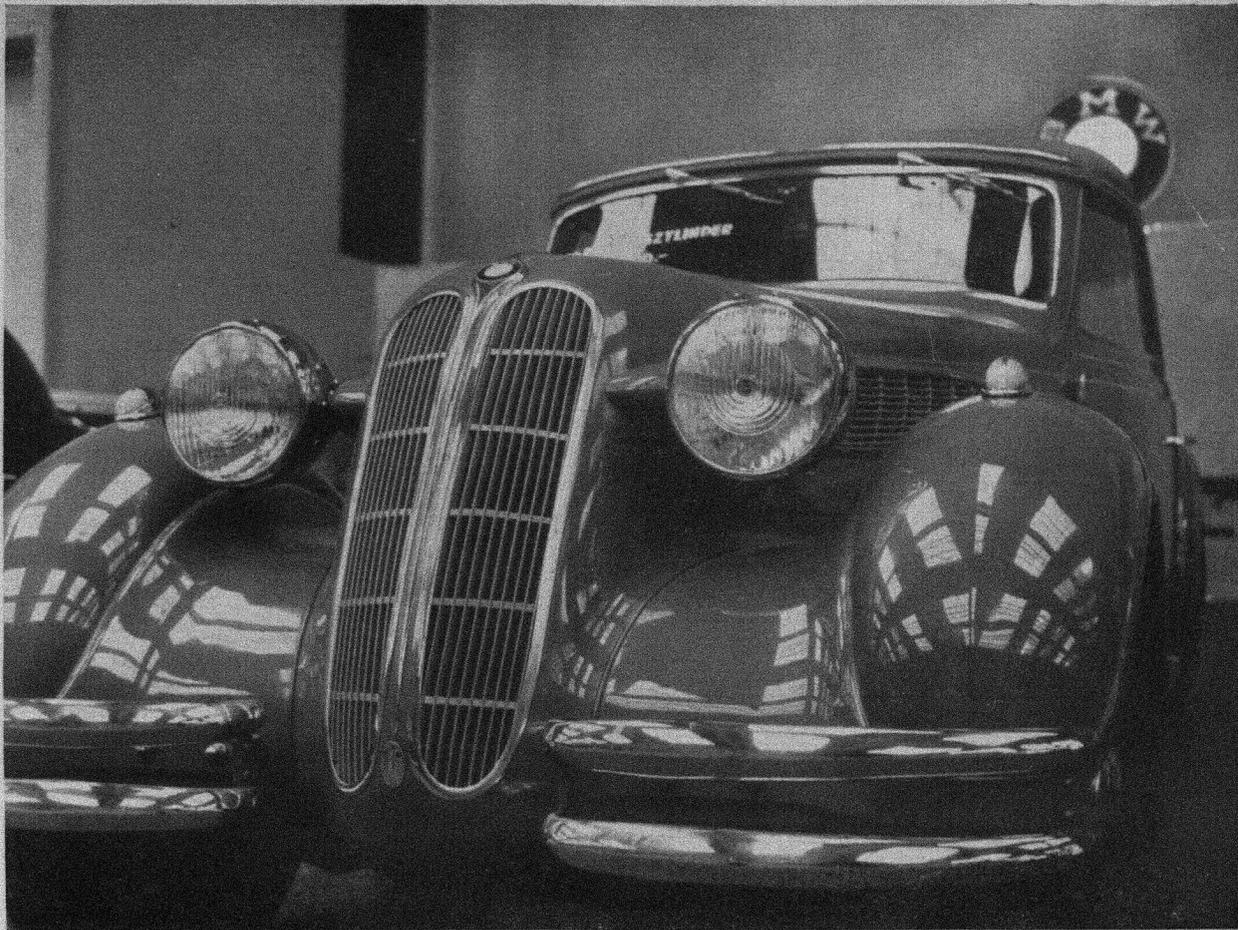
Die Rationalisierung und Typisierung der Erzeugung ist zwar in den letzten Jahren vorangekommen; wie aber die Internationale Automobilausstellung in Berlin erkennen läßt, entfallen auf die zurzeit in Deutschland produzierenden elf Automobilfabriken noch immer 55 Typen, während es allerdings im Jahre 1925 bei 86 Fabriken noch 150 Typen waren. Trotzdem ist das Produktionsprogramm noch weit übersetzt, kommen doch z. B. auf die acht konkurrierenden Typen mit Wagen von mehr als 4 Litern Zylinderinhalt im Durchschnitt nur je 137 Wagen. Noch deutlicher zeigen sich diese Verhältnisse bei den Neuzulassungen von Automobilen. Diese nahmen bei den Personenkraftwagen 1935 um 37,7% (im Vorjahre 59,6%) auf 180.330 (130.938) zu, gegenüber erst 41.118 im Jahre 1932. Für Lastautomobile (einschließlich Sonderfahrzeuge und Kraftomnibusse) stiegen die Neuzulassungen um 86,4 (103,8%) auf 43.966 (23.582) gegenüber 7030 Wagen. Auf Personenkraftwagen über 4 Liter kamen dabei nur noch 905 (991) Stück. Den Marktanteil der einzelnen Firmen an den letztjährigen Zulassungen von Personenkraftwagen läßt die folgende Übersicht erkennen (in Stück):

An der Absatzsteigerung des letzten Jahres ist Opel somit beinahe mit der Hälfte beteiligt, relativ die größte Zunahme entfiel auf Adler und Fiat. Die vier Hauptfirmen Opel, Auto-Union, Adler und Daimler-Benz deckten 1935 80,2% des Gesamtabsatzes gegenüber zwar nur 76,6% im Vorjahre, die Notwendigkeit einer weiteren Verringerung der Typenzahl ist aber auch hier deutlich zu erkennen. Auf ausländische Marken entfielen im letzten Jahre 14.177 (12.884) Personenkraftwagen oder nur noch 7,9% (9,9%) der Gesamtzulassungen, wobei es sich ganz überwiegend um Wagen aus den deutschen Montagewerkstätten ausländischer Firmen handelte (Ford, Fiat, Citroën, welche letztere jetzt geschlossen werden mußte).



Conti-Luftschiffreifen — ein Original.

Automobilbestand von 3 oder 4 Millionen Stück in Deutschland aufgestellt, während der jetzige Bestand an Personenwagen noch nicht die 1-Million-Grenze erreicht haben dürfte. Mit Recht hat er aber dabei betont, daß der Preis und die Unterhaltskosten der Kraftwagen dann eine ähnliche Staffe- lung wie die Einkommen der hiefür in Betracht kommenden 3 oder 4 Millionen Käufer aufweisen müßten, und deshalb setzt er sich für die Schaffung eines billigen deutschen „Volkswagens“ ein. Es trifft zwar zu, daß in Deutschland heute erst auf 63 Einwohner ein Automobil entfällt, während in der Schweiz ein Auto auf 46 Einwohner, in England auf 27, in Frankreich auf 22 und in den Vereinigten Staaten sogar auf nur 5 Einwohner kommt. Demgegenüber ist aber zu erwähnen, daß das Volksvermögen und -Einkommen in diesen Ländern höher als in Deutschland ist, so daß zur Erreichung dieser höheren Motorisierungsquote in diesen Ländern nur ein relativ geringerer Anteil am Einkommen aufgewendet zu werden braucht. Schon der jetzige Grad der Motorisierung in Deutschland übersteigt das Ausmaß, das sich bei Berücksichtigung eines Monatsbruttoeinkommens von 600 RM für einen Familienvater – des für die Haltung eines Autos errechneten Mindesteinkommens (!) – ergeben würde. Bei Unterhaltskosten von etwa 100 bis 200 RM für einen kleinen Kraftwagen im Monat bei geringer Beanspruchung wäre bei den derzeitigen Preisen kaum mit einem niedrigeren Einkommen auszukommen, es sei denn, daß die Autohaltung zu Lasten der Einschränkung anderer Lebensbedürfnisse gefördert werde. In Kreisen der Autoindustrie selbst ist man daher auch hinsichtlich der weiteren Steigerung der Motorisierung wesentlich zurückhaltender. Während einerseits geschätzt wird, daß der Absatz von Personen- und Lastautomobilen im laufenden Jahre vielleicht auf 250.000 Stück gegenüber 216.000 im Jahre 1935 erhöht werden kann, hat der Leiter der größten Automobilfabrik des Kontinents, Wilhelm von Opel, sogar erklärt, daß er eine weitere Absatzsteigerung gegenüber 1935 nicht mehr für wahrscheinlich halte, sofern nicht die Unterhaltskosten fühlbar gesenkt werden und die Anschaffungskosten durch eine eigene verbilligte Rohstoffherzeugung ermäßigt werden könnten.

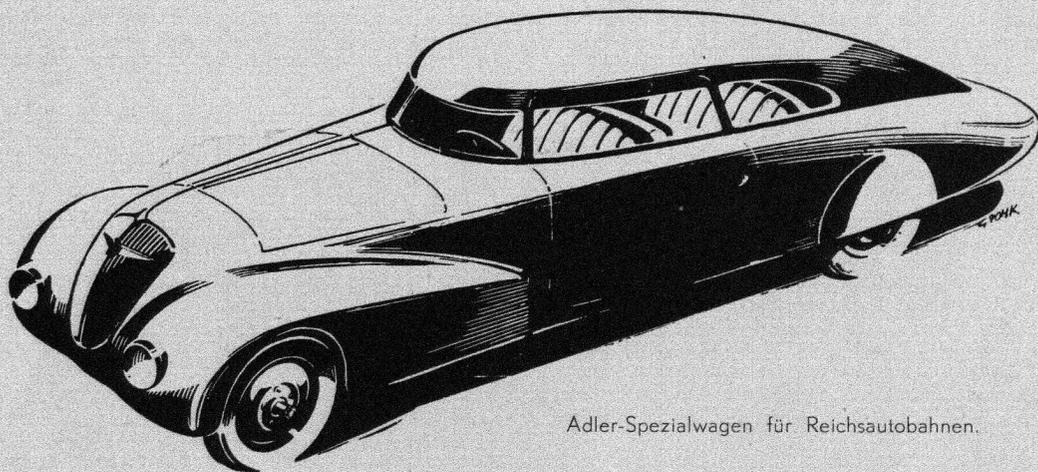


BMW-Zweiliter mit neuem Gesicht.

finanzminister um so weniger verzichten kann, als ihm die Mineralölzölle über 300 Millionen RM im Jahre oder ungefähr 25% der gesamten Zolleinnahmen erbringen. Auch als Preisschutz für die teure inländische Benzin- und Benzolproduktion wird der Zoll benötigt. Wie sich eine Ermäßigung der Versicherungsprämien auf die heute etwa 20 bis 30% der Gesamtunterhaltskosten entfallen, ermöglichen

Antrieb geben. Sensationen hat die Ausstellung nicht gebracht, aber eine Fortführung der bisher bestehenden Tendenzen zur Verbilligung. Der billigste Kleinwagen der Ausstellung ist mit 1650 RM der 1.1 Liter Vierzylinder-Opelwagen. Von Wagen der mittleren Gruppe von 1.3 bis 2.5 Litern werden 27 Typen zwischen 2500 und etwa 7000 RM gezeigt, während an Kleinwagen 16 Typen vorhanden sind. Besondere Beachtung fand der Personenwagen von Daimler-Benz mit einem 2.5 Liter Dieselmotor, durch den zum erstmalig der Dieselmotor in gebrauchsfähiger Form in den Personenwagenbau eingeführt ist. Auch Hanomag stellt einen Kleinwagen mit Dieselmotor mit 1.6 Liter Zylinderinhalt aus, jedoch werden sich diese Wagen trotz der auf etwa 3 RM je 100 km errechneten Treibstoffersparnis gegenüber einem gleich starken Benzinmotor erst noch einführen müssen. Die Stromlinie hat sich noch mehr als bisher durchgesetzt. Von den gewöhnlichen Käufern wird es begrüßt werden, daß Hanomag eine vollautomatische Kupplung zeigt, die ihm die Schwierigkeiten des Schaltens erspart.

Die ausländische Beteiligung an der Ausstellung ist angesichts der Einfuhrbeschränkungen natürlich schwach. Von ausländischen Personenwagenherstellern sind nur vier Firmen, nämlich Austin Motors (England), Fiat (Italien), Austro-Daimler-Steyr (Österreich) und Renault (Frankreich) mit insgesamt 14 Modellen vertreten, amerikanische Fabriken dagegen überhaupt nicht, während sämtliche elf deutschen Personenwagenhersteller mit 46 verschiedenen Typen ihre Erzeugnisse zeigen. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf anderen Gebieten der Ausstellung. Daß hierbei die Autoreifen aus synthetischem Gummi, denen zum Vergleich solche aus natürlichem Gummi gegenübergestellt sind, eine besondere Attraktion bilden, versteht sich von selbst. („N. Z. Z.“)

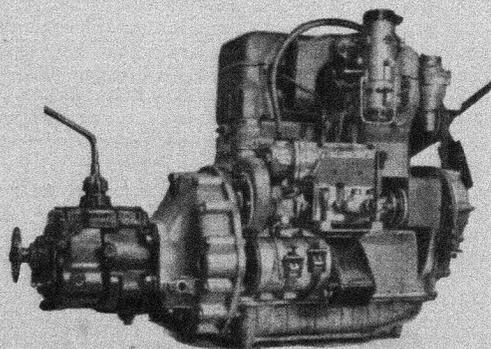


Adler-Spezialwagen für Reichsautobahnen.

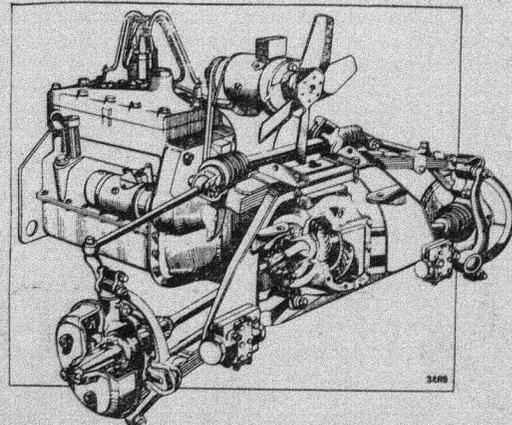
Vor allem sind es die überhöhen Betriebsstoffkosten von durchschnittlich 35 Pfennig pro Liter Benzin gegenüber z. B. nur 17½ Pfennig in Holland, die die Ausdehnung der Motorisierung behindern, denn es ist zweifellos zu viel, wenn für einen Kleinwagen für 100 km 4 RM Betriebsstoffkosten, also ohne Reifen- und Wagenabnutzung und ohne sonstige Unterhaltskosten, aufgewendet werden müssen. In diesen hohen Benzinkosten ist aber pro Liter ein Zoll von beinahe 20 Pfennig enthalten, auf den der Reichs-

lassen soll, ist ebenfalls schwer zu sehen, da schon bei den jetzigen Sätzen die Autoversicherung ein Verlustgeschäft für die Versicherungsgesellschaften bedeutet. Wenn erst außer synthetischem Treibstoff synthetischer Gummi für die Automobile verwandt werden muß – was, wie man hoffen darf, aber wohl in absehbarer Zeit nicht der Fall zu sein braucht – so dürften auch von dieser Seite her die Betriebskosten zumindest keine Ermäßigung erfahren. Eine gewisse Reserve dürfte aber trotzdem noch in einer möglichen Herabsetzung der Autopreise liegen, obgleich diese gegenüber 1932 bereits um etwa 18% gesenkt worden sind. Durch eine Verminderung der oben erwähnten großen Typenzahl, weitere Rationalisierung und einen Verzicht auf luxuriöse Ausstattung dürfte wohl noch eine Verbilligung möglich sein. Ausschlaggebend wird aber auch hier die Entwicklung der Rohstoffversorgung und der in wachsendem Maße für andere notwendige Zwecke beanspruchten Kaufkraft der Bevölkerung bleiben, die eine Frage der allgemeinen Wirtschaftspolitik ist. Wenn jetzt schon öffentliche Aufrufe an die Automobilfahrer ergehen, durch Vermeidung übermäßig schnellen Fahrens die Reifen zu schonen und hiedurch Devisen zu ersparen, so wird dies in Kreisen der Automobilindustrie als ein erster Schritt in der Richtung einer Einschränkung der Benutzung der Automobile angesehen.

Zweifellos wird aber die Berliner Automobilausstellung dem Absatz zunächst einen neuen



Hanomag-Vierzylinder, Viertakt-Diesel, für Personen-, Lastwagen und Schlepper.



Vorderradantrieb des Adler-Trumpf-Juniors mit Motor und aufgeschnittenem Differential.

Die Wiener Auto-Messe

Austro-Fiat.

Das gesteigerte Interesse für Dieselmotoren hat — wie von uns ausführlich berichtet — „Austro-Fiat“ veranlaßt, einen vorwiegenden Teil ihrer heurigen Produktionsschau den mit Gasöl betriebenen Fahrzeugen zu widmen. Ein Sechszylindermotor (auch eingebaut in ein Chassis für 3.5 Tonnen Nutzlast) und ein

greiflich, daß der Wagen bereits einen Käufer gefunden hat.

Außer einem Plattformwagen der Type AFL (1250 kg Nutzlast) und AFN—langnieder (2 Tonnen Nutzlast) ist noch die Type SBM (55 PS seitengesteuerter Benzinmotor für 2 bis 2.5 Tonnen Nutzlast) und schließlich die Type AF-25 (seitengesteuerter 70-PS-Motor

Ein 508 Sport-Zweisitzer auf Spezialchassis; weiters ein Innenlenker, Type „Belvedere“ (Allwetter).

Steyr-Daimler-Puch.

Diesmal bringt der altgewohnte Stand beim Südportal der Rotunde im besonders festlichen Rahmen die Sensation des Jahres: den langerwarteten Steyr, Typ 50, den österreichischen Kleinwagen, der bereits bei seinem Debüt auf der verflochtenen Berliner Automobilausstellung berechtigtes Aufsehen erregt hat.

Die Firma bringt diesen Wagen nach nunmehr fast zweijähriger Erprobung mit der Überzeugung auf den Markt, daß unter den gegebenen Voraussetzungen, dem niedrigen Preis entsprechend, höchste Qualität und Leistungsfähigkeit, in Verbindung mit entsprechender Form, geschaffen wurde.

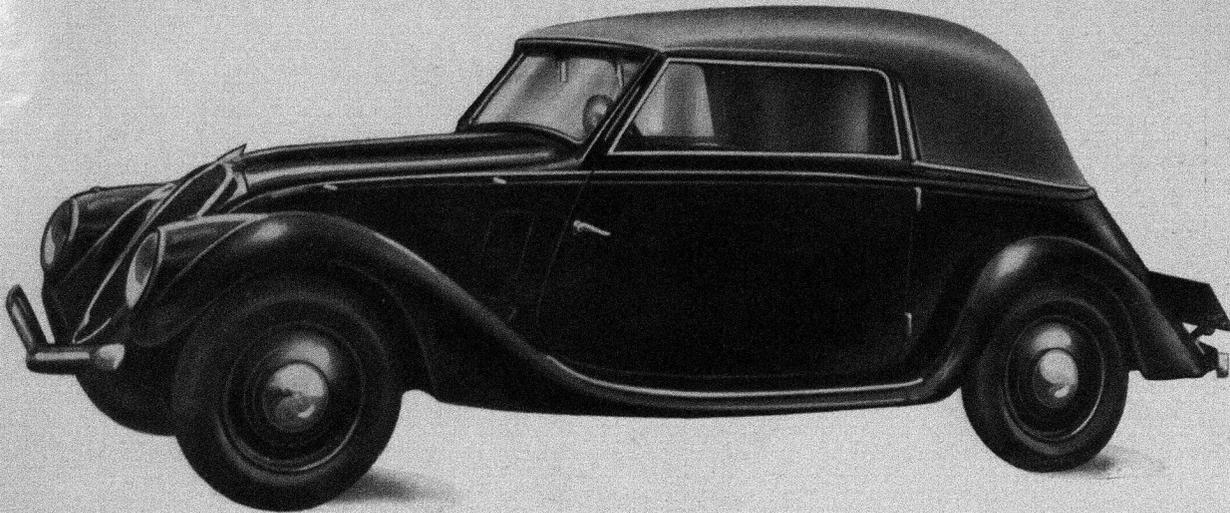
Der Steyr, Typ 50, ist ein viersitziger, geräumiger Wagen, der durch die bekannten Vorzüge der Steyr-Wagen: Schwingachsenantrieb und unabhängig voneinander gefederte Vorderräder, auch durch seinen hohen Reisedurchschnitt voll befriedigt. Kein Zweifel, daß sich die charakteristische, auf streng wissenschaftlichen Versuchen basierende Außenform sehr rasch in unserem Verkehrsbild einleben wird.

Der Wagen wird in einer Serien- und in einer Spezialausführung geliefert, doch sind beide nur in der Grundform als Innenlenker mit Schiebedach erhältlich.

Die einfärbige Serien-Bauart ist in zwei Ausstellungsobjekten auf der Messe zu sehen, deren Lackierung in beige, bzw. dunkelblau mit entsprechender Polsterung in beige, bzw. grau erhältlich ist.

Die Spezialausführung, die sich durch reichlichere Ausstattung, Verchromung der Blankeile usw. von der ersteren unterscheidet, ist doppelfärbig in der Lackierung, und zwar ein hellgrauer-grauer Wagen mit blauer Polsterung, und ein hellroter-schwarzer Wagen mit beige Polsterung ausgestellt.

Das ungeheure Interesse, welches diesem Wagen überall, wo er erscheint, entgegengebracht wird, und das sich am besten in der großen Zahl der noch vor Erscheinen des Wagens bereits bei der Firma einlaufenden Bestellungen zeigt, wird bestimmt auch auf der heurigen Frühjahrsmesse des Steyr, Typ 50, zum Hauptanziehungspunkt der Automobilausstellung machen.



Turiner Fiat 1500 als viersitziges Stromlinien-Kabriolett.

Chassispoli für 2.5 Tonnen Nutzlast mit Vierzylinder-Dieselmotor flankieren die schöne Schaustellung.

Das unstrittig schönste Objekt der „Austro-Fiat“-Ausstellung, wohl eines der schönsten der Messe überhaupt, ist der große Gesellschaftswagen der „Austrobus“ in seiner vollendet einfachen und gefälligen Stromlinienführung, auf Chassis HRM-6 mit einem Sechszylinder-Dieselmotor von zirka 80 PS Bremsleistung. Die „Austrobus“ ist diesmal ihrer altgewohnten Farbentradition untreu geworden und hat sich zu einer neuen vornehmen Farbgebung entschlossen, Pastellblau mit Silber, wobei durch einen roten Streif ein lebhafter Ton in das Farbenbild gebracht wird. Die Karosserie dieses Wagens ist, ebenso wie bei allen von der „Austro-Fiat“ gebauten Objekten, von der ihr affilierten Karosseriefabrik A. Weiser & Sohn hergestellt, die auf einem eigenen Stand auch mit interessanten Lösungen von gummibereiteten Fahrzeugen für Pferdebetrieb vertreten ist.

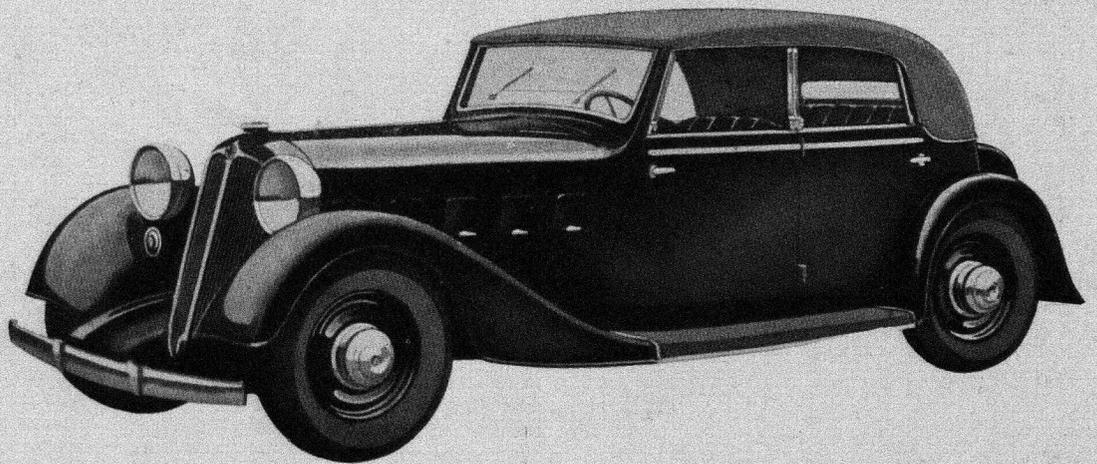
Auf dem gleichen Ausstellungsstand in der Rotunde sehen wir je ein Chassis der Type SRM (65 PS Vierzylinder-Dieselmotor) und HRM-6 (80 PS Sechszylinder-Dieselmotor). Wagen dieser Typen werden auch für Probefahrten mit Interessenten bereitgestellt sein, um diesen Gelegenheit zu geben, sich von den vorzüglichen Fahreigenschaften der „Austro-Fiat“-Dieselwagen zu überzeugen.

Aber auch die Anhänger von Benzinmotoren kommen in jeder Beziehung auf ihre Rechnung, zeigen sich doch alle Objekte auch äußerlich in vollständig neuem Gewande. Der Schrägkühler ist vorherrschend und gibt den Wagen in Verbindung mit der Stromlinienform des Führerhauses ein gestrecktes, die Schnelligkeit betonendes Aussehen.

Eine weitere Neuheit ist die Type AF-Super mit obengesteuertem Benzinmotor von 65 PS Stärke für eine Nutzlast von 2.5 Tonnen, welche als Omnibus für 22 Fahrgäste karossiert ist. Ferner sehen wir die Type AFH, obengesteuerter 70-PS-Benzinmotor als Kombinationswagen für Omnibusbetrieb mit 26 Fahrgästen, bzw. als Lastwagen für eine Nutzlast von 3 bis 3.5 Tonnen. Es ist dies eine äußerst glückliche Lösung der angestrebten gleichzeitigen Verwendung für Last- und Personentransportzwecke und daher nur zu be-

für 3.5 bis 4 Tonnen Nutzlast) vertreten. Wir sehen demnach eine geschlossene Kette von Lastwagen aller Nutzlastkategorien bis 4 Tonnen, womit nahezu jedem Bedarf vollkommen entsprochen werden kann.

Bemerkenswert ist der von der „Austro-Fiat“ gemeinsam mit der Firma „Kromag“ entwickelte Holzgaswagen, der sich durch eine ganz besondere Betriebsökonomie auszeichnen soll. Wir können mit Befriedigung feststellen, daß einer der Hauptgründe, welche sich bisher der Verbreitung dieser Wagen entgegenstellten: das durch die Raumverhältnisse des Holzgasaggregates bedingte unförmige Aussehen des Wagens, bei diesem von der Firma A. Weiser & Sohn karossierten Objekt in Wegfall kommt. Der Wagen



Steyr-Kabriolett, Typ 530.

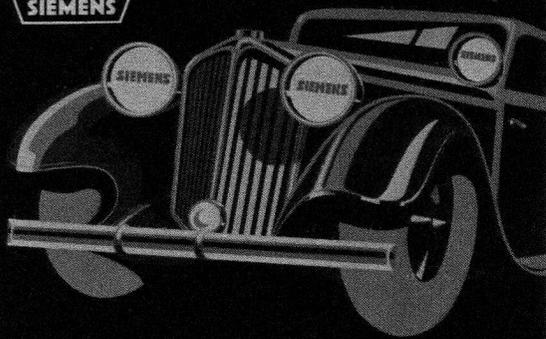
sieht sehr gut aus und unterscheidet sich in der Formgebung nur wenig vom gewohnten Anblick normaler Lastwagen.

Fiat (Turin)

ist auf der Ausstellung mit nachfolgenden Wagentypen vertreten: Je ein viersitziges Kabriolett der Type 1500 und einen Innenlenker; weiters von der Type 508 „Ballilla“ auf Normalchassis ein Zweisitzer (Roadster), ein viertüriger Innenlenker, sowie ein Kastenwagen für 300 kg Nutzlast. Als Neuheit wird gezeigt werden:

Im übrigen bringt der Steyr-Daimler-Puch-Stand einen Überblick über die weiteren Serienerzeugnisse, von denen vor allem die Steyr-Wagen, Typ 530, erwähnt werden müssen. Dieser Typ arbeitet mit einem 2.3-Liter-Motor, besitzt ein Steyr-ZF-Aphongetriebe, Steyr-Schwingachsen und ist im übrigen mit allen für die Bequemlichkeit des Reisenden notwendigen Erfordernissen ausgestattet.

Sichern Sie sich prompt den **AUTOKREDIT AVA** Automobil-Verkehrs-Anstalt für den von Ihnen gewählten Wagen zu **Wien I., Canovagasse Nr. 5** den Sonderkonditionen 1936 bei der **Telephone: U-42-1-18 und U-42-2-18**



**SIEMENS
LICHTANLASS
MASCHINE
SCHEINWERFER
SUCHER**

**MOTORRAD
LICHTANLAGE**

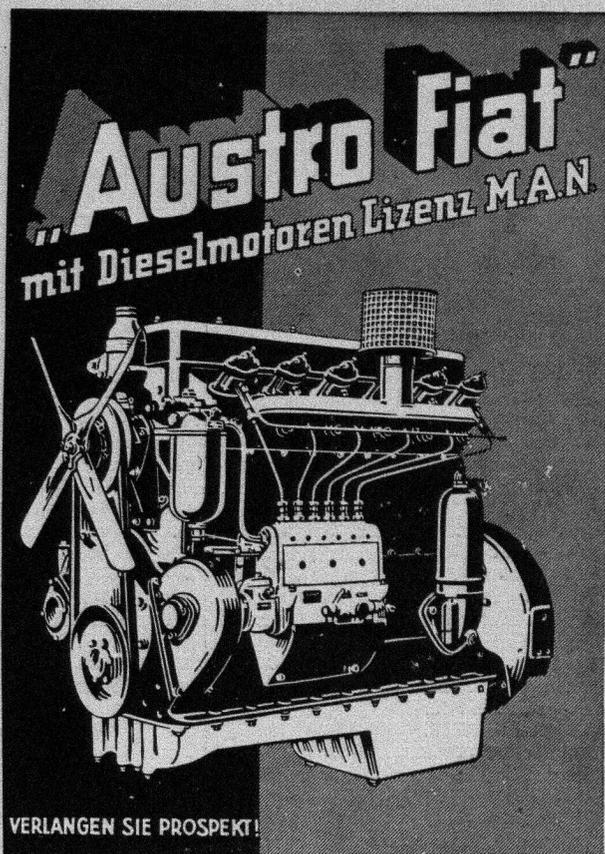


KARL GOPFER

ÖSTERREICHISCHE SIEMENS-SCHUCKERT-WERKE

WIEN XX., ENGERTHSTRASSE 150 / TELEPHON R.43-5-80

TECHNISCHE BÜROS: GRAZ, INNSBRUCK UND LINZ



Frühjahrsmesse — Rotunde

Neben einer viersitzigen Innenlenkerausführung in schwarz mit beige Struckspolsterung ist ein sechsziger Innenlenker dunkelblau mit grauer Struckspolsterung zu sehen. Beides bequeme, mit modernem Komfort ausgestattete Reisewagen.

Außerdem sind Kabriolettausführungen ausgestellt, und zwar eine viertürige Bauart mit beige Lackierung und Verdeck, Innenpolsterung in braunem Leder, ein mausgrauer Wagen, mit grauem Verdeck, mit roter Lederpolsterung, ein dunkelgrüner Wagen mit beige Verdeck und grüner Lederpolsterung.

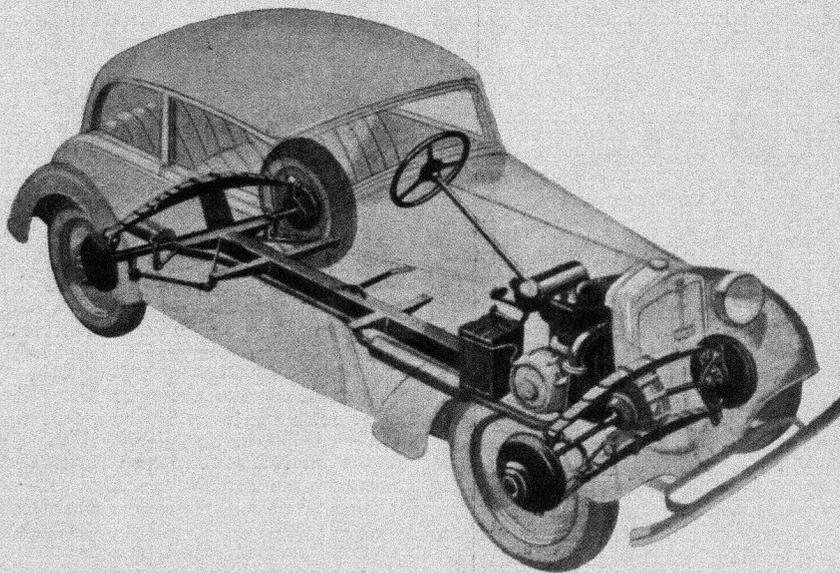
Von den Luxusbauarten ist ein rotes Zweischiebenkabriolett mit rotem Leder und beige Verdeck zu sehen. Schließlich ist ein Vierschiebenkabriolett, Typ 530, beige lackiert, beige Verdeck mit brauner Lederpolsterung vorhanden.

Von den übrigen Bauarten treffen wir alte Bekannte, den Steyr, Typ 100 und 120 Super, sowie den Austro-Daimler-ADR-Achtzylinder, letzterer als sechsziger Innenlenker in dunkelblauer Farbe mit grauer Struckspolsterung.

Der Steyr, Typ 120 Super, ist als viersitziger Innenlenker und als Kabriolett ausgestellt, ebenso der Steyr, Typ 100, in den gleichen Bauarten.

Schließlich findet sich der Lastwagen-Steyr, Typ 110, der hier in der bekannten Form als Kastenwagen steht, ferner als einbettige Sanitätslimousine in dunkelblauer und schwarzer Lackierung gehalten ist.

Wirklich ein reiches Programm, das diese Firma den Besuchern der heurigen Messe bietet.



Röntgenbild des DKW, Typ Stromlinie.

Ein Steyr-Daimler-Film am Messestand zeigt die schönen, glänzenden Wagen auf einem großen, hell erleuchteten Parkplatz — der Großglockner-Hochalpenstraße. Im Hintergrund leuchtet aus dem tiefen Blau einer sternklaren Nacht der Großglockner. Plötzlich ist das Bild des Großglockners verschwunden und wir haben die Aussicht von der Höhenstraße auf Wien eines farbenprächtigen Herbstabends.

Ein weiterer Szenenwechsel zeigt Steyr in aller Welt und allgemein Wissenswertes vom Steyr 50.

Die Leuchtbilder, sowie der Entwurf des in Gold und Blau gehaltenen Standes stammt von Professor Remigius Geyling, dem Ausstattungschef des Wiener Burgtheaters.

Die mechanische Einrichtung der Leuchtbilderanlage stammt von dem bekannten Wiener Spezialisten für Präzisions-Kino- und Tonkino-Apparaturen, Ludwig Hauner.

Fross-Büssing.

Die Firma A. Fross-Büssing, Wien, unsere älteste Spezialfabrik für Lastwagen und Omnibusse, bringt für das Jahr 1936 ein sehr interessantes Fabrikationsprogramm, da es nicht nur Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren, sondern auch für Leuchtgas-, Erdgas- und Holzgasbetrieb vorsieht.

Von allen von dieser Firma erzeugten Fahrgestellen ist als letzte Neuheit ein Niederrahmen-Fahrgestell, Type FBO 1, zu nennen, das sowohl als Omnibus, als auch als Lastwagen Verwendung finden kann. Es hat eine Tragfähigkeit von 4800 kg, einen Achsstand von 4800 mm und einen Vierzylindermotor von 75 PS bei $n = 2000/\text{Min.}$, 110 mm Bohrung, 150 mm Hub und einem Gesamtzylinderinhalt von 5.7 Litern.

Bei dieser Type, generell vorgesehen, ist ein Fünfganggetriebe mit synchronisiertem vierten und fünften Gang.

Als Bremse ist eine Vierrad-Bosch-Dewandre-Unterdruckbremse mit Oldruckübertragung (Lockheed) vorgesehen. Die Handbremse wirkt als Innenbackenbremse auf die Hinterräder. Die Wirkung der Vierradbremse ist weich, jedoch sicher und ohne quietschende Nebengeräusche.

Die Steigfähigkeit wird mit 27% angegeben, ist also für die Bewältigung sämtlicher österreichischer Alpenpässe als ausreichend zu bezeichnen.

Die Geschwindigkeit in der Ebene beträgt 70 km-Stunden.

Besondere Erwähnung verdient die Lenkung, bzw. der Lenkungseinschlag, weil dieser gerade auf unseren Alpenstraßen oft von besonderer Wichtigkeit ist. Der kleinste Lenkradius, vorne außen, beträgt 7.5 m, so daß man auf einer Straßenbreite von 15 m, ohne zu reversieren umdrehen kann. Die Lenkung ist von außen leicht nachstellbar, hat großes, handliches Lenkrad, ist stoßfrei und daher nicht ermüdend.

Die Abfederung besorgen lange und breite Federn aus Spezialrippenstahl, die im Zusammenhange mit dem großen Achsstande ein ruhiges Dahingleiten des ganzen Fahrzeuges auch auf minderguten Straßen gewährleisten.

Die Stahlblech-Vollscheibenräder sind für Niederdruckreifen der Dimension 8.25 bis 20" eingerichtet, also für eine Dimension, die bei Verwendung des Fahrzeuges als Omnibus selbst bei gediegenster Karosserie noch immer als ausreichend bezeichnet werden kann.

Die robuste Bauart des Fahrzeuges verbürgt geringsten Verschleiß und lange Lebensdauer, was bei der Amortisation eines solchen Wagens eine große Rolle spielt.

Bei Verwendung des Fahrzeuges als Omnibus bietet die karosserable Länge von 6150 mm genügend Raum für die Austeilung von sieben Sitzbankreihen à vier Plätzen, insgesamt also für 28 Personen, wobei der Raum neben dem Fahrer noch für eine 29. Person verwendet werden kann.

Daß die Länge und Breite des Fahrzeuges die gesetzlichen Ausmaße nicht überschreitet, ist selbstverständlich.

Den Bestrebungen nach äußerster Betriebswirtschaftlichkeit Rechnung tragend, kann das gleiche Fahrgestell auch mit einem 80-PS-Fünfzylinder Büssing-NAG-Dieselmotor von 2000 n/Min., 110 mm Bohrung, 130 mm Hub, Gesamtzylinderinhalt 6.2 Liter, geliefert werden. Ungewohnt wird vielleicht der Fünfzylinder anmuten, doch ist derselbe mit Vorbedacht gewählt, da er sich durch besonders ruhigen, ausgeglichenen Lauf auszeichnet, denn für ihn gibt es niemals zwei Totpunkte zu gleicher Zeit. Er ist ein Viertaktmotor, arbeitet nach dem Vorkammer-Verfahren und ist geeignet für Dieselöle (Gasöl, Solaröl) von einem spezifischen Gewichte unter 0.295 kg/Lit. Ein Arbeitsgang erfordert vier Hübe des Kolbens oder zwei Umdrehungen der Kurbelwelle. Die Wirtschaftlichkeit der Maschine, also die gute Ausnutzung der im Brennstoff enthaltenen Energien, ist auf die günstige Formgebung der Vorkammer und des Schußkanals zurückzuführen, durch den das Brennstoffgemisch nach seiner Teilentzündung mit großer Geschwindigkeit in den Verbrennungsraum einströmt. Die Einspritzung des Kraftstoffes in die Vorkammer erfolgt mit Hilfe einer Einspritzpumpe, welche die gleiche Anzahl Zylinder enthält, wie der Motor. Die Pumpe fördert in jede Vorkammer eine genau abgemessene Brennstoffmenge, deren Größe vom Fahrer mit Hilfe eines Gaspedals, jeweils entsprechend der Belastung und Geschwindigkeit, verändert wird.

Der Brennstoffverbrauch pro 100 km beträgt 18 kg Dieselöl.

Die nächststärkere Fahrgestelltype — III FBK — ist sowohl als Hochrahmen für Lastwagen, als auch als Niederrahmen (III FBN) für Omnibusse vorgesehen. Das Fahrgestell hat eine Tragfähigkeit von 6000 kg als Lastwagen, bzw. von 5500 kg als Omnibus, einen Radstand von 4600 mm als Lastwagen, bzw. 5000 mm als Omnibus. Der 90-PS-Sechszylinder Original-Fross-Büssing-Motor von 100 mm Bohrung, 170 mm Hub und einem Gesamtzylinderinhalt von 8 Litern ist eine genügend starke Kraftquelle, um dem Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 50 km/Std. mit Normalgetriebe und bis 80 km/Std. mit Aphongetriebe zu verleihen, wobei noch eine Steigfähigkeit von 25% resultiert.

Mit Rücksicht auf die hohe Geschwindigkeit des Fahrzeuges bei Verwendung als Lastwagen ist derselbe als Einzelgänger, also ohne Anhängerbetrieb, vorgesehen. Die Verwendung mit einem Anhänger ist jedoch auch möglich, doch wird dann die Geschwindigkeit durch Verwendung des Normalgetriebes auf zirka 40 km/Std. herabgesetzt.

Trotz der starken Maschine ist der Betriebsmittelverbrauch von 35 bis 40 Liter 100 km als außerordentlich sparsam zu bezeichnen.

Eine Type, die seit vielen Jahren von Fross-Büssing hochgezüchtet wurde und den ausgezeichneten Ruf dieser Firma als Spezialfabrik für schwere Lastwagen noch mehr gefestigt hat, ist der 5-Tonnen-Wagen der Type VFB, der auch in seiner jetzigen Ausgestaltung als Höchstleistungswagen mit der gesetzlich höchstzulässigen Nutzlast von 5 Tonnen anzusprechen ist. Diese Motorwagentype ist in erster Linie für Anhängerbetrieb, also zusammen für die höchstzulässige Nutzlast von 10 Tonnen, konstruiert und in ihrer Bauart der schweren Belastung und der Tradition dieser Firma entsprechend äußerst robust gehalten, was schon aus der Verwendung eines 100-PS-Sechszylindermotors von 100 mm Bohrung und 170 mm Hub, 1600 n/Min., Gesamtzylinderinhalt 8 Liter, hervorgeht.

Auch die Bremsenrichtung — Knorr-Druckluft-Vierradbremse — zeigt schon, daß man für die hohe Beanspruchung das wirksamste Bremssystem gewählt hat, zum Unterschiede von den übrigen Typen, bei denen normalerweise Bosch-Dewandre- oder Bosch-Dewandre-Lockheed-Bremse vorgesehen sind.

Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 45 km/Std., die Steigfähigkeit 27%.

Der Benzinverbrauch ist auch bei dieser Type außerordentlich niedrig, denn er beträgt nur 40 bis 45 Liter per 100 km.

Das Programm wird noch ergänzt dadurch, daß die vorerwähnte Type VFB auch mit einem 100- bis 120-PS-Vierzylinder-Oberhänsli-Dieselmotor von 130 mm Bohrung, 180 mm Hub, 1600 n/Min., Gesamtzylinderinhalt 9.5 Liter, geliefert werden kann. Es ist dies die stärkste Dieselmotortype, die wir derzeit bei österreichischen Automobilfabriken antreffen und zeigt die bei der Firma Fross-Büssing traditionsgemäße Vorsorge, dem Wagen der Type VFB die volle Ausnutzungsmöglichkeit auch auf minderguten Straßen und auf allen Alpenpässen, die ja bei uns in Osterreich in so zahlreicher Menge vorhanden sind, zu sichern, das gute Durchzugsvermögen auch bei geringer Umdrehungszahl, die Elastizität und die Bergfreudigkeit dieses Motors werden dieser Type gewiß neue Freunde schaffen, umso mehr, als der Dieselölverbrauch von nur 24 kg per 100 km gewiß den Anreiz zur Anschaffung eines solchen Wagens trotz der Mehrkosten gegenüber dem gleichen Fahrzeuge mit Benzinmotor erhöhen wird.

Intensive Arbeit der Entwicklung ist auch auf dem Gebiete der Ersatzbetriebsstoffe zu verzeichnen. Die Ergebnisse der unter Führung österreichischer Stellen durchgeführten Internationalen Alpenwertungsfahrt für Kraftfahrzeuge mit Ersatzbrennstoffen hat gezeigt, daß Fahrzeuge mit Holzgasgeneratoren, sofern neben anderen Vorbedingungen für entsprechend großes Hubvolumen des Motors gesorgt ist, dem Benzinwagen fahrtechnisch in keiner Weise nachstehen. Bei dem von der Firma Fross-Büssing erzeugten 5-Tonnen-Wagen mit Holzgasgenerator sind alle Vorkehrungen getroffen, die eine Beeinträchtigung der Transportleistungen des Fahrzeuges gegenüber dem Betrieb mit Benzin ausschließen; ja selbst die Länge der Ladebrücke bleibt praktisch durch den Holzgasbetrieb infolge der zweckentsprechenden Unterbringung von Generator und Reiniger unbeeinflusst.

Ein besonders interessanter Zweig des Kraftwagens mit Ersatzbrennstoffen ist zweifellos der Betrieb mit hochverdichtetem Gas, der für Osterreich mit seinem ergiebigen Erdgasvorkommen sicherlich Sonderbedeutung erlangen kann.

Die mit diesem Wagen gewonnenen Betriebserfahrungen sind überaus günstig, das stets bestens „vergaste“ Treibmittel weist Eigenschaften auf, die von

Kraftstoffen in Vergasermotoren nicht im entferntesten erreicht werden können. Demgemäß ist auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes neben anderen wesentlichen Vorteilen überraschend, denn schon mit 2 m³ Stadtgas mit nur rund 7300 Wärmeeinheiten wird die gleiche Fahrleistung wie mit 1 kg Benzin von zirka 10.000 Wärmeeinheiten leicht erreicht.

Am Fross-Büssing-Exhibit sind folgende Fahrzeuge zu sehen:

1. Ein Fahrgestell der Type FBO 1, mit 75-PS-Vierzylinder-Benzinmotor, als Lastwagen karosseriert.
2. Ein Fahrgestell der gleichen Type, jedoch mit 80-PS-Fünfzylinder-Büssing-NAG-Dieselmotor.
3. Ein Lastwagen der Type III FBK für 4½ bis 5 Tonnen Nutzlast, mit normalem Viereckgetriebe, mit 90-PS-Sechszylinder-Benzinmotor.
4. Ein Lastwagen der gleichen Type, jedoch mit Aphongetriebe (Fünfganggetriebe).
5. Ein Lastwagen der Type VFB für 5 Tonnen Nutzlast, mit 100- bis 120-PS-Vierzylinder-Oberhänsli-Dieselmotor.

Gräf & Stift.

1896 bis 1936! Vierzig Jahre Gräf & Stift bedeuten vierzig Jahre unermüdeten Vorwärtstrebens, rastlose Tätigkeit und sicheren Erfolges!

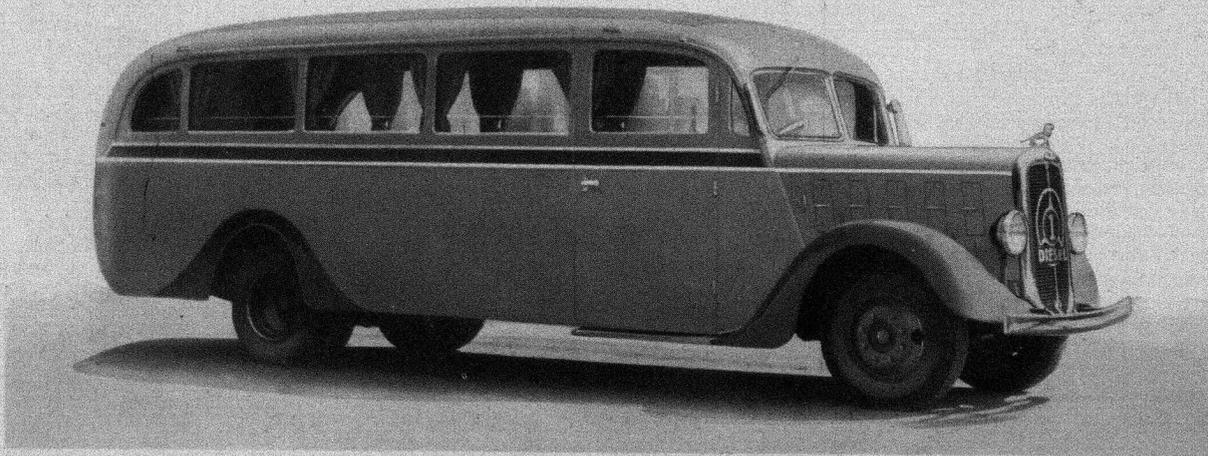
Wie sehr ein in solcher Pionierarbeit erworbener, überaus reicher Schatz an Erfahrung die technische Gestaltung moderner und qualitativ höchstwertiger Fahrzeuge beeinflussen kann, lassen die Stände der Firma Gräf & Stift auf der Automobilausstellung 1936 in der Rotunde erkennen.

In besonders geschmackvollem Rahmen zeigen sich die verschiedenen Typen der ausgestellten Personwagen dem Besucher. Sehr vornehm und repräsentativ wirkt eine Achtzylinder-Sechsliter 120-PS-Innenlenkerlimousine, Type Sp 8, sechssitzig, die Spitzenleistung österreichischer Automobilbaukunst. Daneben erregt ein viersitziges Kabriolett, Type G 35, mit einem 4.6-Liter-Achtzylinder-Reihenmotor von 110 PS Leistung in vornehmster Linienführung und harmonischer Farbenkombination, der Wagen der eleganten Dame, höchste Anerkennung. Die gleiche Type, karosseriert als sechssitzige Innenlenkerlimousine, zeigt ihre großen Vorzüge als Reise- und Stadtwagen.

Von der bekannten Type MF 6 mit Sechszylinder-Schwebemotor, 2.7 Liter Inhalt und 65 PS Leistung sind je ein vier- und ein sechssitziger Stahllinnenlenker, Modell 1936, zu sehen, deren Fahrkomfort Bewunderung findet.

Außerst reichhaltig und technisch besonders interessant sind die Stände, auf welchen Gräf & Stift die Erzeugnisse ihrer Nutzwagenabteilung zur Schau stellt. Hier zeigt sie ihre bekannt leistungsfähigen und soliden Lastwagen in verschiedenen Ausführungen mit Kombinations- und Wechselkarosserien, als Spezial-Möbelwagen usw. Sie sind sowohl mit Benzin- als auch Dieselmotoren ausgestattet, für welche Gräf & Stift die Baulizenz der Firma Mercedes-Benz erworben hat. An anderer Stelle haben wir schon die Vorzüge dieses Systems gewürdigt, die insbesondere in der stets rauchfreien und geruchlosen Verbrennung, im niedrigen Brennstoffverbrauch, im gleichmäßigen, Pumpe und Düse schonenden Einspritzdruck und in der Unempfindlichkeit gegen Brennstoffzusammensetzung liegen. Ein Schnittmodell eines solchen Motors läßt als Merkmale seiner Konstruktion Übersichtlichkeit der Anordnung, Zugänglichkeit und leichte Bedienung deutlich erkennen.

Daß heute solche Motoren im Baue von Omnibussen allgemein Verwendung finden, zeigt ein 26plätziger Omnibus in Stromlinienform in vornehmster Ausstat-

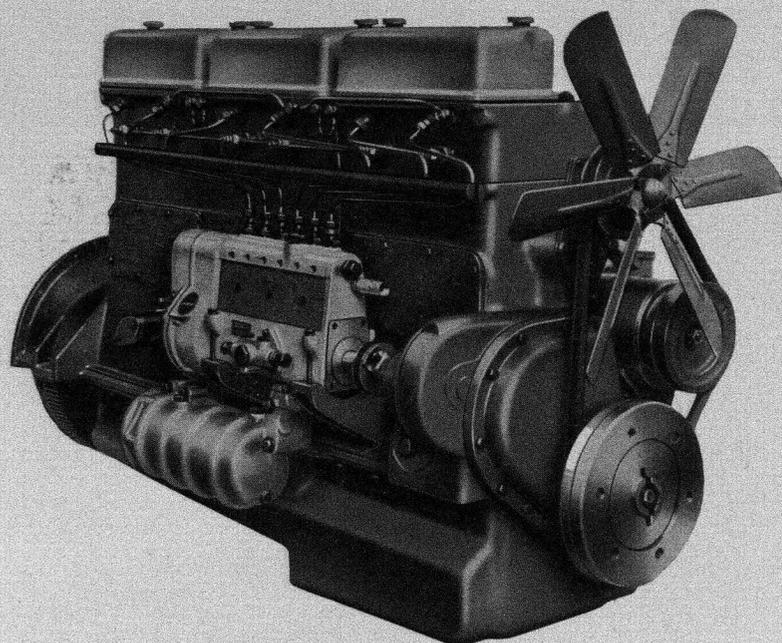


Gräf & Stift, Dieselautobus.

FROSS-BÜSSING

WIEN XX., NORDWESTBAHNSTRASSE 53
INTERNATIONALE AUTOMOBILAUSSTELLUNG ROTUNDE

Die österreichische
Spezialfabrik für
Hochleistungs-Nutz-
wagen u. Omnibusse
Benzin • Diesel • Holzgas



Gräf & Stift, Dieselmotor, Baulizenz Mercedes-Benz. Pumpenseite.

tion, insbesondere für Überlandfahrten geeignet. Gräf & Stift legt bei der Gestaltung ihrer Stromlinienomnibusse den Hauptwert auf die Zugänglichkeit des Motors und verzichtet mit vollem Recht auf alle Überreibungen und die unwirtschaftliche Vorverlegung der Steuerungs- und Bedienungsorgane. Besonders interessant ist ein Omnibus in Ganzstahlausführung, ein Erzeugnis aus der eigenen Karosseriefabrik, das sich durch besondere Stabilität und Festigkeit sowie leichtes Gewicht auszeichnet und schon in vielen Exemplaren geliefert wurde.

Wie sehr sich die Firma Gräf & Stift mit der Frage der Verwendung von Ersatzbrennstoffen beschäftigt, zeigt ein Schnell-Lastwagen für 4 bis 4½ Tonnen Nutzlast, mit einer Kromag-Holzgasanlage ausgestattet, weiters auf dem Stande der Siemens-Schuckert-Werke ein V5-Elektro-Chassis, bei welchem der sonst unverwertbare Nachtstrom der Elektrizitätswerke zur Aufspeicherung und tagsüber zur Verwertung gelangt. Sehr interessant ist ein Spezialwagen für Müllabfuhr, System Kuka, der auf dem Stande der Firma Waagner-Biro ausgestellt ist.

Mercedes-Benz.

Wenn die Internationale Automobil- und Motorradausstellung in Wien 1936 beginnt, hat die große Berliner Ausstellung 1936 ihre Pforten eben geschlossen. Das hat für den Besucher der bedeutsamen österreichischen Schau den Vorteil, daß er seine eigenen Beobachtungen mit denen der ersten Fachleute der Welt in Berlin vergleichen kann.

In einem Punkt war und ist sich die Weltpresse von einer internationalen Ausstellung der letzten Jahre zu ändern einig: Mercedes-Benz-Automobile sind vorbildlich durch die Fortschrittlichkeit der Konstruktion, die Gediegenheit der Ausführung in allen Teilen, die Verwendung edelster Materialien und durch Schönheit der Aufbauten!

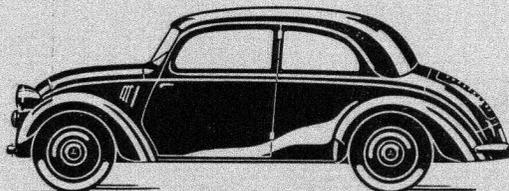
In Wien wird aus dem umfassenden Erzeugungsprogramm dieses Weltunternehmens – das Personenkraftwagen von 1,7 Liter Hubvolumen bis zum mächtigen 7,7-Liter-Kompressor, Nutzkraftwagen vom schnellen 1,1-Tonner bis zum gigantischen 10-Tonner Dreiachswagen mit Aufbauten für alle erdenklichen Zwecke und außerdem Motoren umfaßt –, eine wohldurchdachte Auswahl von Personenkraftwagen gezeigt.

Als erster ist der neue Mercedes-Benz Doppelschwingachstyp 170 V mit vorne liegendem, „schwebend“ in Gummi gelagertem 1,7 Liter Vierzylindermotor von 38 PS zu nennen. Ausgestellt ist ein viertüriger, sehr geräumiger vier- bis fünfsitziger Innenlenker mit dem für diesen Typ kennzeichnenden, sehr großen Kofferraum. Linienführung und Gesamtaus-

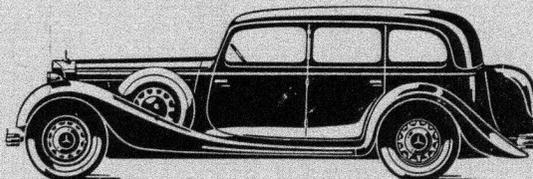
stattung sind geschmackvoll wie alle Mercedes-Benz-Karosserien. Technisch interessant an diesem Typ der neuartige, X-förmige Ovalrohrrahmen, das Vierganggetriebe mit geräuschlosen Gängen und Synchronisierung zwischen drittem und viertem Gang sowie die Motoraufhängung, die dem sehr lebendigen, sparsamen Vierzylindermotor die Laufruhe eines Sechszylindermotors sichert. Dieser Typ wird als zwei- und viertürige Limousine, als schnittiger Sportroadster, offener Tourenwagen, als Kabriolett oder als Kabrio-Limousine geliefert.

Daneben fesselt der neue Mercedes-Benz Heckmotor-Doppelschwingachswagen, Typ 170 H mit in Gummi gelagertem 1,7-Liter-Vierzylindermotor (38 PS). Er ist die folgerichtige technische Weiterentwicklung des seit mehr als zwei

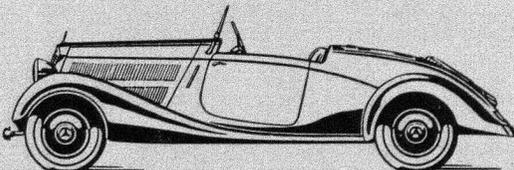
Jahren glänzend bewährten Heckmotorwagens, Typ 130, dessen hervorragende Federungs- und Fahreigenschaften sich in gesteigerter Form in dem neuen Typ wiederfinden. Er bietet fünf Fahrgästen mit reichlichem



Mercedes-Benz Heckmotorwagen Typ 170 H (1,7 Liter - Vierzylinder), 4-5 sitziger Innenlenker M.-B.-Materdienst



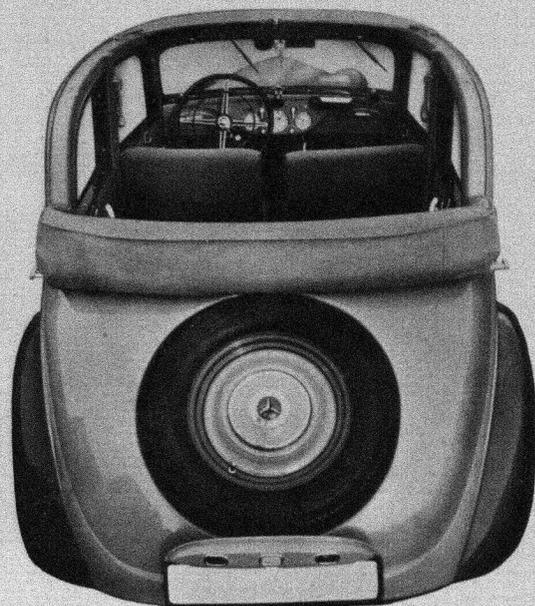
Mercedes-Benz Typ „Großer Mercedes“ (7,7 Liter - 8 Zylinder) 6-7 sitzige Pullman-Limousine M.-B.-Materdienst



Mercedes-Benz Typ 170 V (1,7 Liter - Vierzylinder) Roadster mit 2 Sitzen und 2 Reservesitzen M.-B.-Materdienst (38)

Gepäck bequemen Raum und ungewöhnlichen Komfort, wobei besonders auf die wirksame Frischluftheizung verwiesen sei. Außer der in Wien gezeigten Kabrio-Limousine wird dieser wohl wirtschaftlichste Wagen seiner Klasse auch als Innenlenker hergestellt.

Der Mercedes-Benz Doppelschwingachstyp 200 mit gummigelagertem 2-Liter-Sechszylindermotor (40 PS) ist zehntausendfach bewährt. Ein schwarzer Innenlenker auf „verlängertem Fahrgestell“ zeigt die Geräumigkeit und Schönheit dieses Typs. Er ist mit 14 verschiedenen Aufbauten lieferbar, die jedem Bedarf und Geschmack Rechnung tragen. Besonders bedeutsam sind die Mercedes-Benz-Wagen dieser Stärke auf „verlängertem Fahrgestell“, da sie bei hervorragenden Fahreigenschaften eine dem großen Radstand entsprechende Geräumigkeit und dadurch größte Wirtschaftlichkeit besitzen.

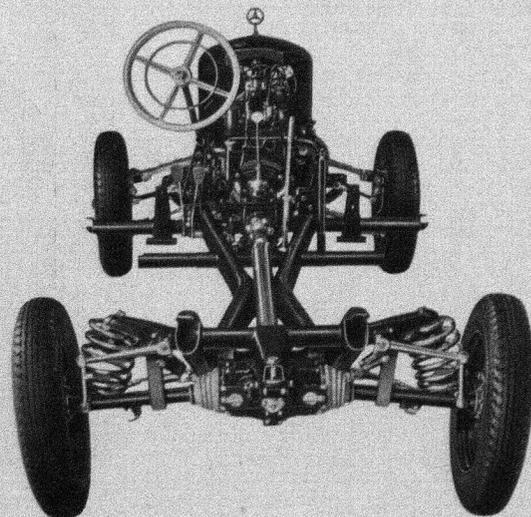


Der neue Heck-Mercedes 570, Rückansicht.

Zu den großen Repräsentationswagen leitet der Mercedes-Benz Doppelschwingachstyp 290 über, der in seinen konstruktiven Merkmalen ebenso wie in der Reichhaltigkeit der zur Verfügung stehenden Aufbauten auf normalem und verlängertem Chassis dem Mercedes-Benz, Typ 200, entspricht. Dieser Wagen genießt mit Recht den Ruf eines in jeder Beziehung höchst leistungsfähigen komfortablen Gebrauchswagens für härteste Dauerbeanspruchung. Prächtige Kabrioletts oder vornehme Innenlenker, wie der in Wien gezeigte, vereinigen besonders eindrucksvoll Schönheit mit Zweckmäßigkeit.

Als einer der schönsten sportlichen Reisewagen der Welt besitzt der Mercedes-Benz, Typ 500 mit Kompressor (100/160 PS), internationalen Ruf. Ebenso bestechend wie das vornehm-elegante zweisitzige Sportcoupé der Wiener Ausstellung sind die anderen lieferbaren Aufbauten (Roadster, Kabriolett und Limousine) für diesen Typ, der durch seine Doppelschwingachskonstruktion alle Vorzüge des fahrstabilen, bequemen Reisewagens für weiteste Strecken mit der überlegenen Schnelligkeit des hochentwickelten Sportwagens verbindet.

Alle in Wien vertretenen Mercedes-Benz-Personenwagen haben neben den Doppelschwingachsen, die eine unvergleichliche Fahrsicherheit und Fahrbequemlichkeit gewährleisten, mit Ausnahme des Typ 170 V, das berühmte Mercedes-Benz-Schnell-, Schon- und Sparganggetriebe mit halbautomatischer Synchronschaltung, welches den Betriebsstoffverbrauch und den Motorenverschleiß vermindert, vor allem aber den



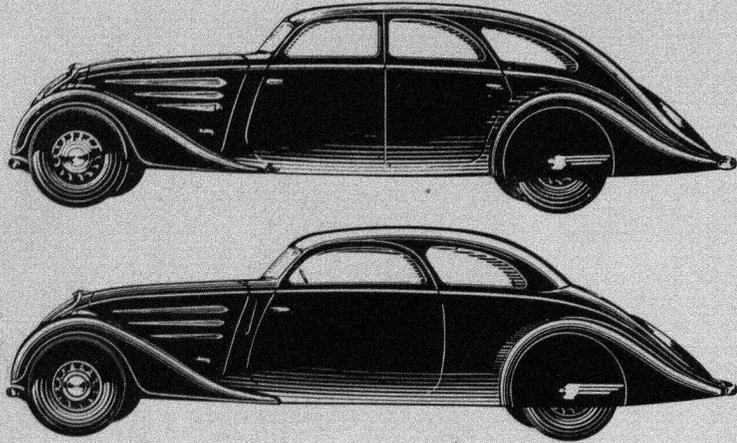
Doppelschwingachsfahrgestell des Mercedes 170 V (mit vorne liegendem Motor).

praktisch häufigsten Gangwechsel spielend leicht macht. Weitere Kennzeichen aller Mercedes-Benz-Personenkraftwagen sind neben der präzisen Einzelradlenkung und den kräftigen Oldruckbremsen, die als große Annehmlichkeit empfundene Eindrucks-Zentral-schmierung, der Signalring auf dem Lenkrad, der Fußschalter für die Ablendung der kräftigen Scheinwerfer, die übersichtlichen, reich ausgestatteten und schönen Armaturenbretter und die serienmäßig mitgelieferten Vigot-Wagenheber.

Der Vollkommenheit der Fahrgestelle und Motoren entspricht die gediegene Gesamtausstattung der Aufbauten, welche den Gebrauchswert der Mercedes-Benz-Wagen auf das Höchstmaß steigern.

Peugeot.

Auf einem von Maler Kora künstlerisch besonders schön ausgeführten Stand bringt die S. A. des Auto-



Peugeot 402. Oben: Typ Familiale siebensitzig. Unten: Berline.

mobiles Peugeot, Frankreichs Grande Marque Nationale, durch ihre Wiener Generalvertretung eine Spezialschau ihres neuen Schlagmodells Peugeot 402. Der Mittelpunkt dieser Schau, die achtsitzig Conduite Intérieure „Familiale“, heute entschieden der größte und bequemste Wagen in seiner, nebstbei bemerkt, konkurrenzlosen Preislage, in Luxusausstattung, Spezial-Plüschpolsterung und allem erdenklichen Reisekomfort, wird ergänzt durch eine besonders schicke Coach Grand Luxe mit versenktem Schiebedach, fünf bis sechs bequemen Plätzen, und einen sechssitzigen Luxusinnenlenker in der heute besonders modernen Beigelackierung, die ein Maximum an Unsichtbarkeit des Straßenstaubes garantiert.

Des weiteren sieht man auf diesem eindrucksvollen Messestand noch das elegante Zweisitzer-Coupé der Type 301 in Luxusausstattung sowie den billigen und dabei doch leistungsfähigen vier- bis fünfsitzigen Innenlenker der Type 201.

Steyr, Typ 50.

Der Begriff „Kleinwagen“ erweckt in Jedem andere Vorstellungen, weil im Grunde unter diesem Schlagwort nichts Einheitliches gemeint ist, da noch die strengen Grenzen gegenüber anderen Bauarten nicht gezogen sind.

Schon je nachdem man „Kleinwagen“ oder „Kleinwagen“ betont, verrücken sich die Ideen, wenn auch beide Teile ihre Berechtigung haben. Sicher aber muß man in einer Richtung – Klein„wagen“ – als Käufer möglichst unbescheiden sein und einen sehr starken, jedenfalls völlig sicheren und recht geräumigen Wagen verlangen. Während man in der anderen Richtung „Kleinwagen“ – genügsam wird und von dem Wagen nur einen mäßigen Preis, geringe Betriebskosten und wenig Wartungsbedürfnis verlangt. Der Käufer fordert nur. Dem Lieferanten fällt allerdings die Erfüllung dieser Wünsche erheblich schwerer.

Es gibt wohl wenig Fabriken, die das Problem des Kleinwagens in allen seinen Möglichkeiten und notwendigen Beschränkungen so eingehend erwogen haben, wie die Steyr-Werke. Ihre langjährigen Erfahrungen, bedingt durch die Stabilität ihrer bewährten Konstruktionen und die eingehende Betriebspraxis, zeigen den Weg, der eine möglichst niedrige Preisbildung zuläßt, ohne im geringsten die altbewährte Qualität herabzusetzen. Es entstand ein Kleinwagen,

der im Grunde genommen ein sehr bequemes viersitziges Automobil ist, das dem Fahrer neben großer Leistung und Sicherheit, relativ hohe End- und Durchschnittsgeschwindigkeiten gestattet, das ihm alle erdenklichen Bequemlichkeiten in Führung und Bedienung bietet, alles in hoher Qualität und trotzdem billig, nicht allein im Anschaffungspreis, sondern auch in den Betriebs- und Erhaltungskosten.

Diese Neuheit der Steyr-Werke ist der Typ 50.

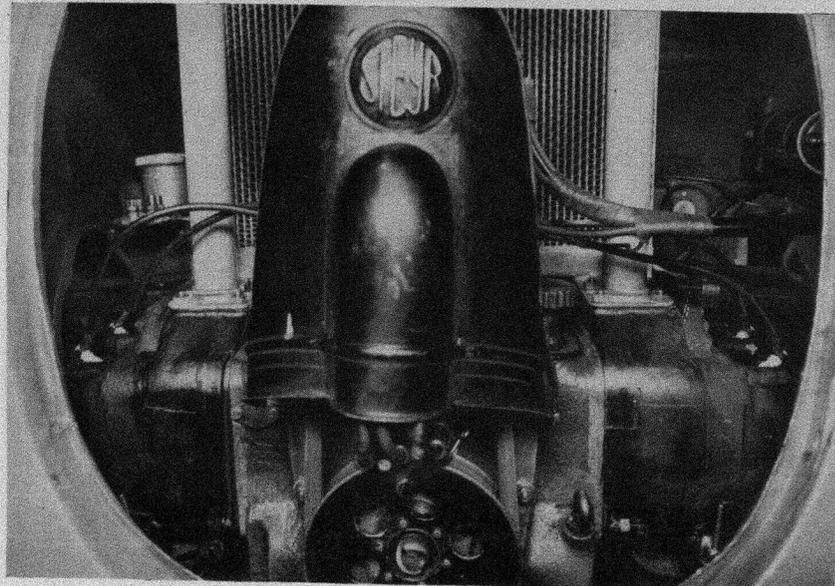
Auch beim Steyr, Typ 50, findet man die bekannten vorzüglichen Qualitäten der Steyr-Wagen. Trotz seines geringen Gewichtes überrascht er den Fahrer durch seine außerordentlich stabile Straßenlage, die durch die richtige Gewichtsverteilung und den vorzüglichen Schwingachsenantrieb – eine Spezialität von Steyr, – und die unabhängig voneinander schwingenden Vorderräder gesichert ist. Dadurch ist mit diesem Wagen leicht ein großer Reisedurchschnitt zu erzielen und da er eine ideale Federung hat und die

Die sichere Lenkung und die völlig verlässlichen kräftigen Bremsen sind von allgemein bekannter Steyr-Qualität.

Es ist selbstverständlich, daß der Steyr 50 jede Bequemlichkeit in Betrieb und Wartung bietet. Es ist eine Zentral-Eindruckschmierung vorhanden. Der Steyr-Vigot-Wagenheber macht den Räderwechsel zu keiner Affäre.

Der Steyr, Typ 50, erscheint in moderner Ganzstahl-Stromlinienkarosserie, der es gelingt, das Problem der Innenraumgestaltung vorbildlich zu lösen. Jedenfalls können vier große Leute im Wageninnern bequem sitzen. Die Stahlrohrsitze passen sich der Körperform vorzüglich an, die beiden Vordersitze sind verstellbar.

Hinter den Fondsitzen ergibt sich von selbst ein gut zugänglicher Kofferraum, der leicht das Gepäck für vier Personen faßt. Die zweitürigen Innenlenker besitzen ein Schiebedach, das ohne Mühe rasch geöffnet und geschlossen werden kann, so daß im Verein mit



Rechts: Wenn man die Haube des 50ers öffnet.

Sitze richtig zwischen den Achsen verteilt, wird selbst die längste Fahrt die Reisenden nicht ermüden.

Der starke Motor gibt im Verein mit dem spielend leicht schaltbaren Vierganggetriebe und der auf beste Ausnutzung abgestimmten Hinterachsübersetzung, nicht nur gute Beschleunigungsverhältnisse in allen Geschwindigkeitsstufen, sondern sichert auch die Bewältigung jeder praktisch vorkommenden Straßensteigung.

den auf allen Seiten sehr groß gehaltenen Fensterscheiben, im Bedarfsfalle ein Wagen von fast gleich guten Sichtverhältnissen vorhanden ist, wie sie ein offener Wagen bietet.

Die Windscheibe aus Sicherheitsglas besitzt einen elektrischen Doppelscheibenwischer, die Seitenfenster sind in üblicher Weise kurbelbar.

Die Serienbauart wird einfarbig in drei Standardfarben mit hiezu entsprechend abgestimmtem Kunstleder auf den Sitzen und passender Innenbespannung geliefert.

Die Ausstattung enthält: Am Apparatebrett ein Einblickinstrument mit Tachometer, Kilometerzähler und Oldruckmesser, den Zündschalter, Lichtschalter und Winkerbetätigung mit eingebauten Kontrollampen. Startbehelf, Steckdose, elektrisches Signalhorn. Am Apparatebrett rechts ein Requisitenkasten. Der Wagen hat die vorgeschriebene Licht- und Signalanlage. Er ist mit dem beliebten Steyr-Vigot-Wagenheber ausgestattet. Beigegeben wird ein Reserverad.

Eine Spezialausführung ist in zweifarbiger Lackierung, in vier Farbenvariationen lieferbar. Diese Bauart ist im übrigen in der Formgebung der Serienausführung gleich, hat vorne und hinten verchromte Stoßstangen, verchromte Zierstäbe am Kühlergitter, die Sitze tragen eine Spezial-Kunstlederpolsterung. Die Vordersitzlehnen sind verchromt.

In der Ausrüstung ist außer oben genannten Stücken eine Benzinuhr, kombiniert mit einem Fernthermometer, vorhanden.

Der in gedrungener Form ausgeführte Vierzylinder-motor arbeitet mit zwei gegenläufigen, liegend angeordneten Zylindern von 59 mm Bohrung und 90 mm Hub, was einem knapp unter 1000 cm³ liegenden Hubvolumen entspricht (977,5 cm³). Der Motor leistet bei 3800 Umdrehungen in der Minute 22 PS.

Die paarweise in Grauguß ausgeführten Zylinder sind mit abnehmbaren Zylinderköpfen ausgestattet, die „stehend“ arbeitenden Ventile für Einlaß- und Auspuff werden von einer im Kurbelgehäuse angeordneten Nockenwelle betätigt, die von schrägverzahnten Stirnrädern angetrieben ist.

Die Kurbelwelle aus zähem Edelmetall ist stark dimensioniert und in zwei Hauptlagern und einem Abstützlager – hievon ein Gleit- und zwei Kugellager – gehalten.

Die Stahlpleuelstangen arbeiten mit Leichtmetallkolben, die mit zwei Kolbenringen und einem Öl-abstreifring ausgestattet sind.

Der Motor, mit dem Getriebe gefällig zu einem Block vereinigt, ist in drei Punkten in Gummi elastisch aufgehängt, er trägt oben den Kühler mit den säulenförmig ausgebildeten Kühlrohren; vor diesem ist auf einer Konsole die Licht- und Anlassermaschine, die

**EMPFOHLENE
SORTE
FÜR STEYR**

WAKEFIELD **PATENT**
Castrol
AA

REDUZIERT DIE ABNÜTZUNG

**CASTROL MOTOR OIL-GENERALVERTRETER:
A. KARNER, WIEN VIII., LEDERERGASSE NR. 17
TELEPHON A-28-0-17**

PEUGEOT 402

FRANKREICHS SONDERKLASSE

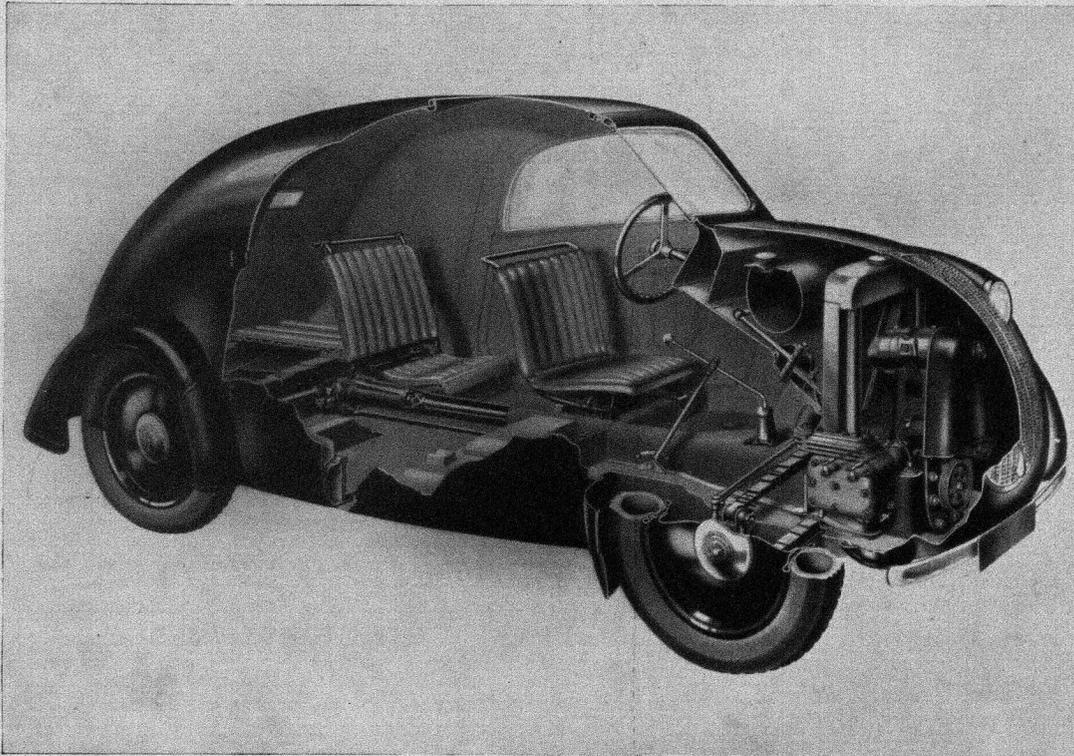
Generalvertretung: Carl Jeschek, Wien I., Schellingg. 6

Telephon R-28-4-84

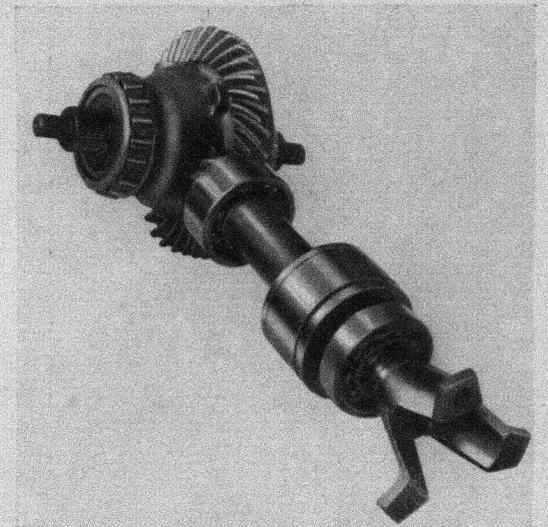
Messe: Rotunde, Ostgalerie, Stand Nr. 8059

Die Technik des 50ers

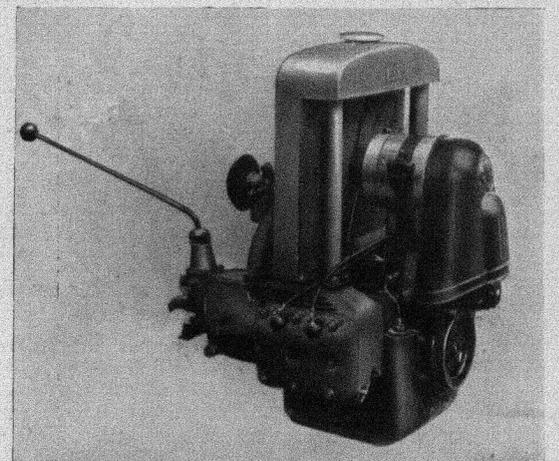
(Sportphot. Zapletal.)



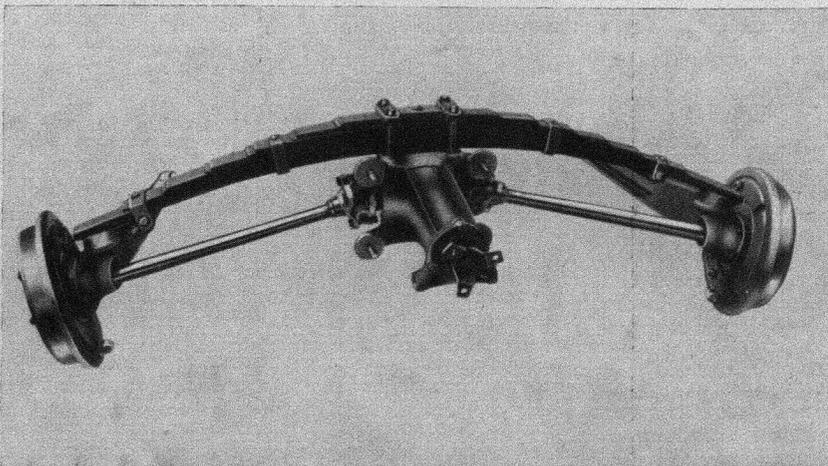
Einblick in den 50er. Man beachte den verschwindend kleinen Raumkonsum des Horizontalmotors.



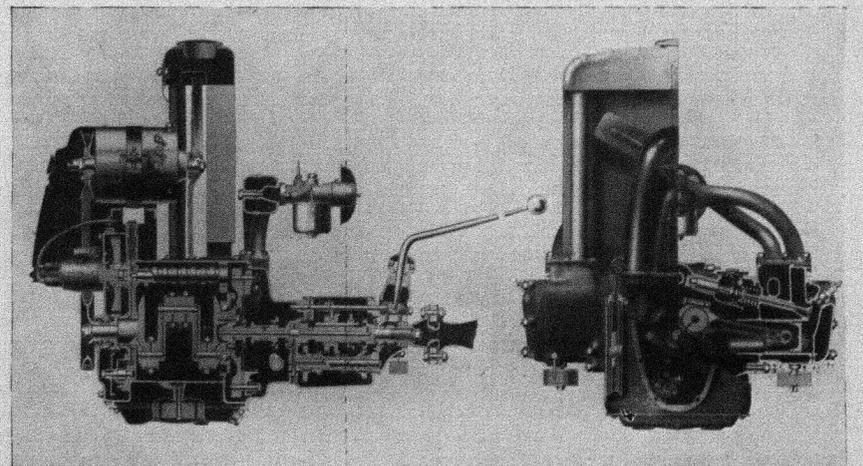
Das Differential des 50er ist reichlich dimensioniert.



Maschinenaggregat des 50er. Der Kühler ruht unmittelbar auf dem Motor.



Die Hinterradaufhängung.



mit einem Riemenantrieb auf die Kurbelwelle arbeitet und einen Ventilator für den dahinterliegenden Lamellenblockkühler dreht.

Hinter dem Kühler verbindet die Saug- und Auspuffrohrkombination, die eine der Jahreszeit entsprechende Vorwärmung des Saugrohres gewährleistet, beide Motorseiten.

Dem Horizontal-Pallas-Vergaser in Unterniveaubauart, dem der Brennstoff von dem höher liegenden Brennstoffbehälter zufließt, ist ein Luftreiniger mit Ölbenetzung vorgeschaltet.

Die Zündung bedient eine Batterie von 12 Volt Spannung. Die Zündung arbeitet mit selbsttätiger Verstellung des Zündzeitpunktes.

Die Schmierung des Motors erfolgt in Druckumlauf durch eine Zahnpumpe; außer dem Ölsieb ist ein eigener Ölreiniger vorhanden.

Die Kühlung arbeitet mit Thermosiphonwirkung. Eine in Öl laufende Einscheibenkupplung vermittelt die Kraftübertragung zum Zahnradschubgetriebe, das mit vier Gängen vorwärts und einem Rückwärtsgang arbeitet, wobei die dritte und vierte Schaltstufe geräuscharm ausgebildet sind. Die Übersetzungen werden mit Kugelschaltung bedient.

Die ausgeführten Untersetzungen nehmen auf jedes praktische Geschwindigkeits- und Kratterfordernis Bedacht und ermöglichen eine Wagenhöchstgeschwindigkeit von 85 bis 90 km/Stunden.

Die durch die Gewebescheibengelenke angeschlossene Kardanwelle treibt über Spiralkegelräder das fest am Wagen angeschraubte Differential, an das

175 mm. Kleinster Wendekreisdurchmesser: 10,5 m. Wagengewicht, komplett mit Werkzeug und Reservierad, Öl, Betriebsstoff: 740 kg. Zulässige Höchstbelastung des fahrfertigen Wagens: 350 kg. Brennstoffverbrauch: 7 bis 8 Liter per 100 km. Ölverbrauch: 0,25 kg per 100 km. Höchstgeschwindigkeit: 85 bis 90 km/Stunden.

Tatra.

Fortschritt ist der Leitgedanke Tatrass. Was anfänglich vom Publikum als Versuch angesehen wurde, wird heute als geglückte Endleistung bewundert. Beim Achtzylinder Heckmotor, Tatra 77a (3,4 Liter), in seiner aerodynamischen Form ist mit einem geringsten Aufwand konstruktiver Hilfsmittel das Höchstmaß an Fahrsicherheit, Fahrkomfort und Schnelligkeit erreicht worden, das alles in dieser Beziehung bisher Erreichte weit hinter sich läßt. Das Triebwerk ist zu einem Block zusammengefaßt. Luftkühlung, Zentralschmierung und unabhängige Federung sind einige der neuartigen Konstruktionsdetails.

Der 1,68-Liter-Wagen, Tatra 75, wird als robuster, doch äußerst eleganter Stadt- und Reisewagen, der wenig im Betrieb kostet, aber viel leistet und das Höchstmaß von Sicherheit gewährt, besonders geschätzt. Sein Übermaß an Zuverlässigkeit und Fahrkomfort haben ihn in kurzer Zeit verblüffend populär gemacht. Sein Vierzylinder-Motor mit 30 HP, Vierganggetriebe und Freilauf sichern ökonomische Leistung, seine schwingenden Halbachsen ruhige Fahrt,

Kupplung, von Hand aus nachstellbar. Starker DKW-Rahmen mit Preßstahlgabel. Starke, verbreitete Felgen, auf beiden Rädern zwei Innenbackenbremsen, ebenfalls ohne ein Werkzeug von Hand aus nachstellbar. Drehgas mit spez. Sparvergaser. Großer Satteltank mit 6 Liter Inhalt. Der Tank, die Lenkstange, der Auspufftopf, sämtliche Hebeln sind stark verchromt.

Eigenschaften: Dieses Rad hat vier Weltrekorde und ist auf der Avus-Rennbahn 24 Stunden ununterbrochen mit Vollgas gefahren. Die Höchstgeschwindigkeit war 85,6 km der Durchschnitt 75 km per Stunde. Es kann daher ein Reisedurchschnitt von 50 bis 55 km erreicht werden. Verbrauch ist 1 1/2 Liter für 100 km. Besonders vorteilhaft für den österreichischen Fahrer ist die große Bergfreudigkeit der Rt 2 1/2, es werden mit dieser Maschine Steigungen bis zirka 30% überwältigt. Die Rt 2 1/2 ist daher ein perfektes Motorrad und der Preis, man staune, unter S 1000.— komplett, mit einer sehr starken Lichtanlage (drei Beleuchtungsmöglichkeiten), auch Standlicht bei stehendem Motor, komplettem Werkzeug und Luftpumpe.

Puch-Motorräder.

Die große Überraschung der heurigen Saison sind die neuen Preise, die gegenüber den vergangenen Jahren radikal herabgesetzt wurden. Durch diese Ermäßigungen, die zwischen S 200.— und S 400.— pro Type betragen, sind die Puch-Motorräder auf das Niveau der Detailverkaufspreise gekommen, das in Deutschland und den anderen motorradherstellenden Ländern für ähnliche Typen besteht. Diese weitgehende Preisermäßigung war nur zum Teil durch Rationalisierung der Erzeugung möglich; zum Teil bedeutet sie ein finanzielles Opfer, das Fabrik und Vertretungen auf sich nehmen, um hierdurch weiteren Bevölkerungsschichten das Motorrad als praktisches und billiges Verkehrsmittel zugänglich zu machen.

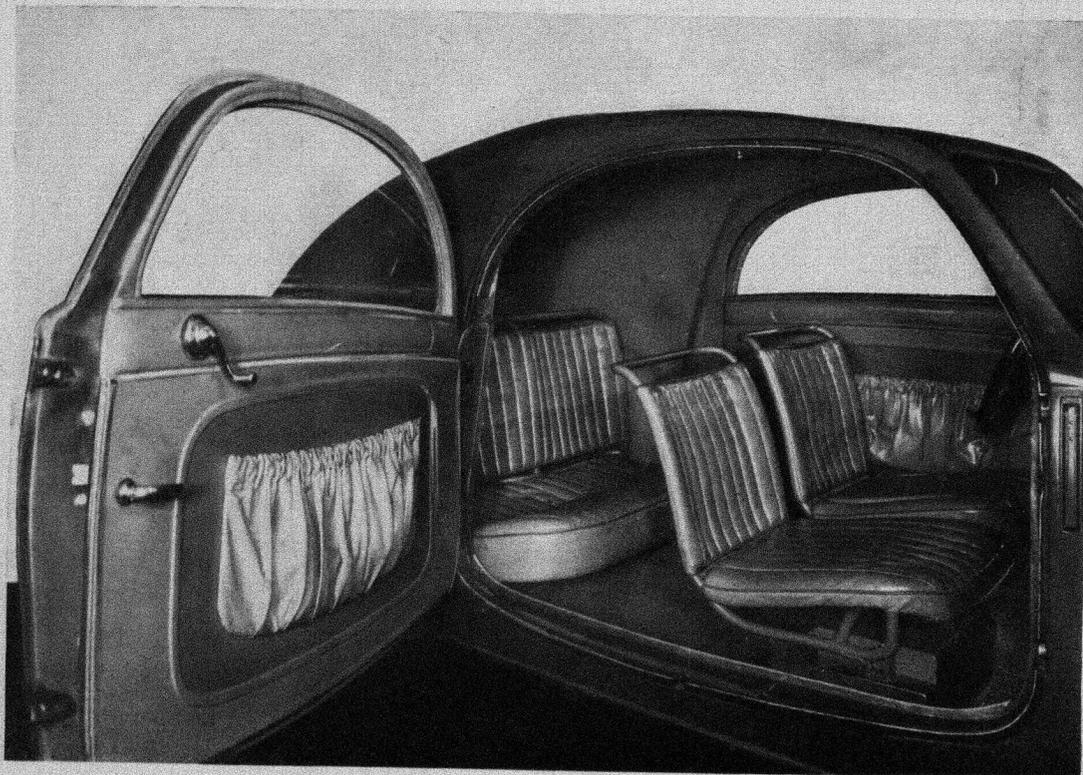
Das Tourenmodell Puch 250/R, das mit allem Komfort ausgestattet ist, stellt die weitaus billigste Maschine ihrer Stärkeklasse in Österreich dar.

Die Type Puch 500/V, eine solide Beiwagenmaschine, wird in Österreich heuer billiger sein, als viele ausländische 250-cm³-Maschinen.

An den Typen 250/S 4, der überragenden, vielfach bewährten Sportmaschine und Puch 500/L, wurden, trotz weitgehender Preisherabsetzung, technische Verbesserungen vorgenommen.

Vor allem erhalten diese Typen eine neue Preßstahl-Vorderradgabel, die die Straßenlage der Maschinen wesentlich verbessert und das Fahren wirklich zu einem ungetrübten Genuß macht; dasselbe gilt vom neuen Sattel, dessen große Sitzfläche und günstige Anordnung die Reisebequemlichkeit außerordentlich erhöhen. Gekapselter Tachometerantrieb, Steckachse am Vorderrad usw., sind Kleinigkeiten, die für den Fahrer aber nicht kleine Bedeutung haben und sicherlich sehr begrüßt werden.

Eine Neuerscheinung: Puch 800. Für schwere Beanspruchung, insbesondere für Beiwagen mit großer Belastung, ist die Puch 800 vollkommen neu konstruiert worden. Vierzylinder-Viertaktmotor, 792 cm³ Hubvolumen, seitengesteuert, Vierganggetriebe, Preßstahl-Differentialfederungs-Vorderradgabel, großer



Einsteigen bittet Im 50er ist für vier Personen bequem Platz.

außen die beiden Hinterradantriebswellen mit selbstschmierenden Whittaker-Gelenken angeschlossen sind, so daß während der Fahrt ein Rad vom anderen unabhängig in der Höhenlage läuft. Durch elastisch angelenkte Streben wird die Schubkraft auf den Wagen übertragen.

Die Stahlkarosserie des Steyr, Typ 50, ist selbsttragend ausgebildet, es ist kein eigener Rahmen nötig.

Die Vorderräder sind, unter Umgehung einer starren Vorderachse zwischen zwei übereinander angeordneten, querliegenden Halbfedern aufgehängt, also ebenfalls unabhängig voneinander in ihrer Höhenlage. Für die Hinterräder ist eine Querfeder vorgesehen. Vorne sind Stoßdämpfer vorhanden. Sämtliche Räder besitzen Kugellager. Die links in der Fahrtrichtung angeordnete Lenkung, Bauart Steyr, wird mit einer Zahnstange mit Untersetzungshebel betätigt. Das Lenkrad hat einen großen Durchmesser, die Lenkung ist daher leicht zu bedienen.

Hand- und Fußbremse sind als mechanische Vierradbremsen ausgeführt. Sie sind mit einem dreifachen Bremsausgleich ausgestattet und arbeiten mit Innenbacken.

Der Wagen bedient alle Schmierstellen mit der Zentral-Eindruckschmierung.

Die Blechscheibenräder tragen in ihren Tiefbettfelgen Niederdruckreifen von der Dimension 4.50x17.

Zum Schluß noch kurz einige Abmessungen und Verbrauchsangaben: Radstand: 2250 mm. Spurweite: 1250 mm. Länge des Wagens über alles: 3610 mm (Serienbauart), 3670 mm (Spezialbauart). Größte Breite des Wagens: 1518 mm. Größte Höhe des Wagens: 1460 mm. Kleinster Bodenabstand voll belastet:

seine Luftkühlung geringste Wartung. Der Wagen wird als Limousine oder Kabriolett geliefert.

Der ökonomische Kleinwagen Tatra 57 (Vierzylinder, 1,16 Liter, 18 PS) ist hinsichtlich seiner Konstruktionsweise und unerhörten Leistung weit über die Grenzen unseres Landes bekannt und geschätzt. In ihm steckt ein ungewöhnlich hohes Maß praktischer Erfahrungen, das in vier Jahren richtig ausgewertet, die Type 57 zu einer ausgereiften Konstruktion stempelt. Luftkühlung, schwingende Halbachsen und rahmenloses Chassis sind die wesentlichen Merkmale der dieser Type zugrundeliegenden Tatra-Prinzipien. Auch bei dieser Type sind die Limousine und das Kabriolett die machtgängigen Karosserieformen.

Alle Typen haben eine neuartige Frischluftheizung.

„DKW“, das starke Volksmotorrad, Type Rt 2 1/2

ist ein echtes Motorrad mit allen wesentlichen Konstruktionsteilen einer großen Maschine.

Der Motor und Rahmen ist ein ventilloser Hochleistungsmotor mit Umkehrspülung und Flachkolben, der auch dauernde Vollgasfahrten ohne daß sich der Motor erwärmt. Das vorkomprimierte Frischgas geht durch zwei Fenster durch den Kolben und Überströmkanal tangential nach oben in den Verbrennungsraum, strömt von oben nach unten und treibt die Altgase restlos in den Auspuffkanal. Daher Umkehrspülung. Dieser Motor wurde in den berühmten DKW-Frontwagen durch viele Jahre erprobt und ist nun in sämtlichen DKW-Motorrädern eingebaut. Blockgetriebe mit drei Gängen und Tankschaltung. In Öl laufende

Das derzeitige Arbeitsgebiet unserer Feinbohrwerkstätte



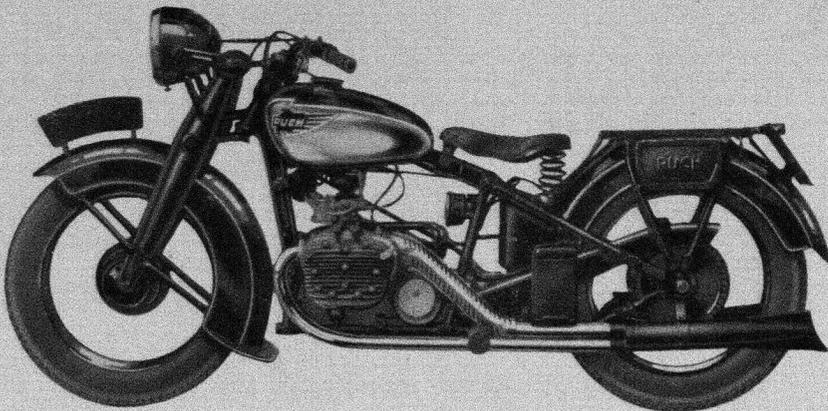
zeigen wir auf der Wiener Frühjahrsmesse, Rotunde, Westportal

Sie sehen Zylinderbearbeitung, Kolbenkonstruktionen, modernste Lagerbearbeitung und vieles andere bei

Ernst Krause & Co.

A. G.

Wien XX., Engerthstraße Nr. 151
Fernsprecher R-42-5-70



Die neue 800-cm³-Puch-Maschine mit Vierzylinder Boxermotor.

weicher Gummisattel, 50-Watt-Lichtanlage, Scheinwerfer-Tachometer.

Die Maschine zeigt alle Feinheiten nach dem neuesten Stand der Motorradtechnik und kann dank ihren blendenden Fahreigenschaften, sparsamstem Betriebsstoffverbrauch und staunend billigem Preis, als das Ideal einer Beiwagenmaschine angesprochen werden.

Die Maschine wurde, bevor sie auf den Markt kam, den härtesten Erprobungen unterzogen, schon aus dem Grunde, weil sie voraussichtlich auch für Heeres- und Polizeizwecke weitgehende Verwendung finden wird.

Diese Maschine stellt den letzten Baustein im Typenprogramm Puch dar, das nunmehr alle international gangbaren Motorradtypen umfaßt.

Was muß man vom neuen Bianchi S 9 wissen?

Dieser neue Bianchi, ist wie die früheren Typen, die auf ein Dasein von 50 Jahren zurückblicken, aus dem besten Material aufgebaut. Daher die große Verlässlichkeit, von welcher jeder Besitzer eines solchen Wagens gerne erzählt. Die Sicherheit, Bergfreudigkeit und Sparsamkeit sind unbezahlbare Eigenschaften, die die Erhaltung des Wagens verbilligen.

Der Bianchi bietet daher seinem Besitzer verlässliche Reise, Pünktlichkeit im Beruf und große Sparsamkeit in der Erhaltung. Der allgemeine Eindruck des ganzen Wagens, welcher das Modell 1936 sofort erkennen läßt, ist edel und schöner als man vom Anschaffungspreis erhoffen kann.

Der Motor ist 42 PS stark und in fünf elastischen, flatternden Gummibetten gelagert. Daher der ruhige, angenehme Gang des ganzen Wagens, welcher sich besonders bei sehr langen Fahrten angenehm bemerkbar macht. Geschwindigkeit der neuen Type S 9 zirka 120 km. Benzinverbrauch zirka 11 Liter. Vier Geschwindigkeiten, 12-Volt-Lichtanlage „Bosch“.

Chassis: Fußbremse auf vier Räder, Handbremse auf die zwei Hinterräder. Chassis aus gepreßtem, starken Stahlblech mit Spezialtraversen. Hydraulischer Stoßdämpfer. Tankinhalt 42 Liter, Pneu 6×16. Radstand 2×79 cm.

Karosserie, sowie die vier Türen aus gepreßtem Stahlblech. Die Karosserie selbst ruht auf zwölf Stützpunkten. Große Scheinwerfer, Stoßfänger und großer Innenkofferraum.

Wenn man sich mit dem Gedanken trägt, einen Wagen zu kaufen, so muß man unbedingt den schönen und verlässlichen Bianchi besichtigen. Der Wagen ist bereits Wien III., Marxergasse 6, zu besichtigen.

Semperit.

Das „Monument des österreichischen Reifens“ auf dem Messestand der Semperit-Werke ist bereits zu einem Wahrzeichen der Automesse geworden. Die Semperit A.-G., deren Stand sich in der Rotunde (1. Ring, Stand Nr. 6177) befindet, beweist in ihrer dekorativen Ausstellung die Leistungsfähigkeit der österreichischen Pneumatikindustrie. Neben Bereifungen aller Art (für Autos, Motorräder, Fahrräder, Pferdezugwagen und Karren) werden Bremsbeläge, Zubehörartikel und Reparaturmaterialien gezeigt. Der Ausstellungsstand ist durch einen tischartigen Schranken abgegrenzt, auf dem die einzelnen Artikel übersichtlich angeordnet sind. Im Hintergrund ist eine rot-weiß-rote Fahne angebracht, welche die Semperit-Schutzmarke trägt. In beleuchteten Nischen der Rückwand werden die neuesten Autoreifen-Typen zur Schau gestellt, im vorderen Teil des Messestandes unter anderem die Spuren von zwei Schneereifen gezeigt. Bemerkenswert ist ferner ein Prüfstand für Bremsbeläge, der von den Besuchern des Standes be-

tätigt werden kann. Der Eingang in den Messestand wird durch zwei von „Mammut-Reifen“ gekrönte Postamente flankiert.

„Ferodo“ — „Silverrex“.

Die Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, veranstalten während der Messe in ihrem Stadtlökal am Schubert-Ring 12, eine Sonderausstellung, da sich die Firma in der letzten Zeit prinzipiell entschlossen hat, nicht nur Spezialartikel zu führen, wie sie dies lange Jahre vorher praktizierte, sondern auch sämtliche Autobestandteile, Zubehörteile und Materialien, die natürlich auf einem Messestand nicht geeignet exponiert werden können.

Die Firma lädt daher die geehrten Messebesucher aus der Branche höflichst ein, das neuerrichtete Geschäftslokal zu besuchen, in welchem sie zahlreiche neue Artikel und auch solche, die nicht überall zu haben sind, auffinden werden.

Der zeitgemäße Autokauf.

Das Erscheinen des lang erwarteten, volkstümlichen Wagens, Steyr, Typ 50, hat nicht nur in der automobilistischen Welt, sondern in allen Gesellschaftskreisen

Die kombinierte Siemens-Lichtanlaßmaschine

In der bisher gebräuchlichen Form entsprach die elektrische Ausrüstung des Kraftfahrzeuges den neuzeitlichen Anforderungen hinsichtlich größerer Einfachheit, Betriebssicherheit und Geräuschlosigkeit bei

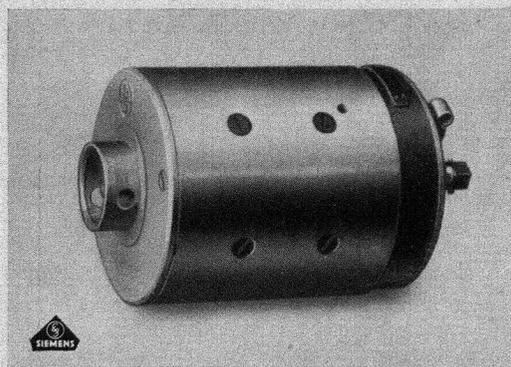


Bild 1. Lichtanlaßmaschine für direkten Antrieb.

weitem nicht mehr. Bei der getrennten Anordnung von Lichtmaschine und Anlasser ist jeweils nur eine der beiden Maschinen in Tätigkeit, und zwar ruht beim Anlassen die Lichtmaschine, während bei der Fahrt der Anlasser als totes Gewicht mitgeschleppt werden muß.

Die von den Siemens-Ingenieuren konstruierte kombinierte Lichtanlaßmaschine vereinigt nunmehr das Gewicht beider Maschinen und erzielt so bei geringem Raumbedarf und geringem Gewicht folgende, nicht zu unterschätzende Vorteile:

1. Die Betriebssicherheit und Einfachheit ist nunmehr wohl kaum zu überbieten, da anstelle von früher zwei Maschinen jetzt nur mehr eine einzige verwendet wird.

2. Die Lichtmaschinenleistung ist zwei- bis dreimal so groß als bei der bisher üblichen getrennten Lichtmaschine. Dies ermöglicht neben einer reichlicheren

den nachhaltigsten Eindruck hervorgerufen. Es ist keine Übertreibung, wenn man sagt, daß sich in den letzten Tagen der allgemeine Gesprächsstoff gewandelt hat. Man unterhält sich viel mehr als sonst über technische Dinge, über Fragen, die mit dem Automobil zusammenhängen und Fachausdrücke, die bisher nur in einem kleinen Kreise gebräuchlich waren, sind zum allgemeinen sprachlichen Gut geworden. Diese Tatsache läßt besonders die Rolle erkennen, die das Automobil im modernen Leben einnimmt.

Aus diesem Grunde haben auch alle Einrichtungen, die zu einem bequemem und rationellen Erwerb eines Fahrzeuges führen, erhöhte Aktualität gewonnen. Die „AVA“ Automobil-Verkehrs-Anstalt, Wien I., Canovagasse 5, die schon seit einer langen Reihe von Jahren durch ihre billigen Konditionen und durch ihre einsichtsvolle kaufmännische Gebarung als Autokreditstelle allgemeines Vertrauen und Ansehen genießt, hat dem neu erwachten Automobilinteresse durch Sonderkonditionen für das Jahr 1936 Rechnung getragen. Durch besondere Abmachungen mit der Automobilindustrie und speziell mit den Steyr-Werken konnten Kreditkaufkonditionen festgesetzt werden, die die Methode des Kreditkaufes zur Selbstverständlichkeit machen.

Der geradlinigste und zweckmäßigste Weg zum Erwerb eines Autos führt also über die „AVA“. Wer sich demnach mit der Absicht trägt, ein Automobil in der nächsten Zeit auf die bequemste Art zu erwerben, wird daher gut tun, bei der Messe-Automobilausstellung die Teilzahlungstarife der „AVA“ an sich zu nehmen, oder deren Einsendung durch eine an die Automobil-Verkehrs-Anstalt, Wien I., Canovagasse 5, gerichtete Karte oder telephonisch unter der Nummer U-42-1-18 oder U-42-2-18, zu verlangen.

Osterreichischer Automobiltechnischer Verein.

Freitag, den 20. März 1936, 18 Uhr, wird Herr Direktor Ing. O. H. Hacker, Steyr, im kleinen Saal des Industriehauses, Wien III., Schwarzenbergplatz 4, einen Vortrag über „Moderne Kriegsfahrzeuge“ abhalten, zu dem auch Gäste willkommen sind.

Beleuchtung auch den Anschluß weiterer Verbraucher, z. B. von Lüftern im Sommer und Heizkörpern im Winter.

3. Eine infolge der großen Leistung der Lichtanlaßmaschine stets vollgeladene Batterie bietet sowohl für die Sicherheit der jetzt hauptsächlich verwendeten Batteriezündung und für das Anlassen des Motors in der Früh bedeutende Vorteile. Da die Lichtanlaßmaschine nach dem spannungsregulierenden Prinzip gebaut ist, kann eine schädliche Überladung der Batterie nicht eintreten.

4. Fortfall der durch die frühere, komplizierte Anordnung von Ritzel, Schwungradverzahnung und Anlasserfedern bedingten häufigen Anstände.

5. Infolge der festen Verbindung von Kurbelwelle und Lichtanlaßmaschine kann nunmehr der Anlaßvorgang solange dauern, bis alle Zylinder gleichmäßig zünden.

6. Das Anlassen erfolgt vollkommen geräuschlos. Die Praxis hat zwei verschiedene Zusammenbaumöglichkeiten der Siemens-Lichtanlaßmaschine mit dem Benzinmotor gezeitigt, und zwar entweder in der Verlängerung der Kurbelwelle, also in direkter Kupplung (Bild 1) ohne Zwischenschaltung einer Über-

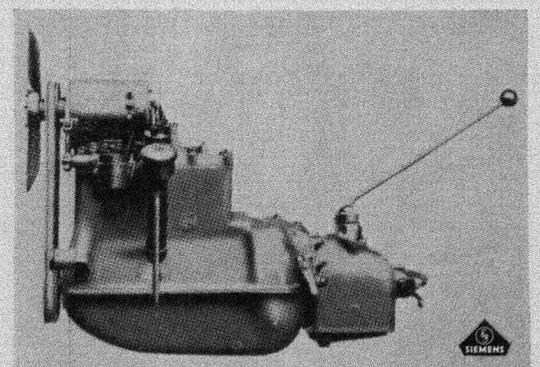


Bild 2. Motorblock des „Steyr 100“ mit riemengetriebener Lichtanlaßmaschine.

HUDSON Automobilausstellung Rotunde HANSA

Wien I., Akademiestraße Nr. 1^b

setzung, oder als übersetzte Maschine. Die direkte Kupplung wird beispielsweise bei den bewährten Sechszylinder-Steyr-Typen 30 S, 430 und 530 angewendet. Als Übersetzungsmaschine (Bild 2) wird die Lichtanlaßmaschine entweder seitlich am Motor oder am Zylinderblock befestigt und durch Riemen, Ketten oder Zahnräder angetrieben. Diese Antriebsart ist bei der neuen Steyr-Wagen-Type 100 und 50 zur Verwendung gelangt; hier wird die Lichtanlaßmaschine, die gleichzeitig den Ventilator trägt, durch einen endlosen Gummikeilriemen angetrieben, der durch eine einfache und sinnvolle Vorrichtung erforderlichenfalls nachgespannt werden kann.

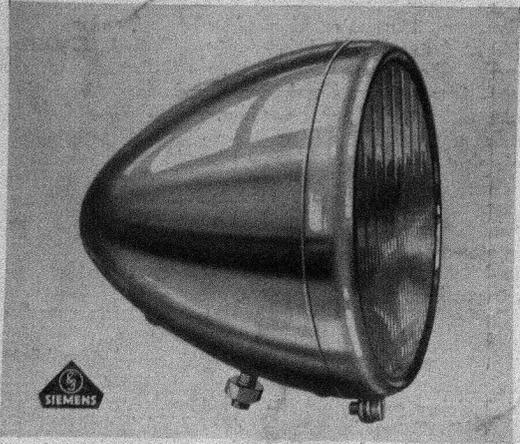


Bild 3. Siemens-Scheinwerfer, Type 182e.

Die Arbeitsweise der Maschine ist kurz folgende: Durch einen einfachen Fußschalter wird sie in den Batteriestromkreis eingeschaltet. Sobald der Motor angesprungen ist, arbeitet die Lichtanlaßmaschine als Stromerzeuger, der bei einer bestimmten Fahrzeuggeschwindigkeit die Batteriespannung erreicht. In diesem Augenblick erfolgt durch einen Selbstschalter, der gleichzeitig als Rückstromschalter wirkt, die Parallelschaltung von Stromerzeuger und Batterie. Steigt die Spannung bei höherer Drehzahl, so wird sie durch einen Schnellregler eingeregelt, der ohneweiters auch einen Lichtbetrieb ohne Batterie ermöglicht.

Erst in den letzten Jahren konnte sich die Lichtanlaßmaschine durchsetzen, obwohl es zu keiner Zeit an Versuchen gefehlt hat. Der Grund hiefür lag in Schwierigkeiten technischer Natur, die erst überwunden werden mußten.

In diesem Zusammenhange sei noch kurz auf die von den Siemens-Schuckert-Werken herausgebrachten neuen Scheinwerfer (Bild 3) verwiesen, die sich durch eine schöne, besonders einfache und glatte Zweckform auszeichnen. Für Fernlicht und Abblendlicht ist eine Osram-Biluxlampe vorgesehen, die im Brennpunkt des hochglanzpolierten, versilberten Tiefparabolspiegels be-

festigt ist. Unterhalb der Biluxlampe ist eine kleine Lampe als Standlicht vorgesehen. Der Deckel des Scheinwerfers umfaßt eine nach optischen Grundsätzen geformte Streuscheibe, deren obere Hälfte das Fernlicht fast ungestreut durchtreten läßt, während die untere Hälfte das Licht vor dem Fahrzeug auf zirka 180° streut. Die Biluxlampe wird in seidenmattierter Ausführung verwendet, weil diese ein außerordentlich gleichmäßiges Licht gibt und weniger blendet als die glasklare Lampe.

Der ebenfalls von den Siemens-Schuckert-Werken gebaute Motorradscheinwerfer enthält alle wichtigen, zur Bedienung der Zünd- und Lichtanlage am Motorrad notwendigen Teile.

Der beste Beweis dafür, daß die in Österreich entstandenen und ausschließlich in österreichischen Werkstätten erzeugten Siemens-Scheinwerfer allen Wünschen der Kraftfahrer entsprechen, ist die rasche Verbreitung, die diese Scheinwerfer in kurzer Zeit gefunden haben.

Messedebüt des neuen Hansa

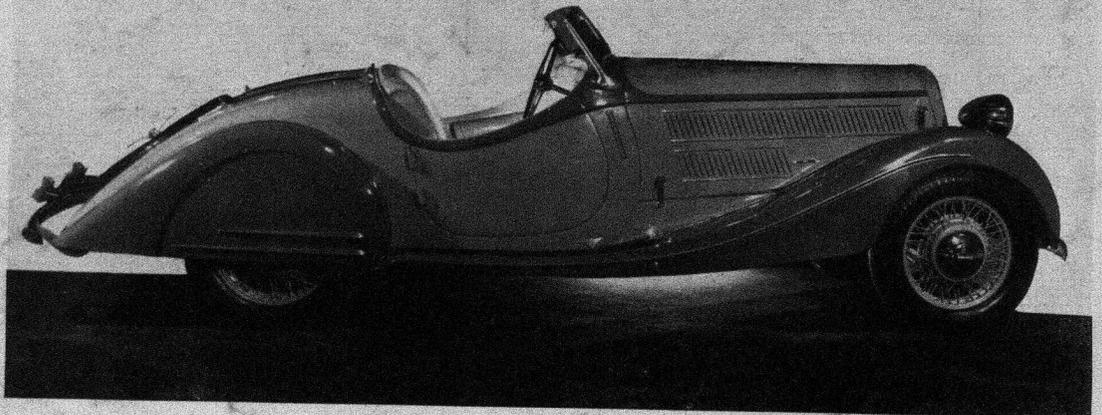
Für die Konstruktion, für die Auswahl des Materials und für die äußere Gestaltung der Hansa-Wagen wurden alle die neuzeitlichen Kenntnisse und Erfahrungen ausgewertet, die es zulassen, von wirklich modernen Wagen zu sprechen.

Der Motor arbeitet auffällig ruhig und ausgeglichen. Die sogenannte „mechanische Geräuschlosigkeit“ ist in hohem Maße erzielt. Und mit diesen Vorzügen verbindet sich eine ganz ausgezeichnete Leistung von z. B. 28 PS bei dem Typ „1100“ und 40 PS bei dem Typ „1700“. Für diese Leistungen braucht man nicht etwa tief in den Geldbeutel zu greifen, denn der Kraft-

Große Kurvenfestigkeit und ausgezeichnete Straßenlage sind das praktische Ergebnis — oder die Annehmlichkeiten, die den Hansa-Besitzer Tag für Tag von neuem befriedigen.

Für die Bremsen ist das hydraulische Öldrucksystem gewählt, Zuverlässigkeit und Sicherheit sind seine Vorzüge.

Die äußere Form, die Linienführung? Ist sie nicht in ihrer Einfachheit und Schlichtheit zweckvoll und wirklich schön? Hier hat man kurzerhand gewagt, sich von internationalen Geschmackseinflüssen freizu-



Hansa, Typ 1700, „Sport“, der vornehme Wagen für eilige Menschen.

stoffverbrauch für den Typ „1100“ liegt bei 9 Litern und für den Typ „1700“ bei 11 Litern. Die für jeden Gebrauchswagen so nötige Wirtschaftlichkeit ist also tatsächlich vorhanden.

Die fortschrittliche Konstruktion fällt auch bei dem Fahrgestell auf durch den tiefen Zentral-Kastenrahmen, die Schwing-, bzw. Pendelachsen und durch die besonders tiefe Schwerpunktage der Hansa-Wagen.

machen, was immer wieder als wohlgeklungen gelobt wird — eben eine Wagenform, die man sich nicht „über sieht“.

Trotz aller Einzelheiten, trotz aller Feinheiten: Die Hansa-Wagen haben noch einen großen Vorzug, sie sind „preiswert“, das heißt sie sind wirklich ihren „Preis wert“, und zwar: Hansa, Typ „1700“, Sechszylinder, S 12.200.—; dasselbe Kabriolett S 13.000.—.

Verschrotung am laufenden Band

Die Ford-Stadt Dearborn, Mich., USA., war die erste Fabriksstadt der Welt, welche sich rühmen konnte, die erste Erzeugung von Automobilen am laufenden Bande aufweisen zu können. Und heute ist sie wieder die erste, in der Autos am laufenden Bande — vernichtet werden.

Das Altwagenproblem in den USA. ist im Laufe der Jahre zu einer großen, brennenden nationalen Frage geworden. Etwa 1 1/2 bis 2 1/2 Millionen Wagen werden alljährlich in den Vereinigten Staaten, weil unverwendbar, aus dem Verkehr gezogen. Das ist

sehr viel und besonders in den Mammutstädten New York und Chicago kann man bei den Riesensmengen der „abgelegten“ Wagen nicht mehr daran denken, sie einfach auf entlegenen Autofriedhöfen zu deponieren.

Nun war es wieder Ford, der Schöpfer der modernen Massenproduktion, der hier mit einem ebenso mechanisch und systematisch betriebenen „Vernichtungsverfahren“ einen ebenso annehmbaren wie nützlichen Ausweg schuf. Der Anblick der höchst unästhetischen Altwagenhaufen neben der Straße, seine Abneigung gegen das Verschleudern von Werten sowie der Wunsch, Arbeit zu schaffen, mögen Henry Ford dazu inspiriert haben, seine Prinzipien der Massenherstellung auf die Verschrotung alter Wagen anzuwenden. Wie jetzt die Sache gemacht wird, der alte Kasten, einst der Stolz und die Freude seines Besitzers einige Minuten nach dem Einlangen in Dearborn zu dem, was die Yankees eine „fliver sandwich“ nennen, nämlich zu einem rechteckigen Stahlkörper von etwa 2 Meter Länge, 1 Meter Breite und

40 cm Dicke, der dann im Schmelzofen mit dem neuen Stahl zusammengeschmolzen wird.

Die „Zerstörungsanlage“ arbeitet mit derselben Präzision und der gleichen Sparsamkeit an Kraft und Arbeit, wie die großen Ford-Werke nebenan.

Das Ganze beginnt mit dem Kauf des „Wracks“. Ein Einheitspreis von ca. S 100.— wird für jeden Altwagen bezahlt. Der alte Kasten wird zuerst dem Händler übergeben.

Wir sind **Spezialisten** für:

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

Stadt-Niederlage der

ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN

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

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und Spritzlackierwerk für Motorräder

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

AUGUST ZAJICEK

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

Wiener Messe

8. bis 14. März 1936

Technische und Landwirtschaftliche Messe bis
15. März

Luxus- und Gebrauchsartikel / Möbel / „Gas im Haushalt“
„Elektrizität im Haushalt“ / „Kunst im Handwerk“
Österreichische Zeitungs- und Zeitschriftenschau
Textilien und Bekleidung / Wiener Strickmode / Pelzmode

TECHNISCHE MESSE

Erfindermesse / „Der Realitäten-Vermittler u. -Verwalter“
Bau- und Straßenbaummesse / Bürobedarfsmesse

INTERNATIONALE

AUTOMOBIL- UND MOTORRADAUSSTELLUNG

Gewerbliche Kollektiv-Ausstellungen / Öst. Tabak-Regie
Ungarische Ausstellung / Lebensmittel-Ausstellung

Land- und forstwirtschaftliche Musterschau
Bundesweinkost

MASTVIEHSCHAU (Rinder und Schweine): 13. — 15. März

BEDEUTENDE FAHRPREISERMÄSSIGUNGEN!

Messeausweis à S 6.— bei der Wiener Messe-Aktiengesellschaft,
Wien VII., Messepalast. Eintrittskarten (zum einmaligen Besuch
der Rotunde oder des Messepalastes und der Neuen Burg) à S 2.50
bei den Kassenschaltern der Messehäuser.

Dort holt ihn ein langer, mehrachsiger Zugwagen, ein sogenannter „Trailer“ ab, der seine Sammelladung alter Kraxen (Wagen aller Marken werden angenommen) dann im Werk in Dearborn abliefern. Dort gibt es einen großen Parkplatz, wo zuerst die alten Wagen aufgestellt werden. Sobald als 5000 Wagen beisammen sind, wird das laufende Band in Tätigkeit gesetzt und die Wagen werden der „Sandwich“-Maschine zugeführt. „Unterwegs“ — das Band läuft ziemlich langsam — gehen sie durch die Hände besonders geschulter Arbeiter. Erst markiert ein Inspektor den einen Wagen, der eine Aluminiumkarosserie hat. Ein Kran hebt dieses Auto von der Kette, damit das Aluminiumschwerk abgenommen wird, bevor der Wagen wieder auf das Band zurückkommt. Aluminium oder irgend ein anderes, nicht feröses Metall würde ja den Stahl verderben. Daher wird alles Kupfer, Messing oder Nickel vorsichtig entfernt und jedes Stück dieser Art in gesonderten Behältern behufs Einschmelzens gesammelt. Holzteile machen nichts, da sie im Schmelzofen sofort komplett verzehrt werden.

Alle wertvollen Zugehörteile werden ebenfalls abgenommen. Alles Glas wird entfernt. Brauchbare Stücke finden in der Verglasung der Werksgebäude Verwendung, eine für die sparsame Methodik der Ford-Leute typische Verwendung. Auch das Leder der Sitze lebt in ähnlicher Weise als Schürzen für die Arbeiter weiter. Weiche Stoffreste usw. werden zu Poliertüchern zugerichtet. Die Stahlfedern der Sitze dagegen bleiben am Wagen. Die Reifen werden mit Messern einfach abgeschnitten. Der Motor ist rasch ausgebaut, denn die Stützen des Karters werden mit Schweißbrennern abgeschmolzen.

Die „Seelenwanderung“ der Bereifung führt einen etwas komplizierteren Weg. Die Mäntel leben als Schuhsohlen in manchem orientalischen Lande fort, ein „Viertelreifen“ dient zur Herstellung von „Puffern“ für kleine Schiffe, das meiste aber wandert in die Altgummisammlung, um die gleiche Verwendung zu finden wie der Altgummi bei uns. Die Motoren werden dann zerlegt. Die Stahlteile gehen zum Wagen zurück, die Eisenteile werden eingeschmolzen. Das Kurbelgehäuse, Kolben u. dgl. wird zur Aluminiumschmelze gebracht. Inzwischen ist der Wagen immer näher an die große Einstampmaschine herangekommen.

Diese, eigentlich eine Art Presse, besteht im Wesentlichen aus einer etwa 6 Meter langen Kammer, in welcher zwei Stößel oder Hämmer, der eine in horizontaler, der andere in senkrechter Richtung arbeiten. Wie der Wagen die „Todeszelle“ erreicht hat, schließt sich ein Stahltor und der horizontale Hammer preßt den Wagen auf etwa 1 Meter Breite zusammen. Der vertikal wirkende Hammer drückt dann die Reste auf eine Dicke von etwa 40 cm zusammen. Diese so entstandene „Sandwich“ wird dann noch in Stücke zerkleinert, entsprechend der Größe der Einfüllöffnungen des Stahlofens. Im Moment, da die Stahlsandwich das eine Tor der Todeszelle verläßt, kommt der nächste Wagen durch das andere Tor hereingeschoben.

Der 400-Tonnen-Hochofen ist gleich daneben. Als Brennstoff werden hier Gas, Öl und Teer verwendet — alles Abfallprodukte der Ford-Werke. Wie man sieht, geht da alles höchst rationell zu. Die überschüssige Hitze des Hochofens dient zur Heizung eines Kessels, der wieder ein Teil einer 1000-PS-Anlage ist, die die 1000-Tonnen-

Es gibt keinen schlechten Geschäftsgang, wenn man Sie dort findet, wo man seit 52 Jahren Ihre Waren sucht: in

DORN'S FACHREGISTER



NEU!

1. Komplettes Namensverzeichnis Wien und Provinz bis zur Drucklegung.
2. Fachregister: Rotdruck der Branchenbezeichnungen, fast durchwegs gleiche Schrift daher übersichtlich, genau, reicher Inhalt, doch handlich.

Infolge kostenloser Abgabe in Wien, in allen Orten Österreichs und im Ausland stark verbreitet, wirklich benutzt und beachtet.

Beachtet den Namen „DORN“ (Begründer des Fachregisters), das schützt vor unliebsamen Verwechslungen.

Verlangen Sie Vertreterbesuch!

Volkswirtschaftlicher Verlag Alexander Dorn

Wien IX., Porzellang. 37 . Tel. A-16-3-31

Zerkleinerungssäge treibt. Nur durch derartig rationell erdachte Betriebsmethoden ist es möglich, das Verschroten rentabel zu gestalten. Im Hochofen verschwinden die Holzteile und was sonst noch an brennbaren Stoffen als „Sandwichbelag“ da ist, mit geradezu blitzartiger Schnelligkeit. Nach dem Schmelzen wird das flüssige Metall in von Kränen betätigten Schmelztiegeln nach offenen Feuerherden gebracht, wo es mit Gußeisen aus den Gebläseöfen vermischt wird. Das geschmolzene Metall wird in zwei 600-Tonnen-„Mixers“ gesammelt. Große Schmelzlöffel oder Schöpfer an doppelbalgigen Waagen angeordnet, dienen dazu, jedes erforderliche Gewicht von 5 kg bis 100 Tonnen auszuwiegen, so daß das Mischen mit großer Genauigkeit vor sich geht.

Das so erhaltene Eisen ist keineswegs ein inferiores Produkt. Tatsächlich fand man, daß es, richtig behandelt, sogar besseren Stahl liefert, da es Substanzen enthält, die in der Metallurgie eine ähnliche Rolle spielen, wie die in den letzten Jahrzehnten so viel genannten Vitamine auf anderen Gebieten.

Man hat berechnet, daß ein großer Wagen im Gewicht von 2500 Pfund fast 500 Pfund Eisen, 1500 Pfund Stahl, 25 Pfund Messing, 20 Pfund Blei, etwas unter 20 Pfund Kupfer und eine kleine Quantität Zinn liefert. Mit 5000 multipliziert, zeigen die so erhaltenen gewaltigen Quantitäten, daß ein solches Verschroten am laufenden Band recht profitabel gemacht werden kann. Aber nur dann, wenn es in ganz großem Maßstab unternommen, mit der nötigen arbeitsparenden Methodik, ganz wie die Massenerzeugung durchgeführt wird.

(Nach dem Englischen von H. K. J.
Deutsch von J. E. Wolfbauer.)

WIR STELLEN AUF DER
 WR. FRÜHJAHRSMESSE
 1936 IN DER ROTUNDE
 BEIM STAND NUMMER 6177,
 I. RING, PFEILER 25, AUS.



SEMPERIT



STEYR

ÖSTERREICHS KLEINWAGEN

Serienausführung S 4.270.-

Wust und Krisensteuer S 230.-

S 4.500.-

Spezialausführung S 4.740.-

Wust und Krisensteuer S 260.-

S 5.000.-

Der Traum Tausender ist Wirklichkeit geworden. Ein heimischer Kraftwagen ist hier, dessen Beschaffenheit alle Wünsche erfüllt. Kein Kleinwagen im üblichen Sinn, sondern ein Vollautomobil, geräumig und bequem, schnell, sicher, bergfreudig, verlässlich und billig im Betrieb. ● Steyr, Typ 50, ist ein neuer Automobilwert. Sein Preis ist das glückliche Resultat einer genialen Konstruktion, großzügiger, modernster und sparsamster Erzeugungsmethoden. ● Weitgehende Zahlungserleichterungen (bis zu 24 Monatsraten) und ein bedeutend verbilligter Spezialtarif für die Haftpflicht-Versicherung vergrößern die Vorteile beim Erwerb dieses Kleinwagens, der dazu bestimmt ist, Österreichs Automobilisierung in neue Bahnen zu lenken. ● Ein Besuch am Steyr-Stand (Rotunde, Eingang Südportal) vermittelt Ihnen den Überblick über ein reichhaltiges Programm auserwählter Automobiltypen.

STEYR-DAIMLER-PUCHA. G.