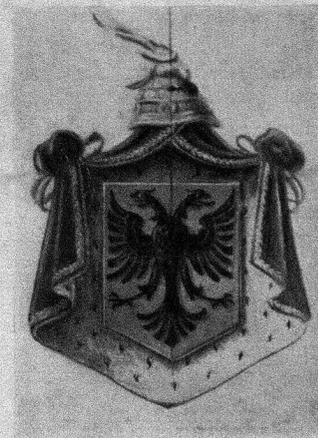


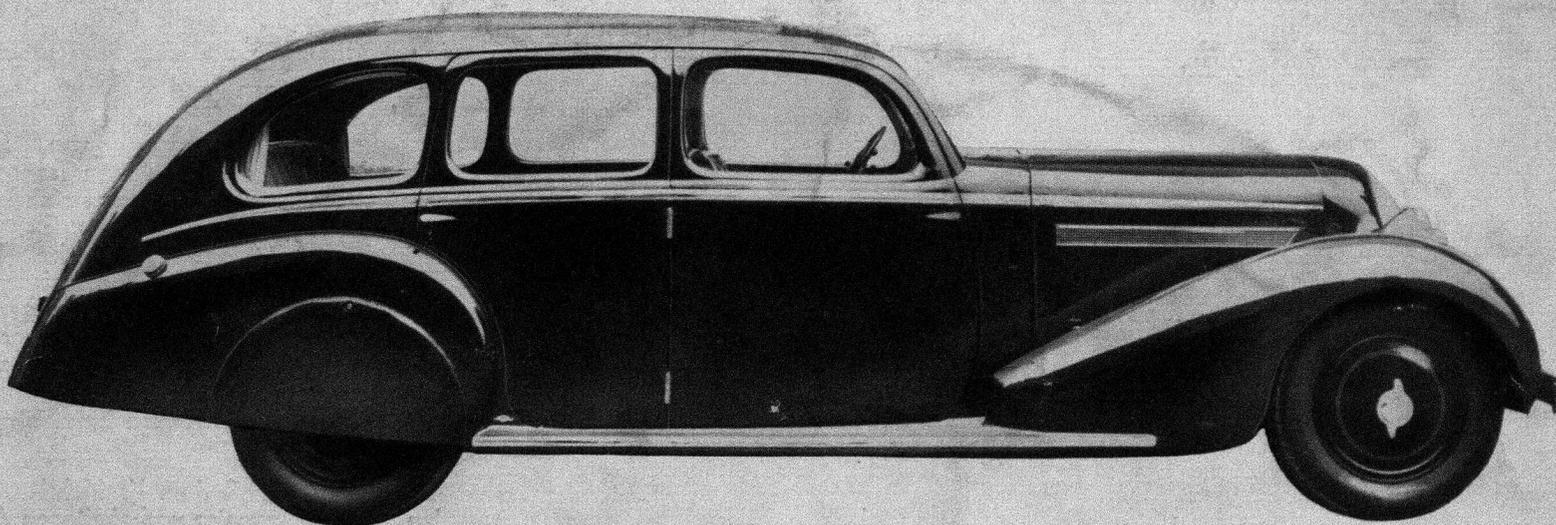
Europa Motor

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal



Chassis MERCEDES-Benz

Karosserie Ferd. KEIBL.



Hier handelt es sich bereits um das sechste Chassis, dessen vornehme Einkleidung für den königlichen Automarstall der tonangebenden Wiener Karosseriefabrik auf der Landstraße Hauptstraße übertragen wurde.

So chauffiert Achmed Zogu I., König von Albanien

DER KÖNIG VON ALBANIEN UND DIE WIENER KAROSSERIE

(Zu unserem Titelbild.)

Achmed Zogu I., König von Albanien, ist ein Schätzer der Wiener Note und läßt seine Wagen mit Vorliebe in einem Atelier für vornehme Autobekleidung auf der Landstraßer Hauptstraße anziehen. Sein jüngst erflossener, für den heimischen Karosseriebau höchst ehrenvoller Auftrag verdient besondere Beachtung. Handelt es sich hier doch um mehr als bloße Karosserie: um die Neutralisierung eines Chassis von Distinktion. In Albanien wachsen nun einmal keine Autos und der feinfühligste Herrscher, offenkundig bestrebt, die Empfindlichkeiten autofabrizierender Nationen zu schonen, will in Hinkunft nur mehr neutral chauffieren. Mit der heiklen Aufgabe, Gesicht und Silhouette des Wagens internationales Gepräge zu geben und überdies die stromlinienhafte Limousine als Eisenbahncoupe eines Luxuszuges einzurichten, wurde besagter Wiener Karosierer betraut. Dieser Tage geht das wahrhaft königliche Fahrzeug vom Keibl ab, und wenn Achmed Zogu bei seinem nächsten Pariser séjour über die Champs Elisées rollen wird, dürfte ein allgemeines Kopfzerbrechen anheben, welche ge-

heimnisvolle Marke sich hinter dem neutralen Kühlergesicht verbirgt Hier, streng vertraulich, die vielen Lesern zweifellos willkommene Lüftung des Inkognitos: Der fabelhafte Reisepullman, mit dem Innenkomfort eines Luxuscoupés im Train Bleu, ist seines Zeichens ein Mercedes-Benz, Typ Nürburg, wie ja — ein schlagender Beweis für den wahrhaft königlichen Geschmack Achmed Zogus I. — die deutsche Weltmarke in Untertürkheim seit Jahren das Chassis-Lieferungsmonopol für den Automarshall des Herrschers von Albanien inne hat. Das vielleicht Einmalige an diesem jüngsten Opus der Wiener Karosseriefabrik Keibl: Das Nebeneinanderlaufen von Komfort und Linie. Währenddem andere Feudallimousinen, auch von besten amerikanischen Eltern, in dem begreiflichen Bestreben, der sogenannten Aerodynamik zu fröhnen, will sogar mit dem Zeitgeist nicht in Konflikt zu geraten, sich zuweilen zu Bequemlichkeitsopern verstehen, dementiert dieser in bestem Wiener Geschmack eingekleidete Mercedes die weitverbreitete Ansicht von der komfortfeindlichen Stromlinie.

Die künftige Arbeitsteilung zwischen Bahn und Auto

Von Herbert Urban.

Das Kuratorium für Wirtschaftlichkeit hat soeben einen Bericht veröffentlicht, in dem die Ergebnisse einer Untersuchung über die Frage des Konkurrenzproblems „Eisenbahn — Kraftwagen“ publiziert werden.

Nach eingehender Prüfung des umfangreichen Materials hat das Fachmännerkollegium ungemein wichtige Vorschläge ausgearbeitet und damit die Grundlagen für legislative Maßnahmen auf diesem Gebiet geschaffen.

Die Vorschläge des Kuratoriums zielen auf eine Kooperation von Bahn und Auto hin und grenzen das Tätigkeitsgebiet beider Verkehrsmittel zweckentsprechend ab. Bei der Personenbeförderung sollen zur Erzielung einer zweckmäßigen Arbeitsteilung für die Kraftfahrlinien eine Beschränkung ihrer Länge Platz greifen. Für die nicht linienmäßige Personenbeförderung (Ausflugsfahrten, Rundfahrten) ist von einer Längenbegrenzung abgesehen.

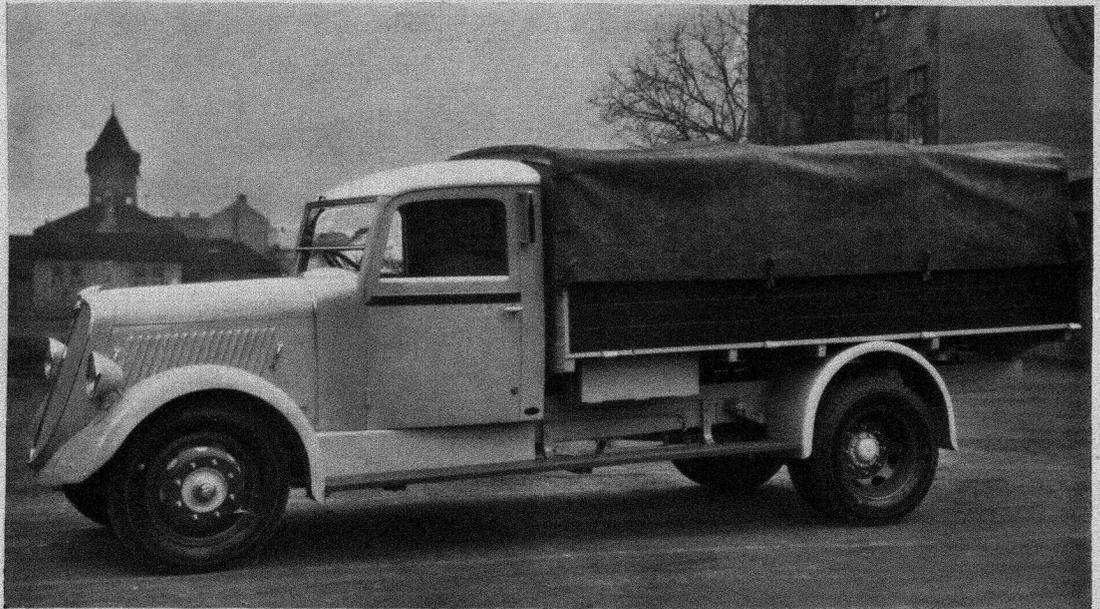
Die Begrenzung der Linien erfolgt nicht nach reinen Kilometerziffern, sondern nach Gebietsteilen des Staates gestaffelt.

Bei der Sachenbeförderung wurde zur Erzielung der Arbeitsteilung eine Beschränkung der maximal zulässigen Transportlänge sowohl bei den Kraftfahrlinien als auch beim nicht linienmäßigen gewerblichen Sachtransport vorgesehen. Unter anderem heißt

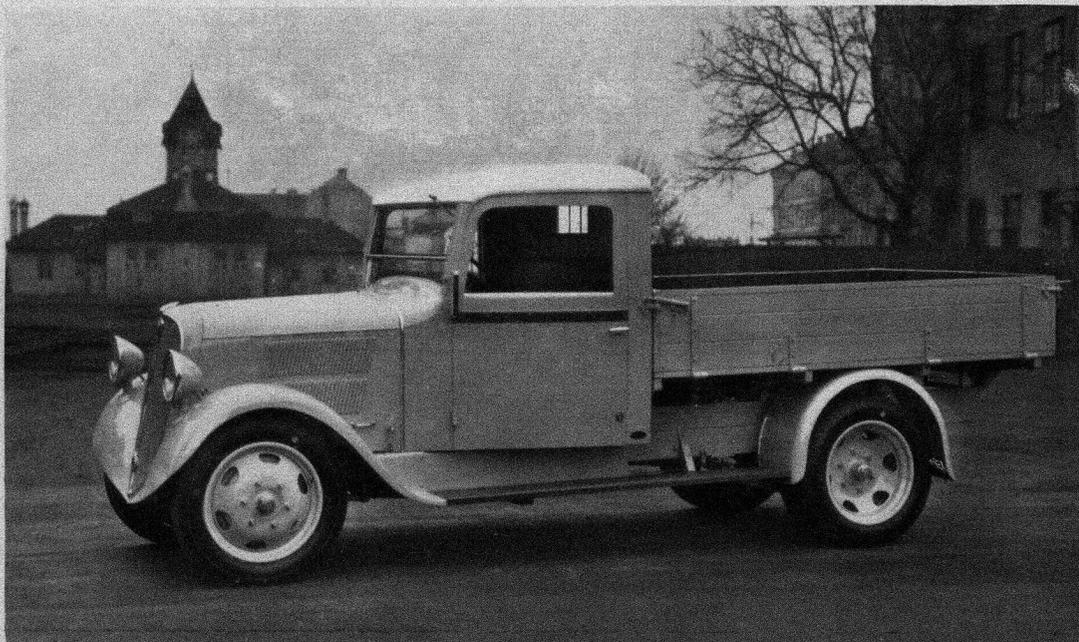
gen nicht entsprechen und den Bahnen in dem der Bahn vorzugsweise vorbehaltenen Arbeitsbereichen eine unwirtschaftliche Konkurrenz bereiten, würde eine Beschränkung

erfolgen, daß jede Konzession nur für ein bestimmtes Gebiet erteilt wird.

Diese Konzessionen berechtigen zum gelegentlichen Sachtransport innerhalb des



Aus dem Austro-Fiat-Repertoire 1936: Oben: Type SRM, 65-PS-Dieselmotor, 3 bis 3½ Tonnen Nutzlast. Unten: Type AFL, 40-PS-Benzinmotor für 1¼ Tonnen Nutzlast.



Konzessionsgebietes (mit Ausnahme von Transporten zwischen Orten, die mehr als 50 km voneinander entfernt im Längsbereich einer Bahn liegen und zwischen den vom Bundesministerium für Handel und Verkehr bezeichneten Stationsorten von Nebenbahnen). Sie berechtigen zum Transport im ganzen Bundesgebiet, wenn es sich um den Transport von Gütern wie Bier, Eier, Milch, Lebendvieh, Mineralöl, Wäsche, Möbel, Chemikalien u. dgl. im besonderen ausschließlich für derartige Güter eingerichtete Lastkraftwagen ohne Beigabe anderer Güter handelt. Einige Erleichterungen werden überdies von den zuständigen Landeshauptleuten in dringlichen Fällen bewilligt werden können.

Wichtig ist, daß dem Kraftfahrbetrieb für den ihm vorzugsweise vorbehaltenen Arbeitsbereich (Transporte bis zu 50 km Länge) weder beim linienmäßigen noch beim gewerblichen Sachtransport Mindesttarife zu Gunsten der Bahn vorgeschrieben werden dürfen.

Zur Sicherstellung der Zusammenarbeit empfiehlt das Kuratorium für Wirtschaftlichkeit die Errichtung eines Verkehrsteilungsausschusses und eines Zuteilungsausschusses. Der letztere hat auf die wirtschaftlich und verkehrstechnisch vorteilhafteste Zuteilung der Transporte zu sehen. Der erstgenannte hat alle Arbeiten zur Zusammenarbeit der beiden Gruppen zu überwachen und zu regeln.

es in den Kuratoriumsvorschlägen: Verläuft eine Kraftfahrlinie im Längsbereich einer Eisenbahnverbindung, dann können Transporte bis auf 50 km beschränkt, bei Nebenbahnen für bestimmte Relationen auch ganz unterbunden werden.

Für bestehende Linien, die den Bedingun-

der Konzessionsdauer auf das für die Amortisation des Kapitals erforderliche Ausmaß vorzunehmen sein, sofern keine einvernehmliche andere Lösung in Frage kommt.

Bei der nicht linienmäßig geführten gewerbmäßigen Sachenbeförderung wird eine Beschränkung der Transportlänge dadurch

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



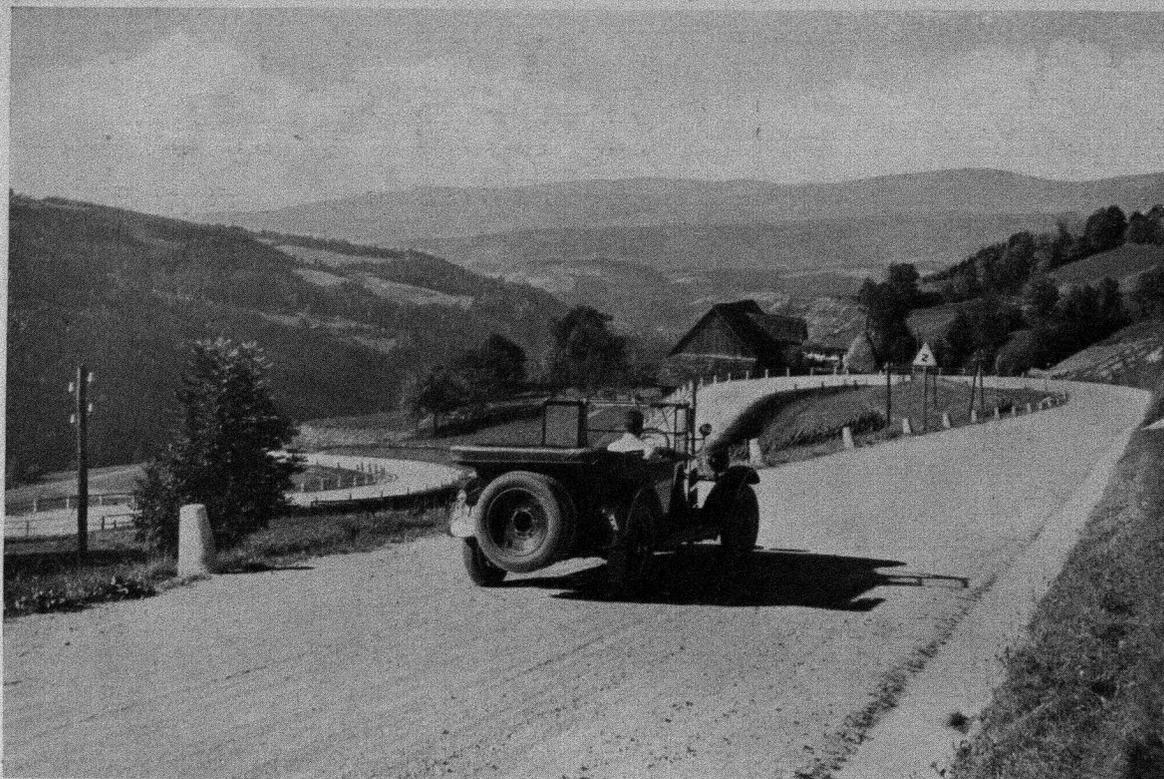
Unser Globus motorisiert sich

● In Amerika wurden im Jahre 1934 2,9 Millionen Automobile erzeugt. Der Jahresumsatz der Automobilbranche betrug 2,5 Milliarden Dollar, der Export 428.000 Stück im Werte von 214 Millionen Dollar. Es waren in der Automobilindustrie 1,2 Millionen Arbeiter direkt beschäftigt, der Automobilsismus beschäftigte in Amerika 5 Millionen Menschen, das sind 12% der Berufs-tätigen. Das investierte Kapital macht in der Automobilindustrie allein 1,3 Milliarden Dollar aus, an Versicherungsprämien wurden 410 Millionen Dollar eingenommen. An Benzinsteuern wurden 565 Millionen Dollar eingenommen. Die ausbezahlten Löhne in der Automobilindustrie betragen 372 Millionen Dollar. Der Weltbestand an Automobilen betrug zu Beginn des vorigen Jahres 35 Millionen Fahrzeuge, davon in Nordamerika 25 Millionen Fahrzeuge und auf der übrigen Welt 10 Millionen. Die Weltproduktion betrug 3,8 Millionen Stück; in Amerika 2,9 Millionen und der übrigen Welt nur 900.000 Stück.

● Die Nachfolgestaaten sind verhältnismäßig schwach motorisiert und der Automobilbestand betrug im vorigen Jahre in Österreich 60.000 Stück, Tschechoslowakei 117.000, Ungarn 15.000, Polen 25.000, Rumänien 34.000, Jugoslawien 12.000, zusammen 263.000 Stück, während die gegenwärtige jährliche Absatzmöglichkeit in diesen Gebieten in Österreich 4000 Stück, Tschechoslowakei 9000, Ungarn 2000, Polen 2000, Rumänien 2000, Jugoslawien 1000, zusammen 20.000 Stück beträgt. Besser sieht es in Deutschland und Italien aus, wo der Automobilbestand in Deutschland 776.000 Stück, in Italien 371.000 Stück und der Jahresabsatz in Deutschland 200.000 Stück und in Italien 75.000 beträgt. Diese mitteleuropäischen Länder haben einen Automobilbestand von rund 1,4 Millionen Stück und eine jährliche Aufnahmefähigkeit von rund 300.000 Automobilen.

Der Weg über den Berg

Wer noch vor wenigen Jahren von Twimberg im Lavanttal den Weg über die Pack nahm, um in kürzester Zeit aus Kärntens fruchtgesegnetem Obstaradies in das steirische Weinhügelland zu kommen, der fand nicht viel mehr als eine völlig ländliche Karrenstraße vor. Eingesenkt in den schmalen Waldenstein-Graben und oft gefährlich bespült von den tosenden Wellen des Waldwassers, zwang sie sich durch Engpässe und über steile Berghalden bis zu den „Vier Thören“ hinauf und erschöpfte jenseits der kärntnerischen Grenze die Tragtiere so sehr, daß man in dem Bergdörfchen Pack die Lasten umpacken mußte. Daher der seltsame Name. Dennoch wurde dieser Weg stets wieder gewählt. Der Eisenglimmerbergbau in Waldenstein bedurfte seiner zum Abtransport, der Wein kam über ihn herüber und bezeichnete ihn im Volksmund geradezu als Weinweg. Ja, sogar das Mittelalter, das



Die Packer Höhenstraße, welche Kärnten und Steiermark, Graz und Klagenfurt auf bequemste Art verbindet, wird am Pfingstamstag (30. Mai) feierlich eröffnet. Aus diesem Anlasse finden Festakte in Graz, auf der Packer Höhe und in Klagenfurt statt. Gleichzeitig werden Zielfahrten an den Wörther See veranstaltet, wo zu Pfingsten die Wörther-See-Sportfeste eingeleitet werden.



seine Spuren in Burgen und Schlössern an der abseitigen Gebirgsstraße hinterließ, kannte ihn schon als Knüppelweg, und auch die Römer bedienten sich seiner. Erst nach dem Eisenbahnbau, der Graz mit Klagenfurt über Marburg verband, geriet dieser Gebirgsübergang in Vergessenheit, um aber mit der Grenzverschiebung nach dem Weltkrieg, die das österreichische Bahnnetz unterbrach, erhöhte Bedeutung zu gewinnen. Und so war es mehr als nur ein Gebot der Fremdenwirtschaft, den Weg über den Berg zu einer Höhenstraße umzugestalten, die mit allen Mitteln der modernen Technik über das Gebirge gelegt wurde. Als nahezu 7 m breite Autofahrstraße mit einer Höchstneigung von 8%, die sich in den bis zu 30 und 40 m Krümmungshalbmesser ausholenden Kehren auf 2% ermäßigt, strömt das tischblanke Parkett jetzt dahin und erweist sich nach der Großglockner-Hochalpenstraße als kunstreichste Gebirgsstraße Österreichs. Sickerschlitzte entwässerten die Sumpfböden, Futtermauern, Stützmauern und Lehnengewölbe wurden aufgeführt und Dammschüttungen bis zu 13 m Höhe vorgenommen. Und so erobert jetzt die Straße auch dem Motorreisenden eine Landschaft, durch die man in kürzester Zeit von der steirischen Hauptstadt zu den Kärntner Seen gelangt. Malerisch liegt das Dörfchen Edelschrott an der Strecke. Der blaue Spiegel des großen Packer Stausees grüßt zur Straße empor. Das Kirchendorf Pack läutet Gruß und Willkommen. Im Steigen breitet sich dem Blick das Köflacher Becken hin. Die Höhenzüge des Hochlantsch und Schöckl verschweben in blauer Ferne. Almwiesen leuchten auf, strahlen Däfte aus. Hochwald düstert um die Fahrbahn, schließt sich und öffnet sich und Höhen überraschen mit Nah- und Fernblicken. Die Stub-, die Glein- und die Saualpe werfen ihre Wellen her und fluten zurück, der Zirbitzkogel wölbt sanft seinen Gipfel. Südliche Bläue strömt über den Himmel herauf, Bergblumenwürzen wehen über die fast 1200 m hohe Kammstrecke. Und dann schreibt Preitenegg seine Dorfzeile an die Straße. Kehren gleiten über eine kunstvolle Hangentwicklung talwärts, stellen das mächtige, sagenumwobene Schloß Waldenstein in das Blickfeld, holen aus, um die Straße durch eine Enge in die Talweitung des schönheitgesegneten Waldensteiner Grabens zu senken und sie an einem Wasserfall vorbei zwischen schroffen Felswänden und dem Bergbach nach Twimberg zu bringen, wo sie schließlich wie ehemals in das hier schluchtartige Lavanttal einmündet. Aber welcher Unterschied von Einst und Jetzt! Welche Herrlichkeit der Straßenführung! Kärnten und Steiermark begegnen sich hier und erschließen ein Gebiet, das bald von Mund zu Mund gepriesen und als Mittelgebirgslandschaft jedem Reisenden zur Verführung und zum Anlaß werden wird, der Schönheit Österreichs ein neues Loblied anzustimmen.

Herbert Strutz.

Der Straßenbau im Jahre 1936



Sorge um die autonomen Straßen

(„Autowirtschaft.“)

Die Gesellschaft für Straßenwesen in Wien und Niederösterreich erstattete in ihrer Hauptversammlung am 24. März einen Tätigkeitsbericht, der sich unter anderem auch mit den wenig günstigen Aussichten beschäftigt, im Jahre 1936 dem Straßenbau die notwendige Fürsorge angedeihen zu lassen. Die

den Bundesschatz übergehen. Abgesehen davon, daß aus den in den vergangenen Jahren durch den Straßenfonds eingeleiteten Bauführungen sich nunmehr eine Vorbelastung des ohnehin eingeschränkten Straßenbudgets für 1936 ergibt, ist durch die Auflösung des Straßenfonds eine Stelle liquidiert

vermehrte, daher echte Investitionen sind. Vom Standpunkte der Allgemeinheit und der Gesamtinteressen unserer Volkswirtschaft müssen die schwersten Bedenken gegen jede Drosselung des Straßenbudgets geltend gemacht werden.

Die Befürchtung ist nicht von der Hand zu

RECHNENDE SIND UNSERE KUNDEN

FERDINAND KEIBL GES. M. B. H., WIEN 3

HOHENAUER ZUCKERFABRIK
FANTO
PHILIPS RADIO
ALTE HOFAPOTHEKE
PEUGEOT AUTOMOBILE
ANKER VERSICHERUNG
VACUUM
KAROSSERIEFABRIK
GUTERMANN'S NÄHSEIDE

SPHINX KRAWATTE
IMPERIAL FEIGENKAFFEE
KOROSKA
BLUM-HAAS
ERSTE ÖSTERR. ZUCKERINDUSTRIE
STÄDTISCHE VERSICHERUNG
ANGLO-AMERICAN INSURANCE CO. LTD. LONDON
CREDITUL MINIER
SIMMERINGER WAGGONFABRIK
GRAF & STIFT

ELIN
ETERNIT WERKE
FRANCK
FEIGENKAFFEE
LANCIA
UNICUM

GLASERKAROSSERIE
BUCK
ROYCE
FORD
WAGNER

dringend gewordenen Kürzungen des Budgets lassen eine Fortsetzung der Straßenbautätigkeit nur in einem bescheideneren Umfang als bisher zu, eine Feststellung, die sich aber auch nur auf die Bundesstraßen bezieht. Hingegen stehen für den Ausbau der autonomen Straßen im Jahre 1936 Bundesmittel nicht zur Verfügung. Diese Tatsache ist um so bedauernswerter, als es sich hier vielfach um besonders für den Fremdenverkehr wichtige Straßen handelt, deren Ausbau aus eigenen Mitteln die Finanzkraft der Bundesländer übersteigt. Das Straßenbudget der Stadt Wien hat erfreulicherweise keine wesentlichen Kürzungen erfahren.

Als eine besonders schmerzliche Tatsache empfindet die Gesellschaft die mit Bundesgesetz 454 vom Jahre 1935 verfügte Auflösung des Straßenfonds, welcher nach dem genannten Bundesgesetz zu liquidieren ist und dessen Rechte und Verpflichtungen auf

worden, welche geeignet gewesen wäre, schrittweise zu einem den Straßenausbau kontrollierenden und finanzierenden Spezialinstrument zu werden. Die Vorgeschichte der Entstehung des Straßenfonds, welcher auf Grund der unausgesetzten Bemühungen der Gesellschaft im Jahre 1933 ins Leben gerufen wurde, ist bekannt. Allerdings hatten sich die Straßengesellschaften eine ganz andere Konstruktion des Fonds vorgestellt, hatten jedoch die Hoffnung gehegt, daß er im Laufe der Jahre eine entsprechende Ausgestaltung erfahren werde.

Die den Straßengesellschaften in nächster Zeit erwachsenden Aufgaben werden darin bestehen, sowohl eine Reaktivierung des Straßenfonds in einer neuen, verbesserten Form, als auch eine Erhöhung der Straßenausbautodotation für 1936 anzustreben. Es wird besonders wichtig sein, die Überzeugung zu vertiefen, daß Straßenausbauten wert-

weisen, daß dadurch unser Fremdenverkehr, welcher sich in so überaus günstiger Weise entwickelt hat, einen Rückschlag erleiden wird. Die durch Einschränkung des Straßenausbauens erfolgende Freisetzung von Arbeitskräften muß mittelbar eine Erhöhung der sozialen und sonstigen Lasten hervorrufen. Die Straßengesellschaften haben wiederholt auf die deutlich sichtbare, arbeitschaffende Wirkung des Straßenausbauens hingewiesen, welcher mit einer Lohnquote von bis zu 75% unter der lohnintensiven Industrie an erster Stelle steht und bis zu 90% ungelernete, ortsansässige Hilfsarbeiter zu verwenden in der Lage ist. Unleugbar ist auch die Ausstrahlung des Straßenausbauens auf eine Reihe von anderen Industrie- und Gewerbebranchen (Werk- und Betriebsstoffe, Maschinen, Geräte, Werkzeuge usw.), so daß er mit Recht als Ausgangspunkt für eine weithin wirkende Arbeitsbelebung angesehen werden kann.

Eindämmern und Schrecksekunde

Immer wieder tauchen in der Presse Meldungen über Verkehrsunfälle auf, bei denen weder äußerliche Ursachen, noch der Alkohol mitgewirkt haben. In neuester Zeit haben namentlich zwei Untersuchungen, die zwar vollkommen getrennt voneinander verliefen und deren Ausgangspunkte keineswegs identisch waren, zu recht interessanten Ergebnissen geführt, die so etwas wie eine innere Verwandtschaft miteinander aufweisen.

Die erste Untersuchung setzte sich zum Ziel, an zahlreichen Experimenten den Zustand des Eindämmerns zu studieren. Sie wurde im Psychotechnischen Institut der Technischen Hochschule Darmstadt durchgeführt und ging von der in Fachkreisen immer wieder durchbrechenden Vermutung aus, daß relativ häufig nicht ein Versagen der technischen Einrichtungen, also Bremsen,

der Lenkung, des Motors, als Ursache eines geschehenen oder knapp vermiedenen Unglücks angesprochen werden könne, sondern vielmehr eigentümliche Lücken der menschlichen Aufmerksamkeit. Jedoch, man würde den Fahrern Unrecht tun, einfach von einem „Nicht-Aufpassen“ zu sprechen. Solche Erklärungsversuche sind vollkommen unzureichend. Und an diesem Punkte griff nun die Untersuchung ein, getragen von der Absicht, festzustellen, ob psychologische Ursachen mit im Spiel seien, ob es sich also tatsächlich um eine Art von „Einschlafen“, mindestens aber um ein leichtes „Eindämmern“ oder „Dösen“ hinter dem Lenkrad handle.

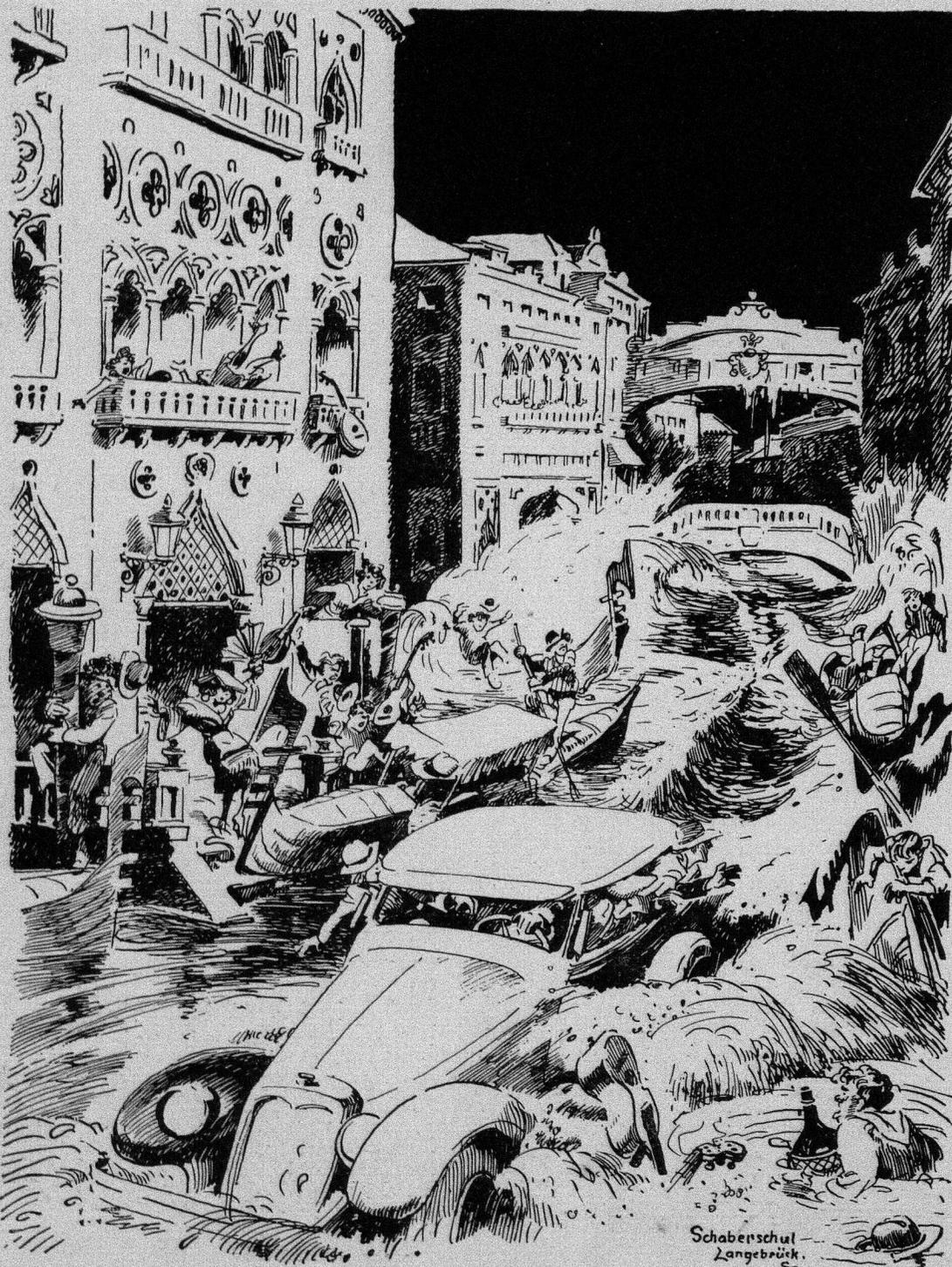
Allgemein haben die Forschungsergebnisse überrascht: 26 ausführlich befragte, geübte und erfahrene Fahrzeuglenker aller Al-

tersgruppen vom 19. bis zum 55. Jahre und der verschiedenen Stände. Ärzte, Kaufleute, Ingenieure, Berufsfahrer und andere, die häufig lange Strecken in unterschiedlichem Gelände fahren, bestätigten alle, mit einer einzigen Ausnahme, daß ihnen der Zustand des Eindämmerns oder Dösens hinter dem Volant aus eigener Erfahrung bekannt sei.

Auch in den Aussagen über die Umstände, unter denen dieses Eindämmern den Fahrer überwältigt, herrschte fast die gleiche Übereinstimmung. Als „persönliche“, in der Person des Fahrers selbst begründete Ursachen: allgemeine Müdigkeit und Verdauungsträgheit (besonders nach reicher Mahlzeit mit Alkohol); diese Umstände begünstigen das Eindämmern. Nur bewußte Willensanstrengung und angespannte Vorsicht vermögen die starke Neigung zum Eindösen zu überwinden. Wahrscheinlich ist, daß einzelne Fahrer in besonders hohem Maße anlagsmäßig zum Dösen neigen. Wie ihm entgegenwirken? Durch aktives und waches Interesse des Fahrers an seiner Lenktätigkeit, durch eifrige Betrachtung der Landschaft und anderes mehr. Nicht weniger schwer fallen aber ins Gewicht die von der Person des Lenkers unabhängigen, in der Fahrsituation begründeten Faktoren, die das Eindämmern hervorrufen oder begünstigen. An erster Stelle verdient dabei die „Reizlosigkeit“ der Fahrt Erwähnung, ein Moment, das in allen Aussagen unserer Gewährsmänner im Vordergrund steht. Reizlosigkeit der Fahrt, das ist: monotone Landschaft, verkehrsarme, „glatte“, leicht fahrbare, bekannte und vertraute Straßen, gleichbleibende Geschwindigkeit mit dito konstantem Motorgeräusch und Luftzug, auch Farblosigkeit der Landschaft in der Dämmerung, äußerst ruhiger Lauf und einfache Bedienung des Wagens, die damit verbundene, bequeme Körperstellung des Lenkers, Abschluß von frischem Luftzug und den Außengeräuschen beim Fahren im festgeschlossenen Wagen, sehr lange Fahrtdauer usw. Dazu gesellen sich noch die unmittelbar einschläfernd wirkenden Faktoren: der Rhythmus, der den Alten schon als Einschlafungsmittel bekannt war, aber auch der Rhythmus vorüberziehender Bäume in Alleen oder längs der Straßen, blendende, stechende Helligkeit der Straße im Sonnen- oder Scheinwerferlicht, Schneelandschaft und so weiter.

Nicht immer erzeugen diese Umstände den gleichen Effekt. Bestimmte Jahres- und Tageszeiten sind besonders gefährlich: der heiße Sommertag, die Abendstunde, zu der der Lenker gewöhnlich schlafen geht, und die Morgendämmerung vor Einsetzen des Frühverkehrs.

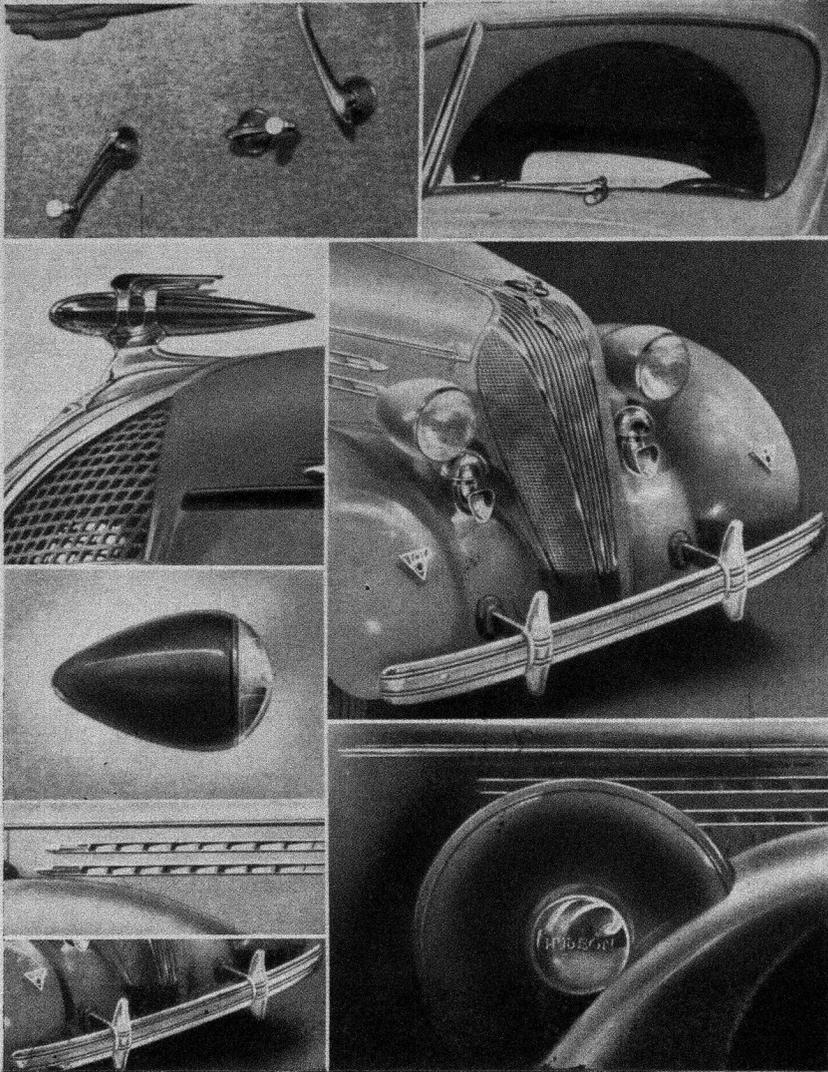
Die zweite, hier in Rede stehende Untersuchung, ging aus dem Psychologischen Institut der Universität Göttingen hervor und hat die Schrecksekunde zum Gegenstand. Wie das Wort „Schrecksekunde“ sagt, wurde bisher angenommen, daß ein „Schreck“, somit eine heftige Gemütsbewegung den Fahrzeuglenker daran hindere, „sofort“, das heißt unmittelbar nach oder fast gleichzeitig mit dem Gewahren des Hindernisses die richtigen Bewegungen auszuführen und die notwendigen Bedienungs-



KLEINER IRRTUM
(Zeichnung: Schaberschul, „Motor und Sport“.)

„Kinder, Kinder, wir müssen von der Richtung abkommen sein. Scheinbar ist das Venedig statt Verona.“

Neuer Stil in USA.



griffe vorzunehmen. Indessen: die Ergebnisse der Göttinger Untersuchung lassen es als höchst wahrscheinlich annehmen, daß die Ursache für die Unmöglichkeit oder Schwierigkeit momentanen Bremsens usw. nicht, oder höchstens fallweise in einem solchen „Affekt“, besser gesagt, in einer andersartigen „Reaktionshemmung“ zu suchen sei. Soll nämlich auf einen bestimmten Reiz, konkret ausgedrückt, auf ein Hindernis hin, eine bestimmte einfache Handlung, kennzeichne sie sich nun als Bremsen oder als Ausweichen, vorgenommen werden, so bedarf der Mensch einer gewissen Zeit – der Reaktionszeit –, um von dessen Wahrnehmung bis zur Betätigung der „richtigen“ Muskelgruppen zu gelangen. Ist der Lenker auf dieses Verhalten unmittelbar vorher eingestellt, man dürfte fast sagen: erwartet er beinahe ein Hemmnis (z. B. bei der

Annäherung an eine belebte Straßenkreuzung in der Großstadt usw.), so fällt die Reaktionszeit sehr kurz aus: eine Fünftel- bis höchstens eine halbe Sekunde. Fehlt dagegen dieses unmittelbar vorhergehende „Gefäßtsein“, so muß es durch Umstellung im Augenblick der Gefahr erst geschaffen werden. Diese Umstellung vollzieht sich nun mehr oder weniger rasch. Sie dauert länger, wenn der Automobilist auf gleichmäßiges und hindernisfreies Fahren oder auf konzentriertes Schnellfahren eingestellt ist, also auf der offenen Landstraße, in verkehrsrärmeren Vororten usw., oder wenn seine Aufmerksamkeit zeitweise „eingedämmt“ ist. Dann kann die Umstellungszeit weit über eine Sekunde dauern. Und es hat sich gezeigt, daß oft wiederholte Vorwarnungssignale nichts helfen, weil ihre Wirkung rasch abstumpft. Dauernde Konzentration auf „Gefahr“ hält

kein Fahrer aus, ohne bald sehr stark zu ermüden. Den Ausschlag geben vielmehr zwei Elemente:

1. daß der Fahrer nicht einem psychologischen Typus angehöre, der nachweisbar schwer umstellbar ist;

2. daß er während der Fahrt eine bestimmte Art der Aufmerksamkeiteinstellung durchhält, die sich am treffendsten als unangestregte, gleichbleibende oder schwebende umsichtige Wachheit bezeichnen ließe. Diese Wachheit verträgt nun aber nicht nur leichte Ablenkung durch Umschau in der Landschaft, durch Beschäftigung mit Nebengedanken oder Gespräche leichteren Charakters, sondern eine solche Ablenkung ist – wider Erwarten und entgegen weitverbreiteter Meinung – dem gesonderten Aufmerksamkeitszustand sogar förderlich.

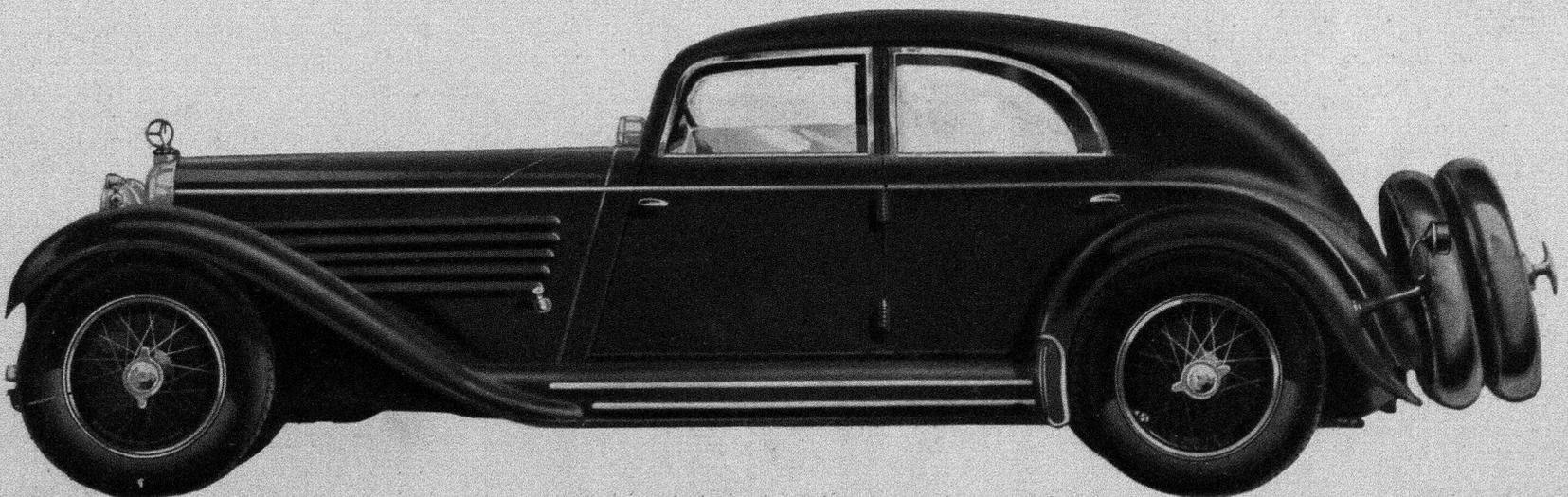
Folgerungen und Forderungen: Zum ersten sollte der Frage der Eignung zum Autofahrer und einer praktisch-psychologischen Prüfung dieser Qualitäten vor Erteilung des Führerscheins erhöhtes Interesse geschenkt werden, um die anlagenmäßig schlechten „Umsteller“ und – wenn die Prüfungsverfahren auch hierfür noch besser ausgebaut sein werden – auch die besonders zum „Eindämmern“ neigenden Personen vom Autoverkehr fernzuhalten oder sie doch zum mindesten über ihre Anlage gründlich aufzuklären und ihnen besondere Vorsicht aufzuerlegen.

Zum andern drängt sich der Gedanke nach entsprechendem Ausbau des Fahrunterrichts und der staatlichen Kontrolle der Fahrschulen auf. Sie sollte, mehr als bisher üblich gewesen ist, auch die Übung der „Umstellung“ anstreben. Allerdings können sich derartige Übungen nur dann praktisch auswirken, wenn sie durch häufiges Fahren erhalten bleiben. Denn bei nur gelegentlichem Fahren ginge die richtige „Routine“ zwischendurch wieder verloren.

Drittens sollte der Fahrunterricht in stärkerem Maße als bisher gleichzeitig auf psychologische Basis gestellt werden, um den zukünftigen Autolenker mit den im Menschen liegenden Unfallgefahren vertraut zu machen.

Daß im weiteren die Fahrgeschwindigkeit eine wichtige Rolle spielt, wird wohl kaum auf Widerspruch stoßen. Je höher die Geschwindigkeit ansteigt, desto rascher folgen sich die Reize der Strecke, desto intensiver muß sich aber auch der verantwortungsbewußte Automobilist auf seine Tätigkeit am Lenkrad konzentrieren. Denn die Schwierigkeit der Umstellung auf plötzlich auftauchende Gefahrreize wächst dabei unablässig.

(„D. Z. Bohemia.“)

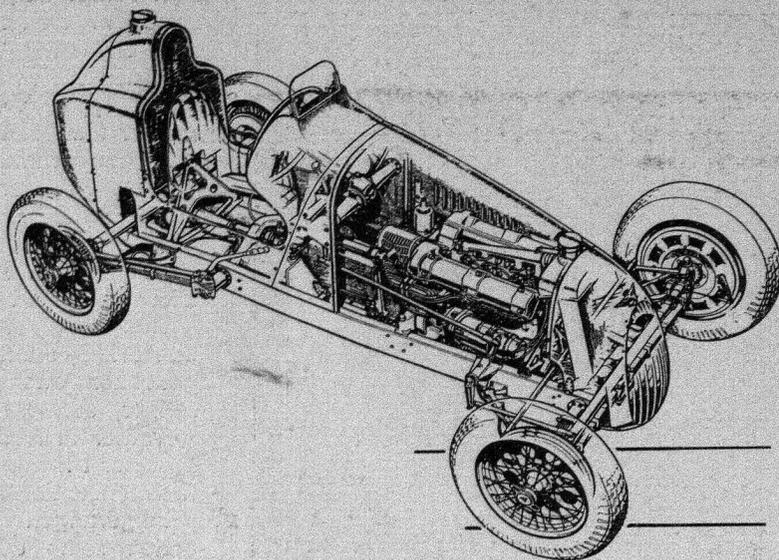


Austro-Daimler, ganz Stromlinie.

(Sportphot. Zapleta!)

**744 ccm
12.000
Touren
230 km
pro Std.**

Der neue Austin-Rennwagen



Ein sehr interessanter kleiner Rennwagen ist jetzt von Sir Herbert Austin nach den Entwürfen von T. Murray Jamieson gebaut worden. Der kleine Wagen hat vorn eine durch eine Querfeder abgefederte Rohrachse und hinten eine Doppelunterstützungsschse (Vorgelege) mit vierteilelliptischen Federn. Beide Achsen liegen über dem Rahmen. Der Wagen hat einen Vierzylindermotor von 60.32 mm Bohrung und 65.09 mm Hub – also einen Gesamthubraum von nur 744 cm³. Seit geraumer Zeit erstmalig wendet Austin wieder im Kopf hängende Ventile an, die schräg stehen und durch zwei oberliegende, sehr starke Rohrnockenwellen unter Ver-

mittlung kolbenähnlicher kleiner Stößel (zum Abfangen der Seitenbelastung) gesteuert werden. Kurbelgehäuse und Zylinderblock sind in einem Stück aus Leichtmetall gegossen, in das nasse Laufbüchsen eingelassen sind. Die Laufbüchsen sind um den Verbrennungsraum herum stark mit Kühlrippen versehen, die beim Einbau auf der Blockfläche liegen. Ehe der Leichtmetallzylinderkopf mit eingeschraubten Ventilsitzen aufgesetzt werden kann, muß aus diesem Grunde erst ein besonderer Rahmen, das heißt also ein Zwischenstück montiert werden, das einen großen Wasserraum um diese Rippen bildet.

Die hohle Kurbelwelle ist überraschend stark ausgebildet und an den Enden auf Rollen, in der Mitte in einem herausziehbaren Gleitlager gehalten. Ebenso stark dimensioniert sind die stählernen (nicht Leichtmetall!) Pleuelstangen und vor allen Dingen auch die Leichtmetallkolben. Das Triebwerk ist durch Gegengewichte an den Wangen der Kurbelwelle besonders vorsichtig ausgewuchtet.

Der Motor wird überladen. Der Kompressor ist von der Roots-Bauart wie unser deutscher VD-Kompressor und liegt über dem Schwungradgehäuse. Das Schwungrad ist sehr klein; denn dieser hochgezüchtete Motor wird selten unter 2000 Umdrehungen je Minute machen. Bei dieser Drehzahl reicht ein kleines Schwungrad vollkommen aus.

Von dem hervorragenden Material und der Präzision der Herstellung bekommt man einen Begriff, wenn man erfährt, daß das Triebwerk eine Drehzahl von 12.000 U/min erreichen kann! Bei dieser wird aber nicht die Höchstleistung hergegeben, sondern bei rund 7600. Mit normalem Brennstoff erzielt der Motor hierbei 90 PS, mit Spezialbrennstoff und besonders hoher Verdichtung 116 PS. Im ersten Falle ist die Literleistung 120 PS, im zweiten 155 PS – übersteigt damit also die Literleistung unserer eigenen Rennwagen, die bei rund 100 PS liegt. Der Wagen wiegt 490 kg. Er ist mit Vierganggetriebe ausgerüstet. Die Kardanwelle liegt geschützt in einem Schubrohr mit Kugelsitz, in dessen Mitte die Welle durch ein Zwischenlager gegen Vibrationen geschützt ist.

SCHIENE KONTRA STRASSE

Tatsachen und Zahlen zur Frage „Eisenbahn und Automobil“ in Österreich.

Am 30. September 1935 standen 44.941 Kraftwagen, 26.810 Personenwagen, 15.673 Lastwagen und 2458 Autobusse im Verkehr.

Im Kraftfahrwesen waren im Jahre 1935 rund 75.000 Menschen, mit ihren Familienangehörigen rund 250.000 Menschen beschäftigt.

Im österreichischen Automobilismus ist rund 1 Milliarde Schillinge investiert, die jährlichen Umsätze bewegen sich zwischen 350 und 400 Millionen Schilling.

Das Kraftfahrwesen erbrachte im Jahre 1935 an öffentlichen Einnahmen rund 120 Millionen Schilling, davon 63½ Millionen Schilling an Betriebsstoffabgaben jeder Art.

Die Erträge aus dem Automobilverkehr sind wesentlich größer, als die Kosten für die Straßenpflege. Allein die Benzinabgaben betragen zirka 5 bis 7 Groschen per Tonnenkilometer, während die Kosten der Straßenerhaltung per Tonnenkilometer mit etwa 1½ bis 2½ Groschen errechnet wurden.

Der Lastkraftwagen ist ein nützliches und unentbehrliches Hilfsmittel für die gesamte Volkswirtschaft. Er bildet für viele Wirtschaftsunternehmen die Grundlage ihrer Existenz- und Konkurrenzfähigkeit. Er ist auch für die Landesverteidigung von größter Bedeutung. In vielen Staaten wird die Anschaffung und die Verwendung von Lastwagen durch Subventionen der Heeresverwaltung gefördert.

Das Netz der Bundesbahnen und der Lokalbahnen beträgt rund 7000 km. Kraftwagen können auf rund 50.000 km Straßen, ferner auf Zufahrtswegen, Privatwegen, Höfen, Plätzen usw. fahren.

Die Eisenbahnen haben rund 1100 Stationen und 1000 Haltestellen, das Automobil kann mit fast sämtlichen rund 17.000 Ortschaften verkehren.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beträgt im Eisenbahngüterverkehr einige wenige, im Automobilverkehr 30 bis 40 Kilometer in der Stunde und darüber.

Das Lastautomobil besorgt nicht nur den Gütertransport, sondern auch den Verkehr mit der Kundschaft, dient Propagandazwecken und kann auch sonst den individuellen Bedürfnissen der Güter-Absender und -Empfänger in viel höherem Maße dienstbar gemacht werden, als die Eisenbahn.

Die Eisenbahn ist an ihren Fahrplan, an die Eisenbahnschienen, Haltestellen, gebunden, das Automobil verkehrt zeitlich ungebunden auf allen fahrbaren Straßen, von Haus zu Haus.

Die Eisenbahn verwendet große Einheiten (Eisenbahnzüge), das Automobil zirkuliert in kleinen Einheiten (Einzelfahrzeugen), erstere dient vornehmlich dem Massenverkehr, besonders auf weite Distanzen, letzteres dem individuellen Verkehr.

Die Eisenbahn setzt sehr große Anlagekapitalien voraus, während der Kapitalbedarf beim Kraftwagenbetrieb verhältnismäßig gering ist.

Während die Betriebskosten der Bahn (je Leistungseinheit) seit vielen Jahren ungefähr unverändert geblieben sind, zeigen die Betriebskosten des Automobils deutlich eine fallende Tendenz: Der Benzinverbrauch eines schweren Lastwagens ist in den letzten zwanzig Jahren von etwa 100 auf 35 Liter per 100 km gefallen, die Lebensdauer der Bereifung hat von rund 3000 auf 40.000 km zugenommen. Auch die Anschaffungspreise sind gefallen, Qualität und Widerstandsfähigkeit des Fahrzeuges aber erheblich gestiegen, so daß sich auch Amortisations- und Reparaturkosten wesentlich vermindert haben.

Die Verkehrsleistungen des Lastautomobils sind anders geartet, wie jene der Bahn; der Quantität nach

sind sie allerdings viel geringer und dürften derzeit kaum 20 bis 25% der Verkehrsleistungen der Bundesbahnen erreichen.

Österreich hatte Ende September 1932 14.088, 1933 13.746, 1934 13.687, 1935 13.921 Lastwagen ohne Spezialwagen. Es ist sohin keine Zunahme, sondern sogar eine Verringerung, zu verzeichnen. In der gleichen Zeit hat sich der Lastwagenstand in anderen



Der Stand der Firma Ing. Julius Steindler, Generalvertretung der Ignis-Glimmerkerze, Renold- und Coventry-Ketten auf der Wiener Frühjahrsmesse in der Rotunde.

Ländern, wie in der Schweiz, Belgien, Frankreich, Deutschland, um 50 bis 80% vermehrt.

Der Lastkraftwagen wird in allen Zweigen der Wirtschaft und der Verwaltung verwendet. Der Lastkraftwagenverkehr ist allgemein nützlich und unentbehrlich, daher wäre er auch bei uns, ebenso wie im Ausland, weitgehend zu fördern.

Von den 15.673 Lastwagen waren 1752 Spezialwagen, 3239 entfielen auf das gewerbliche Fuhrwerk, der Rest auf Privatwagen.

Die Lastkraftwagen - Verkehrsverordnung (BGBl. Nr. 253) vom 9. Juni 1933 sieht Mindesttarife für den gewerblichen Verkehr und Distanzbeschränkungen für den Werksverkehr vor, Maßnahmen, welche die ganze übrige Welt auf das Nachdrücklichste abgelehnt hat.

Die durchschnittliche Lebensdauer eines Lastwagens beträgt 8 bis 10 Jahre. Bei einem Stand von 15.000 Lastwagen hätten jährlich wenigstens 1500 neue Lastwagen eingestellt werden müssen, um die alten, unbrauchbar gewordenen, zu ersetzen. Tatsächlich betrug wegen der gesetzlichen Hindernisse die Zahl der fabriksneu eingestellten Lastwagen im Jahre 1931 1472, 1932 760, 1933 484, 1934 433, 1935 573. Wenn keine Änderung in der gesetzlichen Behandlung eintritt, wird der Lastwagenstand in den nächsten Jahren konstant fallen und die Zahl der vollkommen tauglichen Wagen nur noch einen Bruchteil des Gesamtstandes betragen.

Die gegen frühere Jahre als Folge der Beschränkungen des Lastkraftwagenverkehrs außerordentlich gesunkene Zahl der jährlichen Anschaffungen an fabriksneuen Lastwagen ist vom Standpunkt der Heeresverwaltung und der freiwilligen Milizverbände besonders bedenklich, weil letztere in kritischen Zeiten vor allem nur neuerer, vollkommen betriebstauglicher Fahrzeuge bedürfen. Von dem Gesamtstand von rund 15.000 Lastwagen stammen aber nur rund



Hoher Besuch beim 50er. Bundespräsident Miklas im Gespräch mit Direktor Gerstner von Steyr-Daimler-Puch. (Sportphot. Zapletal.)

Münchhausen als Rennfahrer

Von JOSEF ÁRMANY

Der Grillroom des eleganten Palace-hotels in St. Moritz ist der Rendezvousplatz

views gibts zu ergattern, die den Aufwand an Konsumspesen reichlich wettmachen.

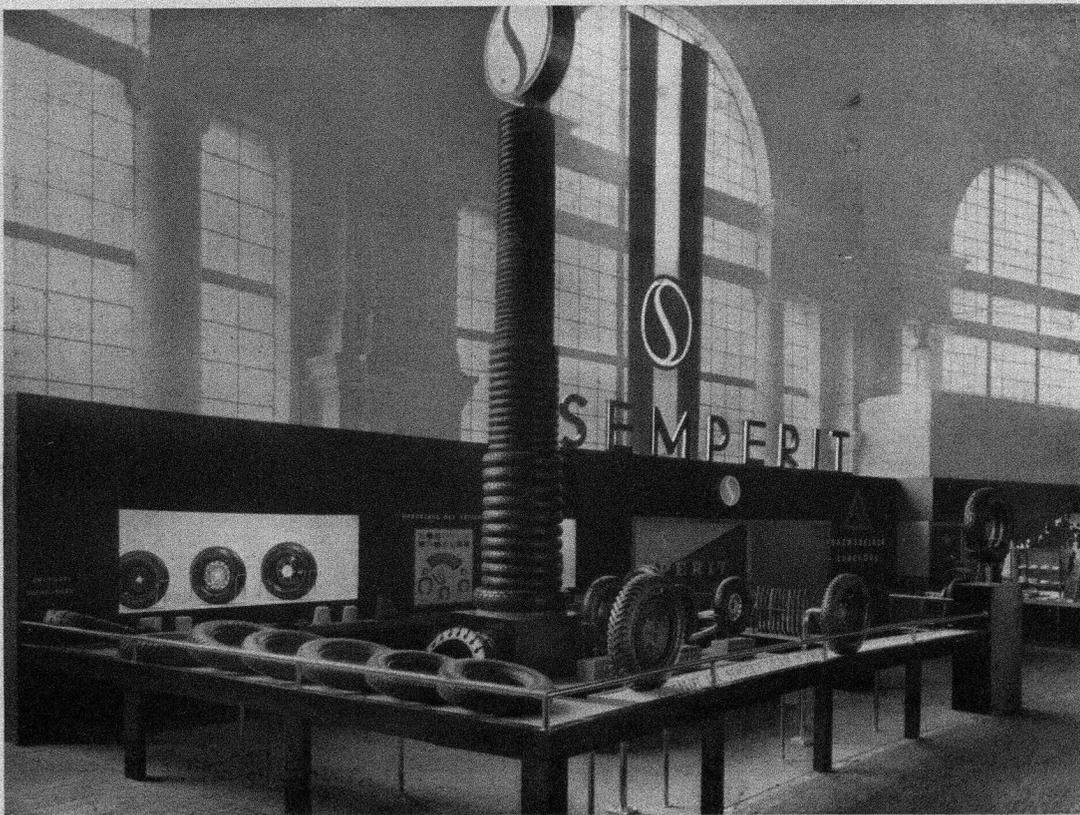
Kam da unlängst ein Gast hereingestürzt. Schon sein außergewöhnliches Aussehen verriet den außergewöhnlichen Menschen. Tief in den Autopelz vergraben, die Pullmannmütze verwegen in die Stirne gedrückt, hoch elegant nach neuester Mode gekleidet, erweckte er aber dennoch den Anschein eines Reiteroffiziers aus dem Heere Friedrich des Großen.

„Rasch einen Kübel Kamillentee“, rief er mit Stentorstimme in den Saal. „Und Aspirin, so zirka 25 Stück! Aber schnell, wenn ich bitten darf. Wenn der arme Kerl so weiter hustet bekommt er mir noch einen Karburatorkatarrh!“

Ohne mit der Wimper zu zucken, gab der Portier den seltsamen Auftrag weiter und befriedigte, als sich der Gast in einen Klubsessel fallen ließ, meine Neugierde mit diskreter Flüsterstimme. „Sie kennen den Baron nicht? Eine der bekanntesten Erscheinungen der internationalen Autowelt. Ein alter Stammgast von uns. Schon sein seeliger Urgroßvater verlebte und verliebte den Großteil seines so an Abenteuern reichen Lebens in dieser Gegend. Herr Freiherr von Münchhausen, der sich hier von seinem sensationellen Sieg im Großglockner-Rennen erholen will.“

Welche Gelegenheit zu einem sensationellen Interview! Ich trat an Münchhausen heran und der Freiherr war gerne bereit durch ein paar Plauderminuten die Wartezeit auf den Kamillentee zu verkürzen.

„Wozu ich den Tee brauche? – Nichts einfacher als das! Mein guter Wagen hat



Semperit-Stand auf der Wiener Frühjahrsmesse 1936 (Rotunde). (Sportphot. Zapletal.)

11% aus den letzten vier Jahren. Der ganze übrige Teil entfällt auf ältere, mindertaugliche Fahrzeuge. Von den für die Landesverteidigung besonders wichtigen schwereren Lastwagen sind nur wenige hunderte vollkommen felddiensttauglich.

Der Werkskraftwagen bildet einen organischen Bestandteil des Wirtschaftsbetriebes, welchem er dient. Der Werkswagen kann den besonderen Bedürfnissen des Betriebes entsprechend eingerichtet werden.

Der wirtschaftliche Fortschritt läßt sich nicht mit Gewalt verhindern, sondern höchstens – zum Schaden der Gesamtheit – verzögern.

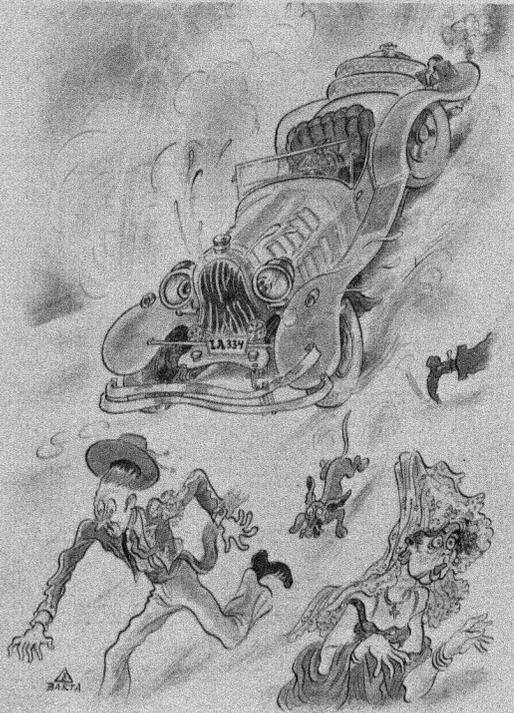
der obersten Tausend. Auch ein Reporter tut gut daran, diesen Ort nicht zu meiden. Sensationen schwirren in der Luft und Inter-



sich noch nicht an die Höhenluft gewöhnt. Und dann die Strapazen, die er durchgemacht hat. Und dann, er ist sensibel wie ein vollblütiger Araberhengst. Leider neigt er sehr zu Kühlergrippe. Aber dem werden wir gleich vorbeugen. Kamillentee, ein warmes Tuch um die Motorhaube und morgen steht er wieder flott auf seinen vier Ballonreifen!

Apropos, Reifen! Das ist die Stelle, wo er sterblich ist. Sein seeliger Bruder wurde mir vergangenes Jahr ein Opfer dieser Achillesferse, oh — pardon! — Achillespneu wollte ich sagen.

Auf einer Reise durch Spanien, biß ihn ein tollwutkranker Hund in das linke Hinterrad. Einige Tage später, ich sitze gerade in einer Bodega und trinke ein Glas feurigen Spanierwein, da bricht die Bescherung los. Ein höllischer Lärm schreckte mich aus meiner Siesta. Ein Gemisch von Hundegebell, Dampfsäge und zerbrechenden Eisens. Zwischendurch das Geschrei entsetzter Menschen. Ich lief auf die Straße. Hier bot sich mir ein schauerlicher Anblick. Mein Auto



Mein Auto raste ohne Führer, mit schäumendem Kühler, verdrehten Lichtern, laut bellend durch die Stadt...

raste ohne Führer, mit schäumenden, rauchenden Kühler, verdrehten Lichtern, die Kotflügel im Kreise drehend die Fahrbahn entlang. Mein Wagen war tollwutkrank. Jede Rettung zu spät.

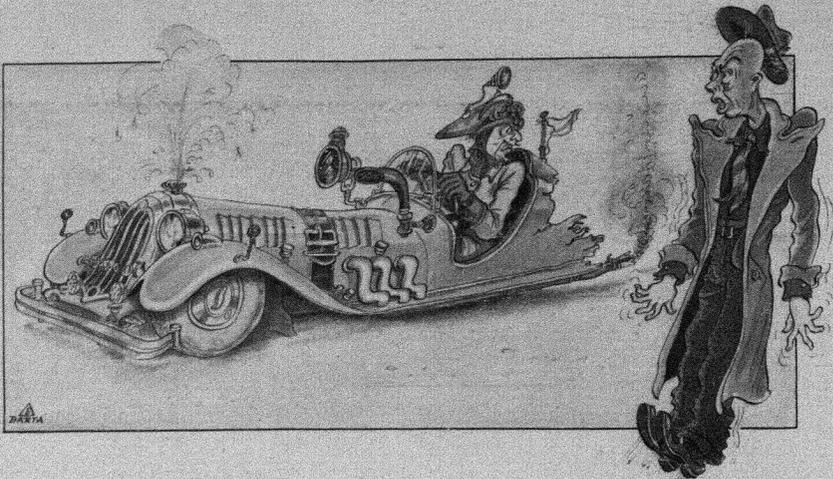
Da entriß ich einem zufällig daherkomenden Pikader die Lanze und mit einem wohlgezielten Stich in den Starter erlegte ich den armen Wagen. Im Todeskampf bäumte sich das arme Autotier auf, stellte sich auf die hintere Schwingachse... — dann... ein leises Zittern durchlief seinen edlen Motor, — immer langsamer klopften die Ventile und während es alle Räder ausstreckte, verendete es mit leisem Röcheln. Langsam sickerten dicke Tropfen besten Shell-Ols zwischen seinen Kühlerrippen hervor... Dann war es aus mit ihm — für immer."

Während Münchhausen erzählte, sah ich, daß sein Auge tränenfeucht wurde. Um diese elegische Stimmung zu unterbrechen, frug ich weiter „Und das Großglockner-Rennen?"

AUGUST ZAJICEK

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

Durch den Schrei eines Zuschauers aufmerksam gemacht, bemerkte ich zu meinem Entsetzen, daß der rückwärtige Teil meines Wagens fehlte...



„Nein! Das war ja eine ganz andere Reise. Aber auch diese Fahrt war reich an Abenteuern. Zum Beispiel herrschte am Semmering ein geradezu polares Klima. Im Schneesturm verlor ich den Weg und mußte im Freien übernachten. Und denken sie sich mein Erstaunen. Als ich morgens bei Tauwetter erwachte, hing mein Wagen an der Spitze eines eingeschneiten Kirchturmes.



Trostlos auf der Kirchturmspitze hängend, blickte ich in den Schneesturm... (Zeichnung: Barta.)

Das Abseilen war ja für mich alten Alpinisten kein Problem; aber die Schwierigkeiten mit dem dortigen Verschönerungsverein wegen Gebäudebeschädigung, hätten mich fast den rechtzeitigen Start gekostet."

„Aber Sie haben dennoch gesiegt, Herr Baron?"

„Das stand ja immer außer Frage. Nur die Schwierigkeiten bis zum Start, die waren das Problem.

Wie gesagt, die Zeit war knapp. Ich fuhr so schnell wie möglich und achtete nicht der Bahnschranken. Plötzlich hörte ich ein schreckliches Krachen hinter meinem Rücken, fuhr aber in dennoch meinem gewohnten 300-km-Tempo weiter. Wohl merkte ich,

daß die Karre schlecht auf der Straße lag, doch stellen sie sich mein Entsetzen vor, als ich nach rückwärts blickte und sah, daß der rückwärtige Teil meines Wagens weggerissen war. Ich saß ab und mußte feststellen, daß an ein Weiterfahren unter diesen Umständen nicht zu denken war, da mir ja mein Schlußlicht fehlte.

Nun war guter Rat teuer. Um keine Zeit zu verlieren, lief ich zum nächsten Flugplatz, charterte ein Flugzeug und, um die Ge-



Kurz entschlossen montierte ich Karosserie und Fahrgestell meines Äroplans ab und legte den Rest des Fluges allein mit Motor und Propeller zurück...

schwindigkeit zu erhöhen, entschloß ich mich, die Karosserie sowie das Fahrgestell abzumontieren und legte den Rest der Strecke, auf dem Motor sitzend, nur vom Propeller getragen, zurück. Die Steuerung erwies sich jedoch diesem Tempo nicht gewachsen. Landen konnte ich auch nicht, da ich, wie gesagt, das Fahrgestell abmontiert hatte. Da ergriff ich meinen Regenschirm, den ich in kluger Voraussicht mitgenommen hatte, spannte denselben auf und stürzte mich aus schwindelnder Höhe aus dem Äroplan. Ich landete im Augenblick des Startschusses direkt am Volant meines bereitstehenden Rennwagens, fuhr los, gab Vollgas, trat in den Kompressor und gewann selbstverständlich den ersten Preis."

Wir sind **Spezialisten** für:

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

Stadt-Niederlage der

ERFA-WERKE S. ERBEN & SOHN

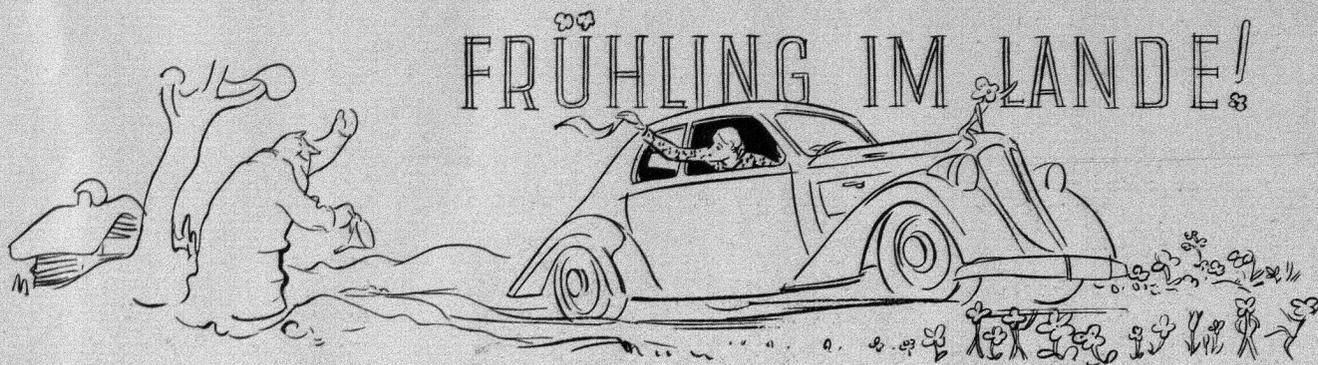
Wien I., Schuberting 12 Telefon R-24-2-56

Neues

Mobiloil

Zur Fahrt in den Frühling!





Es ist die Jahreszeit der Erneuerung und Belebung, der Auffrischung und Verjüngung. Die Natur gibt dem Kraftfahrer praktischen Anschauungsunterricht. Was sie ihm zeigt, kann er blind nach-

ahmen. Wenn es in der Erde quillt und neue Kräfte bereitgestellt werden, wenn das Blut eine grundlegende Umwandlung und Auffrischung erfährt, dann ist es auch an der Zeit, die Lebensäfte des Motors zu erneuern. Freilich muß man sich vorsehen, daß die Belebung der Maschine nicht ein Stückwerk bleibt. Das Getriebe und das Differential, letzten Endes aber auch das Fahrgestell, haben berechtigten Anspruch auf fürsorgliche Wartung. Störungsfreie, sorgenlose Sommerfahrten werden einen

reichlichen Gegenwert bieten. Frühling ist im Land. . . .

Der kraftspendende Lebenssaft des Motors heißt:

Neues Mobiloil
EINGETRAGENE SCHUTZMARKE

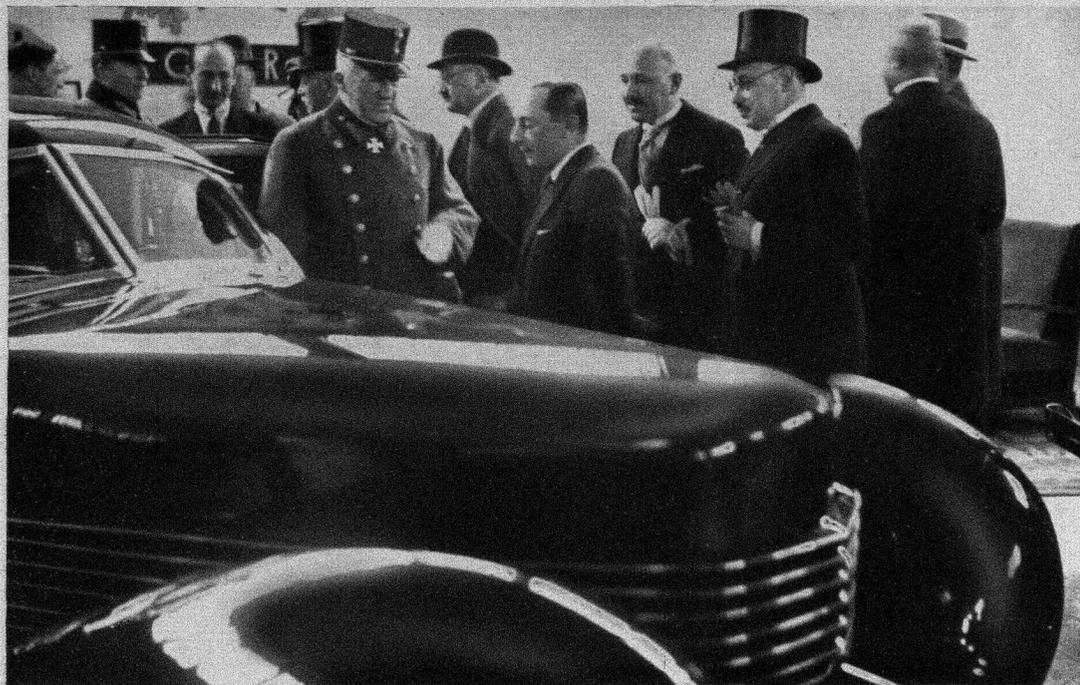


Geschichten aus Wien

Die „Ausbeinler“.

So nennt man bekanntlich jene Händler mit gebrauchten Autobestandteilen, welche Wracks, aber auch manchmal, wie man später sehen wird, fahrbare Autos in zerleg-

kommen können, ist demjenigen klar, der weiß, welchen Schaden z. B. in einem Motor eine abreißende Pleuelstange oder ein brechender Kolben verursachen können. Anlässlich der Verhaftung mehrerer Autodiebbanden zeigte es sich, daß die Fahrzeuge



„Primadonna der Budapester Automobilausstellung.“ Seitens des Hauses Smoliner und Kratky, als Generalrepräsentanz der Marken Auburn und Cord für Österreich, Ungarn und die Tschechoslowakei, wurde der einzige Fronttriebwagen Amerikas, der sensationelle Duesenberg-Cord auf der Budapester Automobilausstellung zur Schau gestellt. Auf unserem Bilde sieht man Erzherzog Josef im Gespräch mit Direktor Max Hofmann.

tem Zustande verkaufen. Aus Kreisen des Kraftfahrzeughandels und -Gewerbes wird seit jeher Klage über die Tätigkeit dieser Kategorie von Händlern geführt, die in der Regel ohne entsprechende Gewerbeberechtigung auch Demontagearbeiten vornehmen. Daß gebrauchte Bestandteile, auch wenn sie billiger als fabriksneue sind, dem Käufer im Verlaufe der Benützung teurer zu stehen

nicht etwa weiter veräußert, sondern unter Änderung der Bestandteilenummern an „Ausbeinler“ verkauft worden waren. In mehreren solcher Geschäfte wurden von den früheren Besitzern der gestohlenen Fahrzeuge typische Bestandteile ihrer Wagen, z. B. Stoßstange usw. einwandfrei agnosziert und auf diese Weise die Frage geklärt, wohin gestohlene Fahrzeuge wandern, die trotz

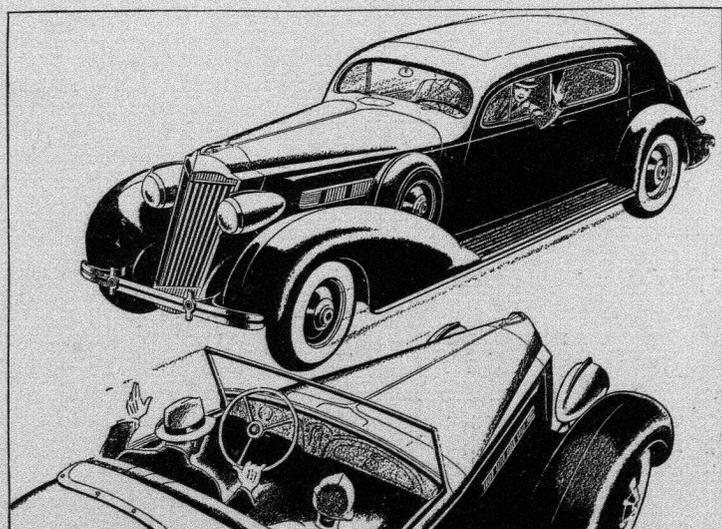
Bemühungen der Polizei nicht mehr zustandegebracht werden konnten.

Es wäre also nicht nur aus Gründen des Schutzes des legalen Handels und Gewerbes, sondern aus den vorstehend angeführten anderen triftigen Gründen geboten, den sogenannten „Ausbeinlern“ ein entsprechend verschärftes Augenmerk zuzuwenden.

Taxi-Unfälle.

In der letzten Zeit ereignete sich eine Reihe von Unfällen, bei welchen die Benutzer von Lohnautos ziemlich schweren Schaden erlitten. Um einem Einwand von vornherein zu begegnen: Auch andere Kraftfahrzeuge erleiden Unfälle und nicht immer muß bei Zusammenstößen mit einem Lohnauto der Taxilenker schuld sein. Allerdings kann die Unvorsichtigkeit des einen Fahrers durch vermehrte Vorsicht des anderen wesentlich an Gefährlichkeit verlieren. Und diese Vorsicht scheint manchen Lohnwagenlenkern zu fehlen. Es ist schließlich etwas anderes, ob sich der Eigentümer eines privaten Kraftwagens mit der unvorsichtigen Fahrweise seines Chauffeurs stillschweigend einverstanden erklärt, wenn er nicht gar selbst unvorsichtig lenkt, oder aber ob der Insasse eines Lohnwagens, der gar keinen Einfluß auf die Fahrweise des Lenkers hat, ganz unschuldig zu Schaden kommt. Noch unverständlicher wird die Angelegenheit, wenn man bedenkt, daß jener Lohnwagenlenker, der mit der Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit den Fahrgast, sich und sein Fahrzeug auf das schwerste gefährdet, also gewissermaßen „Sekunden schindet“, dann erfahrungsgemäß infolge des Überangebotes von Taxis bis zu sechs Stunden auf einem Standplatz auf den nächsten Fahrgast warten muß.

Von den Chauffeuren wird vielfach eingewendet, daß die Fahrgäste auf dem raschen Tempo bestehen. Wir glauben nicht, daß sich der Fahrgast, vor die Wahl gestellt, höchstens fünf Minuten später das Ziel seiner Fahrt zu erreichen oder drei Monate im Spital zu bleiben, für die fünf Minuten entscheiden wird. Ein großer Teil der Verletzungen entsteht durch die splitternden Glasscheiben. Es ist daher an der Zeit, die Frage aufzuwerfen, ob nicht bei neuen Zulassungen von Taxis splitterfreies Glas, das heute in technisch einwandfreier Qualität erhältlich ist,



PACKARD-AUTOMOBILE

Frage den, der einen hat!

HANNS NETAL, Wien III., Rennweg 4

Tel. U-14-4-71

Ignis-Kerze

Eine interessante und auch bei kerzenkonsumierenden Maschinen hochbewährte Konstruktion verkörpert die Ignis-Zündkerze, deren Erfolge jede skeptische Kritik entwarfen müssen. Wie man weiß, hat die glimmerisolierte Bauart nicht allein in England, wo sie beheimatet ist, zahlreiche begeisterte Anhänger. Entsprechend hochwertige Typen für hochtourige, hinsichtlich der Kerzen anspruchsvolle Motoren – dort „snappy engines“ genannt – waren aber bisher immerhin so teuer, daß ihre Demontierbarkeit zum Zwecke gründlicher Reinigung und wiederholter Verwendung allgemein gefordert wurde. Hiezu wurden die Kerzen meist dreiteilig ausgeführt, das heißt, sie bestanden aus einem äußeren Kerzenkörper und dem durch die getrennte Überwurfmutter unter Zwischenschaltung von Kupferdichtungen darin eingepreßten Isolator. Da nun der letztere naturgemäß weicher war als der Stahl, war er es, der sich bei unpräzisem Zusammensetzen durch einen Nichtfachmann meist deformierte. In die dadurch entstandenen Undichtheiten drangen Ruß und Öl und die Kerzen wurden rasch unbrauchbar. Die „Ignis“-Kerze ist dagegen zweiteilig ausgeführt, das heißt, ihr Glimmerisolator ist in dem soliden, starkwandigen Stahlinnenteil, der selbst in den Kerzenkörper eingeschraubt wird, unlösbar gefaßt und daher vor Deformierung beim Anziehen geschützt. Diese neue Ausführung hat eigentlich nur einen Fehler: Nachdem die Demontierbarkeit der Kerzen nicht zuletzt wegen ihres hohen Preises gefordert wurde, findet sich nunmehr diese geschickte Lösung gerade bei einer Glimmerkerze, die trotz ihrer hohen Klasse nur mehr S 4 80 kostet.



Otto Faulhaber Bosch-Dienst

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

Wien I., Seilerstätte Nr. 11. Telefon R-24-2-75 / Werkstätte: IV., Goldeggasse Nr. 4. Telefon U-42-4-64

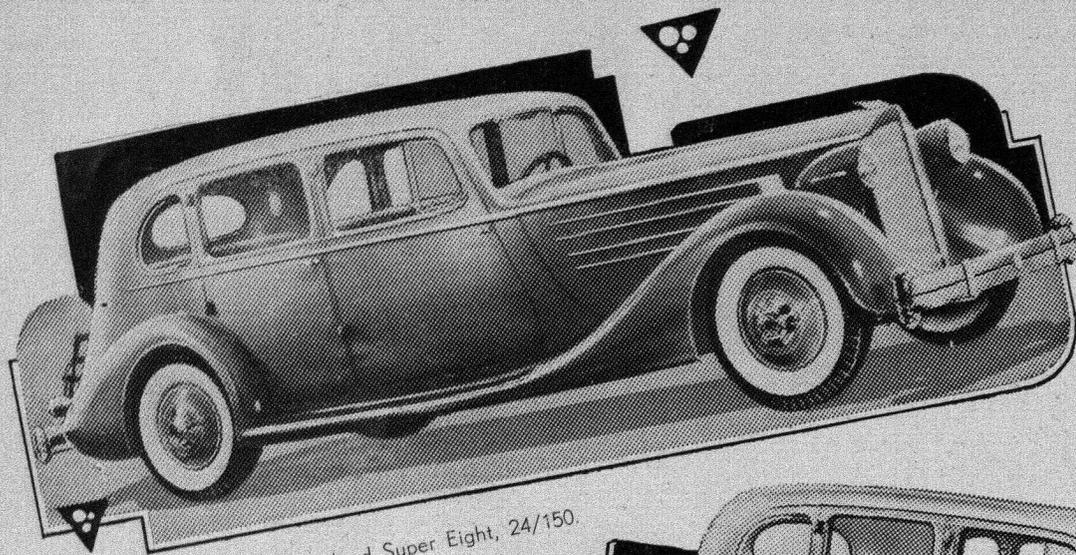
Batterie-Ladungen und -Reparaturen in eigener Werkstätte

Publikation Nr. 730 der Ferodo Ltd.

Die Ferodo Ltd. hat soeben einen neuen umfassenden Katalog herausgebracht, welcher für die Fachkreise von allergrößtem Interesse ist. Es sind in diesem Katalog nicht nur sämtliche von der Ferodo Ltd. hergestellten Brems- und Kupplungsbelagqualitäten genauestens beschrieben und deren Verwendungszweck angegeben, sondern enthält die Publikation auch alle technischen Details sämtlicher bestehenden Bremsmechanismen.

So finden wir in diesem Buch folgende Bremsysteme genauestens beschrieben: Ford, Huck, Bendix (alle Ausführungen auf mechanischer Grundlage), Lockheed (hydraulische Bremse), Girling und Steel-draulic (mechanische Bremse).

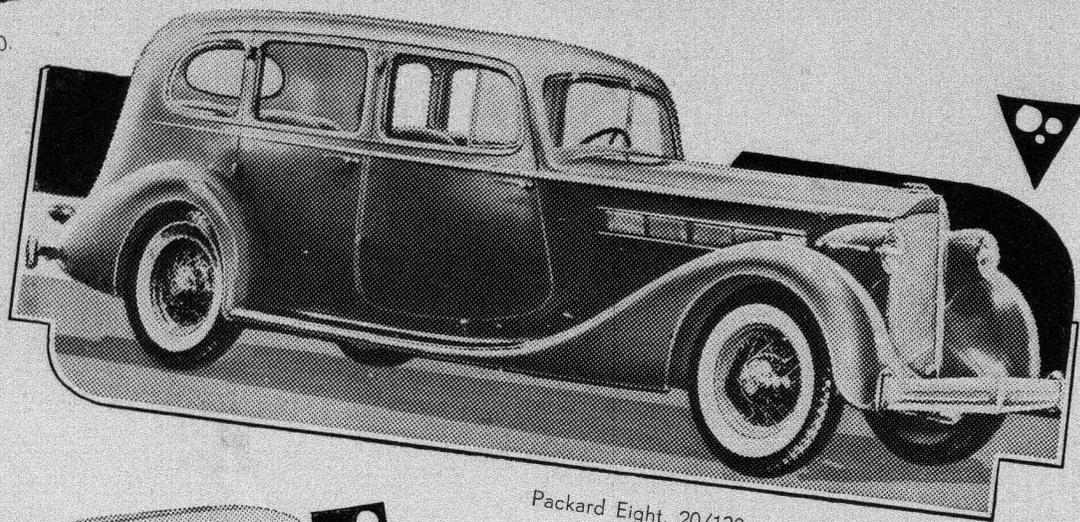
Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß in diesem Katalog eine Preisliste enthalten ist über alle Bendix-, Lockheed- und Girling-Bremsteile, sowie aller dieser Bremsschuhe mit Ferodo belegt, da die Ferodo Ltd. in England in allen ihren Filialen diese Bremsschuhe und Bremsteile vertreibt.



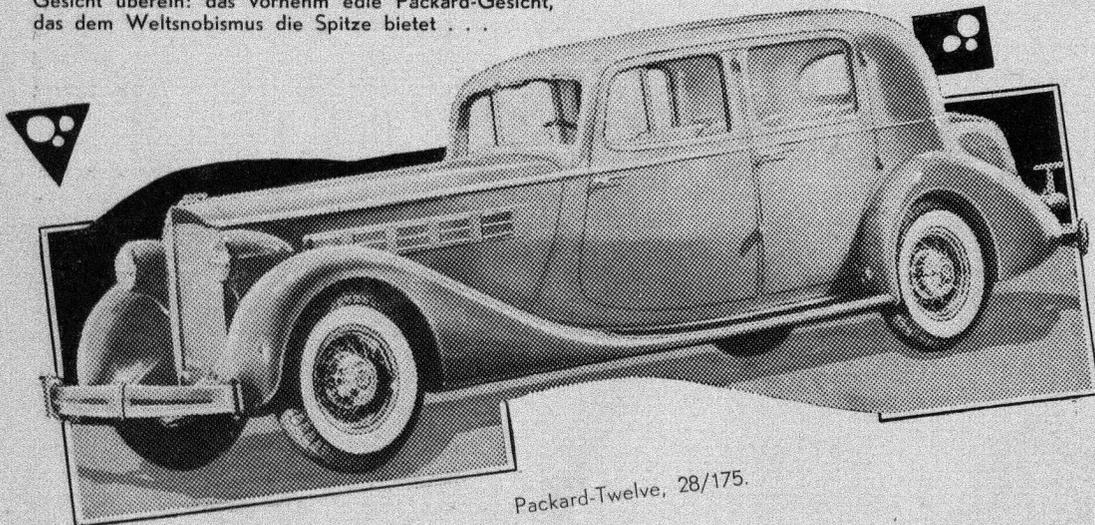
Packard Super Eight, 24/150.

Der neue Packard

Wann immer von den Nobelwagen dieser Welt die Rede ist, fällt der Name Packard. Seit Jahrzehnten schon erklärter Liebling der Fifth Avenue, Favorit der Autogourmets, hat sich dieser Feudalamerikaner trotz der krisenhaften, geldknappen Zeiten seinen Ehrenplatz auf den kontinentalen Märkten voll zu behaupten gewußt. Für 1936 kommt Packard mit neuen, auserlesenen Modellen; noch schneller, noch geräumiger, noch luxuriöser: Super Eight, 24/150, Standard Eight, 20/130, Twelve, 28/175. Erfreulicherweise macht diese angenehm konservative Marke die USA-Mode des alljährlichen Wechsels der Kühlerform nicht mit. Das Gesicht 1936 stimmt im wesentlichen mit dem 1935er Gesicht überein: das vornehm edle Packard-Gesicht, das dem Weltsnobismus die Spitze bietet . . .



Packard Eight, 20/130.



Packard-Twelve, 28/175.

Sehr ausführlich ist auch beschrieben der Ferodo-Stiegenbelag für Tramwagen, Autobusse, Eisenbahnen, Warenhäuser, Klubs, Theater, Untergrundbahnen, Kinos usw. Als letztes Kapitel finden wir die Spezialwerkzeuge beschrieben, welche die Ferodo Ltd. zum Verkauf bringt, um Garagisten und Werkstätten das Neubelegen der Bremschuhe durch praktische Spezialwerkzeuge so einfach als möglich zu gestalten.

Der Bremsweg-Indikator wird in zwei Ausführungen gebracht, und zwar der große Werkstättenapparat für den Werkstättenbetrieb und das kleine Instrument, welches an jedem Wagen angebracht werden kann.

Über Wunsch wird Interessenten dieser Katalog jederzeit von der Generalvertretung: Erfa-Werk S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60, Stadtniederlage: Wien I., Schubert-Ring 12, Telefon R-24-2-56, gerne zur Verfügung gestellt.

vorgeschrieben werden sollte. Bei dem Notstand dieses Gewerbes kann man nicht, wie es eigentlich logisch wäre, die Auswechslung der Scheiben bei den bereits in Betrieb stehenden Fahrzeugen verlangen. Bei neuen Zulassungen aber sollte dies gefordert werden.

Fünf Minuten vor acht.

Das Wiener Straßenpublikum hat sich nie durch besondere Disziplin ausgezeichnet und die schüchternen Ansätze hiezu, die sich dann und wann auf Kreuzungen durch polizeiliche Unterweisung der Fußgänger zeigen, verkümmern regelmäßig schon nach Stunden. Noch immer läuft jeder über die Straße, wo es ihm gerade einfällt, noch immer glauben die Fußgänger trotz Ver-

kehrsamplern und Belehrung, daß das rote Licht das Signal zum – schnelleren Gehen bedeutet und noch immer kann man eine gute Auswahl von Verkehrswidrigkeiten zu allen Tagesstunden beobachten.

Am grotesksten wird aber der Zustand fünf Minuten vor acht Uhr früh. Es ist erstaunlich, wie viele Menschen lieber ihr Leben aufs Spiel setzen, als um fünf Minuten früher aus den Federn zu kriechen. In blinder Hast, mit vorgestrecktem Kopf, wie es sonst nur aufgeschreckte Hühner zu tun pflegen, laufen sie der Straßenbahn nach. Aus den Waggonen hängen ganze Trauben jener heraus, die da glauben, wenn sie den knapp vorher fahrenden Straßenbahnzug erwischen, früher ins Büro zu kommen. Der

Kraftfahrer, der beruflich gezwungen ist, um diese Zeit stadtwärts zu fahren, hat wahrlich nichts zu lachen. Zwei Augen und eine Hupe sind für diese Zustände sicherlich zu wenig und die begeisterten Anhänger des Hupverbotes mögen einmal an Ort und Stelle erklären, mit welcher anderen Vorrichtung man die Menschenmassen verhindern kann, aus den außerhalb der Haltestelle haltenden Straßenbahnzüge förmlich herauszufallen.

Diese Zustände sind aber auch ein Beweis dafür, daß unser Straßenbahnnetz zu gewissen Verkehrsstunden dem Verkehrsbedürfnis nicht mehr entspricht und eher zur Verkehrsstörung wird, eine Tatsache, der man sich auf die Dauer nicht wird verschließen können.

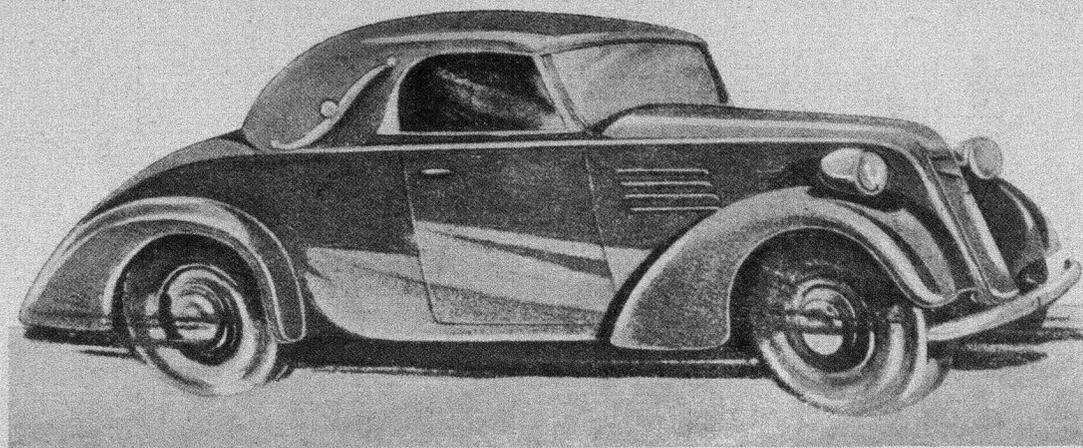
(„Autowirtschaft.“)

Duesenberg's Cord

lädt Sie zu einer

Generalrepräsentanz für Österreich,
Ungarn und die Tschechoslowakei:
Smoliner & Kratky, 1., Stabenring 4

Probefahrt



Bleichert - Elektro-Auto mit einer deutschen Einheitsbatterie.

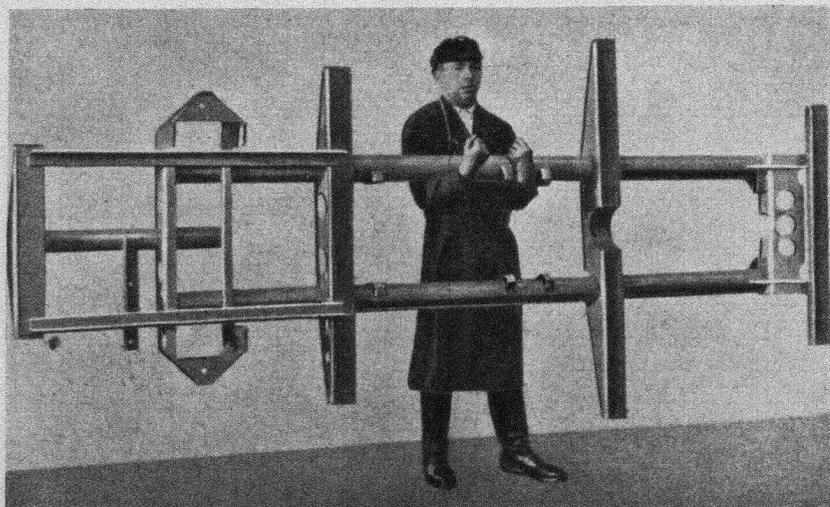
Spitzengeschwindigkeit 25 km/Std.

Bleichert-Elektro-Auto

Der Kraftfahrer wird zunächst dem neartigen Erzeugnis dieses Werkes in Gestalt eines zweisitzigen Elektro-Personenwagens recht ablehnend gegenüberstehen. Man denke, ein äußerlich zwar nicht unansehnlicher Wagen von überraschender Größe, dem man als Motorwagen gut seine 80 bis 90 PS zutrauen würde, im Gewicht von rund 2 Tonnen, aber mit einer „Spitzengeschwindigkeit“ von 25 Kilometerstunden und einem Fahrbereich von nur 100 km! Das will einen

mancherorts Strom zum Preise von 4 Reichspfennig je Kilowattstunde gäbe – da werden die Unkosten außerordentlich gering. Im gegebenen Beispiel würden die 100 km nur etwa 80 Reichspfennig kosten. Dazu kommt, daß ein solcher Wagen sehr geringer Abnutzung unterworfen ist. Allerdings dürften die Batteriepflege und der Ersatz eine Rolle spielen. Wenn man aber überlegt, daß die deutsche Reichspost allein in Berlin weit über 700 Elektrowagen täglich laufen hat und das

je Tag mit ihm zurückgelegt werden, es sei denn, daß man sich selbst eine zweite und gar dritte Batterie hält, die man während des Tages gegen die abgelaufene austauschen kann, was aber immer ein Zurückkehren zur Ausgangsstelle erforderlich macht. Geplant ist für alle Großstädte ein Netz von Elektrotankstellen. Der Wagen hat eine Einheitsbatterie, und es wäre denkbar, daß man diese irgendwo an einer Austauschstelle gegen eine geladene eintauschen könnte. Aber das ist noch Zukunftsmusik. Wenn dieser Wagen jedoch irgendwelchen Anklang finden soll, dann muß das Werk ihn etwas bequemer ausstatten. Die Batterie ragt so weit in den Sitzraum hinein, daß der Kasten die Beine stark behindert, und das Innere macht eher den Eindruck, ein billig ausgestattetes Lastwagenführerhaus als der bequem sein sollende Sitzraum eines Automobils zu sein. Jedoch sind das Kleinigkeiten, die sich ändern lassen. Preis zirka 4000 Reichsmark. Man darf nicht denken, daß die niedrige Geschwindigkeit ein großer Nachteil ist. Der Wagen verfügt über eine recht gute Beschleunigung und kommt in der Stadt tadellos mit der Verkehrswelle mit. Sein Vorzug ist seine überaus einfache Bedienung, die keine Fachkenntnisse erfordert, und die es vor allen Dingen auch Kriegsinvaliden ermöglicht, das Fahrzeug selbst zu bedienen und zu steuern. Der Wagen ist stets sofort startbereit. Er dürfte sich sehr zum Einsatz bei größeren, weitverzweigten Stadtbetrieben für den Pendelverkehr zwischen entlegenen Stellen eignen.



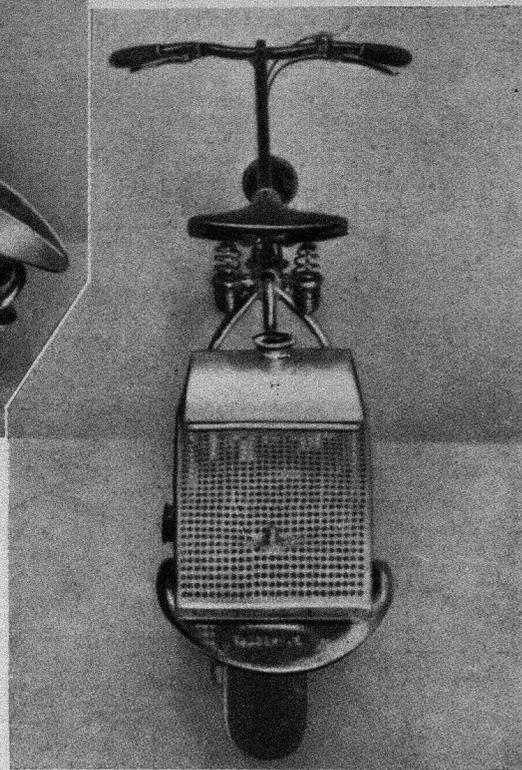
Der Doppelrohr-
rahmen des
Bleichert-Strom-
wagens, „EL 800“,
ist so leicht, daß er
trotz seiner Trag-
fähigkeit von
1900 kg von einem
Mann mühelos ge-
hoben werden kann.
(Text und Bilder:
„Motor und Sport“.)

zunächst als ein unmögliches Vehikel erscheinen. Ist es das aber wirklich? Man muß das vom Gesichtspunkt der Betriebskosten beurteilen. Diese werden nicht überall gleich sein. Wo es aber möglich ist, die Akkumulatoren des Wagens mit billigem Nachtstrom aufzuladen – und wir hörten, daß es

nur, weil sie für den in Frage kommenden Dienst wirklich weitaus das wirtschaftlichste Verkehrsmittel darstellen, dann gewinnt man Zutrauen.

Es ist klar, daß ein solcher Wagen nur für ganz bestimmte Zwecke im Stadtverkehr in Frage kommt. Vorläufig können nur 100 km

Der
Roller
in?



Nein, nein, keine Angst, lieber Leser, es folgt nicht das obligate „Äpfelchen“, sondern wir werfen die Frage rechtzeitig auf, weil wir doch unbedingt aktuell und möglichst noch davor, also super- oder hyperaktuell sein müssen. Diese Frage wird nämlich bald aktuell werden, wenn unser allen Lesern wohlbekannter Mitarbeiter Wolf A. Doernhoeffer mit seiner neuen Motorrollerkonstruktion durchdringt. Die ist nämlich wirklich nicht nur spaßig, sondern auch nützlich. Haben Sie schon einmal ein großes Industrieunternehmen besichtigt? Und sind Sie schon einmal nach stundenlanger, mühevoller Wanderung durch so ein Unternehmen verflucht müde und fußlahm aus dem Torweg herauskomplimentiert worden? Wie herrlich war es, endlich wieder einmal auf dem weichen Polster des Wagens oder im Sattel des Kraftrades zu sitzen und sich von den PS dahinfegen zu lassen!

Nun bedenken Sie einmal, was so ein armer Fabrikmensch, so lesen wir in „Motor und Sport“, tagsüber in so einem Betriebe zurücklegen muß! Wie angenehm müßte es für ihn sein, sich einfach

auf einen Roller stellen zu können, einmal mit dem Fuß abzustößen und dann seinem Ziele unter Motorenkraft am anderen Ende des Fabrikshofes zuzustreben! W. A. D. ist so ein Fabrikmensch, der diese Nöte kennt, und hier sehen Sie, wie er sich zu helfen weiß. Der Roller wiegt ganze 34 kg und ist mit einem kleinen DKW-Zweitaktmotor, Type RS, von 78 cm³ Hubraum ausgerüstet, der über eine einfache Korkscheibenkupplung (3 Scheiben) von 140 mm Durchmesser ohne Getriebe das Hinterrad antreibt.

Federn sind weder vorhanden noch nötig, denn die kleinen 10-Zoll-Felgen der beiden Räder sind mit dreizölligen Niederdruckreifen ausgerüstet, die jede Erschütterung gut aufnehmen.

Das Hinterrad wird durch Kette angetrieben. Eine gute Bremse von 110 mm Trommeldurchmesser ist vorhanden. Der Motor ist mit Amal-Vergaser ausgerüstet und hat einen Schwungradmagnet mit Lichtspule, die einen kleinen Scheinwerfer speist, wenn das erforderlich ist. Der Roller hat nur eine Breite von 37 cm. Seine Plattform ist nur 13 cm hoch und die Bodenfreiheit beträgt

105 mm. Der Sattel ist 80 cm hoch vom Erdboden. Die größte Länge des Rollers beträgt nur 125 cm und die größte Höhe an der Lenkstange 110,5 cm.

Es versteht sich, daß ein solcher Roller nicht nur auf großen Fabrikgrundstücken gutes zu leisten vermag. Warum sollte er nicht auch für sonstigen Nahverkehr in Städten und anderenorts Verwendung finden können? Der Tank faßt übrigens 3 Liter, und die dürften für eine ganz nette Wegstrecke ausreichen. Wir sind gespannt, ob dieser Roller einmal größeren Anklang finden wird!



50er Parade auf dem Schwarzenbergplatz.

(Sportphot. Zapletal.)

Kann man das nicht anders machen?

In einzelnen Bundesländern, insbesondere in Oberösterreich, werden wieder Verkehrskontrollen durchgeführt. Ohne das Für und Wider solcher Einrichtungen, wenn zu deren Durchführung Fahrzeuge separat angehalten werden müssen, näher zu diskutieren, muß darauf hingewiesen werden, daß es uns äußerst bedenklich erscheint, wenn die Kontrollen in Oberösterreich nach Eintritt der Dunkelheit durch die Gendarmerie auf freier Strecke in der Weise vorgenommen werden, daß die Fahrzeuge einfach durch Schwenken einer roten Taschenlampe zum Halten gebracht werden.

Hat man nicht in Erwägung gezogen, daß dieser Vorgang von Straßenräubern ohne weiteres kopiert werden könnte? Wie leicht kann sich der anhaltende Kraftfahrer plötzlich einigen Landstreichern gegenübersehen, die ihn in aller Ruhe ausplündern? Wenn schon solche Kontrollen des Nachts durchgeführt werden müssen, dann unbedingt in Ortschaften, wo ein Mißbrauch nicht möglich ist.

Leuchtgas statt Benzin

V O N L E O H A N D L • W I E N

Es ist eine nur wenig bekannte Tatsache, daß eines der ersten in Deutschland gebauten Automobile für den Gasbetrieb eingerichtet war. Es hatte sich aber zu Beginn der Entwicklungsgeschichte der Kraftwagenmotoren als praktischer erwiesen, zu den flüssigen Betriebsstoffen überzugehen, weil der Betrieb mit diesen Ladungen weniger komplizierte Vorrichtungen verlangt.

Wenn wir jetzt wieder die Anfänge zu einer teilweisen Umstellung auf den Gasbetrieb beobachten können, so waren die Resultate eingehender Versuche maßgebend, welche die Überlegenheit des Leuchtgases gegenüber den meisten bisher verwendeten Triebstoffen erwiesen haben. Im Ausland, wo man auf Grund solcher Versuche günstige Betriebserfahrungen gesammelt hatte, wird das Leuchtgas und andere Gase schon seit einiger Zeit als Triebstoff für Motoren verwendet. So werden z. B. in Nordamerika Lokomotiven mit

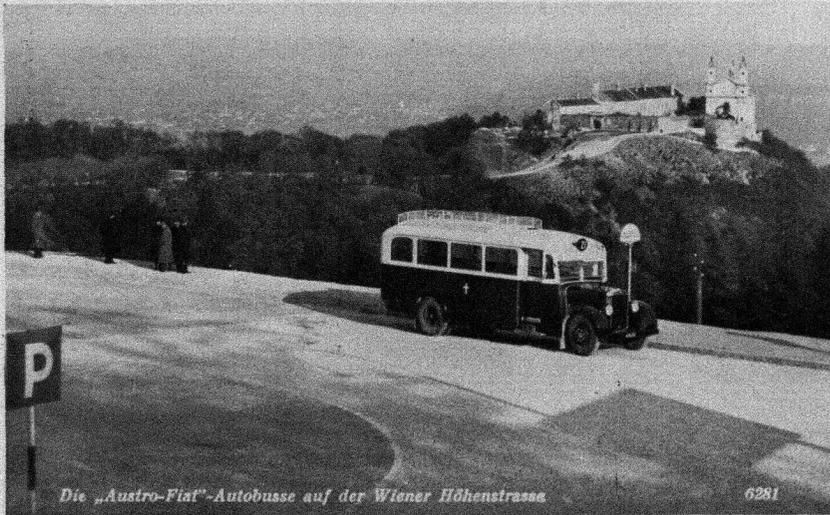
streichen, daß Gase, wie Leuchtgas, im Motor restlos verbrennen. Daher werden weder überriechende noch rußende oder rauchende und vor allem keine giftigen Abgase ausgepufft, was um so wichtiger ist, da solche Wagen hauptsächlich im Stadtverkehr in Verwendung stehen werden. Ferner muß hervorgehoben werden, daß im Leuchtgasmotor keine Schmierölverdünnung auftreten kann, was dessen Wirtschaftlichkeit bedeutend erhöht. Der Umstand, daß keine Vergaserbrände auftreten können, ist vom Standpunkt der Sicherheit hervorzuheben. Andere wichtige Vorteile des Leuchtgasmotors bestehen in seinem raschen, leichten Anspringen auch bei niedrigen Temperaturen; auch die Füllung der Zylinder geht selbst im kalten Zustande schnell und kontinuierlich vor sich. Selbst bei Vollast können auch besonders niedrige Motordrehzahlen erreicht werden, ohne daß der Motor, der überhaupt einen ruhigen und

struktion durch den in der Saugleitung des Motors entstehenden Unterdruck bewerkstelligt. So wird die Gasabgabe automatisch dem entsprechenden Bedarf des Motors angepaßt und auf diese Art eine Höchstleistung des Gases im Motor herbeigeführt. Dieser die Entspannung des hochverdichteten Gases herbeiführende Druckregler ist vielleicht die wichtigste Vorrichtung dieser neuen Druckgasmotoren und hat die Konstrukteure vor eine schwierige Aufgabe gestellt, der sie schließlich doch Herr wurden. Dies erheilt, wenn man in Erwägung zieht, daß an diese Druckregler nicht nur die Forderung voller Betriebssicherheit und geringeren Raumbedarfes gestellt werden, sondern daß sie ferner noch hohe Empfindlichkeit zur Sicherstellung befriedigender Gaslieferung auch bei kleinstem Überdruck aufweisen müssen; auch für die Gleichmäßigkeit der Gaslieferung trotz abnehmendem Behälterdruckes muß gewährleistet werden, damit die mitgeführte Gasmenge vollständig ausgenutzt wird.

Von diesem Druckminderungsorgan führt ein Rohr zu einem Mischventil, das das mitgeführte Stadtgas im jeweils richtigen Verhältnis mit der eingesaugten Luft zu mischen hat. So werden Gas- und Luftzufuhr derart in Übereinstimmung gebracht, daß bei jeder Belastungsstufe des Motors das dieser Stufe entsprechende wirtschaftlichste Gas-Luftgemisch angesaugt wird. Das spielt hier eine besonders wichtige Rolle, weil ja die Explosionsgrenzen der Gas-Luftgemische wesentlich weiter liegen als bei Benzin-Luftgemischen und demnach insbesondere bei Teilbelastung im Interesse der Wirtschaftlichkeit bedeutend ärmere Gemische Anwendung finden können.

Hinsichtlich der Kosten einer solchen Fahrzeugausrüstung, deren Gasbehälter nach den österreichischen Sonderbestimmungen ausgeführt werden, schreibt die „Automobiltechnische Zeitschrift ATZ“ (Berlin), daß sie sich nur ungefähr halb so hoch stellen, wie die einer Holzgasgeneratoranlage für die gleiche Wagentype; dabei ist die bei der letzten Betriebsart infolge des auftretenden Leistungsabfalles notwendige Hubraumvergrößerung nicht in Betracht gezogen. Sofern diese Vergrößerung des Hubvolumens überhaupt möglich ist, betragen die Umbaukosten für den Holzgasbetrieb bereits rund das Dreifache des für die Druckgaseinrichtungen nötigen Aufwandes.

Von Wichtigkeit für die Betriebsführung ist noch der Umstand, daß sich in diesen Kraftwagen die schweren aus hochwertig legiertem Stahl hergestellten Hochdruckflaschen ohne Schwierigkeiten unterbringen lassen, um eine Ergänzung des Gasvorrates erst nach Zurücklegung einer größeren Strecke (etwa 400 km) notwendig erscheinen zu lassen. Solche Wagen sind daher naturgemäß an das Vorhandensein von Abgabestellen von Druckgas gebunden, besitzen aber trotz allem eine ziemlich große Beweglichkeit. Diese neuen Gastankstellen würden aus Gasometern in Verbindung mit eigenen Kompressoren bestehen.



Gas angetrieben; bei Zeppelinlen benützt man für die Motoren auch das nach der Herstellerfirma benannte Blaugas, welches noch den Vorteil hat, das gleiche spezifische Gewicht wie die Luft aufzuweisen.

Besonders eine Wiener Automobilfabrik beschäftigt sich ebenfalls schon seit längerer Zeit mit Versuchen, Stadtgas als Betriebsstoff für Kraftfahrzeuge zu verwerten und konnte dabei für sich sehr große Erfolge buchen, so daß es als wahrscheinlich angenommen werden kann, daß das Leuchtgas in absehbarer Zeit in größerem Umfange als Betriebsstoff verwendet werden wird. Schon jetzt finden wir die praktische Anwendung solcher mit Gas betriebenen Motoren bei 25 Müllabfuhrwagen der Gemeinde Wien (System Colonia), auf deren Initiative auch die diesbezüglichen Versuche unternommen worden sind. Die Betriebserfahrungen mit diesen Wagen sind überaus gut. Demgemäß ist auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes überraschend, denn schon mit 2 m³ Stadtgas mit nur rund 7300 Wärmeeinheiten wird die gleiche Fahrleistung wie mit 1 kg Benzin von rund 10.000 Wärmeeinheiten leicht erreicht.

Hier ist besonders die Tatsache zu unter-

gleichmäßigen Gang aufweist, zu klopfen beginnt.

Kommt es zu der Umwälzung, daß Leuchtgas an Stelle der jetzt üblichen flüssigen Brennstoffe in größerem Umfange Verwendung findet, so ist heute ein wesentlicher Umbau nicht erforderlich, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß diese Umstellung vorläufig nur für Lastwagen in Frage kommt. Statt oder neben dem Benzintank werden Stahlflaschen auf dem Wagen untergebracht, die bei einem Druck von rund 150 Atmosphären etwa 50 Liter Leuchtgas aufnehmen können. Weil das Gas unter Druck in diesen Stahlflaschen aufbewahrt wird, spricht man in diesem Zusammenhang auch von „Druckgas“.

Dieses Gas passiert auf dem Wege zum Motor einen einstufigen oder bei besseren Ausführungen einen zweistufigen Regler, der die Aufgabe hat, die hohe Spannung des in den Hochdruckflaschen aufgespeicherten Gases auf eine für den Betrieb geeignete herabzusetzen. Um auch bei geöffnetem Hauptventil und stehendem Motor allfällige Gasverluste mit Sicherheit zu vermeiden, wurde die zweite Stufe des Reglers selbstschließend ausgebildet; die Gaszufuhr wird bei dieser Kon-



Die neuen Lichtsignale in Wien

Mit den neuen Lichtsignalen in Wien befreunden sich die Kraftfahrer noch immer nicht ganz. Es wird immer wieder eingewendet, daß nur jene Art der Ausführung möglich ist, die an der Kreuzung Wiedner Hauptstraße—Lastenstraße gewählt wurde. Dort muß sich weder der Kraftfahrer noch der Fußgänger den Hals ausdehnen, um die Verkehrsampel zu beobachten; außerdem fällt die störende Einwirkung der höher angebrachten farbigen Reklamebeleuchtungen weg. Nur nach solchen Lichtsignalen kann sich der Fußgänger richten. Man kann nicht verlangen, daß jemand mit hoch erhobenem Haupt über die Opernkreuzung gehen soll, um den Lichtwechsel zu erfassen und in der Zwischenzeit genügend anmutige Redensarten von allen jenen einsteckt, mit denen er notwendigerweise zusammenrennen muß. Für die Übergangszeit bis zur eventuellen Änderung der Signale muß aber die Forderung nach Einführung einer Blinkvorrichtung immer wieder erhoben werden, da das Verbot der Reklamebeleuchtungen, wie es in anderen Städten für die Nähe der Verkehrs-

ampeln gilt, nicht ohne weiteres durchführbar sein dürfte.

Bei dieser Gelegenheit sei auch bemerkt, daß sich manche Straßenbahnfahrer nicht an ihre Vorschriften halten, die besagen, daß sie nur bei gelbem Licht abbiegen dürfen. Derartige Unzukömmlichkeiten sind des öfteren bei der Kreuzung „Versorgungshaus“ festzustellen.

Durch die Vermehrung der Verkehrsampeln ist auch eine interessante verkehrstechnische Frage aufgerollt worden. Bekanntlich bedeutet das Gelb (Achtung!)—Zeichen, daß die noch auf der Kreuzung befindlichen Fahrzeuge sie zu verlassen haben, weitere Verkehrsteilnehmer aber die Kreuzung nicht passieren dürfen. Unter den Kraftfahrern besteht nun keine einheitliche Auffassung darüber, wer als noch zum passieren berechtigt zu bezeichnen ist. Die Ansicht, daß die Demarkationslinie durch den sogenannten Schutzweg gegeben ist, kann nicht unwidersprochen bleiben, da schließlich jedes Fahrzeug einen Bremsweg benötigt und man von einem Fahrer, der sich

wenige Zentimeter vor dem Schutzweg, also doch noch außerhalb der Kreuzung befindet, nicht verlangen kann, sein Fahrzeug auf wenige Zentimeter zusammenzureißen, da hiedurch die Wagen nicht besser werden und, was die Hauptsache ist, ein eventuell nachfolgender Fahrer unfehlbar auf den voran Fahren den auffährt. Die Lichtsignale sind an vielen Stellen so tief angebracht, daß sie erst im letzten Augenblick sichtbar werden, so daß die folgenden Fahrer auf den Lichtwechsel gar nicht gefaßt sein können.

Selbst unter der Annahme, daß auch eine freie Kreuzung im mäßigen Tempo passiert werden muß, müßte man den Fahrern ungefähr 3 Meter, von der Häuserflucht an gemessen, gegen ihre Fahrtrichtung zubilligen. Wer demnach innerhalb dieser Strecke ist, darf die Kreuzung noch übersetzen. Zum Zwecke einheitlicher Handhabung der Verkehrsvorschriften wäre es sehr zu begrüßen, wenn eine diesbezügliche amtliche Erläuterung ehestens herausgegeben würde.

(„Autowirtschaft.“)

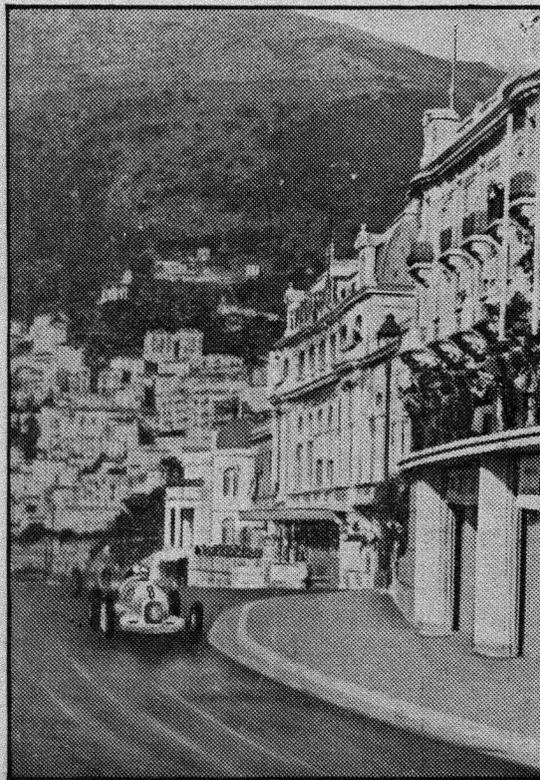
Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz gewinnt „Großen Preis von Monaco“

Der „Große Preis von Monaco“, den im vergangenen Jahre Mercedes-Benz durch Luigi Fagioli gewann, wurde auch diesmal wieder ein deutscher Triumph. Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz siegte nach glänzender Fahrt mit überlegenem Vorsprung vor Varzi auf Auto-Union, eine volle Runde vor Hans Stuck auf Auto-Union, dem italienischen Meisterfahrer Nuvolari und den übrigen wenigen Fahrern anderer Nationen, welche dieses ungeheuer schwere Rennen durchzustehen vermochten.

18 Spitzenfahrer der Welt standen am Ostermontag, bei strömendem Regen am Start in Monte Carlo. Durch hervorragende Trainingsleistungen hatten sich die Mercedes-Benz-Fahrer Chiron und Caracciola Startplätze in der ersten Reihe gesichert. Zwischen ihnen stand der zähe, kühne Nuvolari, während aus der zweiten Reihe Stuck und Varzi auf Auto-Union, aus der vierten die Mercedes-Benz-Fahrer von Brauchitsch und Fagioli starteten.

100 Runden über 318 km um das berühmte Spielkasino lagen vor den Fahrern, als der Sieger des vorausgegangenen Kleinwagen-Rennens, der siamesische Prinz Bira, die Startflagge senkte. Wasserfontänen spritzten auf, als die weißen, roten und blauen Rennwagen, allen voran Caracciola, gefolgt von Nuvolari, Chiron, Stuck, Rosemeyer und Fagioli die Steigung zum Spielkasino hinaufschossen, dann die S-Kurve zum Bahnhof herunterfegten, in dem stets einen Gefahrenpunkt bildenden Tunnel verschwanden, am Meere wieder auftauchten, vor der „Schikane“ bremsen, um die scharfe Linkskurve am Hafen bogen, dann die Gerade und die scharfe Rechtskurve durchschossen, um bald wieder an den gebannten Zuschauern an Start und Ziel vorüberzufliegen. Es war ein Rennen unter schwersten äußeren Bedingungen auf einer Strecke, die an sich ungeheure Anforderungen an die beteiligten Fahrer und Fahrzeuge, an ihre Straßen- und Kurvenlage, an die Bremsen und an die Anzugskraft der Motoren, wie an die Nerven und die Fahrsicherheit der Lenker stellt.

Das Pech eines Fahrers zog viele andere in Mitleidenschaft. Der Alfa Romeo-Fahrer Brivio verlor durch einen Defekt des Öltanks Öl, das sich auf



Der spätere Sieger im „Großen Preis von Monaco“ 1936, Rudolf Caracciola, auf Mercedes-Benz im Training; die regennassen Straßen erhöhten die Schwierigkeiten dieses schweren Kurses ungemein.

die an sich rutschige Rennstrecke ergoß. An der Stelle, an der während des Trainings schon der Auto-Union-Nachwuchsfahrer v. Delius aus der Bahn getragen worden war, wurden auch die Mercedes-Benz-Rennfahrer von Brauchitsch und Chiron aus dem Rennen geworfen. Beim Versuch, die Öllache während des Rennens durch Benzin und Sand zu beseitigen, warf ein Arbeiter dem vorüberausenden Mercedes-Benz-Fahrer Fagioli Sand ins Gesicht, was diesem zum Ausscheiden zwang.

Bald hatte sich eine klare Spitzengruppe herausgeschält. Caracciola, Nuvolari, Varzi und Stuck kämpften in einem äußerst spannungsreichen Rennen um den Sieg. Einige Runden lang überließ der kluge Taktiker Caracciola dem ihn bedrängenden Nuvolari die Spitze, um vor der Mitte des Rennens wieder die Führung zu übernehmen und mit unerhörter Bravour alle übrigen Konkurrenten hinter sich zu lassen. Eindrucksvoller kann der Beweis für die Überlegenheit eines Wagens und seines Fahrers nicht erbracht werden, als dies durch Caracciola geschah, der von der Mitte des Rennens ab seinen Abstand vor dem übrigen Feld immer mehr vergrößerte und nach 3 Stunden, 49 Minuten, 20¹/₁₀ Sekunden mit fast einer vollen Runde Abstand vor dem Zweiten (Varzi auf Auto-Union bei 3 Stunden, 51 Minuten, 09²/₁₀ Sekunden) und vor dem Dritten (Hans Stuck auf Auto-Union, der schon eine Runde zurücklag) wieder den Sieg für Mercedes-Benz und damit für Deutschland sicherte.

Dieses erste große internationale Rennen des Jahres 1936 hat gezeigt, daß sich alle Rennställe erfolgreich bemüht haben, nach den überlegenen Siegen der Mercedes-Benz-Rennwagen im Jahre 1935 ihre Fahrzeuge zu verbessern, nicht zuletzt durch die grundsätzliche Übernahme der Schwingachs-konstruktion, welche der deutschen Marke ihre Siege sichern half. Die Mercedes-Benz-Rennwagen haben bewiesen, daß sie ihre Überlegenheit voll bewahrt haben. Mit größter Zuversicht kann daher Deutschland nach diesem ersten glänzenden Siege den weiteren Motorenschlachten des Jahres 1936 entgegensehen.



Der 50er als Messe-Mittelpunkt.

Das DKW-Motorrad mit dem E-Werk.

Die Luxus-Zweizylinder M 1936 mit elektrischem Anlasser hat eine Gleichstrom-Dynamomaschine von 20 Ampère und 6 Volt, also sein eigenes Elektrizitätswerk, so daß der Akku ständig unter voller Kapazität steht. Wenn nun der Stromkreis durch den Anlasserknopf geschlossen wird, so läuft die Dynamo, welche direkt auf der Kurbelwelle sitzt, als Elektromotor und wirft den Motor an. Diese Anlage nennt man Dynastart-Anlage.

Da bei diesem System kein Ritzel, Zahnkranz usw. vorhanden ist, ist erstens das Anlassen vollkommen geräuschlos und zweitens vollkommen sicher, da es ein Hängenbleiben des Ritzels oder Beschädigung der Zähne usw. nicht gibt. Die Dynastart-Anlage wird seit sieben Jahren in den DKW-Frontwagen erfolgreich verwendet, also eine vollkommen sichere, erprobte Anlaßvorrichtung.

Der Motor ist ein Zweizylinder ventilloser Hochleistungsmotor mit Flachkolben und Umkehrspülung nach Prof. Schnürle. Das Motorrad hat also einen Anzugsmoment wie ein Vierzylinder-Viertakter, jedoch pro Zylinder um 32 Teile weniger als ein Viertakter. Aus diesen Angaben kann man ersehen, daß die Auto-Union, Werk DKW, auf dem Wege der Vereinfachung und damit auf dem Wege der Verlässlichkeit geht. Kompliziert gebaute Maschinen erfordern große Pflege und großes Können, kosten viel in der Erhaltung, weil eben viele Teile sich bewegen, sich abnutzen und wieder ersetzt werden müssen, was natürlich wieder Geld, sogar viel Geld kostet.

Das Fahrgestell, der Rahmen und Gabel sind aus kalt gepreßtem Stahl. Ein Verziehen des Rahmens oder das Lösen einer Muffe wie beim Rohrrahmen wurde hier ebenfalls vermieden. Der Weg zur vollkommenen Maschine durch die Vereinfachung und Verbesserung ist hier wieder deutlich zu sehen. Die großen und vielen Weltrekorde der DKW-Maschinen sind nur diesen Modernisierungen und Vereinfachungen zu verdanken.

Ausrüstung: 120-Watt-Lichtanlage, beleuchtetes Armaturenbrett mit Tachometer und Ampèremeter. Amal-Vergaser mit Luftfilter. Steckachse, schwebender Sattel auf das Gewicht des Fahrers verstellbar. Starkes elektrisches Horn, Luftpumpe, sehr reichhaltiges Werkzeug und Werkzeugkasten. Verstellbare Stoß- und Steuerungsdämpfer und ein Scheckheft bis 3000 km, welches im Preis inbegriffen ist. Geschwindigkeit 140 km. Benzinverbrauch zirka $3\frac{1}{2}$ Liter auf 100 km.

Wissenswertes vom Bianchi S 9.

Dieser neue 48 PS Bianchi ist, wie die früheren Typen, aus dem besten Material aufgebaut. Seine Sicherheit, Bergfreudigkeit und Sparsamkeit sind 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 bei dem niederen Anschaffungspreis erwarten könnte.

Die Karosserie sowie die vier Türen sind aus gepreßtem Stahlblech. Der Wagen ist bereits Wien III., Marxergasse 6, zu besichtigen.

Die „Silverrex“-Glimmer-Isolations-Flugzeugkerze, Type F 14.

Die alleinigen Hersteller der sensationellen „Silverrex“-Glimmer-Isolations-Zündkerzen, Erfa-Werk S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telefon R-11-0-60, Stadtniederlage: Wien I., Schubert-Ring 12, Telefon R-24-2-55, haben für Flugzeuge eine neue Type, und zwar „F 14“ herausgebracht, die, was Konstruktion, Ausführung und Veredlung des Materials anbelangt, ein wahres Kunstwerk darstellt.

Die „Silverrex“ F 14 gehört zu den Ausführungen mit Radio-Abschirmung und bietet selbstverständlich nicht nur vollständigen Schutz bei Radiosendung und -empfang gegen die Störungen seitens der Induktionsströme, sondern bietet auch vollkommen Gewähr dafür, daß zu dem Kabelanschluß und in das Kerzeninnere auch nicht ein Tropfen Wasser dringen kann.

Diese neuartige Konstruktion ist also gleichzeitig eine vollkommene Kapselung gegen sämtliche atmosphärische Einflüsse.

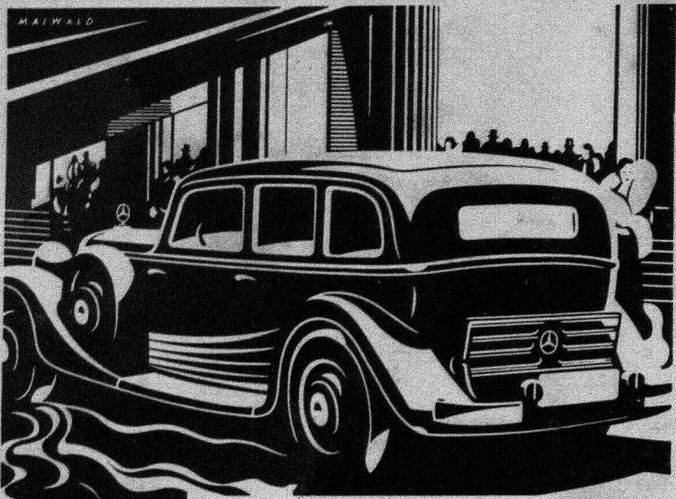
Bei der Ausführung mußte selbstverständlich auch Bedacht genommen werden auf eine Bauart, die so beschaffen ist, daß bei Höhen von 3000 m und darüber in der Abschirmung kein Kondenswasser entsteht.

Das vollkommene Ausschalten von Kondenswasser bedeutet einen ganz besonderen Fortschritt, da hierdurch besonders seit Verwendung der abgeschirmten Zündkerzen schon oft unangenehme Zündstörungen entstanden sind. Aufschlußreich für die ganz besonders präzise und sorgfältige Herstellung der „Silverrex“ F 14 dürfte es auch sein, wenn gesagt wird, daß bei Herstellung derselben z. B. drei verschiedene Sorten von Glimmer verwendet werden müssen, um die notwendige Lebensdauer zu sichern. Interessant dürfte es auch sein zu erfahren, daß die Zentralelektrode aus drei verschiedenen eigens für diesen Zweck vergüteten Werkstoffen besteht, und diese drei Teile nach einem Spezialverfahren so homogen zusammengeschweißt sind, daß dies nur nach Durchschneiden des Zentralstiftes und nach erfolgter Erhitzung mit Dissousgas erkannt werden kann.

Die vierzackige Mangan-Nickel-Körperelektrode, die eine ganz neuartige konische Form besitzt, ist mit dem Kerzenkörper aus Chromeisen mittels Silber verlötet.

Die Einstellung dieser vierzackigen Elektroden, die besonders schwierig ist, weil die konische Einstellung zum Zentralstift mit ganz besonderer Genauigkeit verlaufen muß, erfolgt mittels eines Präzisionsinstrumentes, das unter großem Kostenaufwand von den Erfa-Werken eigens hiezu beschafft worden ist.

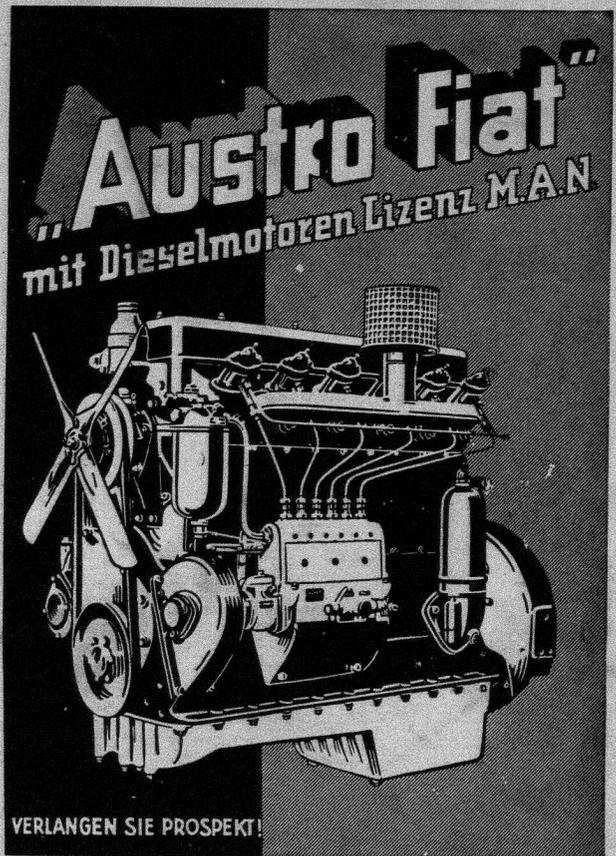




TYP 290

Der 6 sitzige schöne Repräsen-
tationswagen, 6 Zylinder, 65 PS
Schnellgang, Schwingachsen

MERCEDES-BENZ



Überall
erhältlich!

DER MORGEN

das führende Wiener
Montagblatt mit der

GROSSEN SPORTRUBRIK!

Redaktion u. Administration
Wien IX., Canisiusgasse 8-10
Telephon R-50-5-20 Serie