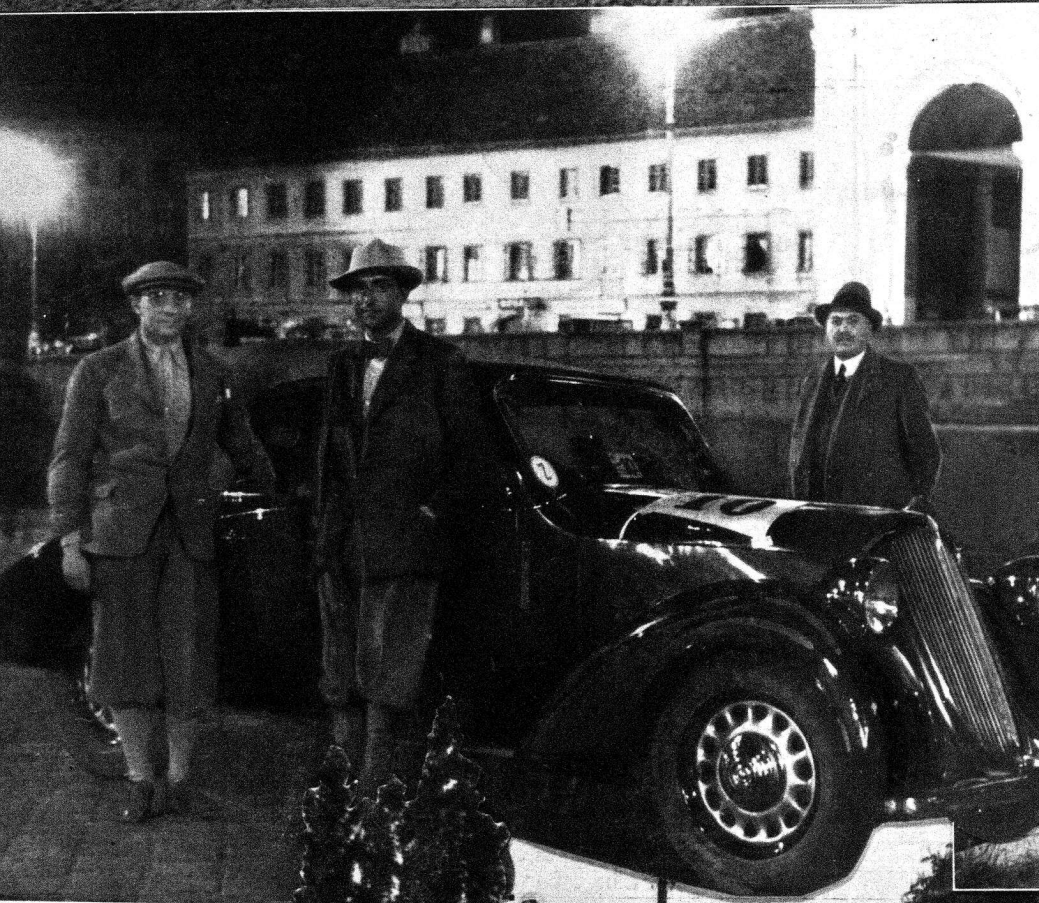


Europa Motor

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.



Die Spielbetriebe der Österreichischen Casino A. G., staatlich kontrolliert, sind Treffpunkte des mondänen Fremdenpublikums

KUR-CASINO BADEN bei WIEN

Ganzjährig geöffnet

An Sonn- und Feiertagen schon ab 10 Uhr vorm.

ALPEN-CASINO SEMMERING

Eröffnung am 1. Juli

MIRABELL-CASINO SALZBURG

Eröffnung am 26. Juli

ROULETTE • BACCARA • CHEMIN DE FER

Die österreichischen Casino-Orte sind auch Sportzentren in landschaftlich herrlichster Lage

Unser Titelbild.

Die Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt des Ö. A.-C. Oben links: Ing. Picmaus (Steyr 100) bei Weyersdorf im Burgenland. — Rechts: Hunger (Steyr 50) auf dem Breintnerriegel. Mitte links: Lothar Rübelt (Steyr 100) vor

(Sportphot. Zapletal.)
dem Start auf dem Karlsplatz. — Mitte rechts: Hofer und Neuhold (Steyr 50) in einer Kurve. Unten links: Auf Steyr Super im Burgenland. Mitte: Direktor Lessner (Steyr Super) in Siegraben. — Rechts: Wagner (Puch) am Ziel.

Austro-Daimler-Schnelltriebwagen in Polen

Die polnischen Staatsbahnen haben vor drei Jahren von der Steyr-Daimler-Puch A. G. einen Original Austro-Daimler-Schnelltriebwagen gekauft. Auf Grund zweijähriger, sehr

guter Erfahrungen mit diesem Triebwagen, hat das polnische Eisenbahn-Ministerium der Steyr-Daimler-Puch A. G. eine Serie solcher Fahrzeuge in Auftrag gegeben, deren Wagen-

kasten in Polen erzeugt wurden, während die kompletten Drehgestelle mit den gesamten maschinellen Teilen von der Steyr-Daimler-Puch A. G. geliefert wurden.

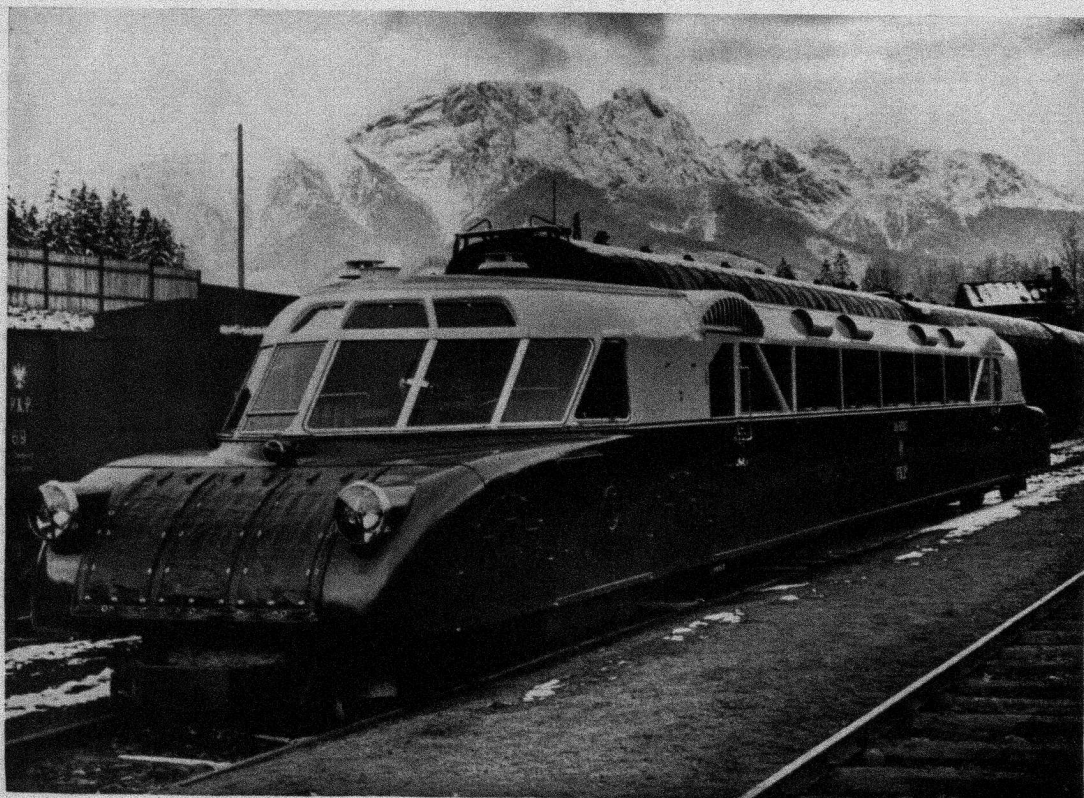
Nunmehr sind diese Triebwagen alle in den öffentlichen Verkehr eingereiht worden und geben täglich neue Beweise ihrer hohen Leistungsfähigkeit.

Alle polnischen Zeitungen bringen ausführliche Berichte über die prächtigen Fahrten mit diesem Triebwagen, die durch keine anderen Bauarten in ihren Fahreigenschaften, Sicherheit, Schnelligkeit und äußerst ruhigem Lauf übertroffen werden.

Die Strecke Krakau—Lemberg, die eine Länge von 370 km hat, wird von diesen Wagen in nur 3 Stunden 5 Minuten zurückgelegt. Die maximale Geschwindigkeit die erreicht wird, ist 125 km per Stunde in der Ebene und 60 km auf Steigungen von 25 pro Mille. Diese vorzüglichen Ergebnisse sind in erster Linie den pneumatikbereiften Rädern nach den Patenten der Steyr-Daimler-Puch A. G. und dem hydraulischen Getriebe, das bis heute von keinem anderen Antriebssystem übertroffen werden konnte, zuzuschreiben, mit denen die Austro-Daimler-Schnelltriebwagen ausgerüstet sind.

Die polnischen Staatsbahnen verhandeln gegenwärtig infolgedessen mit der Steyr-Daimler-Puch A. G. wegen eines namhaften weiteren Auftrages auf solche Triebwagen.

Die amerikanische Presse, in diesem Fall die New-Yorker „Times“, der Spitzenleistungen, wo und von wem immer sie geschehen mögen, nicht verborgen bleiben, bringt nebenstehendes Bild der polnischen Austro-Daimler-Schnelltriebwagen mit entsprechender Legende. Es sei bei dieser Gelegenheit erwähnt, daß bei den Steyr-Daimler-Puch-Werken sich auch zwei Triebwagen in Arbeit befinden, die für Ecuador bestimmt sind und auf einer Trasse in den Anden in einer Höhe von 4000 m über dem Meeresspiegel zur Verwendung kommen werden.



(Sportphot. Zapletal.)

DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT

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

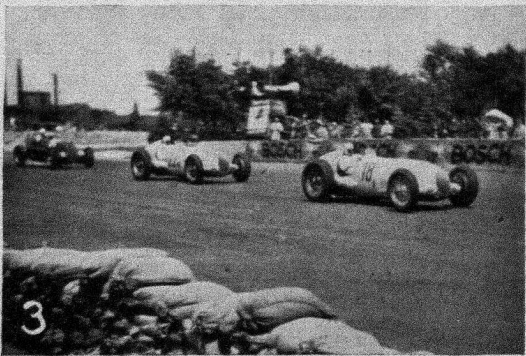
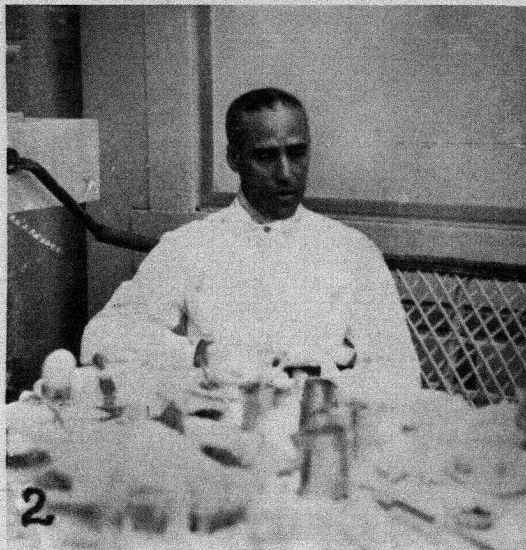
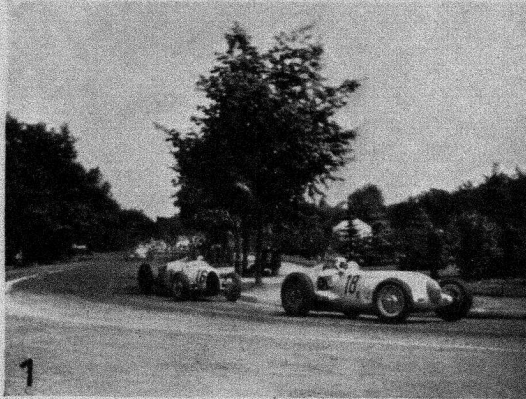
115 Kilometer im Budapester

Auf wundervoll gepflegten Alleen, durch den kostspielig inszenierten Frühsommer des Budapester Volkswäldchens, auch ohne Grand prix höchst sehenswert, spazierte man am Sonntag den Rekorden der schnellsten Männer Europas entgegen. Offiziell hieß es: Erster Grand prix des Königlich Ungarischen Automobilclubs, inoffiziell: Großer Preis im Grünen, wilde Jagd der Tempokönige am Rande der Großstadt. Sogar die Zeit, in der gerannt wurde, ist sympathisch gewählt, von 1/2 11 bis 1 Uhr, wo man doch wirklich nichts versäumt, es sei denn, den obligaten Sonntagsflirt am Donaukorso . . .

Entschieden eine originelle Strecke, der 5-km-Kurs, zwei mächtige Schleifen, viel Zickzack, eine 700-Meter-Gerade zum Ausleben der Stars. Acht Tempomaschinen stehen bereit zu sportweltbewegenden Taten. 3 Mercedes, 3 „P“ der Auto-Union, 2 Alfa Romeo. Das übrige kann den Grand-prix-Sachverständigen kaum imponieren. Ungewisse Kämpfer mit gewissen Startgeldambitionen.

Stuck, noch zwei Minuten vorher, hat sein vielgeknipstes, charmantes Lächeln aufgesetzt, das ihn so gut kleidet. Caracciola tut so, als ginge ihm der ganze teuflische Spaß nichts an, auch Nuvolari ist vorschriftsmäßig blasirt. Du lieber Gott, wenn man das Siegesgewerbe seit vielen Jahren im Amateurberufe ausübt, hört die Sache beinahe auf, das Rennfahrergemüt zu erregen.

Rosemayer, der kommende Mann, nein, die bereits erfüllte Hoffnung der Auto-Union, stürmt nach dem Schuß des Startkanoniers



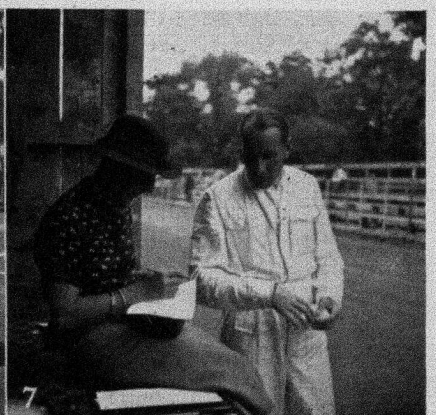
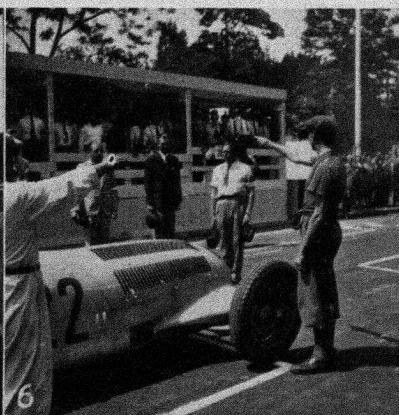
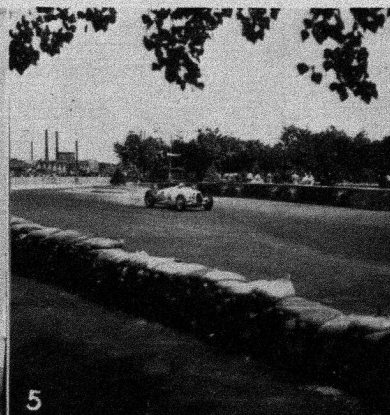
Durchschnitt Volkswäldchen

vornweg, dann Stuck (Auto-Union), Caracciola (Mercedes-Benz), Nuvolari (Alfa Romeo).

„Also wieder der Rosemayer!“ meint ein gefürchteter Budapester Kaffeehausprophet. Abwarten, Verehrtester! Das phlegmatische Runden Nuvolaris ist einigermaßen verdächtig. Ein gefährlicher Stratege. Läßt die Leute da vorne sich ausleben, um dann, bei Ermatten der feindlichen Pferdekräfte offensiv zu werden.

In der 11. Runde weht das berühmte Sensationslüfterl: Rudi Caratsch wird Spitzenreiter; saust unter Kompressormusik, Originalkomposition Mercedes-Benz, die mächtig ins Ohr geht, vornweg. Alles freut sich, alles lacht! Dem g'schwinden Rudi lief auch nach Budapest seine Popularität nach. Freilich, diesmal hatten seine Anhänger nur einige Runden lang zu lachen. Rosemayer zieht wieder an Caratsch vorbei, der in der 30. Runde infolge Kompressorindisposition den weiteren Grand prix Grand prix sein läßt. Etwas später läßt Brauchitsch, angesichts der stark internationalen Pressetribüne — offenbar eine Ovation für die öffentliche Meinung — seinen Mercedes gefährlich extemporieren, indes, die Sache ist nicht halb so arg, wie manche meinen, schade nur um die verlorene Zeit, diese kostbarste Substanz im Rennbetrieb.

Knappe 15 Runden noch bis zum letzten Läuten! Da wird der rote Alfa rabiat, Nuvolari, so scheint es, greift zu den letzten PS-Reserven seiner Präzisionsmaschine, schon ist Rosemayer nur mehr sicherer Zweiter, der er standhaft bleibt, Runde um Runde, bis der



1. Das Duell Caracciola—Rosemayer. — 2. Der Championissimo Tazio Nuvolari beim Frühstück. — 3. Nuvolari jagt die Mercedes-Wagen von Caracciola und Brauchitsch. — 4. Frau Louis Chiron, Caracciola und von Brauchitsch im Depot. — 5. Varzi. — 6. Graf Michael Andrassy vom K. U. A. C. beim Spielen der italienischen Hymne am Start. — 7. Ehepaar v. Stuck.
Phot. VSS.

Fahnschwinger nach der 50. das Ereignis stoppt.

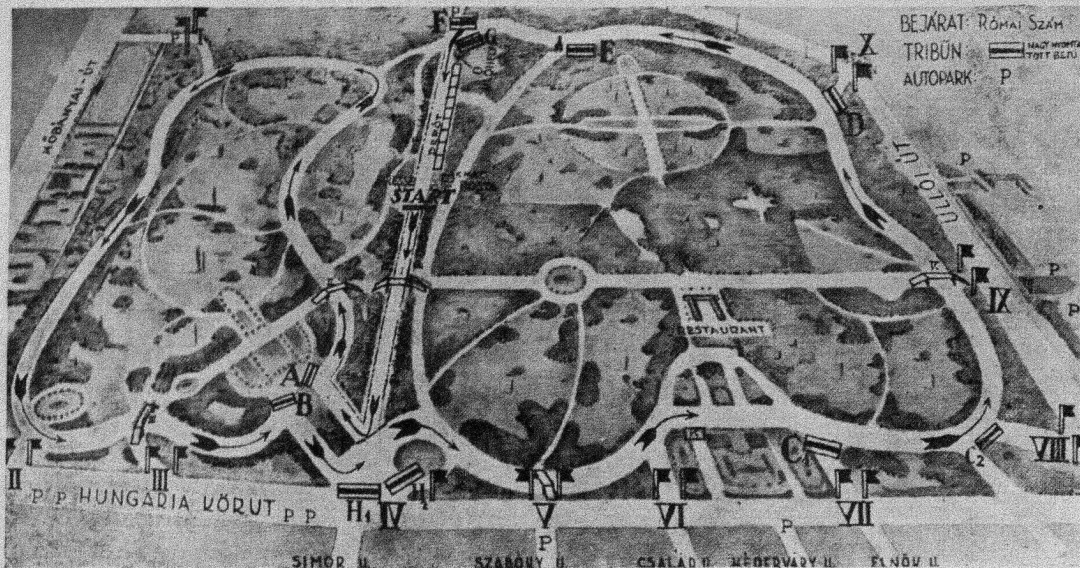
Der liebenswürdige Grand-prix-Verwöhnte Italiener, ein Kavalier des Siegens, seit Jahren auf Gefilmt- und Interviewtwerden trainiert, trägt alles, was nun auf ihn einströmt, mit noblem Phlegma. Vier Sekunden trennen seinen erstplacierten Alfa vom zweitplacierten „P“ Rosemayers. Ob sie wohl für die Rasse und Klasse der von uns benützten, gut-

(28:15.57) 5, Varzi (28:59.98) 6. Dahinter Chiron, Tadini, Martin, Dobson und Hartmann.

Nach zwanzig Runden: Caracciola (54:30.55) 1, Rosemayer (54:32.06) 2, v. Brauchitsch (54:36.21) 3, Nuvolari (54:52.38) 4. Dahinter Varzi. Delius, der an die Stelle von Stuck getreten ist, Tadini, Martin, Dobson, Hartmann.

Nach dreißig Runden: Rosemayer (1:21:14.58) 1, Nuvolari (1:21:22.51) 2, v. Brau-

sport Grafen Artur Pachta-Rayhofen, der zugleich als Vizepräsident des Oesterreichischen Automobilklubs den Oe. A. C. vertrat, ferner Kommerzialrat Ingenieur Schmidt von der O. S. K., Kommerzialrat Rudolf Klein, Verwaltungsrat Hans Reithofer, Dr. Hildesheimer, Direktor Seiler, Ingenieur v. Krickl, Rheintal, Ingenieur C. C. Friese, v. Tarbuk, vom Oesterreichischen Touringklub Staatskommissär Dr. Arpad v. Knapitsch; von den Vertretern des deutschen Sports und der Industrie bemerkte man Dr.-Ing. h. c. Porsche, Direktor Feuereisen (Auto-Union), Direktor Neubauer (Mercedes-Benz), Stabsführer Bayer-Ehrenburg von der O. N. S., Major Gut vom D. D. A. C., Direktor v. Erlin, Direktor Jakob, Dr. Martin und viele andere. Vom Mährisch-Schlesischen Automobilklub war der Generalsekretär des Klubs Ciska zugegen.



5 km-Kurs im Budapester Volkswaldchen.

J. C. C. International-Trophy race, Brooklands.

Wenn irgend eine sportliche Veranstaltung große Ansprüche an das zu verwendende Material stellt, so ist dies bei dem am 2. Mai 1936 erfolgten J. C. C. International Trophy race, Brooklands unbedingt der Fall gewesen, wo außerordentlich strenge und fast unerreichbare Ziele gesetzt wurden.

Daß das Brems- und Kupplungsmaterial bei solchen Rennen ganz besonders hergenommen wird, ist wohl jedem Autofahrer bekannt.

Das Orig. engl. Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial hat sich bei diesem Rennen ganz besonders hervorgetan, nachdem die Wagen der ersten 11 Plätze mit diesem Material versehen waren und zwar: 1. E. R. A., B. Bira; 2. E. R. A., Raymond Mays; 3. Riley, H. G. Dobbs; 4. Maserati, H. Rose; 5. E. R. A., G. F. A. Manby-Colegrave und R. E. L. Featherstonehaugh; 6. Riley, C. Brackenbury; 7. Alfa-Romeo, A. P. Hamilton; 8. Riley, A. von der Becke; 9. E. R. A., P. G. Fairfield; 10. E. R. A., Cyril Paul; 11. Alfa-Romeo, C. S. Staniland.

Klassensieger: Klasse 1. Kein Wagen hat die vorgeschriebene Höhe erreicht; Klasse 2. Riley, von der Becke; Klasse 3. E. R. A., B. Bira; Klasse 4. Mareati, H. Rose; Klasse 5. Alfa-Romeo, S. A. Staniland.

Generalvertretung: Erta-Werk, S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Tel. R-11-0-60. Stadtniederlage: Wien I., Schuberting 12, Tel. R-24-2-56.

bürgerlichen Tourenmaschinen entscheidend sind?

Feststeht: den geschickten Budapestern ist die automobilistische Exploitation ihres Volkswaldchens voll gelungen, die Regie des Königlich Ungarischen funktionierte aus dem ff. Das gilt auch für die höhere. Fast alle vom Publikum gemeinten Sieger: Rosemayer, Caracciola, Nuvolari durften sich nacheinander bejubeln lassen. Der Urgrund des Erfolges indes ist ein geographischer. Grand-prix im Grünen, nach Frühling duftender Kurs in landschaftlichen Komfort gebettet und dabei so nahe von Budapest. Noch nie zuvor hat man es der Menschheit derartig leicht gemacht, Rekorde an der Quelle zu belauschen und, was wohl jedermann am Herzen liegt, der fabrikmäßigen Erzeugung besserer und bester Zeiten beizuwohnen . . .

Nachstehend die Resultate sowie das Placement von zehn zu zehn Runden, das ein anschauliches Bild der Verschiebungen im Verlaufe des Rennens bietet.

Nuvolari (Alfa Romeo, 2:14:03.46 = 111.9 Kilometerstunden, schnellste Runde in der 41. Runde mit 2:35.68 = 115.38 Kilometerstunden) 1, Rosemayer (Auto-Union, 2:14:17.69, schnellste Runde in der 49. Runde mit 2:36.79) 2, Varzi (Auto-Union, 2:16:47.33, vollendet 49 Runden, schnellste Runde in der 27. Runde mit 2:44:54) 3, Tadini (Alfa Romeo, 2:14:11.99, vollendet 47 Runden) 4, Stuck-Delius (Auto-Union, 2:14:57.7, vollendet 46 Runden) 5, Dobson (Alfa-Romeo, 2:15:57, vollendet 45 Runden) 6, Hartmann (Maserati, 2:17:05.22, vollendet 44 Runden) 7. Ausgeschieden sind Chiron (Mercedes-Benz), in der 18. Runde an siebenter Stelle liegend, Caracciola (Mercedes-Benz), in der 28. Runde an vierter Stelle liegend, Martin (Alfa Romeo), in der 31. Runde an siebenter Stelle liegend, v. Brauchitsch (Mercedes-Benz), in der 46. Runde an dritter Stelle liegend. Diese gestartet.

Nach zehn Runden: Rosemayer (27:30.37) 1, Caracciola (27:31.57) 2, v. Brauchitsch (27:38.71) 3, Nuvolari (27:54.68), 4, Stuck

chitsch (1:23:27.11) 3, Varzi (1:24:02.16) 4. Dahinter Tadini, Martin, Delius, Dobson und Hartmann.

Nach vierzig Runden: Nuvolari (1:47:33.06) 1, Rosemayer (1:47:49.35) 2, v. Brauchitsch (1:50:51.86) 3, Varzi (1:51:43.42) 4. Dahinter Tadini, Delius, Dobson und Hartmann.

*

Aus österreichischen Kreisen des Sports, der Industrie, des Handels und der Gesellschaft bemerkte man viele Persönlichkeiten. Den Gruppenführer für den österreichischen Motor-

PACKARD 120

In Zahlen, welche täglich wachsen, kommen die Packard-Wagen Modell 120 auf dem laufenden Band der Fabrik, welche Packard mit den modernsten Maschinen versehen hat, welche je erzeugt wurden, heraus. Das nebenstehende Bild zeigt das Ende des laufenden Bandes für die billigen Packard-Wagen. Ein vollkommenes Maschinenhaus und Werkstättenbetrieb ist im gleichen Stockwerk des laufenden Bandes und wird das benötigte Material in gerader Linie und zur genau festgesetzten Zeit an jenen Teil des Bandes gebracht, wo es für den Wagen gebraucht wird. Die Werkstätten für die Hauptbestandteile, wo dieselben vollkommen hergestellt werden, befinden sich im zweiten und dritten Stockwerk der Fabrik. Das Werk ist Tag und Nacht in Betrieb, um den Bestellungen für das Modell 120, welche der Gesellschaft erteilt wurden, gerecht zu werden.



Steyr 50 • 100 • 120 diebstahlsicher

AUCH JEDEN SCHLÜSSEL FÜR ZÜNDUNG, TÜRE, RESERVERAD USW. SOFORT
LAMBERT SIEGL - Auto - Licht - Zünd - Service - Ges. m. b. H., Wien IX., Nußdorferstraße 57
Tel. A-18-1-50/51 • Wr.-Neustadt: Wienerstraße 51

durch unseren
SPEZIALSCHLÜSSELSCHALTER

LEO HANDL:

BEREIFUNGS-PROBLEM

Die Bereifung besteht bekanntlich aus Mantel und Luftschlauch, beides Erzeugnisse, welche Kautschuk als wichtigstes Ausgangsmaterial aufweisen.

Was ist Kautschuk? Ein Produkt des Kautschukbaumes, dessen Milch durch Einwirkung von Säuren zum Gerinnen gebracht wird; die so gewonnene Masse wird jedoch bei niedriger Temperatur sehr bald spröde und bei hoher bald klebrig, weshalb die Vulkanisation notwendig ist, welche in einem Zusatz von Schwefel besteht und so den Temperaturbereich bedeutend erweitert. Seit kurzem ist man auch in der Lage, hochwertigen Kautschuk in größerem Ausmaß künstlich herzustellen, doch hat diese Produktion, weltwirtschaftlich betrachtet, vorerst noch keine besondere Bedeutung. Wichtiger ist hier die Aufbereitung von Altkautschuk, welche besonders in den Vereinigten Staaten vorgenommen wird und oft mengenmäßig halb so viel beträgt wie die Aufbereitung von Naturkautschuk. Grund zur Heranziehung von synthetischen und regenerierten Kautschuk liegt auch hier in dem Bestreben sich wirtschaftlich selbständig zu machen, denn die Kautschukbaumplantagen liegen fast zur Gänze in Monsunisien und auf der Inseln auf holländischem und britischem Territorium, wobei sich wieder Großbritannien den Vorrang sichern konnte, woran besonders dessen Hauptabnehmer, die Amerikaner, keinen besonderen Gefallen finden können.

Nun zur Bereifung selbst, zwar zum Mantel; dem fallen vier Aufgaben zu: Erstens muß er den Luftschlauch vor Verletzungen bewahren, zweitens hat er den Druck des Luftschlauches aufzunehmen, drittens muß er die auf das Rad ausgeübten Dreh- und Bremskräfte auf die Fahrbahn übertragen und endlich soll er mit Hilfe der Gleitschutzmuster auch bei ungünstigen Reibungsverhältnissen zwischen Fahrbahn und Rad ein möglichst vollständiges und gerades Abrollen sicherstellen.

Dem Aufbau nach unterscheidet man beim Mantel das Innengewebe oder die Karkasse, das Schutzgewebe und die darüber befindliche Gummilage, den Protektor.

Die Karkasse ist derjenige Teil des Reifens, der zur Umhüllung des Luftschlauches vorgesehen ist; die wird aus mehreren widerstandsfähigen Baumwollgeweben gefertigt, die, unterbrochen von dünnen Gummilagen, aufeinander geschichtet werden. Durch das Gewicht des Wagens wird der Pneumatik an der Stelle, an der er an der Straße aufliegt, etwas abgeplattet. Dreht sich das Rad, so wandert diese Abplattung um den Mantelumfang, und zwar bei Durchschnittstempo 20.000 bis 30.000 mal in der Stunde; dabei werden die einzelnen Gewebefäden gegen-

einander verschoben und aneinander gerieben, wodurch Wärme frei wird. Die früher verwendeten Gewebe vertrugen kein starkes Durchwalken, was bei Verwendung des Hochdruckreifens wegen seiner geringen Abplattung auch nicht der Fall war.

Anders beim Ballon- und Superballonreifen. Der hier relativ geringere Luftdruck bewirkt eine entsprechend größere Abplattung, wobei sich die normale Leinwandbindung als unbrauchbar erwies, da die entwickelten Wärmemengen den Reifen bald ruinierten. Die Einführung des Ballonreifens war daher an die Entwicklung des Cord-Gewebes gebunden. Hier werden die einzelnen Fäden zu Schnüren, Cordeln, gedreht, welche mit nur ganz wenigen Querräden — schußlos — zusammengehalten und in Gummi eingebettet, parallel nebeneinander gelegt werden. Da die Cordeln durch ihre Einbettung in Gummi nicht mehr aneinander reiben können, wird auch bei starker Beanspruchung nur wenig Wärme frei und so eine längere Lebensdauer des Reifens erreicht.

Der Hauptvorteil der neuen Reifen mit geringerem Innendruck besteht in der Steigerung des Fahrkomforts durch den Fortfall von Erschütterungen, die von der Federung nicht aufgenommen werden können. Die durch den geringeren Druck verlangte Verbreiterung des Profils bewirkt auch eine sicherere Ueber-

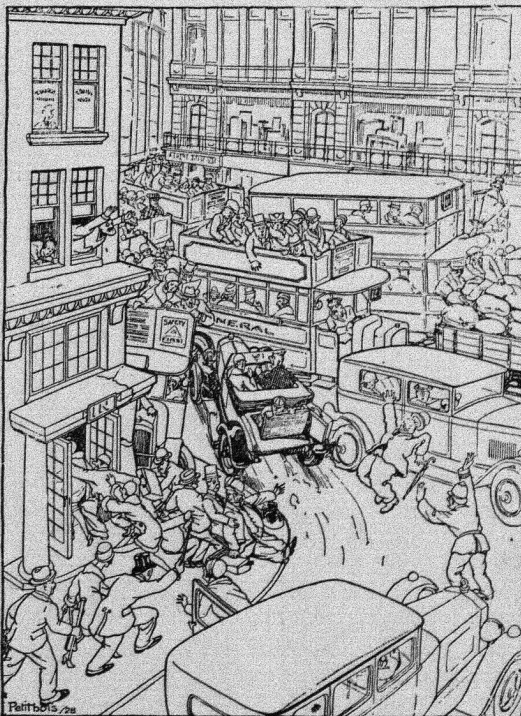
tragung der Schub- und Bremskräfte. Weitere Druckverminderungen im Reifenbau erscheinen durch die Verbesserungen des Straßennetzes nicht mehr gerechtfertigt.

Um Verletzungen des Innengewebes zu verhindern, befindet sich an dessen äußerster Zone das Schutzgewebe. Darüber liegt schließlich als eine bis zwei Zentimeter starke Gummiauflage der Protektor, der das Gewebe ebenfalls vor Feuchtigkeit, Steinschlag und Eindringen von Fremdkörpern schützen soll. Die Seitenwände sind hier schwächer ausgebildet. Auf der Lauffläche befinden sich die Gleitschutzmuster. Gleitgefahr besteht in dreifacher Hinsicht: Erstens im seitlichen, achsialen Abrutschen, zweitens im Gleiten des Rades beim Anfahren auf der Stelle und Blockieren beim Bremsen und drittens im Schleudern. Die Profile moderner Reifen lassen erkennen, daß jeder dieser Gleitbewegungen Rechnung getragen wird.

Man bemüht sich die Profillebensdauer der Reifenlebensdauer anzugleichen und hat in diesem Zusammenhange Vorrichtungen für die Neuprofilierung abgefahrener Reifen geschaffen. Reifen für hohe Renngeschwindigkeiten müssen dagegen ganz glatt sein. Es bestünde hier die Gefahr, daß erhabene Muster durch die Wirkung der Fliehkraft aus dem Protektor herausgerissen würden. Überhaupt hängen Geschwindigkeitsrekorde für Automobile von der Güte der Bereifung ab, welche z. B. den Weltrekordgeschwindigkeiten trotz besten Materials nur wenige Minuten standhält.

Da die Reifen die am meisten der Abnutzung und Defekten ausgesetzten Teile des Kraftfahrzeuges sind, verdienen sie auch sorgsamste Pflege; man erspart dabei nicht nur Geld, sondern erhöht auch die Fahrtsicherheit.

EINBAHNSTRASSE



ALLGEMEINE
VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT

PHÖNIX

Vor

jedem Rechtsstreite
beraten Sie sich mit Ihrem
Rechtsanwälte über unsere

Prozeßkosten-Versicherung

Der vorgeschriebene Luftdruck ist unbedingt einzuhalten, was durch moderne handliche Luftdruckmesser leicht kontrollierbar ist. Bei Pannen darf auf keinen Fall luftleer weitergefahren werden. Wenige Meter Fahrt mit schlappen Reifen können sein Gewebe zerstören. Sehr schädlich ist auch dauernder Überdruck. Die Reifen sind vor Öl, Fett und Benzin, die den Gummi auflösen, zu schützen, ebenso vor Sonne und Frost, durch deren Einwirkung sie rissig werden. Ein Heißlaufen der Pneu's ist zu verhindern; Ursache dafür kann zu geringer Luftdruck oder rücksichtsloses Fahren und Bremsen sein. Tritt es jedoch auf so ist der Reifen mit kaltem Wasser zu übergießen. Kleine Verletzungen des Protectors sind möglichst bald auszubessern, da beim Loslösen der Gummiauflage vom Gewebe Sandbeulen entstehen können; bei Zutritt von Wasser tritt dann oft ein Faulen des Gewebes ein. Um das zu verhindern ist noch zu achten, daß der Ventilaustritt an der Felge wasserdicht hält. Die Felge muß rostfrei und unverbeult sein, damit die Reifenfüße richtig in ihr liegen.

Die Reservereifen sollen nicht lange unbenutzt mitgeführt werden; man muß sie öfters reinigen und im Sommer befeuchten. Bei längerem Betriebsstillstand ist der Wagen aufzubocken, wobei die Reifen nur leicht aufgepumpt sein sollen.

Ein richtiges Abrollen des Reifens ist nur dann zu erzielen, wenn der Radkörper selbst richtig läuft. Fehler in dieser Beziehung bewirken eine übermäßige Abnutzung, weil die normal geringe Reibung mit der Fahrbahn zu heftigen Radieren erhöht wird. Es ist daher für richtige Vorspur, richtigen Sturz und schlagfreien, flatterfreien Umlauf der Räder zu sorgen. Das Schlagen beruht auf einer Deformierung der Felge oder Verbiegung der Radachse und ergibt eine sich bei jeder Radumdrehung wiederholende Seitenschwingung. Das in häufigeren Schwingungen bestehende Flattern beruht in der Regel auf zu starkem Lagerspiel.

Selbstverständlich ist auch während der Fahrt größte Rücksicht auf die Bereifung zu nehmen. Plötzliches Anfahren, Bremsen und Blockieren der Räder, wie Scheuern an Randsteinen, schnelles Überfahren von Kanten, gefrorenen Wegrillen usw. soll vermieden werden. Die größte Bremskraft tritt auf Grund neuester Versuche bei trockener Straße doch bei blockierten Rädern auf, bei nasser Straße jedoch bei der Bremsstärke, bei welcher die Räder gerade noch vollständig abrollen. Bei Steinschlag ist besonders langsam zu fahren. Schneeketten sind nur so lange als unbedingt nötig zu verwenden; sie dürfen weder zu lose noch zu stark befestigt sein.



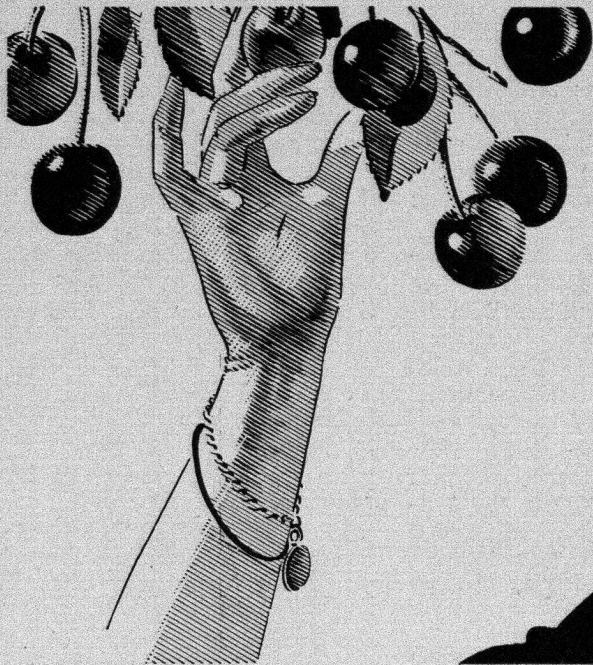
Fehlerhafte Reifen sind an den Hinterrädern zu montieren, weil ein Pnedefekt dort ungefährlicher ist; auch ein schlechter Schlauch in gutem Mantel ist nicht vorne anzubringen. Setzt man die Wirtschaftlichkeit vor die Sicherheit, so montiert man die abgefahrenen Reifen vorne, da sich so eine gleichmäßigere Abnutzung ergibt, da die Vorderachse um etwa ein Drittel weniger belastet ist. Ob die Sparsamkeit hier am Platz ist, ist ein Kapitel für sich; jedenfalls erweist es sich günstig in diesem Zusammenhange einige Worte über das Verhalten bei Reifenschäden zu bringen: Hierbei ist das Wichtigste nicht, wenigstens nicht stark zu bremsen. Ein rasches Bremsen bewirkt ein Kippmoment, aus dem sich der Wagen überschlagen kann. Richtig ist vielmehr Gas wegnehmen und den Motor bremsen lassen; bei höheren Geschwindigkeiten muß richtig Gegensteuerung gegeben werden. Hauptsächlich kommt es hier jedoch auf die Nerven des Fahrers an. Es hat sich oft gezeigt, daß nicht der geplatzte Reifen, sondern die Verwirrung des Wagenlenkers Schuld an dem Unfall trägt.

PFINGSTFLUG 1936 DES ÖST. AERO-CLUB.

Oben: Oberster Sportführer Fürst Starhemberg, vor Besteigung seines Flugzeuges; links vor ihm Vizekanzler Baar-Baarenfels. — Mitte: Präsident des Öst. Aero-Club, Fürst Ulrich Kinsky, im Gespräch mit Vizepräsident Hauptmann a. D. v. Cavallar (links) und einigen Herren der Klubleitung. — Unten: Adrian van Hengel, der in Fortsetzung des Pfingstfluges mit seinem Begleiter, Feldpilot Hauptmann a. D. Godwin v. Brumovski, tödlich verunglückte, vor seinem Abflug von Aspern. Rechts: Flugpause in Aspern.

(Sportphot. Zapletal.)





Sphinx Benzin und Sphinx Special:
die absolut verlässlichen Treibstoffe!

**Das Öl
ohne Slum*!
Neues Mobiloil
ist slumfrei*!**

* Slum ist eine neue englische Wortprägung für die verschiedenen Arten von Rückständen aus Motoröl. Das Wort „Slum“ entstand aus den Worten: **sludge** (Schlamm) und **gum** (Gummi).



Kirschen ohne Kerne!

Die Kirschen — die roten, saftigen Kirschen — haben leider auch Kerne. Mit einem Viertelkilo Kirschen zahlt man ein Achtelkilo Kerne.

Auch im Motoröl — selbst im edelsten — gab es solche „Kerne“. Ungesättigte Kohlenwasserstoffe, die gummi-, teer- und schlammartige Rückstände bildeten — und den stets erneuten Angriffen aller Ölchemiker trotzten.

Das neue „CLEAROSOL-VERFAHREN“ hat auch diese hartnäckigste Schwierigkeit überwunden! Das „CLEAROSOL-VERFAHREN“ extrahiert die letzten Atome schmierfremder Substanzen und schafft das höchstleistungsfähige Edelöl:

Neues Mobiloil

EINGETRAGENE SCHUTZMARKE

VACUUM OIL COMPANY A. G.

Die öffentlichen Einnahmen aus dem Kraftfahrwesen

VON DR. GEORG HANEL

(^{*)}Autowirtschaft^{*)}

Das Kraftfahrzeug bildet, wie kaum ein zweiter Gebrauchsgegenstand, eine ständige Quelle fiskalischer Einnahmen, deren Gesamtertrag gegenwärtig in Oesterreich eine derartige Höhe erreicht hat, daß er für die öffentlichen Kassen von größter Bedeutung ist. Im Nachstehenden soll der Versuch unternommen werden, teils auf Grund von statistischen Unterlagen, teils von Erhebungen aus der Praxis, die vom Kraftfahrwesen entrichteten Abgaben zu berechnen. Sie lassen sich in zwei Gruppen teilen:

1. Abgaben bei der Erzeugung und dem Verkauf von Kraftfahrzeugen, Zubehör, Bestandteilen, sowie im Reparaturgeschäft.

2. Abgaben beim Betrieb von Kraftfahrzeugen.

ad 1. a) Die bei der Erzeugung von Kraftfahrzeugen in den inländischen Fabriken selbst entstehenden Abgaben betragen etwa 12 bis 15 Prozent vom Verkaufspreis der Fahrzeuge. Die hier in Frage kommenden Abgaben sind in erster Linie die pauschalierte Warenumsatzsteuer und Krisensteuer, die Fürsorgeabgabe, die von der Firma gezahlten Sozialversicherungsbeiträge und die allgemeinen Steuern, wie Erwerbssteuer und sonstige Abgaben und Gebühren. Zu diesen von der Automobilfabrik unmittelbar entrichteten Abgaben, kommen nun die direkten und indirekten Abgaben, welche in der Material- und Regiequote des Umsatzes, sowie in den Gehalten und Löhnen stecken, bzw. aus diesen Einnahmen bestritten werden. Diese Abgaben variieren zwischen 15 bis 20 Prozent, so daß die Summe der Abgaben mit etwa 33 Prozent oder ein Drittel des Verkaufsumsatzes geschätzt werden kann. Diese Berechnungen stimmen auch mit denen anderer Industriezweige überein. In Ziffern ausgedrückt, ergibt dies für die im Jahre 1935 erzeugten rund 2200 Personenwagen, rund 800 Lastkraftwagen und Autobusse, 3000 Motorräder und verschiedenen öffentlichen Bedarf **etwa 15 Millionen Schilling**.

b) Abgaben im Handel, und zwar sowohl im Import- wie im Binnenhandel von Automobilen, Motorrädern einschließlich Altwagenhandel. Im Inland wurden laut Statistik im Jahre 1935 2209 Personen-, 749 Lastkraftwagen und Autobusse sowie 3415 Motorräder verkauft. Hiezu kommen etwa doppelt so viel gebrauchte Personen- und Lastkraftwagen und Motorräder. In erster Linie stehen hier die Zölle und die Warenumsatzsteuer und Krisensteuer für die importierten Wagen, ferner die Warenumsatz- und Krisensteuer für die Inlands- und die gebrauchten Wagen und die sonstigen im Automobilhandel (Import- und Binnenhandel) direkt und indirekt entrichteten Abgaben. Hiezu kommen die Abgaben für den Import von Motorrädern. Der Gesamtbetrag wurde schätzungsweise errechnet mit **11 Millionen Schilling**.

c) Bestandteile, Zubehör, Ausrüstung (ohne Benzin und Bereifung). Diese Umsätze, welche auf diesem Gebiet getätigt werden, können mit etwa 15 Millionen Schilling ver-

anschlagt werden, wovon rund ein Drittel auf öffentliche Abgaben entfällt: **5 Millionen Schilling**.

d) Bereifung. An Automobil- und Motorradbereifung werden rund 15 Millionen Schilling abgesetzt, wovon auf Abgaben entfallen: **5 Millionen Schilling**.

e) Benzin- und Ölindustrie und Benzinhandel. An Abgaben (Betriebsstoffabgaben nicht inbegriffen) werden von dieser Branche entrichtet: etwa **2 Millionen Schilling**.

f) Im Autoreparaturgeschäft wurden schätzungsweise je 10.000 Generalreparaturen bei Automobilen und Motorrädern und etwa je 50.000 kleinere Kraftwagen- und Motorradreparaturen durchgeführt. Der Umsatz im Reparaturgeschäft kann mit 20 bis 25 Millionen Schilling veranschlagt werden, wovon mindestens ein Drittel direkt und indirekt auf Abgaben entfällt: **7 bis 9 Millionen Schilling**.

ad 2. a) An weitaus erster Stelle stehen **die Betriebsstoffabgaben**.

Benzin unterliegt per 100 Kilogramm einer Steuer von S 34.—, ferner einem neunprozentigen Zölzschlag S 9.72, ferner Warenumsatz- und Krisensteuer S 5.54, ferner Belastung aus dem Spiritusbeimischungszwang S 1.50. Summe rund S 50.50. Bei im Inland erzeugten Benzin sind Zölle, Warenumsatz- und Krisensteuer um zirka S 4.— niedriger, so daß mit einer Gesamtdurchschnittsbelastung von S 48.— gerechnet werden kann, was bei einem Gesamtquantum von 135.000 Tonnen an Gesamteinkommen ergibt: **rund 65 Millionen Schilling**.

b) Die Abgaben für Amortisation (Reparaturkosten, Bereifung und Benzin, außer Betriebsstoffabgabe) sind schon in der Gruppe 1) in den betreffenden Untergruppen ausgewiesen.

c) Für Garagierung, Reinigung, einfachen Kundendienst usw. werden im Jahr schätzungsweise 30 Millionen Schilling ausgegeben, hievon entfallen auf öffentliche Abgaben rund **10 Millionen Schilling**.

d) Kraftfahrlinien und Kraftfahrergewerbe haben an Kraftwagenverkehrssteuer 600.000 S, an pauschalierter Warenumsatz- und Krisensteuer 800.000 S zu entrichten, daher insgesamt rund **1.4 Millionen Schilling**.

e) Für Gebühren im Kraftwagenwesen, wie Ausstellung des Typenscheines, von Duplikaten, Zulassungsgebühr, Gebühr für die Ausfolgung eines Kennzeichens, Feststellung der körperlichen Eignung des Lenkers, Feststellung der fachlichen Befähigung (Lenkerprüfung), Ausstellung eines Führerscheines, periodische Untersuchung der Kraftfahrzeuge, werden insgesamt im Jahr entrichtet zirka **2 Millionen Schilling**.

f) Versicherung. In den Beträgen von 18 Millionen Schilling Haftpflichtversicherung und Prämien und 4 Millionen Schilling für Havarieversicherung sind schätzungsweise insgesamt an Abgaben **2 Millionen Schilling**.

Die Abgaben unter 1 und 2 erge-

ben zusammen eine Summe von rund 126 Millionen Schilling.

Dieser Betrag läßt sich annäherungsweise auch auf andere Art berechnen:

Aus den jährlichen Gesamtumsätzen des Kraftfahrwesens einerseits und aus den Lohnumsätzen andererseits. Die Gesamtumsätze des Kraftfahrwesens bewegen sich in der Größenordnung von 350—400 Millionen Schilling. Es kann angenommen werden, daß etwa ein Drittel hievon auf öffentliche Abgaben jeder Art entfällt. Die Personalkosten für die rund 70—75.000 Menschen (diese Schätzung umfaßt nur die im Kraftfahrwesen im weitesten Sinne tätigen Personen, nicht aber diejenigen, welchen indirekt durch den Automobilmus Beschäftigung gegeben wird, wie z. B. dem Fremdenverkehr und dem Straßenwesen. Bei Einbeziehung dieser Gruppen gelangt man zu einer Vermehrung der hier geschätzten fiskalischen Erträge um wenigstens 50 Prozent), die im österreichischen Kraftfahrwesen tätig sind, dürften zwischen 200 und 250 Millionen Schilling liegen. Wird berücksichtigt, daß von den von mir geschätzten rund 126 Millionen Schilling öffentlichen Abgaben allein 65 Millionen Schilling auf Betriebsstoffabgaben entfallen, so verbleiben 61 Millionen Schilling für alle Abgaben anderer Art, was etwa 25 Prozent der gesamten Lohnumsätze entsprechen würde.

Diesbezüglich sei auch auf die erst kürzlich veröffentlichte offizielle österreichische Einkommensteuerstatistik für 1933 hingewiesen, welche zeigt, daß dem durchschnittlichen Jahreseinkommen von 612 S pro Kopf der Bevölkerung, eine Gesamtsteuerleistung von 309.52 S gegenüberstand, mit anderen Worten, nicht weniger als 50 $\frac{1}{2}$ Prozent des Einkommens wieder in Form von öffentlichen Abgaben aller Art in die öffentlichen Kassen zurückwanderte.

Das Kraftfahrwesen stellt in jedem Falle einen für den Fiskus besonders interessanten und ertragnisreichen Wirtschaftszweig dar, weil zu den gewaltigen Abgaben der verschiedensten Formen, welche von den tausenden Betrieben und zehntausenden Lohnempfängern entrichtet werden, die Sonderabgaben aus dem Betriebsstoffverbrauch hinzukommen, welche eine in unserem Finanzsystem einzig dastehende Höhe erreicht haben, so daß die öffentlichen Kassen eigentlich die Hauptbeteiligten an unserem Kraftverkehr geworden sind.

Jede Förderung des Kraftfahrwesens stellt daher — abgesehen von ihren volkswirtschafts-, sozial- und wehrpolitischen Vorteilen — in erster Linie eine Vermehrung der öffentlichen Einnahmen dar, während umgekehrt eine jede Beschränkung eine Verminderung dieser Erträge zur Folge haben muß.

Diese Tatsache sollte man sich bei allen Maßnahmen, welche unsere Kraftverkehrspolitik betreffen, immer vor Augen halten.

FIAT 500

Der ganz kleine große Wagen

Denn:

er geht 90 km/Std.
er hat 4 Geschwindigkeiten
er hat Synchrongetriebe
er hat hydraulische Bremsen
er hat alle Gläser „Sekurit“
er hat 6 bereifte Räder

Dabei:

braucht er nur 6 Liter auf 100 km und kostet nur
₹ 4600

WIEN I., KÄRNTNERRING NR. 15

„Bubikopf=Banditen“

Aus den Aufzeichnungen eines Londoner Detektivs

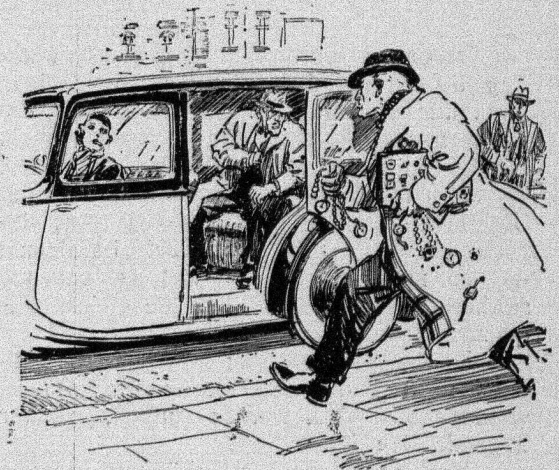
Ein langer grauer Innenlenker stoppte am Trottoirrand, gerade an der von den Lichtern eines Juwelierladens hell erleuchteten Stelle. Die in der geräumigen Auslage zur Schau gestellten Edelsteine, Platin- und Goldschmucksachen funkelten im Lichte zahlreicher Soffittenlampen als eines der wenigen Lichtzentren der Vorstadtstraße an diesem nebligen grauen Winternachmittag. Am Steuer der Limousine saß ein hübsches junges Mädchen, kaum über 16 Jahre. Aus ihren karminrot geschminkten Lippen ragte eine Zigarette heraus. In den Fondsitzen des Wagens saßen zwei Männer.

Einer von ihnen öffnete die Wagentüre, sprach lachend ein paar Worte mit dem Mädchen und schritt zu der Auslage hinüber, während der zweite männliche Insasse die Wagentüre mit dem Fuße offen hielt. Das Mädchen am Volant trat auf den Akzelerator, der Motor kam auf Touren, genau so, als ob sie auf das Startzeichen eines Rennens wartete. Der Lärm des Motors übertönte das Geräusch von brechendem Glase, denn eben hatte der dem Wagen entstiegene Mann mit einem schweren Gegenstand die Spiegelscheibe der Auslage zerschlagen und rasch dort an Wertgegenständen zusammengerafft, was ihm am wertvollsten schien. Bevor die Passanten noch erfaßt was hier vorging, war er in den schon in Bewegung befindlichen Wagen eingesprungen, der rasch von der Woge des

Verkehrs aufgenommen, im Gewirr der Nebenstraßen verschwand . . .

Die Teilnahme von Frauen an „Gangster-Verbrechen“ gehört zu den abstoßendsten Bildern in der englischen Verbrecherchronik der Jetztzeit. Früher „widmeten“ sich „ladies“ nur dem Ladendiebstahl, Erpressungen u. dgl. Heute zeigen sie sich an Mut und Kühnheit den Männern ebenbürtig. Erst kürzlich wurden einige „smash and grab raids“ (wörtlich „Zertrümmerer- und Pack-Raubzüge“) mit Mädchen als Lenkerin des betreffenden Gangsterautos ausgeführt.

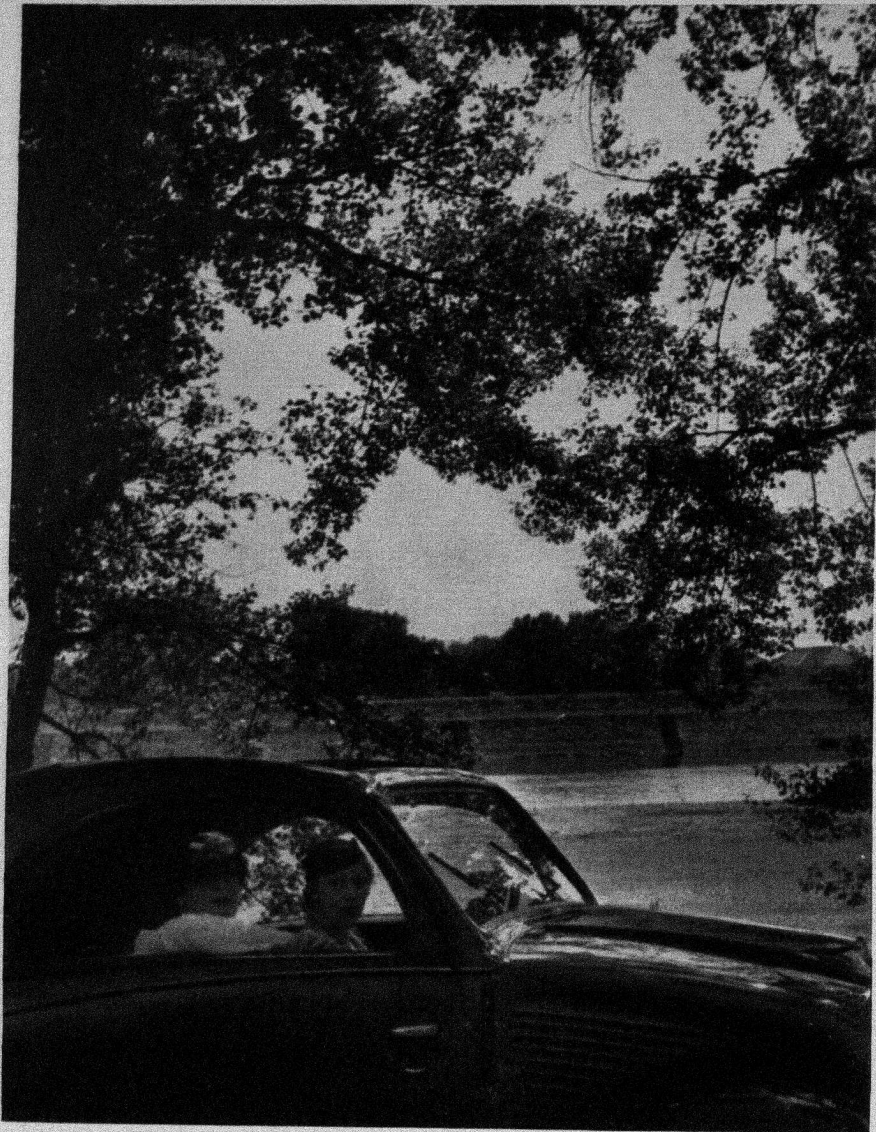
Fast alle englischen „gangs“ haben auch weibliche Mitglieder, alle unter 30, meistens hübsche Mädchen. Ja viele von ihnen sind kaum den Kinderschuhen entwachsen. Was ihnen an Erfahrung fehlt, macht ihr jugendlicher Wagemut wett. Das ganze klingt fast unglaublich und lange glaubte man allgemein, die Verbrecher bedienten sich nur der weiblichen Garderobe zwecks Verkleidung. Aber das erwies sich als Irrtum, denn die „bobbed hair bandits“ waren wirklich — Mädchen. In den U. S. A. sind solche weibliche Gangsters — wie jeder Kinobesucher weiß, gar keine Seltenheit. Viele von ihnen sind Experten mit dem Browning. So ein „gun-moll“ (eigentlich „gun-molly“ = „Pistol-Marie“) wird aber gewöhnlich nur als Schreckstaffage angewandt, im allgemeinen machen die Männer die Schießerei und der



„Smash and grab“ . . . mit einem feschen Mädchel am Volant.

„gun-moll“ schießt nur, um sich zu verteidigen. Hier wie dort besteht die Aufgabe der weiblichen Mitglieder der „gangs“ bloß in „leichter“ Arbeit, Auskundschaften, Beobachten, Lenken von Kraftwagen usw. Ansonsten tragen sie hübsche Kleider, trinken und rauchen und beschäftigen sich intensiv damit, ihre männlichen Kameraden zu amüsieren.

Geht es aber schief, dann kommen sie bei Gericht meistens leichter weg als man annehmen dürfte. Denn die Herren Gangsters sagen fast immer so aus, daß ihre weiblichen Komplizen möglichst wenig belastet werden. Kommt es aber zum Streit, hat ein Gangster seine Komplizin „unfair“ behandelt, dann wehe ihm! Es gibt aber auch viele Fälle, wo so ein junges Frauenzimmer, trotz erfolgter Verurteilung, sich hartnäckig weigert, ihren männlichen Komplizen zu verraten.



(Sportphot. Zapletal.)

Wie der 50er begann

Entstehungsgeschichte des österr. Volkswagens

von 700 Menschen ebenfalls durch ein halbes Jahr.

Selbstverständlich wurden bei der Einrichtung der Fabrikation die modernsten Fabrikationsmethoden angewendet.

Als Beispiel diene folgendes: die Steyr-Werke gießen elektrisch, formen automatisch und trocknen die Gußkerne elektrisch, schmieden automatisch, härten elektrisch, bearbeiten auf neuen Spezialmaschinen, haben neue Kontrollmaschinen, haben die Presserei der Karosserie durch die Anschaffung einer 400-Tonnen-Pressen vergrößert, lackieren nach dem neuesten Kunstharzverfahren, dazu war es notwendig, die ganze Lackierwerkstätte zu verlegen.

Um z. B. die fertig lackierte Karosserie richtig an den Anfangspunkt des Montagebandes, auf welchem die einzelnen Aggregate einmontiert werden, zu bringen, war es notwendig, unter dem Band einen Tunnel vorzusehen, der fast unter der ganzen Länge des Fabrikationsgebäudes verläuft.

*

Österreichische Transasien-Autoexpedition
Standort: Jungchou, Hunan, China
Nächste Poststation: Hankous, Hupeh, China
p. A. Deutsches Konsulat.

14. Mai 1936.

An die Steyr-Werke, Wien I., Austria,
via Sibirien.

Wir fahren durch Gebiete, wo man noch nie ein Auto sah, querfeldein durch sumpfige Reisfelder, mit Schwung über 3m hohe Steintreppen, arbeiteten mit Meißel und Hammer, um Brücken-Tore weiter zu machen. Alles wurde im Bilde festgehalten. Noch nie nahm ein Auto diesen Weg. Missionäre bestätigen es. Der Steyr 100, für den es bis jetzt keine unüberwindlichen Hindernisse gegeben hat, wird auch diese schwierige Strecke bis Hankous, Hupeh, bewältigen. Damit wird er als erstes Automobil Südchina durchquert haben.

Werde von Hankous telegraphieren.

Kilometerstand: 23.235.

Reisch m. p.

Begonnen wurde mit dem Entwurf des Typ 50 derart, daß wir den notwendigen Platz für die Unterbringung von vier erwachsenen Personen und entsprechendem Gepäck in Form einer Attrappe aufstellten.

Man muß zugeben, daß die Lösung der Unterbringung von vier Personen samt Gepäck beim Typ 50 als ideal bezeichnet werden muß und daß oft viel größere und stärkere Wagen lange nicht die gleiche Bequemlichkeit bieten.

Zu der vorerwähnten konstruktiven Entwicklung, bei der verschiedene Experimente wieder aufgegeben werden mußten, gehören folgende Beispiele:

Man wollte die Wasserkühlung ersparen und sich außerdem mit einem Zweizylindermotor begnügen und hatte zuerst den luftgekühlten Zweizylindermotor entwickelt, bei dem auch im Getriebe und in der Kupplung weitgehende Vereinfachungen geplant waren. Dieses Projekt wurde aufgegeben.

Die Hinterachse war in ihrem ersten Entwurf ohne Differential, diese Bauart wurde auch verlassen.

Die Bremsen waren in ihrer Erstlingskonstruktion als reine Seilbremsen ausgeführt und wurden ebenfalls nach längerer Erprobung verlassen bzw. die Bremsseile mußten, um ihre sichere Funktion zu gewährleisten, in sogenannten Bowdenzügen verlegt werden.

Die vorhin angeführten Punkte sind selbstverständlich nur eine ganz geringe Auslese der konstruktiven Entwicklung des Typ 50.

Welcher Aufwand an geistiger Arbeit notwendig ist, kann durch einige Tatsachen vorgeführt werden.

In dem Konstruktionsbüro war eine große Anzahl von Konstrukteuren an einem Wald

von Zeichenbrettern in Tätigkeit, um die einzelnen Konstruktionen zu Papier zu bringen.

Parallel zu dieser konstruktiven Entwicklung arbeitete eine große Anzahl von Kalkulatoren, die jedes Detail des Konstruktionsbüros sofort kritisch auf billigste Fabrikationsmethoden und billigste Gesteungskosten untersuchen mußten.

Das nächste Stadium der Vorbereitung des Typ 50 ist der Versuchsraum. Man sieht hier einen Teil der Versuchswagen, die in einem für die Fremden abgeschlossenen Raum auf Herz und Nieren untersucht und erprobt werden.

Der Typ 50 ist wie kein früherer Wagen nicht nur in einem Exemplar, sondern in mehreren Versuchsobjekten Zerreißproben unterworfen worden, die ein Maximum darstellen.

Es wurden z. B. wochenlange Versuche mit mehreren Wagen am Katschberg unternommen.

Ein Versuchswagen wurde durch Monate, Tag und Nacht in drei Schichten gefahren und zwar auf der Strecke zwischen Steyr und Amstetten. Dieser Wagen hat 80.000 km auf dieser schlechten Straße zurückgelegt und ist bei diesen Fahrten selbstverständlich mit vollster Leistung und vollem Ballast gefahren worden.

Ungefähr 100 neue Maschinen, von der kleinsten Bohrmaschine bis zur größten Karosserie-Ziehpresse wurden angeschafft.

Diese Vorbereitungsarbeiten mußten natürlich erst konstruktiv festgelegt werden, es war daher notwendig, ein eigenes großes Konstruktionsbüro für die Werkzeug-Einrichtung ein halbes Jahr zu beschäftigen. Die Durchführung selbst erforderte die Arbeit

SEMPERIT CORD

Raum und Bequemlichkeit.

FIAT
500

Der ganz
kleine große
Wagen



Dieses Fahrzeug, das unter dem Namen Topolino schon seit langem das rege Interesse der Fachkreise erregt hat, ist nun auf dem österreichischen Markte erschienen.

struktionsprinzipien erzielt werden konnte, ist natürlich. So besitzt der Fiat 500 vorne Schwingachsen mit Parallelogrammführung und geteiltem Lenkgestänge, hinten Starr-

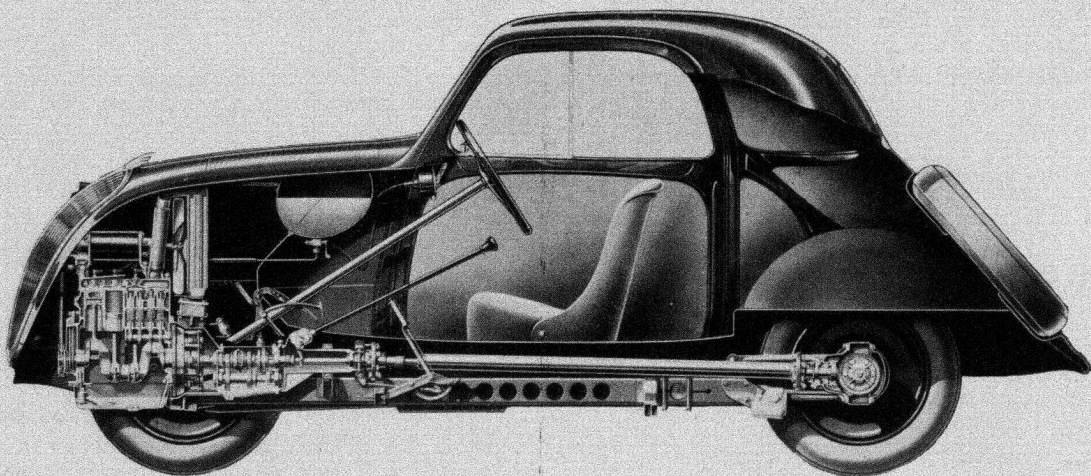
ausgemittelte Stromlinienform. Die Type ist mit allen modernen Zugehör reichlich ausgestattet; alle Scheiben sind aus Sicherheitsglas (Sekurit), die Beleuchtung läßt sich auf Standlicht, Nahlicht und Fernlicht schalten, elektrischer Scheibenwischer, Winker, zwei Sonnenblenden, Stoplicht und zwei bereifte Reserveräder gehören zur serienmäßigen Ausrüstung.

Wem zwei Sitzplätze bei einem Kraftwagen genügen, dem bietet Fiat mit der Type 500 ein Fahrzeug von einer bisher noch nicht erreichten Sparsamkeit, dabei mit all den kennzeichnenden Merkmalen moderner großer Wagen.

Die große Bequemlichkeit des Fiat 500 ergibt sich durch die geräumigen Innenabmessungen der Karosserie: die beiden Sitze sind so bequem wie in einem luxuriösen, starken Wagen von weit größeren Ausmaßen. Die Sitze, in Sesselform, sind verstellbar und erleichtern die Benützung des Fahrzeugs auch Personen, die größer als der normale Durchschnitt sind. Hinter den Sitzen ist ein tiefer Raum für umfangreiches Gepäck.

Die außergewöhnlich gute Sicht, bedingt durch die große schräge Windschutzscheibe, durch die schmalen Abmessungen der Windschutzscheibenpfosten und durch die charakteristische Abschrägung des Kühlers, erhöht die Fahrsicherheit und die Freude am Reisen.

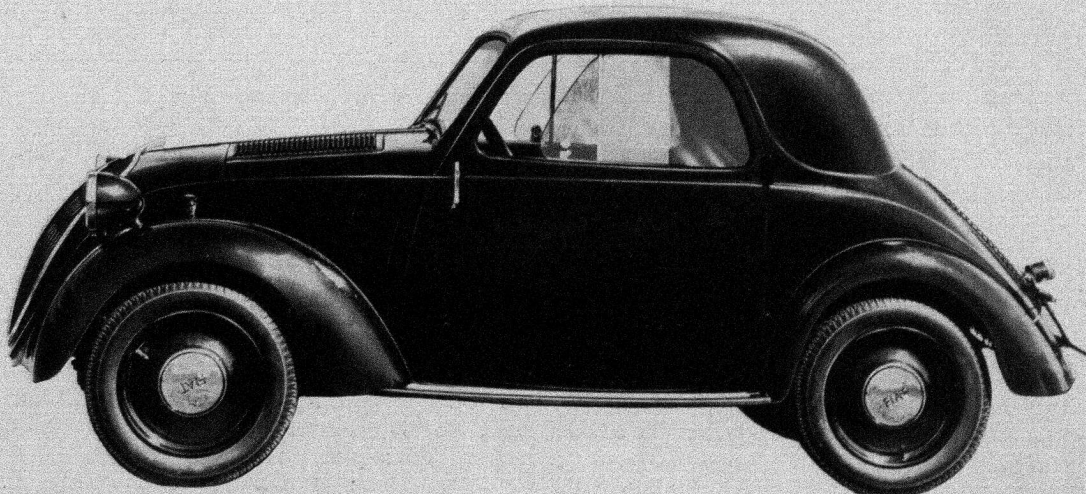
Der Fiat 500 ist mit einem reichen Zubehör ausgestattet: elektrischer Scheibenwischer, Rückblickspiegel, innere Sonnenblende usw. Sämtliche Scheiben



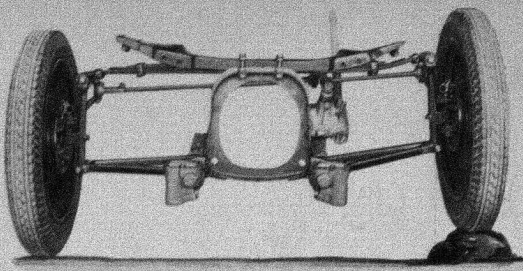
Längsschnitt des neuen »Fiat 500«.

Der Entschluß der Fiat, von Grund auf einen Wagen für nur zwei Personen zu entwerfen und zu bauen, hat ein sehr bemerkenswertes Ergebnis gezeitigt. Durch dieses Modell ist der Beweis erbracht, daß ein solcher Wagen — geschlossen ausgeführt mit zwei breiten, bequemen Sitzen und einem großen Gepäckraum, ausgerüstet mit einem Vierzylindermotor von 570 cm³ Inhalt bei normaler Kompression und normaler Tourenzahl — nur fünf bis sechs Liter Benzin auf 100 km braucht; dabei geht dieser Wagen 90 km/Stunden und überrascht durch sein Beschleunigungs- und Bergsteigvermögen. Außerdem eignet dem Wagen eine selten beobachtete vorzügliche Straßenlage und Kurvenstabilität, welche sogar Lenker moderner großer Wagen in Erstaunen setzt. Fahrten mit dem Fiat 500 verleiten tatsächlich zur Ansicht, daß die Inbetriebnahme größerer Wagen mit größeren Motoren und größerem Benzinverbrauch den Gebrauchswert des Kraftwagens nicht erhöht. Daß dieses Ergebnis nur unter Anwendung modernster Kon-

struktionprinzipien erzielt werden konnte, ist natürlich. So besitzt der Fiat 500 vorne Schwingachsen mit Parallelogrammführung und geteiltem Lenkgestänge, hinten Starr-



So sieht der neue »Fiat 500« aus.



Die unabhängig gefederten Vorderräder.

sind aus splitterfreiem Glas. Das Armaturenbrett besitzt einen Tachometer und Ölmantel mit einer abgeschirmten Lampe, deren Schirm so gedreht werden kann, daß entweder nur das Armaturenbrett oder das ganze Wageninnere beleuchtet wird.

Die zweckmäßig gehaltene Linienführung des Fiat 500 ist sehr sorgfältig durchgearbeitet sowohl in der vorderen als auch in der rückwärtigen Wagenpartie, um den geringsten Luftwiderstand zu erzielen: schräger Kühler, windschnittige Kotflügel usw. Das Reserverad ist im Heck des Wagens eingelassen; auf Wunsch kann auf diesem ersten Reserverad ein zweites angebracht werden.

Technische Beschreibung des Fahrgestells:

Motor: Vierzylinder, 52 mm Bohrung, 67 mm Hub, Zylinderinhalt 570 cm³. Kompressionsverhältnis 1:6. Effektive Bremsleistung 13 PS bei 4000 Umdrehungen pro Minute. Zylinderblock: Spezialguß

Phosphormangan; Zylinderkopf in Aluminiumlegierung. Ventile seitlich angeordnet, direkt von der Nockenwelle durch Rollenkette geräuschlos angetrieben. Vergaser mit Anlaßvorrichtung (Startvergaser). Druckschmierung mittels Zahnradpumpe. Thermosyphon-Wasserkühlung und Ventilator auf der Welle der Lichtmaschine. Batteriezündung, Verteiler mit automatischer Vorzündung, elektrischer Anlasser mit Betätigungsknopf am Armaturenbrett. Dreipunkt-Aufhängung des Motors in Gummistützlagern.

Einscheiben-Trockenkupplung: mit elastischer Nabe.

Getriebe: vier Vorwärtsgänge und Rückwärtsgang. Der dritte Gang geräuschlos und synchronisiert, um ein rasches Schalten des dritten und vierten Ganges zu erleichtern.

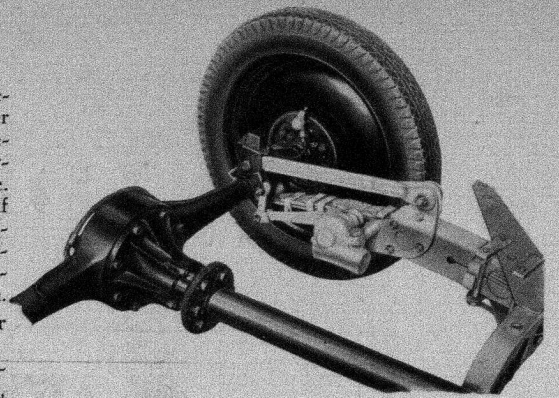
Kraftübertragung: mittels Rohrwellen mit zwei elastischen Gelenken an den Enden.

Hinterachsbrücke: aus Stahlblech gepreßt mit geräuschlosen, spiralverzahnten Kegelrädern. Das Differential auf konischen Rollenlagern. Nachstellung des Kugelrades von außen.

Chassisrahmen: kurz und starr mit hochprofilierten, leichtgewichtigen Längsträgern. Radstand: 2 m, Spur: vorn 1.11 m, hinten 1.08 m.

Vorderradaufhängung: mit unabhängig gefederten Rädern, halbelliptischer Querfeder, hydraulischen Stoßdämpfern.

Hinterradaufhängung: mit Auslegerfedern, sehr elastisch, Reaktionsarme und hydraulische Stoßdämpfer.



Die hintere Federung.

Lenkung: mit Schnecke und einstellbarem Schneckenrad. Lenkbetätigungsgestänge unabhängig voneinander auf jedes Vorderrad wirkend.

Hydraulische Bremsen: durch Fußpedal zu betätigen, auf alle vier Räder wirkend. Handbremse auf die Kardanwelle wirkend.

Scheibenräder: mit Felgen 2.50 x 15, mit Niederdruckreifen 4.00 x 15.

Benzinbehälter: vorn liegend mit 22 Liter Inhalt.

Elektrische Anlage: 12-Volt, Lichtmaschine, Batterie, Anlasser, Scheinwerfer mit Stadt- und Standlicht, elektrisches Signalhorn mit Schaltknopf auf dem Lenkrad, elektrischer Scheibenwischer, Innenbeleuchtung.

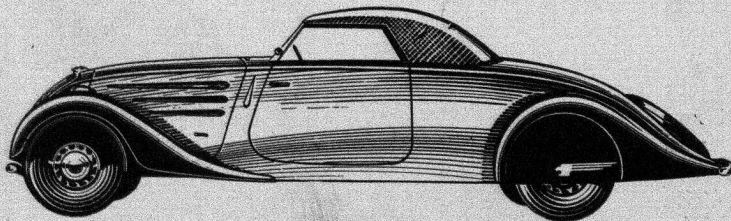
RECHNENDE SIND UNSERE KUNDEN

HOHENAUER ZUCKERFABRIK
 FANTO
 PHILIPS RADIO
 ALTE HOFAPOTHEKE
 PEUGEOT AUTOMOBILE
 ANKER VERSICHERUNG
 VACUUM
 KAROSSERIEFABRIK
 GUTERMANN'S NAHSEIDE
 SPHINX KRAWATTE
 KLINGERIT
 BUGATTI AUTOMOBILE
 ERSTE OSTERR. ZUCKERINDUSTRIE
 STADTISCHE VERSICHERUNG
 FERDINAND KEIBL GES. M. B. H., WIEN 3
 BUICK AUTOMOBILE
 CREDITUL MINIER
 SIMMERINGER WAGGONFABRIK
 GRAF & STIFT
 IMPERIAL FEIGENKAFEE
 KORESKA
 BLUM-HAAS
 ERSTE OSTERR. ZUCKERINDUSTRIE
 FRANCK
 FEIGENKAFEE
 LANCIA
 UNICUM
 EISENITWERKE

Peugeot 402 in Paris.

Die Vollstromlinie des neuen Peugeot Modell 402 ist ohne Ueber-treibung zur Beherrscherin des Pa-riser Straßenbildes geworden. Nicht nur eine Unzahl privater Fahrer, sondern auch die großen Pariser Taxigesellschaften haben sich dieses bequeme, rasante und formenschöne Fahrzeug verschrieben, und wo man hinkommt, bemerkt man die auffallende Kühlerform mit dem unter dem Steinschlag-gitter versteckten Scheinwerfern des 402.

Die außerordentlich interessanten Ver-bruchsdaten dieses Wagens, nämlich 12 1/2 bis 13 Liter Benzin und 0.13 Liter Oel auf



Peugeot 402, Coupé Transformable Electricque „Eclipse“.

100 km, dürften nebst der verblüffend großen Leistung die Ursache gewesen sein, daß der Peugeot 402 „das Taxi“ von Paris geworden ist.

Dem Pariser Vorbild folgend, nur in-folge des Einfuhrkontingents im weitaus ge-

ringeren Maße, hat sich auch der öster-reichische Markt bereits des 402 bemächtigt, und allenthalben im Wiener Stadtbild sieht man Promi-nente der österreichischen Herren-fahrgilde mit ihren neuen 402ern Wiens Straßen nicht unsicher ma-chen, sondern sicher befahrend.

Die schönen Farbkombinati-onen, in harmonischer Abstimmung mit der Innentapezierung, sind eine glück-liche Ergänzung zur schnittigen Form dieses viel besprochenen Modells und tragen mit dazu bei, daß die Wagen ob ihrer Eleganz angenehm in unserem Stadtbild auffallen.

Geugeot 402

Frankreichs Erfolgsklasse 1936

GENERALVERTRETUNG CARL JESCHEK, WIEN I, SCHELLINGGASSE 6 / TELEPHON R-28-4-84

Vermeidung von Zündstörungen.

Von der Gesamtheit der Störungen bei Automobil- und Motorradmotoren entfallen 21,2 Prozent auf Zündstörungen. Dies ist der höchste Prozentsatz, der überhaupt vorkommt.

her muß man der Wahl dieses Elementes ganz besonderes Augenmerk zuwenden. Die Praxis hat ergeben, daß unter den derzeitigen Zündkerzenkonstruktionen die glimmer-isolierte Zündkerze ganz besonderes Vertrauen verdient.

kurzer Zeit gelungen, den Markt zu erobern. Abgesehen von allen seit fast einem Jahr mit hunderten von Maschinen angestellten Dauererprobungen hat die Ignis-Kerze bei den heurigen Rennen bewiesen, daß sie auch Spitzenleistungen auf hochgezüchteten Rennmotoren spielend bewältigt. 6 Fahrer erzielten 9 Siege, 2 zweite Preise und 1 dritten Preis: das ist das Resultat aus einigen wenigen Rennveranstaltungen. Wenn Fahrer wie Schneeweiß, Abarth, Bohmann, Mayer, Zederbauer, Mach usw. sich auf diese Kerze verlegt haben und in ihrem Vertrauen nicht enttäuscht worden sind, so ist wohl damit der Beweis absoluter Verlässlichkeit erbracht.



Das populäre Burgtheater-Ehepaar Otto Tressler-Hilde Wagener (Sportphot. Zapletal.) und ihr rassiger Adler-Trumpf-Sport.

Das hat natürlich seine bestimmten Gründe. Aus verkehrstechnischen und Konkurrenzgründen wird der Konstrukteur gezwungen, Maschinen mit ständig erhöhter Leistung bei möglichst gleichbleibendem Materialaufwand zu schaffen. Daher das ständige Anwachsen der Zündstörungen.

Zu den wichtigsten Teilen des Zündapparates gehört zweifellos die Zündkerze, da-

Nicht nur, daß sie unzerbrechlich ist, hat sie auch eine sehr hohe Lebensdauer; mit einem Wort, sie ist das, was der Fahrer „verlässlich“ nennt.

Vor einigen Monaten ist nun die Firma Ing. Julius Steindler mit einer solchen Glimmerkerze, der Ignis-Kerze, auf den Markt gekommen. Dieser Kerze ist es infolge ihrer hervorragenden Qualitäten in verhältnismäßig

DKW-Motorräder auf der Rennstrecke „Eilenriede“.

Mannsfeld auf DKW hat in neuer Rekordzeit die Eilenriede 1936 gewonnen. Ein neuer Beweis, daß DKW-Maschinen immer dort an erster Stelle zu finden sind, wo es um Spitzenleistungen geht. Der ventillose Hochleistungsmotor und das erstklassige Material der DKW-Werke ermöglichten die vielen Weltrekorde. Ebenso siegreich ist der Fahrer Herr Kluge auf der kleinen DKW in der Eilenriede. Die fabelhafte Straßenlage sämtlicher DKW-Räder halfen zu diesem Sieg natürlich mit. Es ist unglaublich, mit welchen Geschwindigkeiten und mit welcher Sicherheit die Fahrer in die Kurven gehen. Diese Eigenschaft haben sämtliche Sportmodelle der DKW-Räder, die 250er, 350er und auch die große 2-Zylinder mit elektr. Anlasser. Auf nassem Asphalt, kotigen Straßen liegt jedes Modell ruhig am Weg und verträgt starkes und momentanes Abbremsen.

Das Volksmotorrad RT 100 hat es schon bewiesen, daß es mehr kann, als die Fabrik versprochen hat. Tatsächlich wird sie von Tag zu Tag mehr das Volksmotorrad und ist auf den Straßen zu sehen. Verbrauch nur ca. 1 1/2 Liter Benzin für 100 km, Steigungen bis ca. 30% und Geschwindigkeit von ca. 70 km. Fabriksneu mit kompl. Licht, d. h. Scheinwerfer mit Ablendung, Stadtlicht und rückwärtigem Licht, mit Luftpumpe, Werkzeug, Werkzeugtasche, mit Garantie und Scheckheft inkl. Wust- und Krisensteuer unter S 1000.—.



ZWEI ERFOLGREICHE DER DREI-BUNDESLÄNDER-WERTUNGSFAHRT. Links: Lothar Rübelt (Steyr 100). Rechts: Dir. Schlacha (Steyr Super). (Sportphot. Zapletal.)

Platzschutz

durch

doppelten Luftschlauch

Bereifungssensation
in U. S. A.:

Die Goodyear-Tyre-Leute haben eben eine Novität auf dem Gebiet des Luftreifens herausgebracht, die zweifellos zu dem Interessantesten zählt das seit der Evolvierung des Cord- und Ballonreifens (mit dem neuen Drahtwulst!) das Licht der Welt der Automobile erblickte.

Die Einführung der überdimensionierten Mammutreifen geht langsamer vonstatten, als die Erzeuger erwartet hatten, da die Furcht vor einem „blow-out“, das ist Platzen des Reifens, viele vom Uebergang zu diesen, fraglos ungemein weichfedernden Reifen zurückschrecken läßt. Die Goodyear-Leute haben nach Versuchen mit über 1300 (!) verschiedenen Probekonstruktionen eine neue Art von Luftschlauch, den Lifeguard (wörtlich „Leibgarde“, bzw. „Lebensschützer“) herausgebracht. Sie ließen schließlich mit diesen Lifeguards ausgestattete Wagen über mit schweren Spitznägeln bewehrte Bretter, die fest am Boden verankert waren, im Tempo hinwegfahren und — der Erfolg war ebenso positiv wie überzeugend!

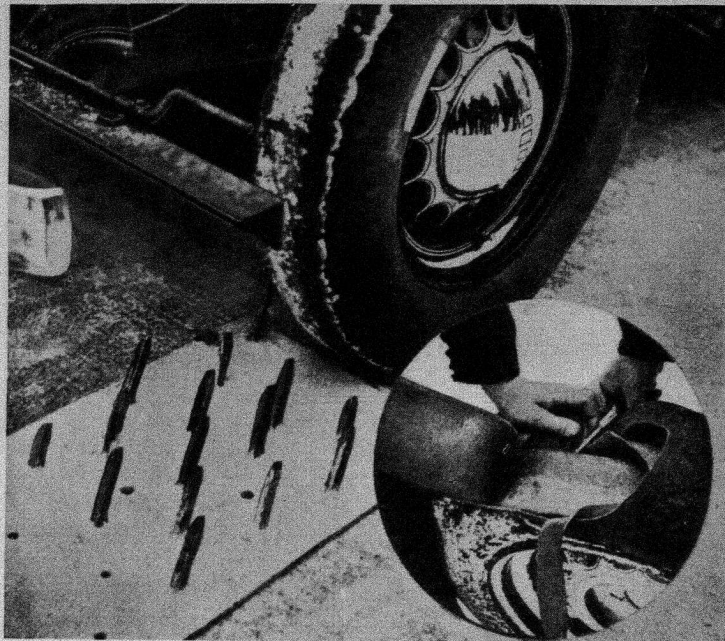
Der Lifeguard besteht im wesentlichen aus zwei Luftschläuchen, einem äußeren und einem inneren. Der äußere zeigt die normale Dicke und ist aus dem usuellen Material hergestellt. Der innere dagegen ist aus einem doppelten (zwei Lagen) Gummistoff gemacht. Dort, wo der aufgepumpte Schlauch mit seiner Peripherie der Mitte der Felge zunächst aufliegt,

sind beide Schläuche miteinander verbunden. Die Luftfüllung beider steht in beständiger Kommunikation, und zwar durch ein einziges Verbindungsloch. Wenn man daher den Pneu aufpumpt, werden beide Schläuche zugleich gefüllt. Im wesentlichen ist also in der Behandlung hierbei kein Unterschied vom bisher üblichen System zu verzeichnen.

Wenn nun infolge eines Nageldefekts oder dergleichen der Pneu sonst plötzlich entlüftet wird, tritt bei der Verwendung von Lifeguards dieses Entlüften nur ganz allmählich ein, da die Luft aus dem inneren Schlauch nur sehr langsam über das kleine, früher erwähnte Loch ausströmt. Bei den angestellten Proben mit den Nagelbrettern zeigte es sich, daß die Entlüftung schlimmstenfalls etwa zwei Minuten braucht, so zwar, daß der Fahrer auch im Höchsttempo genügend Zeit hat, den Wagen unter Anwendung größtmöglicher Vorsicht zum Stehen zu bringen. Das Aufpumpen solcher Lifeguardreifen dauert dagegen allerdings etwas länger. Ebenso erfordert die Montage etwas mehr Geschick.

Luftfederung.

Die Ficestone Rubber Co. wieder haben ein neues System pneumatischer Abfederung geschaffen, das ebenfalls hoch interessant und vielversprechend erscheint. Statt der sonst an

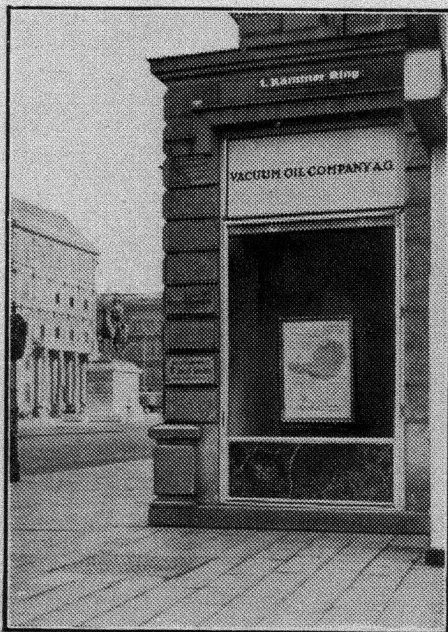


Erprobung des neuen Goodyear Lifeguard Duplex-Schlauches. — Rechts unten: So sieht er innen aus.

recht ungünstigen Stellen (zu tief) am Chassis angeordneten stählernen Wagenfedern führen lange Hebelarme, gelenkig angeordnet bis zu einer beträchtlichen Höhe nach oben — etwas über den oberen Rand des Motorblocks. Dort sind je zwei fix angeordnete Blasbälge aus besonders dauerhaftem Gummistoff placiert, welche das eigentliche Federungsorgan dieses neuen Systems bilden. Diese beiden Blasbälge stehen durch ein besonderes Ventil, das normalerweise geschlossen ist, miteinander in Verbindung. Trifft nun ein Stoß (Stein, kleine Bodenerhöhung) das Rad, dann drückt der lange Hebelarm nach oben, der eine Blasbalg wird zusammengepreßt und die daraus über das Ventil ausströmende Luft füllt den zweiten Balg, um dann, sobald dort der Ruhezustand wieder eingetreten, in den ersten der beiden Blasbälge zurückzuströmen. Das Material dieser Bälge ist ein besonders dauerhaftes und hat sich bei ausgedehnten Dauererprobungen bestens bewährt. Interessant ist, daß bei diesem System die Federungsorgane aufgepumpt werden, ganz wie dies bei Luftreifen geschieht. Von Zeit zu Zeit muß natürlich auch Luft nachgepumpt werden.

Nimm eahm mit — lass' eahm z'haus.

Sicher kennen Sie die köstliche Rosegger-Geschichte von dem Bauern, der nicht weiß, ob er den Regenschirm auf den Weg zum Markt mitnehmen soll und dann vor lauter Zweifel über das Wetter und vor lauter Überlegen überhaupt nicht fortkommt. Für uns Großstädter ist das Wetter ein noch viel schwierigeres Problem als für den Landbewohner, der in dieser Sache sprichwörtliche Erfahrungen hat und dem überdies zur Beurteilung der Wetteraussichten eine viel größere Portion des Firmaments zur Ansicht freisteht. Nun, heute können Sie mit einem einzigen Blick, wie aus der Vogelschau, die Wetterlage in ganz Österreich erfassen. Sie brauchen nur die kleine Spazierfahrt zum Schwarzenberg-



platz zu machen und dort finden Sie in einem Schaufenster der Vacuum Oil Company einen

überaus instruktiven Wetterbericht und die jeweils aktuellste Prognose ausgehängt. Dort können Sie sich Information holen, ob Ihre nächste Tour von hellem Sonnenschein begünstigt sein wird, dort können Sie Rat bezüglich der Kleidung für Ihre Fahrt beziehen. Wenn es heißt „Anhaltendes Schönwetter“ — dann Sphinx-Benzin getankt, nachgesehen, ob noch genug Mobiloil im Motor ist — und hinaus auf die schöne, freie Landstraße!

Wir sind **Spezialisten** für:

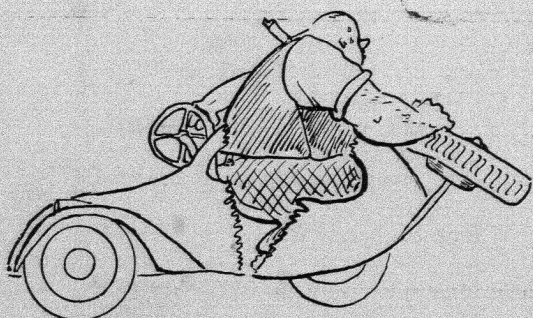
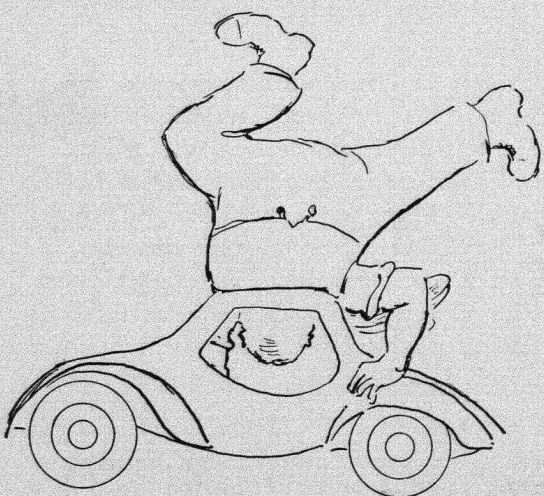
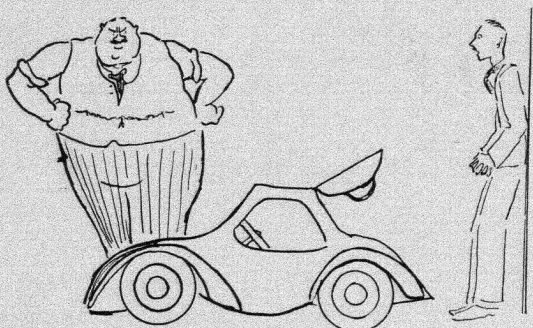
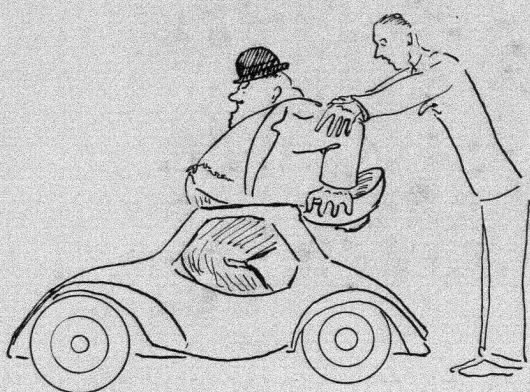
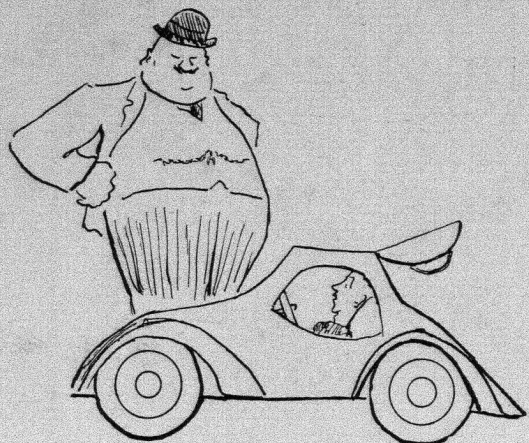
Ferodo-Bremsbelag
Silverrex-Zündkerzen
Perry-Motorradketten
Kupferasbest-
Zylinderkopf-Dichtungen
SKF-Kugellager und
Buffalo-Kolbenringe

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

AUGUST ZAJICEK
Karosseur — amerik. Spritzlackierung
Wien IV., Argentinierstraße 67
Tel. U-41-9-77

Herr Sumper und das Volksauto.

Georg Rauchinger.



DIE GLIMMERISOLIERTE

IGNIS s 4'80

ZÜNDKERZE

GENERALVERTRETUNG: ING. JUL. STEINDLER, WIEN I., SCHMERLINGPLATZ 4

Ein neuer Vergaser

mit automatisch verstellbarem Lufttrichter

Der G. U. C.-Carburator

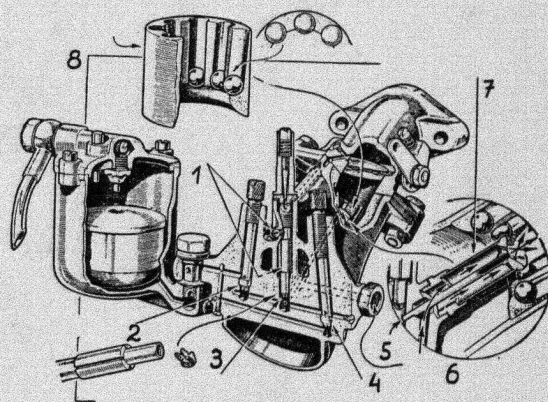
Bekanntlich ist der fixe Lufttrichter des Vergasers beileibe keine ideale Lösung des Problems der richtig für alle Anforderungen dosierten Gasmischung. Rasche Beschleunigung erfordert einen engen Lufttrichter, während für die Erzielung der Maximalleistung ein weiter Lufttrichter nötig ist. Diesen beiden Anforderungen scheint ein neuer englischer Vergaser, der G. U. C., zu genügen. Hier finden wir vertikale Nuten im Lufttrichter, die mit Kugeln versehen sind. In jeder der Nuten ist eine der Kugeln (Stahlkugeln) angeordnet.

Diese Kugeln können in lotrechter Richtung auf- und abgleiten, in horizontaler Lage werden sie von den Nuten, in welchen sie mit drei Viertel ihres Umfanges stecken, festgehalten. Im Ruhezustand bleiben sie am Boden des Lufttrichters liegen, wodurch sie diesen seine engste Öffnung verleihen. Wie die Drosselklappe nun geöffnet wird, und in dem Maße als dies geschieht und das Einströmen der angesaugten Luft an Macht zunimmt, rollen die Kugeln hinaus und erweitern die Bohrung des Lufttrichters. Wie man sieht, erscheint hierbei der jeweilige Querschnitt des Lufttrichters durch die Tourenzahl des Motors automatisch gegeben, die Leistung sollte also entsprechend gut sein.

Die Spritzdüse ist an der Mündung des Lufttrichters placiert. Sie besteht aus einem zentralen Röhrchen, durch welches Benzin angesaugt wird und einer rohrartigen Hülle, die wieder in einer Art Kappe ausläuft und drei gestufte Löcher enthält. Wird nun der Querschnitt des Lufttrichters verkleinert, dann strömt Luft mit großer Schnelligkeit durch diese Löcher und fließt radial über den aus dem mittleren Rohr gesaugten Brennstoff, so daß dessen Strom in einen feinen Nebel verwandelt wird, der als homogenes Gemisch mit der Hauptluft nun vom Motor angesaugt wird.

Das verwendete Schwimmergehäuse samt Inhalt sind solche von ganz normaler Type. Das Gemisch wird durch drei Düsen gespeist, wovon eine für den Leerlauf dient, während die beiden anderen die Spritzdüse speisen. Es sind dies eigentlich zwei Hauptdüsen, die parallel zueinander arbeiten, aber die Erzeuger führen bloß die eine als Hauptdüse an, während die andere als Kompensatordüse fungiert. Man kann beide ausbauen ohne den Motor zu stoppen oder Benzin zu verlieren. Auch die Leerlaufdüse ist leicht demontabel.

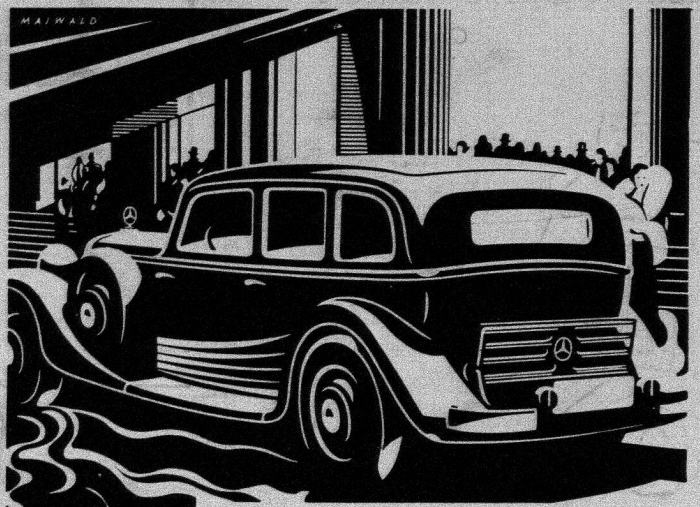
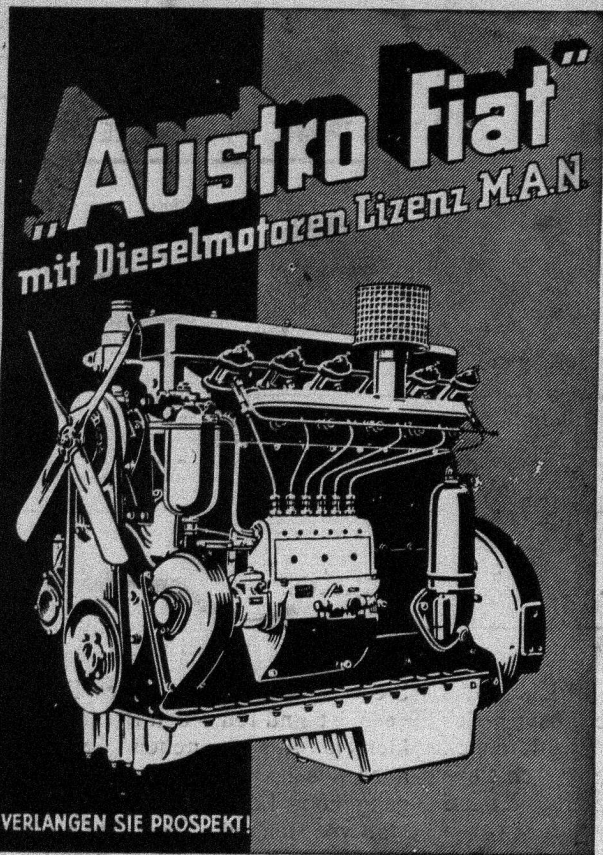
Sie wird durch ein kleines Rohr im Vergaser gespeist und führt den Brennstoff nach einem kleinen Auslaß neben der Drosselklappe; alles das ist derart angeordnet, daß der Übergang vom Leerlauf auf die Hauptdüse ganz glatt vor sich geht. Ein mittels einer Schraube einstellbares Nadelventil regelt die Leerlaufmischung.



Konstruktions-Details des neuen G. U. C.-Vergasers mit automatisch verstellbarem Lufttrichter. 1. Luftauslaß, 2. Hauptdüse, 3. Leerlaufdüse, 4. Kompensator, 5. Benzin, 6. Luft, 7. Spritzdüse, 8. Variabler Lufttrichter.

Ausgedehnte Versuche ergaben die Zweckmäßigkeit des G. U. C.-Vergasers. So konnte z. B. mit einem Wagen bekannter Marke die Leistung von 33,5 Brems-PS auf 35 Brems-PS gebracht werden, wobei der Verbrauch von 1,0 g Pints per Brems-PS auf 0,70 Pints reduziert werden konnte. Bei geringeren Drosselklappenöffnungen ergab sich noch größere Sparsamkeit. Dieser Vergaser wird für Ansaugleitungen von 26 mm bis 42 mm Querschnitt hergestellt.

Die Benzinabgaben (Steuer, Zoll, Warenumsatzsteuer, Krisensteuer und Belastung aus dem Spiritusbeimischungszwang) betragen im Jahre 1935 rund 63½ Millionen Schilling. In der letzten Zeit ist trotz starker Steigerung des Personenwagenverkehrs, als Folge der Aufhebung der Kraftwagenabgabe, der Benzinverbrauch nicht mehr gestiegen, weil der Vermehrung des Personenwagenverkehrs gegenübersteht, welche auf die künstlichen Einschränkungen durch staatliche Maßnahmen zurückzuführen ist.



TYP 290

Der 6 sitzige schöne Repräsentationswagen, 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