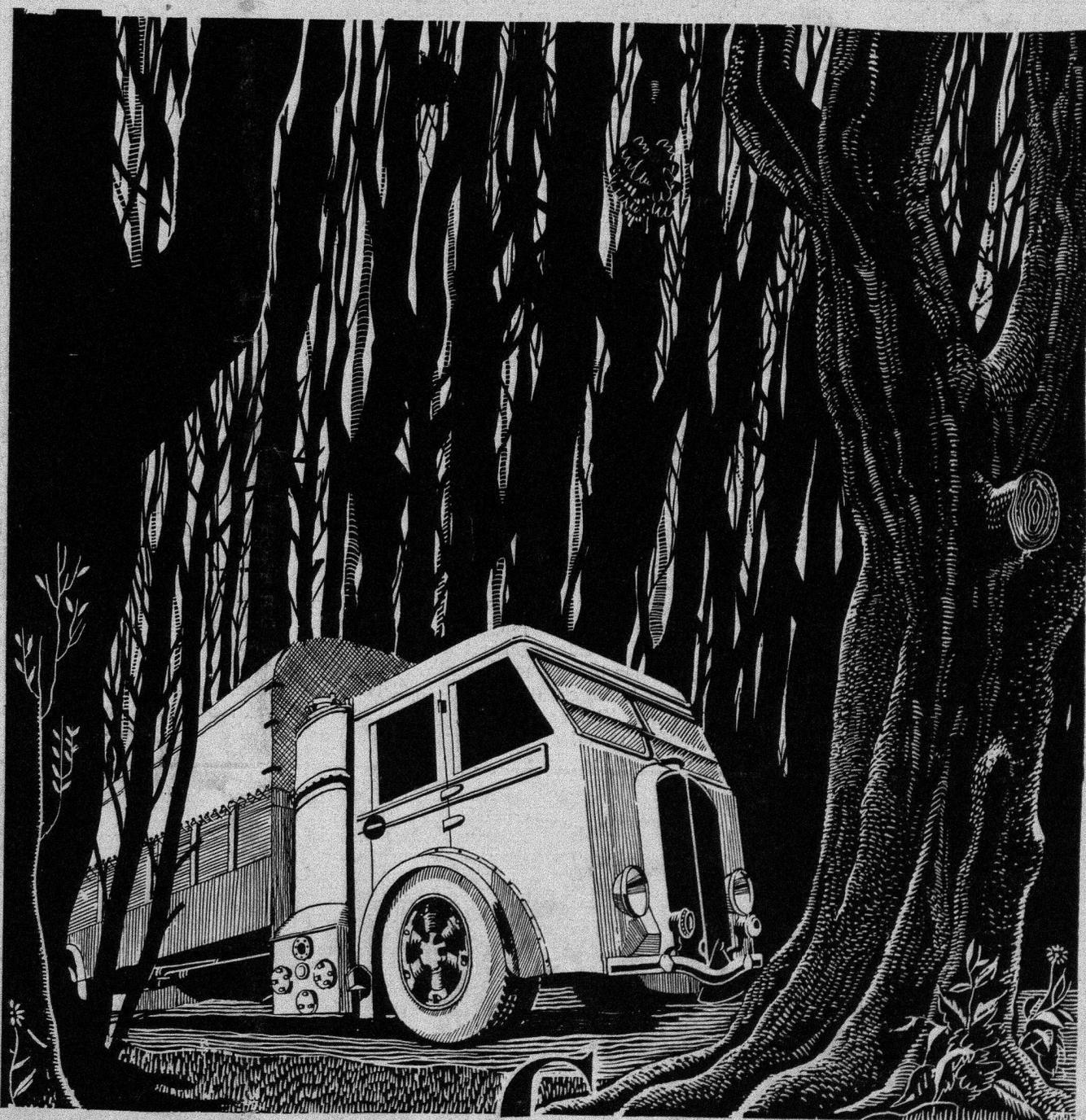


NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.

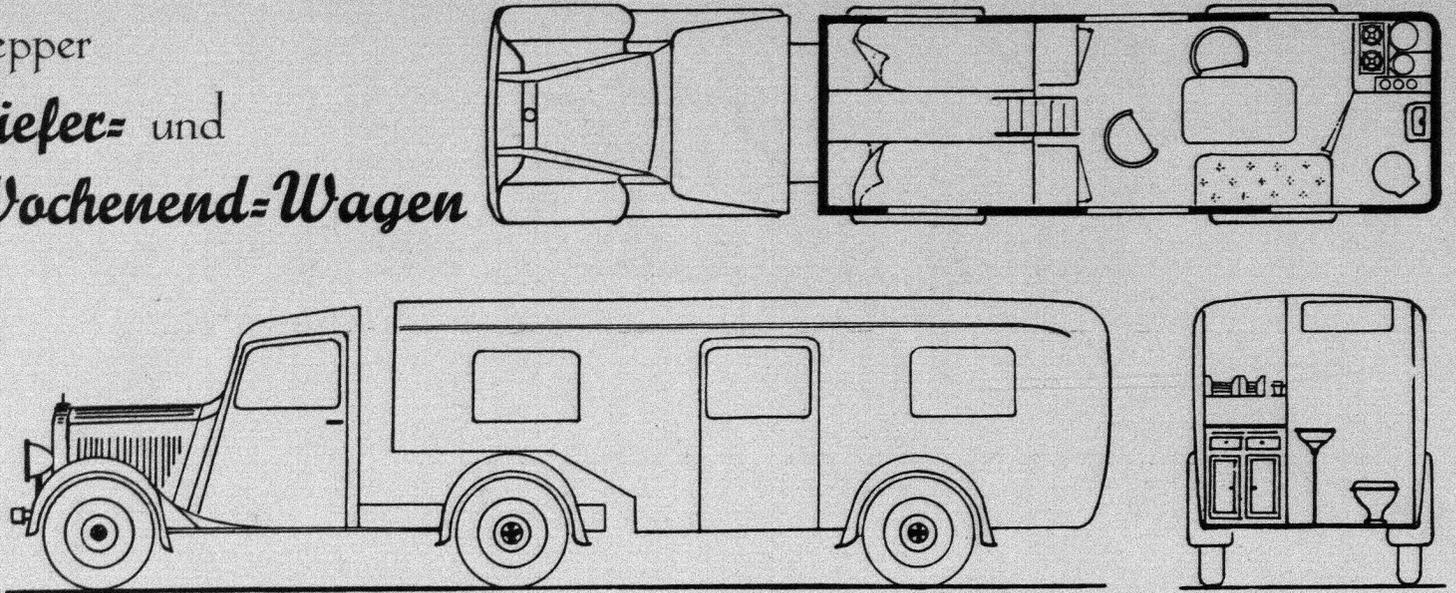
4

Europa Motor



AUTOWIRTSCHAFT AUF DEM HOLZWEGE?

Sattelschlepper als Liefer- und Wochenend-Wagen



Karosserien machen Autos, genau so wie Kleider Leute machen. Es ist erstaunlich, was sich bei einiger Findigkeit und innenarchitektonischem Talent aus einem nüchternen, kommerziell eingestellten Nutzwagen alles bauen läßt. So berichtet in der deutschen Wochenschrift »Motor und Sport« ein Amateur-Konstrukteur über seine, bei aller Improvisation höchst wohnliche und praktische Schaffung: Einen Weekendwagen, der jeder Hotelkonkurrenz gewachsen ist . . .

Zur Verfügung stand ein geräumiger Sattelschlepper, der im Auftrag einer Schokolade-Markenfirma als Propagandawagen erbaut worden ist. Der Inhaber einer Großwäscherei hatte dieses, in sehr gutem Zustand befindliche Fahrzeug erworben und beschlossen, es für seine Zwecke umbauen zu lassen. In jedem anderen Falle wäre irgendeine Korosseriefirma mit der Ausführung der entsprechenden Arbeiten beauftragt worden; wenn aber hier noch ein Yachtkonstrukteur mit hinzugezogen worden ist, so war dies darauf zurückzuführen, daß die Forderungen, die der Besitzer stellte, im Karosseriebau nicht alltäglich sind. Sollte doch der Wagen wochentags dem Transport der Wäsche zwischen Annahmestellen und Wäscherei dienen und den Besitzer als langjährigen Wassersportler am Wochenende mit seiner Familie an entferntgelegene idyllische Plätze bringen, die unsere Flüsse und Ströme trotz immer weiter fortschreitender Industrialisierung und Kanalisierung immer noch bieten, unabhängig von Hotels und Gasthöfen, und ohne auf ausreichende Bequemlichkeiten

verzichten zu müssen. Es wurde also eine Inneneinrichtung gefordert für 2 Erwachsene und 2 Jungen (12 und 14 Jahre) mit Schlafplätzen in getrennten Räumen, ein Wohnraum, Kochgelegenheit, genügend Schrank- und Stauraum für Kleider, Geschirr und Vorräte, sowie ein Waschraum und Wasserklosett. Außerdem war ein leichtes Motorboot (4.60×1.20 m, 80 kg Gewicht) nebst 6-PS-Außenbordmotor (30 kg) und ein Faltbootzweier mit 2 PS-Seitenborder mitzunehmen. Das waren die Forderungen, die der Eigentümer stellte. Da aber der Hauptzweck des Fahrzeuges doch der Wäschetransport bleiben sollte, so mußte versucht werden, die Einrichtung so auszubilden, daß sie nach Beendigung der Wochenendfahrten zum größten Teil auch herauszunehmen war, was sich auch ermöglichen ließ.

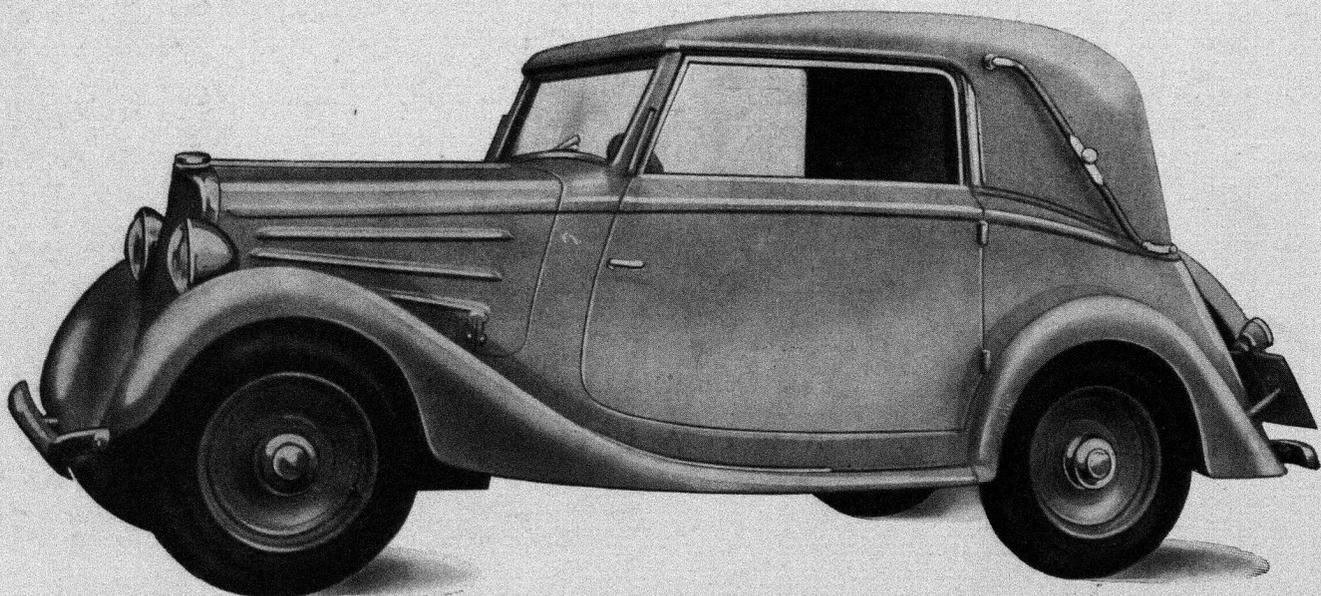
Der Wagen hatte beiderseits Mitteleingang und auf jeder Seite zwei Kurbelfenster. Diese Fenster werden für Gewerbezwecke innen durch einen Holzrost geschützt und außen durch Blechschilder, die die Firmen- und Reklameaufschriften tragen, verdeckt. Betritt man den Wagen durch einen dieser Mitteleingänge, so gelangt man in den gemütlichen, holzgetäfelten Wohnraum. Er hat einen Tisch, zwei Polsterstühle und ein Sofa, das nach Hochklappen der Rückenlehne zwei Schlafplätze für die beiden Jungen abgibt. Zu dem Schlafraum der Eltern gelangt man nach vorn. zwischen den beiden hohen schmalen Kleiderschränken hindurch, die im oberen Teil einige Anzüge und Kleider und darunter in Schubladen Wäsche aufnehmen können. Der etwas

höher gelegene Schlafraum — weil über dem Drehschemel angeordnet — ist über einige Tritte zugänglich. Obwohl niedriger, als allgemein gewohnt, ist dieser Raum immer noch bedeutend luftiger als der Schlafraum in einem Vorderkajütboot oder gar im Vorschiff eines Jollenkreuzers. Der Elternschlafraum ist durch einen Vorhang vom Wohnraum abgetrennt.

Ganz hinten befindet sich auf der einen Seite das Büfett, das gleichzeitig Koch- und Vorratsschrank ist, mit Teller- und Gläserbord. Ein zweiflammiger Benzinkocher ist in einer mit Zink ausgeschlagenen Kochplatte untergebracht und gestattet die Herstellung jeder größeren Mahlzeit. Ein bereits abgeteilter Raum war wie geschaffen für die Anbringung eines Waschbeckens. Als Klosett wurde das im Yachtbau bestens bewährte Torfstreu-klosett gewählt.

Die Boote und die dazugehörigen Motoren wurden auf dem Dach untergebracht. Das leichte Hinaufschaffen der Boote und Motoren wurde durch einen Boots davit, wie sie in der Schifffahrt zum Aussetzen der Rettungsboote im Gebrauch sind, auf einfachste Weise gelöst. Aus Stahlrohr wurde ein solcher Boots-davit zusammengeschweißt und auf dem Dach umlegbar befestigt. Auf die gleiche Weise wird auch der Außenbordmotor und das zusammengelegte Faltboot mit dem Seitenborder nach oben geschafft, gut festgezurt und mit einem Persenning abgedeckt. Somit ist alles praktisch und vor allen Dingen sicher verstaut

L. A. Gradel.



Der kleine Turiner Fiat, in seiner jüngsten Erscheinungsform, als zweitüriges, viersitziges Stromlinienkabriolett.

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

NEBENBEI BEMERKT... / Banalitäten vom Tage.

Mensch ärgere dich nicht, wenn sich die Ablieferung deines neuen Wagens um sechs oder acht Wochen verspätet. Du bist ohnedies gut daran. Wie viele deiner Mitbürger müssen ihr Lebtag lang warten . . .

• „Schnellgang“ ist aller Laster Anfang.

• In jedem Wagen mit exorbitanter Geschwindigkeit lebt der paneuropäische Gedanke. 160 Kilometer die Stunde haben etwas Völkerverbindendes.

• Kein Autobesitzer ist vor Bezahlung der letzten Rate glücklich zu preisen.

• Das offizielle Glockner-Rennen wurde für 1936 abgesagt. Das inoffizielle, private Glockner-Rennen, gleichfalls international, findet während der heurigen Reisesaison tagtäglich unter dem Motto „Jeder sein eigener Caracciola“ statt.

• Das einzige, was beim Auto kaum je mit der Zeit geht, ist die Uhr am Armaturenbrett.

• Unglaublich, aber wahr! Noch immer gibt es Leute, die glauben, vorwärts zu kommen, wenn sie zu Fuß gehen.

• Tempora mutantur. Früher einmal schwärmten Mädchen aus gutem Hause von einem feschen, eleganten, wohlkonservierten Fünziger in den besten Jahren. Heute muß es partout ein — fabriksneuer sein.

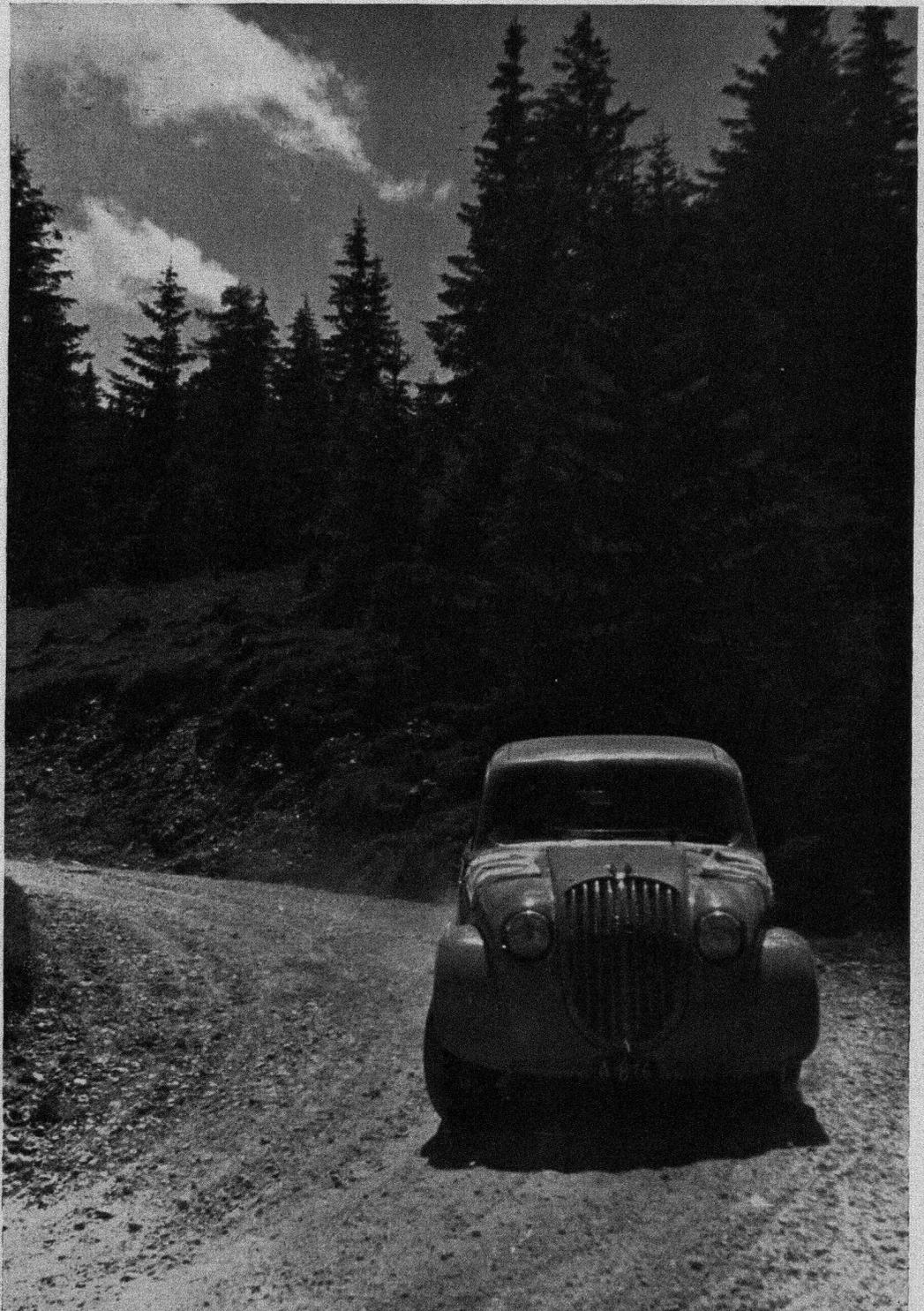
• Daß am Großglockner bergfeste und gebirgsschwache, neueste und älteste Autos nebeneinander und durcheinander fahren, schmälert das Vergnügen. Und doch wäre es leicht, Abhilfe zu schaffen. Man dekretiere: Montag, Mittwoch, Freitag nur für „Raucher“, die übrigen Tage für „Nichtraucher“.

• Ein europäischer Grand Prix nach dem anderen läßt sich für heuer absagen — das müssen unsere, an sechsstelligen Jahreseinkünfte gewöhnten Volantstars zu spüren kriegen. Schlechte Zeiten für Idealisten!

• Das große „G“, der Glockner-Orden, wie ihn viele Antiquitätenbesitzer an die gläserne Brust ihres Wagens heften, wo er dann bis zum Lebensende picken bleibt, soll heißen: Da schau' her, was ich auf meine alten Tage noch imstande bin! Hätte mir das selbst nicht zugetraut! (Anm. d. Red.: Offen gestanden, wir auch nicht.)

Tachometer und schöne Frauen: Beide lügen sie so scharmant, daß es nur einem Esel einfallen kann, ihre Angaben nachzuprüfen.

100.000 Francs in barem wurden vor kurzem beim Großen Preis von Tunis an die Sieger verteilt — Afrika, du hast es besser als unser Kontinent, der alte!



Der „50er“ in der Steirischen Berglandfahrt. Rudi Hunger am Pfaffensattel. (Sportphot. Zapletal.)

Jeder nach seiner eigenen Kühlerfasson!

Von rechts wegen müßte man die Menschheit nach ihrer eigenen, selbstgewählten Kühlerfasson selig werden lassen. Von rechts wegen. Daß die Majorität in jedem auto-produzierenden Lande, um einen modernen Ausdruck zu gebrauchen, betont national chauffiert, auf heimatlichen Erzeugnissen, ist nur selbstverständlich, schon der sacro egoismo gebietet das, der Rest jedoch, die Schicht der „Unbelehrbaren“, sollte in der Lage sein, sich mehr oder minder ausgefallene Marken nach Maßgabe der verfügbaren Gelder zuzulegen.

Bei uns in Österreich, wo auch die automobilistischen Wunschträume, oder besser noch deren Erfüllungen von oben herab kontingiert wurden, fehlt diese, anderswo

selbstverständliche Freizügigkeit. Wer hier einen separaten Gusto hat, einen aparten Geschmack, der muß häufig genug zuwarten, bis der betreffende Auslandswagen frei ist. Denn engbegrenzt ist das Betätigungsfeld der Generalrepräsentanz am Ring — zwei Monate sollst Du arbeiten und zehn Monate sollst Du ruhen! — dies die handelspolitische Direktive.

Besagte Engherzigkeit erstreckt sich nicht etwa nur auf jene Typen, die im Lande wachsen, nein, auf alle. Die sehr kostspielige Folge: Für die paar deutschen, amerikanischen und französischen Wagen, die herein dürfen, werden wahre Phantasiekurse verlangt — plausibel und entschuldigbar, denn der Importeur muß auch die übrigen zehn

Monate leben und die Generalregien laufen hurtig weiter. Dabei wäre es abwegig, unsere böse Industrie für den unhaltbaren und darum offenbar so haltbaren Zustand verantwortlich zu machen, die Steyr-Werke sind mit ihrem derzeitigen Käuferkontingent hoch zufrieden, aber anderenorts ist man offenbar nackensteif.

In dem offiziellen Organ der Händlerschaft, der „Autowirtschaft“, wird dieses Thema — zum wievielten Male heuer bereits? — ausführlich erörtert.

Alle Stellen für die Erleichterung der Kraftfahrzeug-Einfuhr.

Mit sehr gemischten Gefühlen lesen die Automobilhändler die von den Tageszeitungen offenbar mißverständlich aufgefaßten Nachrichten, daß der Automobilhandel so gut wie ausverkauft sei und daß überhaupt das Geschäft in Kraftfahrzeugen in Österreich so flott vor sich gehe, wie es schon lange nicht festzustellen war. Wohl folgt dann die Mitteilung, daß sich unser Verband bemüht, das Einfuhrkontingent, das im Herbst dieses Jahres fällig wird, schon jetzt vorschußweise an die Importeure zu verteilen und daß auch Bestrebungen im Zuge seien, eine allgemeine Erhöhung der Einfuhrquote durchzusetzen, aber der Eindruck im Laienpublikum bleibt doch bestehen, daß die Lage des Automobilhandels gar nicht so schlecht sei. In der Tat: Kann einem Geschäfte in unseren Tagen, in denen die Ware nur durch besondere Anspannung der Propaganda an den Mann gebracht werden kann, etwas besseres nachgesagt werden, als daß die Nachfrage größer ist als das Angebot? Bedeutet dies nicht eine beruhigende Preistendenz?

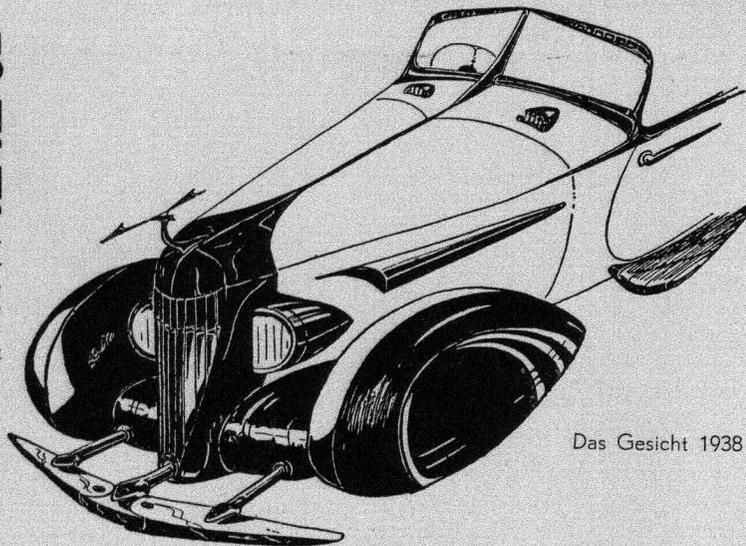
Der Kraftfahrzeughandel befindet sich in einer Lage, die man geradezu grotesk bezeichnen kann. An den Bestrebungen, die zu dem Aufschwung des Kraftfahrwesens in Österreich geführt haben, hat er in hervorragender Weise mitgewirkt; wie alle Welt weiß, ist er auch der kräftigste Rufer im Streite gewesen. An dem Erfolg aber, der seit einem Jahre sichtbar ist, hat er einen Anteil, weil das lächerlich geringe Kontingent nicht erhöht wird und auch der Zoll keine Ermäßigung erfährt. Und wenn man die Frage stellt, wer an der Aufrechterhaltung dieser unnatürlichen Lage interessiert ist, wird sich — so sonderbar das klingt — niemand finden, der sich zu der Drosselung der Einfuhr bekennt.

Es ist nämlich nicht wahr, daß sich die österreichische Automobilindustrie gegen die Forderungen des Automobilhandels zur Wehr setzt. Sie hat übrigens auch gar kein Interesse daran, da sie selbst über schlechten Geschäftsgang nicht klagen kann und schon seit einiger Zeit für die Lieferung neuer Wagen nicht unerhebliche Lieferungsfristen verlangen muß. Dazu kommt, daß es vom automobilistischen Standpunkt ein Fehler wäre, die um diese Jahreszeit einsetzende Nachfrage zu bremsen. Auch im Interesse der Industrie ist es gelegen, die durch verschiedene günstige Umstände hervorgerufene Kaufwelle auslaufen zu lassen. Hierbei ist es gleichgültig, ob ein paar ausländische Kraftwagen mehr auf den Markt gelangen. So wie der Automobilhandel den Absatz heimi-

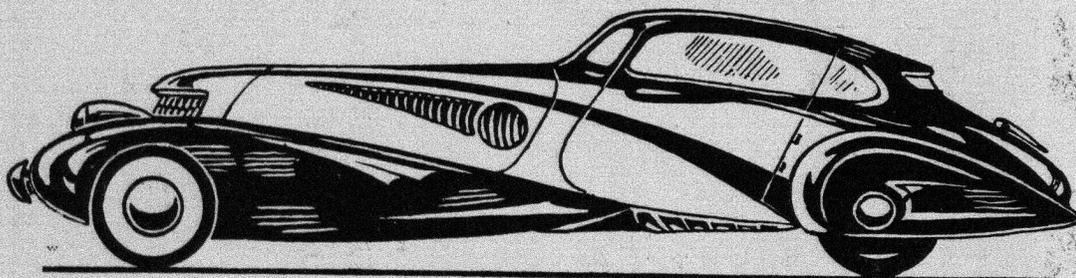
AUTOS VON MORGEN

Die Konstrukteure der USA. kreieren heute die Mode der Karosserieformen. Sie haben der Stromlinienform eine eigene Note gegeben, eine Note, die auch in den Wagen anderer Länder mehr oder minder stark nachklingt. Aber auch die Künstlerhand trägt das ihre dazu bei, dem Bizarren des technisch Neuen eine etwas leichter verdauliche „Linienführung“ zu verleihen.

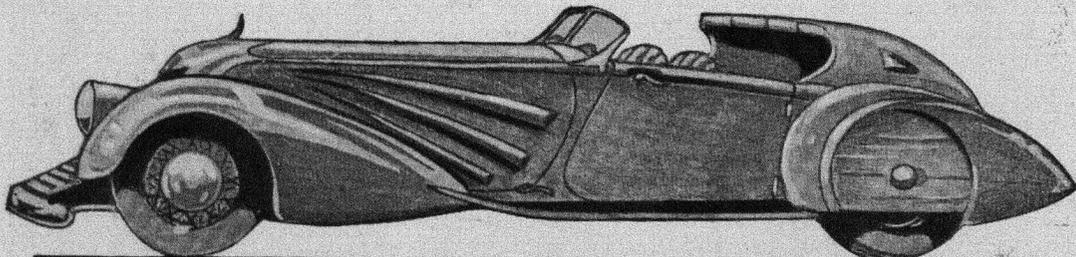
Wohl nicht immer, denn . . . Hier sind einige künstlerische Ergüsse von jenseits des Atlantik, . . . für „morgen“ bestimmt.



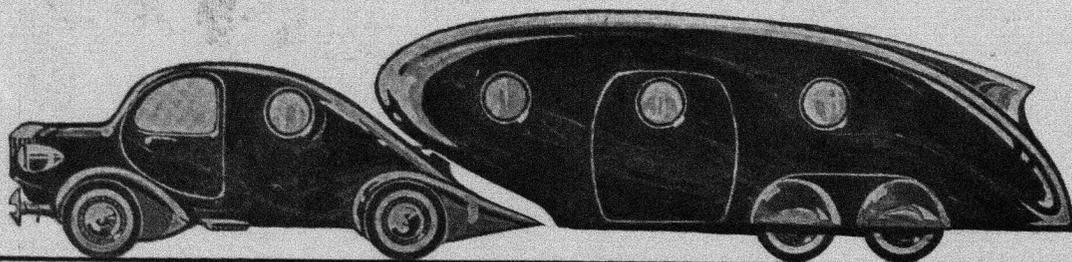
Das Gesicht 1938



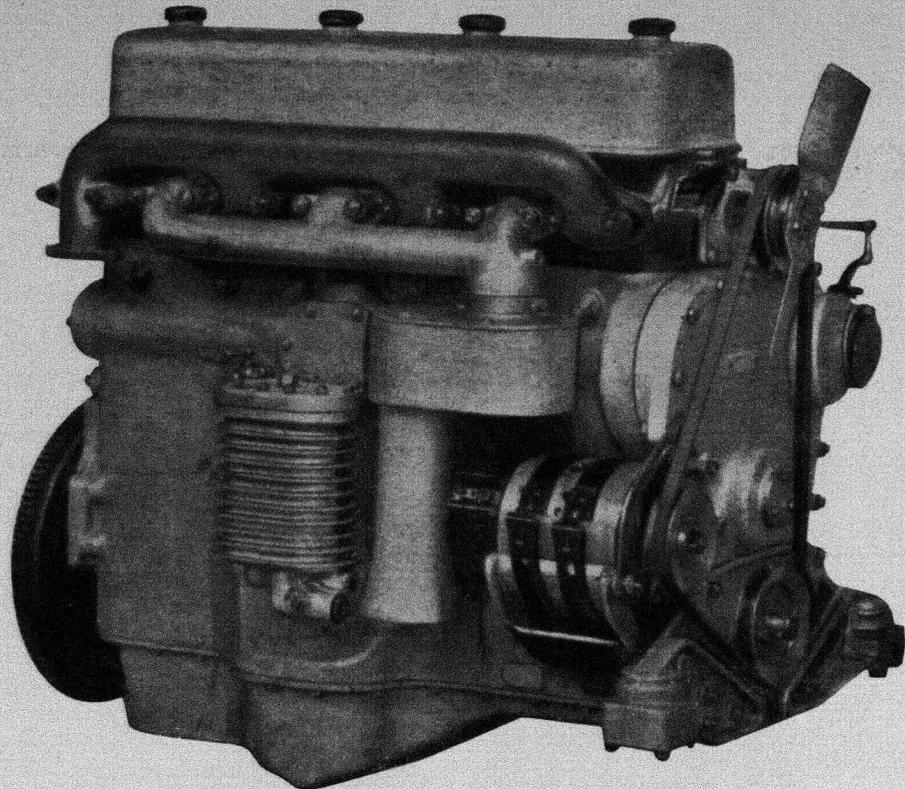
Das Coupé mit der sportlichen Allüre.



Der offene Wagen wird wieder modern . . . besonders wenn gut schließbar . . .



Keine Vision aus dem Karpfenteich, sondern ein Stromlinienanhänger up-to-date.



Auch in Amerika der Personen-Diesel.

Wie aus guter Quelle verlautet, soll im nächsten New-Yorker Salon ein neues Chrysler-Plymouth-Personenwagen-Modell zur Ausstellung gelangen, als dessen Kraftquelle der hier abgebildete Diesel-Motor fungiert.

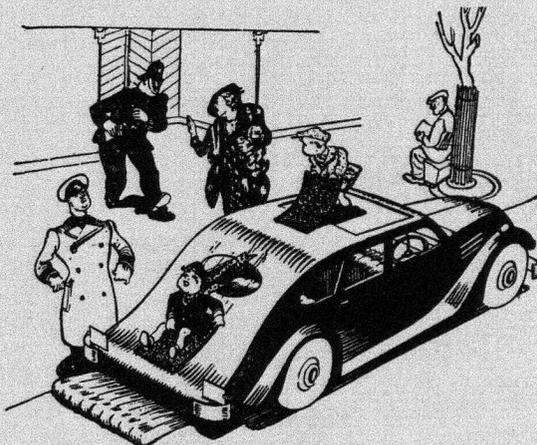
scher Kraftwagen auf das freudigste begrüßt, weil hievon der Kraftverkehr im allgemeinen profitieren muß, sieht auch die Automobilindustrie in der zunehmenden Motorisierung des Verkehrs eine Befruchtung ihrer Produktion. Wer bekanntlich ein Automobil besitzt, gibt es nicht leicht wieder auf, ja er schreitet in der Regel vom kleinen Wagen zum größeren fort und veranlaßt gleichzeitig nicht selten Personen aus seiner Umgebung, gleichfalls Automobilisten zu werden.

Nun hat die Industrie in Erkenntnis dieser Tatsache dem Bundesministerium für Handel und Verkehr bekanntgegeben, daß sie gegen eine Bewilligung der vom Automobilhandel vorgebrachten Wünsche nichts einzuwenden habe. Da das Einfuhrverbot und der hohe Zoll einzig und allein im Interesse der Industrie verfügt worden sind, müßte aus der geänderten Stellungnahme die zwangsläufige Folgerung gezogen werden, daß dem Automobilhandel nunmehr so viele Wagen zugeteilt werden, als durch die Marktlage bedingt sind. Merkwürdigerweise scheinen irgendwo Bedenken vorzuliegen.

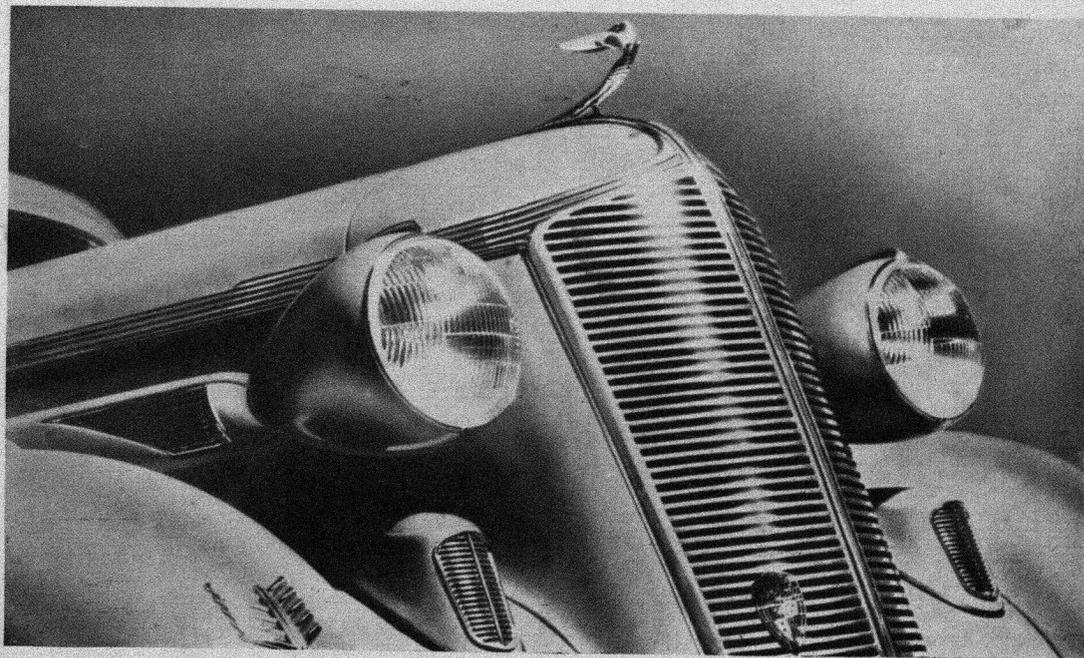
Am Ende beim Finanzministerium? Aber gerade dieses wäre im besonderen Maße an einer Erleichterung der Einfuhr interessiert, weil hieraus der Staatskasse sehr beträchtliche Einnahmen aus dem Zoll und der Warenumsatzsteuer zufließen würden. Das Finanzministerium hat in solchen Fragen mit Recht ein großes Wort zu sprechen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß es sich angesichts der zu erwartenden Eingänge für die Wünsche des Automobilhandels aussprechen wird. Dennoch scheint ein Widerstand zu bestehen. Wo ist er?

Die Frage hat ihre Dringlichkeit. Das Automobil ist ein Saisonartikel. Es ist daher nicht gleichgültig, wann dem Automobilhandel die Möglichkeit gegeben werden wird, seine Kunden mit Wagen zu versehen. Wenn die Absicht besteht, den Importeuren Hilfe zu bringen, was eine wirtschaftliche Tat wäre, und damit die Marktverhältnisse zu beruhigen, was eine noch größere wirtschaftliche Notwendigkeit wäre, dann müßte dies schon geschehen sein.

(„Autowirtschaft.“)



„Lassen Sie nur, Herr Inspektor, ich habe meinem Chauffeur aufgetragen, er solle die Kinder unterhalten, während ich meine Einkäufe mache!“
(Aus „The Motor“.)



Das neue Gesicht des Amerikaner.

Die neue Erfindung eines Genies, das *Vacumatic System* . führt zu dem Entstehen

DIESES WUNDER FÜLLHALTER

SCHLAUCHLOS - OHNE PUMPEKOLBEN ODER VENTILE - SICHTBARER TINTENVORRAT

Ohne Tinten-Gummi-Behälter . . .

Füllung durch Vacuum . . .

102% grösserer Tintenvorrat

Nicht etwa der erste schlauchlose Halter — sondern der erste schlauchlose Halter ohne Kolben, Pumpe oder Ventile, nichts enthaltend, das versagen oder ihn später gebrauchsunfähig machen könnte — ein Halter, welcher 102% mehr Tinte aufnimmt als Halter derselben Grösse mit Gummi-Behälter.

Beachten Sie den Sammet ähnlichen Schimmer des laminierten Schaftes jedes VACUMATIC Halters, zusammengesetzt aus gleichmässigen Ringen, abwechselnd in Schwarz mit Perlschimmer; oder mit Marmor-Effekten.

Ueberzeugen Sie sich durch eine Schriftprobe mit der zweiseitig verwendbaren Spitze der Maxima- und Major-Modelle — eine umkehrbare Feder, hergestellt von kostbarem Platin und Gold mit Iridium-Spitze. Standard-Modelle sind mit einseitig schreibenden Federn versehen.

Parker

erscheint mit dem

VACUMATIC

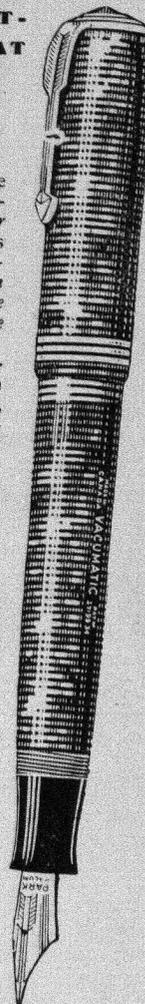
Maxima Vacumatic	\$1,00
dazu passender Füllstift	\$,35
Major Vacumatic	\$,80
dazu passender Füllstift	\$,35
Slender Vacumatic	\$,65
dazu passender Füllstift	\$,35
Standard Vacumatic	\$,65
dazu passender Füllstift	\$,35

Erhältlich in den führenden Fachgeschäften.

KARL KOHN,

Wien XIV., Pfeiffergasse 3,

Telephon R-38-3-13.



Puch 250 in der Wüste.

Dr. L. Zöhrer schreibt den Puch-Werken:

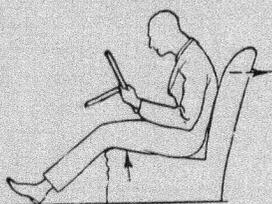
„Schönen Gruß aus Friesland (Holland), wohin ich am Rückweg von der Sahara nach Wien einen Abstecher machte. Trotz Wüstensand, Hitze und mehr als 11.000 km befindet sich meine Puch 250 sehr wohl und freut sich auf ein Wiedersehen in Wien.“

Mehr Komfort beim Sitzen

Ein neuer schwenkbarer Vordersitz, der Kennington.

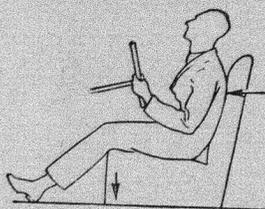
Heute sind, namentlich bei großen, starken Wagen von Klasse, die Hintersitze derart komfortabel und mollig (man denke nur an die pneumatische Polsterung), daß sie kaum noch bequemer gedacht werden können. Dagegen sind in puncto Komfort die Vordersitze noch immer spärlich bedacht. Speziell der arme Lenker – der einzige Mann im Wagen, der schon aus Sicherheitsgründen besonders bequem sitzen sollte, ist übel daran. Freilich, die meisten Lenkersitze sind heute „verstellbar“, wie die Kataloge so schön sagen, aber ihre Verstellbarkeit besteht stets nur darin, daß man den Lenkersitz, je nach der Körpergröße des Fahrers, auf Wunsch nach vorwärts (für kleine Fahrer) oder nach rückwärts (für langbeinige Fahrer) schieben kann.

Das Erreichen der Pedale, dies nach Bequemlichkeit erzielbare Ausstrecken der Beine läßt jetzt bei den sogenannten „verstellbaren“ Vordersitzen, fast nichts mehr zu wünschen übrig. Aber der Neigungswinkel



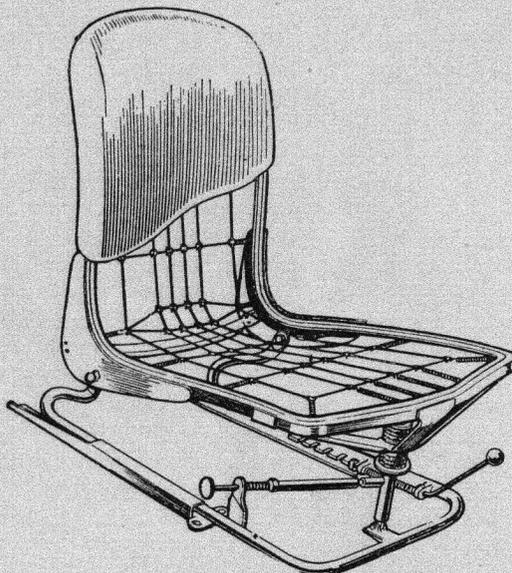
der Rückenlehne ist fix. Der Sitz hebt sich und senkt sich mit dem Fußboden des Wagens. Wie die Vorderräder des Wagens eine kleine Erhöhung passieren, „hebt“ sich der Sitzpolster scheinbar unter den Knien des Fahrers, während die Rückenlehne von ihm fort (nach rückwärts) zu streben scheint. Den Bruchteil einer Sekunde später erreichen die Hinterräder dieselbe Unebenheit.

Jetzt scheint der Sitzpolster nach unten durchzugehen, während die Rückenlehne nach vorne drückt. Diese fortwährend sich



wiederholenden Bewegungen wirken sehr ermüdend auf die Nackenmuskeln und verursachen eine durch die Länge der Fahrt absolut nicht gerechtfertigte Abspannung in Körper und Nerven.

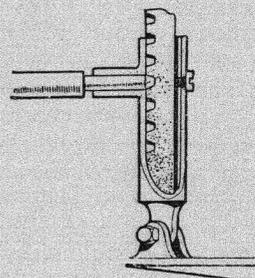
Der Kennington-Sitz, so benannt nach seinem Erfinder, Mr. W. O. Kennington (Direktor der Delco-Remy und Hyatt Ltd. in London), beseitigt diese Nachteile dadurch,



daß der an und für sich von allem Anfang an auf den Lehnenwinkel (zur Horizontalebene der Fußbretter) nach Bequemlichkeits-erfordernissen verstellbare Sitz auch die Bewegungen des Fußbodens des Wagens, nach

Art eines Schaukelstuhles, quasi kompensiert. Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist schon die allgemeine Form des Sitzes den anatomischen Erfordernissen des menschlichen Körpers angepaßt, was durch Gipsabgüsse und danach hergestellte Sitze erzielt wurde. Der Kontakt des Körpers mit dem Sitz ist auf der ganzen Kontaktfläche gleichmäßig intensiv, daher auch die Gewichtsverteilung die denkbar günstigste. Nirgends übt der Körper einen stärkeren Druck auf diesen Sitz aus als der allerorten gleiche Druck, der dem richtig verteilten Gewicht entspricht.

Auch der ganze Montageaufbau des Kenningtonschen Sitzes ist neu und genial. Der Sitz ruht, wie man sieht, auf Drehzapfen, die unter dem Schwerpunkt des Daraufliegenden angeordnet sind. Der vordere Teil des Sitzes ruht auf einem Träger, der selbst sich wieder auf einem vertikalen Pfosten auf- und abbewegen (schwingen) kann. Die Höhe dieses Pfostens kann nach Belieben eingestellt und somit die Neigung der Rückenlehne eo ipso verstellbar werden. Zudem ist natürlich auch



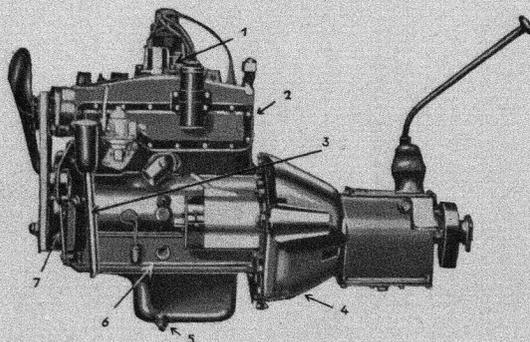
die heute bereits gewohnte Verstellbarkeit auf Beinlänge vorhanden, denn der ganze Sitz ist in auf dem Bodenbrett des Fahrersitzes befestigten Schienen verschiebbar.

So vorteilhaft, so anatomisch richtig ist die ganze Anlage, so praktisch, daß der Sitz selbst gar keiner besonders luxuriösen Polsterung bedarf, um höchsten Komfort zu erzielen.

ZU
VIEL
ÖL!

Manche Wagen „fressen“ geradezu unglaubliche Mengen Öl. Nicht immer sind dies alte Kraxen. Auch der beste, zwei bis drei Jahre alte Motor, wird nach einer schlampig durchgeführten Reparatur zum Öl-

fresser, weil an einer ganzen Reihe von Stellen das Öl durch schadhafte („vermurkste“) Dichtungen oder lockere Lager ausfließt. Die hauptsächlichsten Stellen, an welchen dies meist vor sich geht, sind:



1. Öl fließt an der Welle des Verteilers (oder Zündung) aus.
2. Schlecht passender Deckel der Ventilkammer.
3. Zuviel Öl verdampft durch den Entlüftungsstutzen des Kurbelgehäuses.
4. Öl fließt aus dem Hauptlager durch das Kupplungsgehäuse ab.
5. Der Auslaßpfropfen am Karter ist entweder locker oder dichtet schlecht.
6. Schlecht passende oder schadhafte Dichtung des Unterkarters.
7. Auch an der Stirnseite des Motors kann Öl aus dem abgenutzten Hauptlager ausfließen.

Die beste Remedur für all diese Leiden ist, den Motor auseinanderzunehmen und die Schäden systematisch einzeln von einem fach-tüchtigen und gewissenhaften Mechaniker beheben zu lassen.

Wozu sind die Bäume da?

Vor einiger Zeit habe ich den Aufsatz eines Mannes gelesen, der sich darüber beklagte, daß es Automobilisten gibt, die so schnell fahren, daß sie gelegentlich Sperlinge, Singvögel und anderes gefiedertes Geklügel totfahren. Es wurde ihm erwidert, daß es bei einem Tempo von mehr als 70 Kilometerstunden einfach keine Möglichkeit gibt, einen Zusammenstoß zu vermeiden, wenn der Sperling nicht seinerseits Platz macht oder wenn er nicht durch die vorbeistreichende Luft am Wagen entlang geführt wird. Schließlich kann man aber nicht aus solchen Gründen das allgemeine Höchsttempo auf 50 Kilometerstunden festsetzen.

Der Straßenbaum kann von sich aus nicht Platz machen; er befindet sich in steter Lebensgefahr, die nur ein wenig gemildert wird durch die Tatsache, daß er am Rande der Fahrbahn und nicht in ihrer Mitte steht. Dispositiv veranlagte Talente teilen die Straßenbäume ein in 1. von Natur gewachsene Straßenbäume: a) schwacher, b) mittlerer, c) starker und nicht umzulegender Konstitution; 2. von Menschenhand geschaffene Straßenbäume: a) schwacher (Gaskandelaber), b) starker (Brückenpfeiler), c) verkehrter (Kilometersteine) Körperbeschaffenheit.

Von Interesse sind hier nur die zu 1. genannten. Die Weisheit, daß in sehr vielen Fällen das Schleudern eines Kraftwagens erst durch das zufällige Dabeistehen eines Straßenbaumes zum Unfall, dann aber durch das ebenso zufällige Dabeistehen des nächsten Straßenbaumes zur tödlichen Katastrophe wird, stammt nicht von mir, ist aber trotzdem richtig. Wenn man nun vor etwa zehn Jahren sich dem hier liegenden Problem mit der im Gewande gewandt verborgenen Absicht näherte, den Straßenbäumen im Interesse der Sicherheit des Kraftverkehrs zu Leibe zu gehen, so erschienen angebliche Freunde der Natur mit dem Bemerkten, es sei an der Zeit, den landschaftzerstörenden Plänen „irrsinnig gewordener Benzinfrützen“ Einhalt zu gebieten und ihnen klar zu machen, daß es notwendig sei, die Straßenbäume in der Landschaft zu Zwecken der



Gemütvolle Gattin: „Karl, geh' nicht so weit zum Rand, Du hast den Zündungsschlüssel im Sack ...!“

Verschönerung zu belassen. Die Kraftfahrer könnten ja ruhig ihr Tempo so einrichten, daß eine Kollision mit den Straßenbäumen außerhalb jeder Möglichkeit liege.

Das war in den Zeiten, in denen die Teilung sehr vieler Straßen zwischen Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr noch Streitigkeiten zuließ über die Frage, ob der Kraftfahrer mehr Anspruch auf unbehinderte Fahrt oder ob der Fußgänger mehr Anspruch auf ästhetischen Genuß in Form von Straßenbäumen besitze. Inzwischen hat es sich herumgesprochen, daß die Naturliebe des Fußgängers nur sehr unzweckmäßigerweise den Bäumen an Automobilstraßen gewidmet wird, und daß es viel besser ist, sich dort dem Herzen der Landschaft zu nähern, wo die Bäume zahlreicher und die Kraftwagen seltener sind, beispielsweise im Wald und auf der Heide, als da, wo ein umgekehrtes Zahlenverhältnis gegeben ist.

Das gilt für den Fußgänger. Anders ist es mit dem Automobilisten. Die Fähigkeit, einen bestimmten Ausschnitt aus einer Landschaft zu betrachten, hängt von der Reisegeschwindigkeit ab. Der Fußgänger kann sich liebevoll in die Details der Landschaft versenken, der Automobilist sieht schon nicht mehr, was unmittelbar bei seinem Fahrzeug sich befindet, der Flieger sieht nur ganz weite Flächen, und gerade auf der besonderen Betrachtungsweise jeder Art zu reisen, beruht auch ihr besonderer Reiz. Bei Wilhelm Busch gibt es jenen Lord, der die Frage stellt, warum er nicht beim Gehen in die Ferne sehen solle, und der zu dem Schluß kommt:

„Schön ist es auch anderswo,
Und hier bin ich sowieso.“

Befragt, worin die komische Wirkung vorliegendenfalls zu sehen sei, antwortete der kleine Peter durchaus zutreffend, daß hier eine Inkongruenz zwischen tatsächlichem und in gleicher Situation denkbarem Verhalten vorliege, auf welchem Prinzip schon von je die Wirkung der Komik beruht habe.

Dem haben wir hinzuzufügen, daß, wenn der kleine Peter recht hat, der Lord, indem er geht, sich wie ein Fußgänger benimmt,

**SICHERER START AUF
SCHLECHTESTER STRASSE.
SIEGER AUF STARKSTER
STEIGUNG IM SPORT.
STEHER IN SCHNEE, IN
SAND UND IN SCHOTTER.
SPARMEISTER, SCHUTZGEIST:**

SEMPERIT CORD

gleichzeitig aber durch den Blick in die Ferne die Reiseform des Kraftfahrers annimmt.

Kehren wir zu den Straßenbäumen zurück! Nur die Gewohnheit hat sie noch nicht komisch werden lassen. Sie sind aber offensichtlich nicht mehr notwendig, soweit Automobilstraßen in Betracht kommen, denn das Landschaftsbild des Kraftfahrers liegt außerhalb der durch sie gegebenen Begrenzung. Wie richtig das ist, empfindet jeder, der eine deutsche Reichsautobahn befährt; er mag sich die Frage vorlegen, wie der Eindruck — landschaftlich gesehen — sein würde, wenn die Seiten von Bäumen eingefaßt wären. Die bewußt gewollte Weite des Blickes, die der Geschwindigkeit des Kraftwagens entspricht, wäre vernichtet.

Damit sind die Einwände der Naturfreunde von ehemals, soweit Automobilstraßenbäume in Betracht kommen, widerlegt. Offenbar sind an ihnen die Bäume nicht dazu da, landschaftliche Schönheit zu unterstützen. Soweit sie das dennoch tun — es gibt einige wenige Ausnahmen — mögen sie sich ausdrücklich als nicht angegriffen fühlen.

Wozu also? Ich weiß es nicht. Unser Hund, wenn wir ihn mitnehmen und bei einer Rast am Straßenrand aus dem Wagen lassen, weiß es immer sofort. Aber nur dazu sind die Straßenbäume doch offenbar nicht da.
Hari („A. A. Z.“).

Motorrad-Durchquerung Afghanistans.

Herr Herbert Tichy schreibt an die Steyr-Daimler-Puch-A.-G.:

„Ich freue mich, heute Ihnen mitteilen zu können, daß mir die erste Motorrad-Durchquerung Afghanistans gelungen ist. Ich fuhr nicht die gebräuchliche Südroute Kandscharheret, sondern nördlich, nahe der russischen Grenze — Kabul — Massar i-Sherif — Maimana — Herat. Meines Wissens hat bisher auch kein europäischer Automobilist diese Strecke bewältigt, deren Schwierigkeiten an der Grenze des möglichen liegen.“

Weitere Details: 14 Tage in Afghanistan, 1800 km, 6 Pässe zwischen 3000 bis 4000 m gequert, Straßen unter jeder Kritik, in Afghanisch-Turkestan blieb ich in der versandeten Wüste stecken und wurde erst nach zehn Stunden von einem Lastauto aus meiner durstigen Lage befreit. Ich führte die Fahrt vollkommen allein durch.

Diese Fahrt liegt wohl an der Grenze dessen, was man heute von Maschine und Fahrer verlangen kann.“

SO MACHT 'S AMERIKA!

TANKEN SIE INDIVIDUELL! RATIONALISIERUNG IST TRUMPF!

Auf der Suche nach einem Job (Geschäft), das für einen alten Fahrer wie mich paßte, kam ich zu einem der großen Tankstellenkonzerne New Yorks. Ich dachte mir: Wagen und Motoren kenne ich ziemlich gut – was braucht man dazu mehr? Aber es kam anders. Der Sektions-Boss (Souschef) sagte dazu nur: „Sehr gut –, aber verstehen Sie sich auch auf den Verkauf?“

Verkauf – bei einer Tankstelle? Darüber hatte ich mir vorher einfach keinerlei Gedanken gemacht. Aber ich brauchte dringend eine Anstellung.

Daher gab ich der Gewißheit Ausdruck, daß ich der geborene Verkäufer sei. Zwei Tage später fing ich bei der Tankstelle an – zu staunen.

Außer der Nachtzeit, das ist von 24 Uhr bis 8 Uhr, waren wir stets unser zwei im Dienst. Unsere Station hatte sechs Pumpen und eine Arbeitsgrube.

„Service.“

Ganz gleichgültig, ob es 15° R unter Null hatte oder +45° im Schatten, wir zwei mußten draußen stehen, um die Kunde zu empfangen, ihr Zeit zu sparen und auf diese Art sogleich einen guten Eindruck zu machen.

Aber wer da glaubt, wir brauchten bloß herumzustehen, der irrt sich. Wir putzten Ölfaschen und -Büchsen oder die Pumpen blank, wenn sie auch noch so schön glänzten. Die Tankstelle erweckte dadurch den Eindruck von Fleiß und Strebsamkeit im Kunden. Komisch, wie? Aber – es zahlt sich aus.



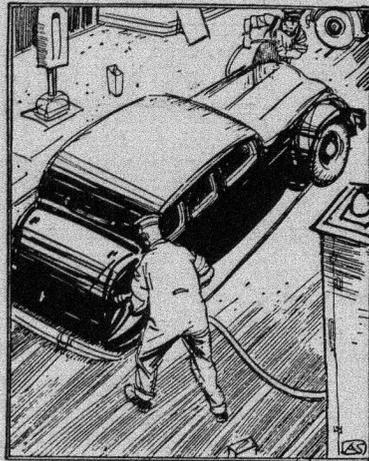
... Ein Wagen fährt vor. Wir laufen (nicht gehen) ...

Ein Wagen fährt vor. Sofort laufen wir beide zu dem Fahrer hin. Wohlgermerkt: Laufen, nicht gehen. Einer von uns beiden begrüßt den Fahrer, der andere schraubt den Verschluss des Benzinreservoirs ab. Der Be-

grüßende grüßt höflich, fragt aber nicht, wieviel Liter benötigt werden. „Darf ich das Reservoir füllen?“ – fragt er und es ist überraschend, wie oft dies bejaht wird. „Spezial-Benzin?“ – auch hier ist es erstaunlich, wie oft der teure Brennstoff verlangt wird.

Dann wendet sich Nummer eins zu seinem Kollegen und erteilt ihm die entsprechende Weisung. Wenn er damit fertig ist, beginnt er automatisch die Windschutzscheibe zu reinigen (aber richtig und wie sichs gehört, auf naßem Wege).

Der andere wendet sich wortlos dem Kühler zu und sieht nach, ob genug Wasser



Ohne ein Wort zu sagen, geht der andere nach vorne und sieht nach, ob genug Wasser ...

vorhanden ist. Wenn er auch fast voll ist, man gießt stets etwas zu, wobei sehr vorsichtig verfahren werden muß, damit nichts am Wagen angeschüttet wird. Das getan, wird der Ölstand kontrolliert. Der Ölmesser zeigt meist auf Tiefstand. Man zeigt ihn dem Kunden.

„Scheint, daß ein paar Liter Öl fehlen, Sir. Etwas dünn bereits, nicht gut für die Lager. Wann ließen Sie das letzte Mal das Öl erneuern?“

Fast immer gelingt es, ein paar Liter Öl an den Mann zu bringen. Oft auch läßt der Kunde den Ölwechsel gleich vornehmen. Dann wird der Wagen über die Grube gefahren. Meist werden sechs Liter verkauft. Und ebenso oft wird dabei gleich der Wagen durchgeschmiert. Wobei der Verkäufer durch einen „Hörbericht“ über das was vorgeht, das Interesse des Kunden zu fesseln versteht.

Nie braucht der Fahrer selbst den Wagen über die Arbeitsgrube oder auf die Hebebühne zu fahren. Das würde ihn oder besonders „ihr“ nicht angenehm sein. Daher



... die Kunde braucht nicht selbst den Wagen auf die Arbeitsgrube zu stellen, das würde sie abhalten ...

besorgen wir es. Man hält die Tür, die Kunde steigt aus, eine Decke wird über die Vordersitze gebreitet und der Tankstellenmann fährt los. So geht es täglich und – so macht man Dollars.

Service – wird verbucht!

Wir führen Buch über diese Art von Service. 1000 Meilen (1600 km) wird für den Schmierdienst garantiert. Wenn eine diesem Äquivalent entsprechende Zeit verstrichen ist, erhält der Wagenbesitzer eine Karte, die ihn in höflicher Form daran erinnert, daß es Zeit ist, wieder schmieren zu lassen. Dabei wird Wert darauf gelegt, ihn in höflicher Weise zu sagen, daß er wahrscheinlich darauf vergessen hat, daß er seit dem letzten Durchschmieren wieder 1000 Meilen zurückgelegt hat und daß wir uns freuen würden, wenn er so freundlich wäre, uns zu besuchen, damit wir die Sache für ihn richten könnten.

Denn es ist der Mühe wert, sich anfangs um die Kunden viel zu kümmern, um sich so ein entsprechendes Klientel zu schaffen. Das macht sich schnell bezahlt.

Wie ertragreich diese Rationalisierung ist, mag daraus ersehen werden, daß eine einzige unserer Stationen innerhalb einer Zehnstundenschicht den Verkaufsrekord mit über 300 Litern Öl aufstellte. Wäre der Ölstand nicht ungefragt nachgesehen worden, würde der Verkauf kaum das Zehntel davon erreicht haben.

Auch das allgemeine Durchschmieren wurde durch unseren rationalisierten Service häufig vorgenommen. Auf sechs Geschäftsfälle kommt nun eine solche Generalschmierung, ja während eines Monats konnte sie sogar bei jedem dritten Wagen vorgenommen werden.

Peter Trevor.

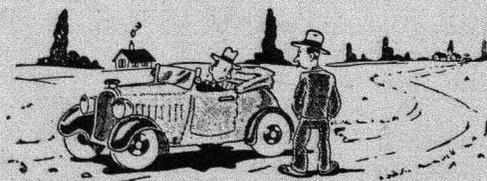
2 MINUTEN LÄCHELN!

Sportler: „Gestern hab' ich mir eine ganz moderne Sirene für meinen neuen Wagen angeschafft.“

Freund: „Aber geh' ... die Platinblonde, mit der Du im Mai überall herumgefahren bist, war ja ohnehin so fesch.“

Über höheren Auftrag.

Herr Simandl: „Gengans sans so guat, Herr Inspektor – i wart jötzt da scho a halbe Stund' auf mei Olde – bitt' schön schaffen S' an, daß i da neama steh'n bleib'n derf ... und wegfahren muß.“



„Entschuldigen schon ... geht 's da nach Obersuarming?“

„Hör'n S', das weiß aber der blödeste Kerl a ...“
„Deswegen hab' ich ja Sie gefragt.“

In Paris gibt es einen Taxichauffeur, der fünf Sprachen spricht.

Diese bemerkenswerte Tatsache wurde erst bekannt, als ein Journalist für einen Franken Fahrlohn eine hundert Frankennote zum Wechseln gab ...

Verkehrsbeamter: „Wie alt sind Sie?“

Junge Fahrer: „Fragen Sie aus persönlichem Interesse oder wollen Sie bloß wissen wie alt ich bin?“

Richtige Definition.

Fahrschüler (bei der Prüfung): „Ein Parkplatz, Herr Kommissär, ist der Ort, wo einem die kleinen Risse und Depscher in die Kotflügel gemacht werden.“

EIN ÖL EROBERT DIE WELT

DIE GESCHICHTE EINER ENTDECKUNG

Es ist eine Detektivgeschichte in des Wortes buchstäblicher Bedeutung, ein Detektivroman moderner Technik! Soviel Kombinationsgabe und Scharfsinn, soviel Initiative und Überlegungskunst, soviel Emsigkeit und eiserne Beharrlichkeit waren erforderlich, um ein Geheimnis zu lüften. Berufene Männer gingen planmäßig ans Werk, um systematisch alle Fäden aufzudecken, allen Spuren nachzuforschen, die zur Erreichung des gesteckten Zieles führen. Ein sensationeller Erfolg hat ihre Mühen gekrönt: Das neue Mobilöl ist gefunden und erobert die Welt.

So hochentwickelt die Trennmethode auch war, das Motorenöl doch nicht aus dem Stand von allen Anteilen trennen, weder selbst nichtschmelzbar, aber den Anlaß zur Bildung von Korkenden Partien gaben. Dies ist durch das neue Verfahren nunmehr restlos erreicht. Die früheren Herstellungsmethoden lieferten ein Produkt von ungenügender Qualitätsstandards. Das neue, wahrhaftig epocheumwälzende Schmiereigenschaften reichbar gegolte.

Das Grundprinzip des „Clearing“ besteht darin, die angewandten Trennmitteln hinaus zu treiben, die einzelnen verschiedenen Lösungsmittel voneinander trennen. Der Bau der Apparate ist gantischen Türmen. In besonderen Mischkammern wird destilliertes Öl zwei verschiedenen Lösungsmitteln zugegeben, die sich infolge ihrer unterschiedlichen spezifischen Gewichte leicht trennen. So erhält man zwei Extrakte, die verschiedenen Anteile des Öls enthalten sind. Diese Lösungsmittel üben auf das Öl keinerlei chemischen Einfluß aus und sind gegenseitig unlöslich. Da sich die verschiedenen Kohlenwasserstoffgruppen und -Familien weitestgehend unterscheiden – von der leicht verdampfenden Flüssigkeit bis zu den zähesten Wachsen und Teeren – so ergibt sich durch die vorbeschriebene Trennung die Möglichkeit, die einzelnen Gruppen entsprechend zu behandeln, die Anteile mit den gewünschten Eigenschaften und physikalischen Eigenschaften zu separieren und die einzelnen Anteile auszuscheiden. Dieser komplizierte Prozeß vollzieht sich in neun Mischkammern, bis schließlich alle tauglichen Anteile wiedervereinigt und die Lösungsmittel in eigenen Rückgewinnungsanlagen extrahiert werden.

Um ein ganz hausbackenes Beispiel anzuführen, das, wie jeder Vergleich, ein wenig hinkt, stelle man sich folgendes vor: Man hätte ein Gemisch von Sand und Staubzucker. Will man nun den Staubzucker von den Sandkörnern separieren, so wird dies bis zu einem bestimmten, sicherlich hohen Grade möglich sein, wenn man ab...

den Prüfstand zu konstruieren, wurde Ethylglycol als Lösungsmittel verwendet, das eine Siedetemperatur von 177 Grad Celsius hat. Der Motor lief bei 1500 U/min und größter Tourenzahl ohne Unterbrechung. Hierfür wurde das Markenöl verwendet. Die Zylinderkolbenringe verbleiben und Löcher vollständig. Das nun hergestellte Öl wurde bereits nach 75 Stunden Laufzeit der Kolbenringe mit dem neuen Mobilöl getauscht. Die gleichbleibenden Leistungen und Bohrgenauigkeiten, die auch am Kolbenring nach dem Tausch keine Spuren von Rückständen aufwies, hatte man sich von dem alten Öl nicht erwartet – die neuen haben auch die alten übertraffen! Das absolute Fehlen von Schlamm und Verunreinigungen ist so überaus bemerkenswert. Die frühesten Erprobungen haben überhaupt nicht verheeren können, die neuen vermag, wird das Mobilöl als bedeutend zu werten.



Ökonomie im Verbrauch!

Im Laboratorium von Paulsboro wurde ein eigener Apparat gebaut, um, unter Bedachtnahme auf alle nur möglichen Einflüsse, den Ölverbrauch bis auf die minimalsten Gewichtseinheiten feststellen zu können. Zwei Jahre lang wurden Prüfstandsversuche mit anschließenden praktischen Erprobungen vorgenommen, wobei bewährte Markenöle als Vergleichsbasis herangezogen wurden. Die Versuche, welche auf Grund der Prüfstandsversuche überhaupt keine Schlamm- und Verunreinigungen enthalten können, ergaben, daß das neue Mobilöl im Vergleich mit den anderen Ölen gegenüber einen ganz beträchtlich geringeren Verbrauch aufweist. Bände müßten geschrieben werden, wenn man alle die Versuche schildern würde, die wirklich im Laboratorium und mit einem gewissen Maß an Genauigkeit durchgeführt wurden, die der Größe der gestellten Aufgabe würdig war. Dann erst ging man an die praktischen Erprobungen.

Rückstands- und Schmutzfreiheit. Um die außerordentlich hohen Betriebsbedingungen eines Flugzeugmotors für

Ein durchschlagender Erfolg!

Mit dem neuen Mobiloil durch Eisregionen und Wüsten, durch Dschungel und Hochgebirge!

Auch beim Schmieren geht Probieren über Studieren! So begnügte man sich keinesfalls mit den gewonnenen Laboratoriumsresultaten, wenn dieselben auch ^{micn gu} deutlich und überzeugend (Souschef) sagte mit dem neuen Mobiloil eiber verstehen Sie nommen, die durch ganz 1?"

nördlichsten zum südlichstknstelle? Darüber Die Fahrzeit betrug nicht ach keinerlei Gewobebei ein Stundend, er ich brauchte drinmetern erreicht, der Gewißheit Ausdruck, kann man erme borene Verkäufer sei. Zwei diese Fahrt auchich bei der Tankstelle an – außerhalb jeder Z

Kommunikationentzeit, das ist von 24 Uhr als Straßen anges ation hatte sechs Pumpen Es wurden ze ube.

marken ausgewäh erzeugnisse waren g, ob es 15° R unter Null des Amerikanische im Schatten, wir zwei kontrolliert, dem ehnen, um die Kunde zu sicht über die Fallt zu sparen und auf diese Von Detroit ging guten Eindruck zu machen.

Kanada, dann bis abt, wir brauchten bloß der auf einer ame er irrt sich. Wir putzten werden kann: Er h noch so schön glänzten. der kleinen Niedeckte dadurch den Einhier ging die Rol Strebsamkeit im Kunden.

Texas, wo eine er – es zahlt sich aus. Tagen erfolgte –

rasten oder sich nahen Betonst digkeiten, B stoff- und Ölverbrauch der Kilometerzähler erpro

Indianapolis-Rennens unterstüt Funktionäre des Amerikanischen klubs bei ihren gewissenhaften Arbeiten.

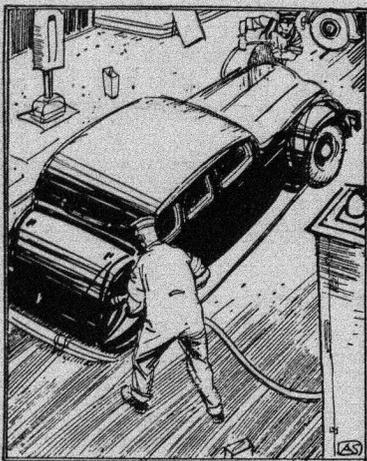
Dann ging es weiter nach Süden über die nur teilweise fertiggestellte mexikanische Autostraße nach Mexico City. Auf dieser 1200 Kilometer langen Teilstrecke waren Sümpfe und Dschungel, Wüsten und Gebirge zu passieren. Und wieder kamen Gebirgsketten und nochmals kam Wüste, bis Acapulco am Stillen Ozean, der südlichste für Kraftwagen zugängliche Punkt, erreicht wurde.

Jede mögliche und unmögliche Straßenart war bei dieser denkwürdigen Erprobungsfahrt angetroffen worden: Schlammige Straßen, steinige und Kiesstraßen, Wüstenstaub und Schnee. Die hiebei beobachteten Temperaturen bewegten sich zwischen -20 Grad und +43 Grad Celsius! Insgesamt wurden an die 16.000 Kilometer absolviert! Vom Meeresspiegel angefangen wurden alle Höhenlagen durchfahren und der höchste für Kraftwagen zugängliche Punkt der Welt – 4500 m – wurde erreicht! Nach Beendigung der Fahrt wurden die Wagen vollständig abmontiert und – eben-

falls von Organen des Amerikanischen Automobilklubs – hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes und eventueller Abnützungerscheinungen überprüft, wobei exakte Messungen vorgenommen wurden.

Waren die Erwartungen, die man auf Grund der Laboratoriumsarbeiten auf das neue Mobiloil setzte, mit Recht sehr groß, so reinige sie durch Prüfungsergebnisse nach auf naßem W

Der andere wendet sich w. Kühler zu und sieht nach, ob genug W



Ohne ein Wort zu sagen, geht der andere nach vorne und sieht nach, ob genug Wasser . . .

vorhanden ist. Wenn er auch fast voll ist, man gießt stets etwas zu, wobei sehr vorsichtig verfahren werden muß, damit nichts am Wagen angeschüttet wird. Das getan, wird der Ölstand kontrolliert. Der Ölmesser zeigt meist auf Tiefstand. Man zeigt ihn dem Kunden.

„Scheint, daß ein paar Liter Öl fehlen, Sir. Etwas dünn bereits, nicht gut für die Lager. Wann ließen Sie das letzte Mal das Öl erneuern?“

Fast immer gelingt es, ein paar Liter Öl in den Motor zu gießen. Oft auch läßt der freudige jeglicher Krustenbildung vornehmen. ringe spielten leicht in den Grube geschlitzte und Abflöcher waren nicht in geringsten verlegt und in den Ventilkammern fand man nicht die kleinste Menge Schlamm vor, was ansonsten zu den normalen Erscheinungen derart langer Fahrten gehört. Die Ölsiebe waren – eine absolute Neuerscheinung nach so langer Betriebsdauer – überhaupt nicht verlegt, die Kurbelgehäuse, aber auch die übrigen Teile der Motore waren von einer Rückstandsfreiheit, wie man sie praktisch bisher einfach nicht für möglich gehalten hatte. Die Abnützungerscheinungen waren so minimal, daß sie nur einen kleinen Prozentsatz jener Ausmaße betrug, die nach einer Fahrt von 16.000 Kilometern unter diesen beispiellosen Bedingungen zulässig gewesen waren.

Diese wahrhaftig historische Fahrt ist durch ihre Erstmaligkeit und Einmaligkeit gekennzeichnet. Noch nie wurde es auch nur unter

ähnlichen Bedingungen unternommen, einen Qualitätsnachweis bei derart rigorosen und schonungslosen Bedingungen zu erbringen. Wenn einmal die Geschichte der Schmiertechnik geschrieben werden wird, dann muß die Schilderung dieser einzigartigen Erprobungsfahrt auf einem besonderen Ehrenblatt verewigt werden! Es wird gezeigt werden müssen, wie ein Öl, das neue Mobiloil, in härtesten Kämpfen erobert werden mußte, bevor es selbst die Welt eroberte.

„Betriebskostenometer durch Mobiloil“

besorgen wir es. N Kunde steigt aus, ein Vordersitze gebreitet, nach dem Verfahren mann fährt los. So geellt, sichert auf Grund macht man Dollars. Schmierwirkung und un-

Service – wird ve chen Stabilität beste Wir führen Buch tisse. Besonders im Last-Schmierdienst garantiie Betriebssicherheit des Äquivalent entsprechusschlaggebender Faktor ist, erhält der Wagenhaftlicher Geschäftsfüh-

ihn in höflicher Form ch die Eigenschaften des Zeit ist, wieder schm wird Wert darauf geicherte beste Erhaltung Weise zu sagen, daßdes bei höchster Motor-

auf vergessen hat, gstem Treibstoffverbrauch Durchschmieren wiederotwendigkeit. Die Tatgelegt hat und daß w Mobiloil nicht nur alle wenn er so freundlich wäre, Mobiloil nicht nur alle damit wir die Sache für ihn verursachten kost-

Denn es ist der Mühe weidet, sondern zuum die Kunden viel zu kü chemischen Stabiso ein entsprechendes Klstandsbildung nicht Das macht sich schnell h einerseits eine Ersparnis

Wie ertragreich d: mag daraus ere und Reparaturkosten, anderzige unserer ete Betriebsbereitschaft des Fahr-

stundenschür einen Lastkraftwagen- oder Om-300 Liter, der eine gegebene Arbeits-

nicht v ing oder einen vorgesehenen Fahrplan der unbedingd einhalten muß, wenn schwere Geschäftsstörungen vermieden werden sollen, bedeutet dies gesicherten Betrieb mit einem geringsten Aufwand von Reservefahrzeugen. Dadurch sichert die Verwendung des neuen Mobiloil größte Transportleistung bei geringsten Instandhaltungskosten, das heißt größten Verdienst.

Im Fahrbetrieb selbst wird durch die besten Starteigenschaften und durch größte Schmierwirkung auch unter den schwersten Belastungsverhältnissen höchste Betriebssicherheit erzielt, wobei die Ölkosten selbst, dadurch, daß die Lebensdauer der Ölfüllung eine maximale ist, nur einen verschwindenden Bruchteil der Gesamtregien ausmachen. Die Verwendung des neuen Mobiloil gewährleistet daher Ersparnisse in jeder Beziehung.



Schraubverschl.
Man achte auf die
der Empfehlungstafel

neues

GARGOYLE



EINGETRAGENE SCHUTZMARKE

Mobiloil

EINGETRAGENE SCHUTZMARKE

"AF"

VACUUM OIL COMPANY A.G.
WIEN

WARNING VOR
NACHAHMUNG

5140



Sphinx Benzin und Sphinx Special:
die absolut verlässlichen Treibstoffe!

Das Öl ohne Rückstände!

Neues Mobiloil ist praktisch
rückstandsfrei — dabei ist
es auch von höchster physi-
kalischer Stabilität.

Das bedeutet:

Unveränderlich bei
höchsten Temperaturen,
bestes Fließvermögen bei
tiefen Temperaturen,
höchste Betriebssicherheit
bei Überbeanspruchungen.



Das Motoröl ohne Slum*!

Im Motoröl — selbst im edelsten — gab es bisher
Fremdstoffe. Natürliche Unreinheiten, ungesättigte Kohlen-
wasserstoffe, die gummi-, teer- und schlammartige Rück-
stände bildeten. Keine frühere Raffinationsmethode konnte
diese Störenfriede entfernen und man mußte sie ebenso
mitbezahlen wie die Gräten mit dem Fisch, wie das Nikotin
mit der Zigarette, die Schlacke mit der Kohle . . .

In jahrelanger Arbeit, aus unzähligen Versuchen,
reifte das neue CLEAROSOL-VERFAHREN, ein um-
wälzend neues System der Ölveredlung. Gigantische
Anlagen klären das Öl, binden die letzten Moleküle nicht-
schmierender Substanzen und schicken das NEUE Mobiloil
an die Kraftfahrer der ganzen Welt.

* Slum: Eine neue englische Wortprägung für alle Arten von
Rückständen aus Motoröl! Das Wort Slum entstand
aus den Worten: *sludge* (Schlamm) + *gum* (Gummi).

Neues **Mobiloil**
VACUUM OIL COMPANY A. G.

EINGETRAGENE SCHUTZMARKE



Von der Berglandfahrt

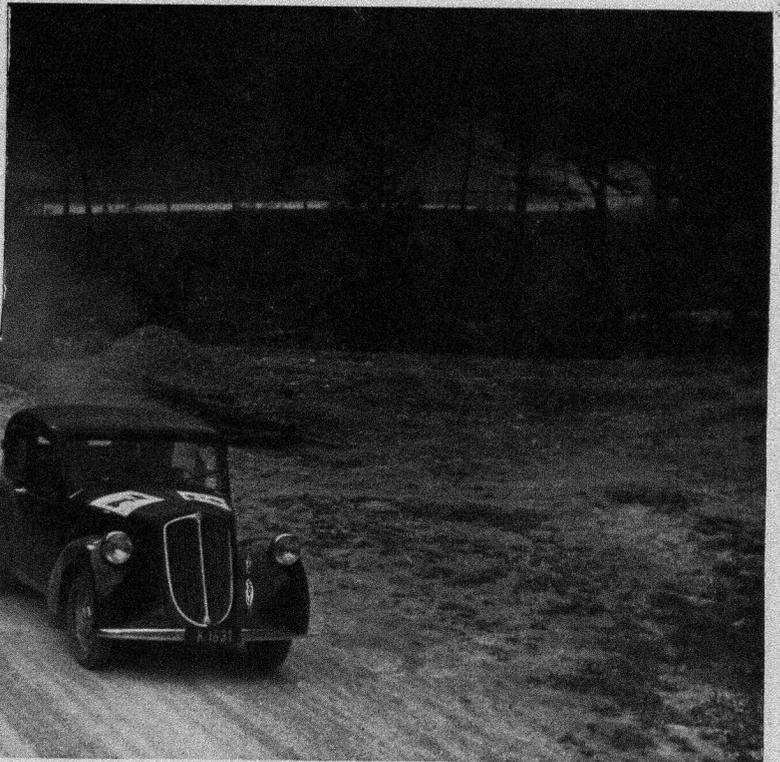
Links oben: Ing. Rotter (Steyr 100) im Höllental.

Mitte: Dr. C. J. Fischer (Steyr 100) im Höllental.

Unten links: W. v. Allesch auf Puch S 4.

Unten rechts: Fräulein Christl Toth (Steyr Super) am Ziel der Bergprüfung

(Sportphot. Zapletal.)



Steyr 50 Service.

Die Zahl der im öffentlichen Verkehr stehenden Steyr 50 erhöht sich von Tag zu Tag. Die Steyr-Daimler-Puch-A.-G. hat deshalb, um dem dadurch vergrößerten Steyr-Dienst am Kunden auch in dieser Richtung zu entsprechen, ihrer Zentral-Reparaturwerkstätte in Wien X., Laxenburgerstraße 131-135, Telephon R-11-5-30, eine Service-Station angegliedert, die ausschließlich nur Fahrern von Steyr 50-Wagen zu dienen hat.

Durch Schaffung dieser Service-Station Steyr 50 ist eine ebenso gründliche, doch dabei raschere Überprüfung der Fahrzeuge möglich, als eine solche im Rahmen des allgemeinen Steyr-Service durchführbar ist.



AMERIKA UND DER KLEINWAGEN

Ab Mitte August wurde in Amerika die Produktion von 1936er Modellen weitgehend, wenn nicht gar endgültig eingestellt. Auf diesen „Druck des Saisonablaufs“ ist die plötzliche Erweiterung der Arbeitswoche auf fünf Tage durch die Ford Motor Company (Tagesproduktion 4500 Wagen) und die Erhöhung der Chevrolet-Produktion auf

Vorbereitungen des neuen Modells 1937 derart weitgehend beschäftigt, daß mit erheblicher Vor dem Ausstellungsdatum (11. November 1936) liegendem Erscheinen einzelner Marken gerechnet wird. Obwohl im ganzen keine revolutionierenden Neuerungen erwartet werden, werden verschiedene angeblich bevorstehende Änderungen gemeldet,

kreisen gilt aber die Erhöhung der Preise auf Ford-Luxusmodelle um 20 Dollar Ende Juni als Symptom dafür, daß der normale Ford-Wagen durch einen kleinen Massenwagen ergänzt werden soll. — Auch die Willys Company will ihren Kleinwagen 1937 erheblich verbessern, vor allem durch Verlängerung der Karosserie, aber unter Beibehaltung des Vierzylinders. Ein weiteres Kennzeichen des neuen Modelljahres scheint der Ausbau der 1935 begonnenen Wagen mittleren Preises, das heißt der unter 1000 Dollar liegenden Luxusmodelle, zu sein. Dieser Ausbau wurde im Vorjahre am erfolgreichsten durch Buick unternommen. Der Umsatz von Buick, vor 1935 ausschließlich im Gebiet der Luxusmodelle hohen Preises engagiert, wird für 1936 auf 170.000 Stück geschätzt, gegen 107.000 im Jahre 1935 und nur 43.000 im Jahre 1934. Das im Vorjahre 15 Millionen Dollar betragende Expansionsprogramm wird gegenwärtig durch ein weiteres von 1,5 Millionen Dollar ergänzt. Das Beispiel von Buick wird im kommenden Modelljahr von Packard nachgeahmt werden. Einerseits wird der 120-PS-Packard, der etwa 1000 Dollar kostet und von dem bislang 50.000 Stück abgesetzt wurden, weiter verbessert werden. Bereits im August soll aber ein billigerer 115-PS-Packard-Wagen zum Preise von unter 800 Dollar herausgebracht werden.

Die Vorbereitungen der neuen Modelle wurden allgemein so früh begonnen, daß mit der Erzeugung zahlreicher Marken bereits im August gerechnet wurde. Jedenfalls gilt die Automobilausstellung im November nicht mehr als das entscheidende Datum, vor dem die neuen Modelle der Öffentlichkeit völlig unbekannt zu bleiben haben. Angesichts der starken Beanspruchung der Fabriken mit der Nachfrage nach 1936er Modellen ist es jedoch möglich, daß die Ausbringung der 1937er Modelle vereinzelt hinausgeschoben werden. Die Tatsache, daß der Bedarf nach den diesjährigen Modellen bis über Jahresmitte so stark anhält, bestätigt übrigens, daß im allgemeinen keine revolutionären Neuerungen für 1937 erwartet werden. Der „Neuigkeitsreiz“ der neuen Modelle scheint an Bedeutung zu verlieren.

(„Autowirtschaft.“)



Von der Steirischen Berglandfahrt: Hans Urban (Steyr Super) bei der Bergprüfung am Pfaffensattel. (Sportphot. Zapletal.)

1000 Wagen täglich zurückzuführen. Bei Zugrundelegung des jetzigen Absatzumfanges befinden sich bei den Händlern nur relativ geringe Bestände an neuen Wagen, die knapp einen Monatsbedarf decken. Ähnlich günstig hat sich die Lage des Altwagenmarktes, der Anfang 1936 Absatzprobleme aufwies, gebessert.

Mehrere Automobilfabriken sind mit den

die den amerikanischen Markt erheblich umstellen könnten.

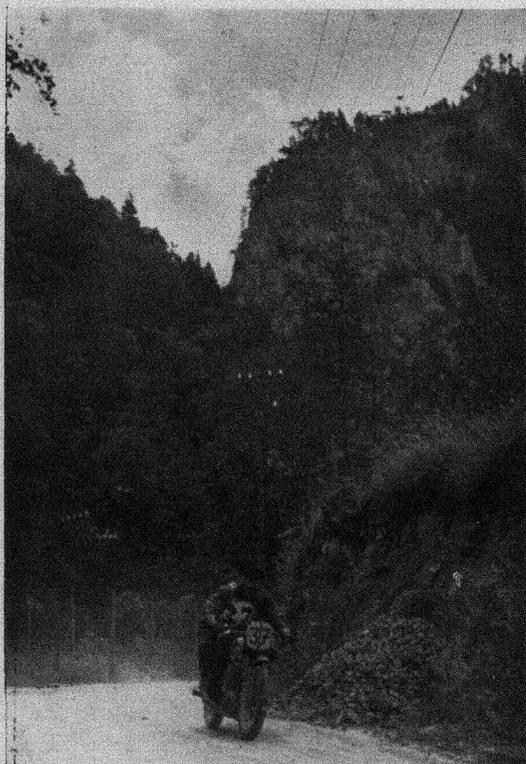
Es hat den Anschein, daß 1937 der „Kleinwagen“ in größerem Umfange eingeführt werden wird. Der billige Kleinwagen hatte bislang wenig Erfolg. Das gilt sowohl von dem „Austin“ englischen Vorbildes, als von dem billigen „Willys“-Wagen. „Willys“ wird gegenwärtig noch hergestellt, die Firma befindet sich in Zwangsverwaltung. Die Ursache für das Versagen beider Marken liegt darin, daß dem bislang entwickelten amerikanischen Kleinwagen in jeder Hinsicht der Geruch der „Billigkeit“ anhaftete. Die gegenwärtigen Pläne wollen dagegen einen in Stil und Leistung konkurrenzfähigen Wagen herausbringen, bei dem die Ersparnis an Betriebskosten mehr als bisher ins Gewicht fallen soll. Bereits Anfang Juni verkündete die „American Bantam Car Co.“, Besitzer der „American Austin Car Co.“, daß sie ein wesentlich verbessertes Bantam-Modell herausbringen will, dazu einen offenen Sport-Zweisitzer und einen Kleinlieferwagen. Der Preis soll etwa 300 Dollar betragen.

Von entscheidender Bedeutung sind aber Pläne der „Ford Motor Company“. Das Unternehmen arbeitet an einem Kleinmodell, das einen achtzylindrigen, aber erheblich kleineren Motor besitzen soll. Der Wagen, der experimentell bereits fertiggestellt ist, wurde vor allem unter dem Gesichtspunkte der Gewichtersparnis gebaut. Er soll erhebliche Betriebskostensparnisse ermöglichen und um etwa 100 Dollar unter dem normalen Ford-Wagen verkauft werden. Der „Klein-Ford“ ist zum Teil mit Exportabsicht gebaut, sein Vertrieb in den Vereinigten Staaten selbst soll aber gleichfalls beabsichtigt sein. Offizielle Verlautbarungen der Ford Motor Company liegen noch nicht vor. In Fach-



(Sportphot. Zapletal.)

S. Smyral auf seiner 800 cm³ Puch-Beiwagenmaschine.



(Sportphot. Zapletal.)

W. v. Millenkovich auf Puch 250.

MIT BATA!

Bata ist der Mann, dem man jeden Preis zutraut. Sein billiges Schuhwerk hat vielen von uns auf die Beine geholfen. Kostet so gut wie nichts, hält so gut wie ewig. Ganz Schlaue reisen obendrein noch nach Bratislava und decken sich dort ein. Mit wechselndem Glück. Manchmal kommt man ihnen darauf, manchmal auch nicht. (Ob sie wohl auch dorthin fahren werden, um das neu herausgekommene Bata-Flugzeug billiger zu kriegen?) Daß es kommen würde, das Flugzeug, wußten die Wissenden schon lange. Bata geht seinen vom Schicksal vorgezeichneten Weg weiter: Chaussure für Menschen: Bata-Schuhe – Chaussure für Auto: Bata-Reifen – Chaussure für den Fortschritt: Bata-Flugzeuge.

Der Volksapparat der Zlinska Letecká A. S. in Zlin wirkt entschieden sympathisch und schon auf den ersten Blick volkstümlich. Kein Zweifel: Wie die Bata-Schuhe jedermann trägt, wird der Bata-Apparat jedermann tragen. Eine Maschine ohne Glanz und Pflanz, dafür mit viel Einfühlungsvermögen in die Psyche des kleinen Mannes, der hoch

hinaus will. (Gipfelhöhe laut Prospekt 4000 Meter.)

Nichts an dem Apparat ist unsolid oder gar unerprobt. Freitragender Tiefdecker, zweiteiliges Tragwerk, im Rumpf zu einer Einheit verbunden. Flügelkonstruktion mit Sperrholzbeplankung. Motor Vierzylinder-Viertakt-Boxer, luftgekühlt, 1,9 Liter, 37 PS bei 2400 Touren, oder mit 2.25 Liter, 45 PS.

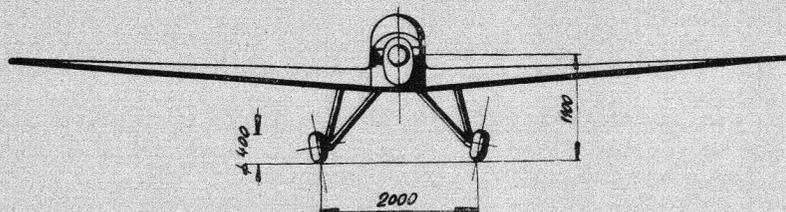
Bei Durchsicht des Prospekts ist man angenehm berührt. Kein labiler Wolkenroadster, wie das oft der Brauch, kein reines Sportgewächs, kein Vogel für blauen Himmel. Sondern: Geschlossene, schnupfenfeste Kabine, vor allen Himmelsergüssen geschützt, darin man zu Zweien sitzt, freilich nicht nebeneinander, sondern hintereinander, was wieder seine Vorteile hat. Man kann sich nicht immerzu verliebt ins Auge blicken und dabei an das Pilotieren vergessen . . .

So fortschrittlich die Technik, so zeitgemäß der Preis: 35.000 Tschechenkronen. Ein 100er Steyr, Normalausführung, kostet eben-

soviel und hält es auf Reisen nur mit der Stromlinie, nicht aber mit der Luftlinie, die noch um einiges völkerverbindender ist. Bei dem zugestandenen Durchschnitt von 155 die Stunde wird der Bata-Flieger mit Europa bald fertig sein. Eine Frühstückspromenade.

Bleibt zu hoffen, daß Bata, der besser als jeder andere weiß, wo die Menschheit der Schuh drückt, mit dem Flugzeug einem tiefempfundenen Bedürfnis weiter Kreise entspricht. Denn nur wenn der Apparat in großer Zahl verkauft wird, kann sich dieses „Luftgeschäft“ auf volkstümlicher Basis rentabel erweisen. Der Betrieb selbst kommt dem Privatpiloten spottbillig. Ein bescheidener Hangar nach Maß, ein bißchen Benzin, zwei bißchen Courage, das ist alles. Und dazu ein Volksauto, das Bata unverantwortlicher Weise noch immer nicht liefert, zum Flugfeld hinaus. Denn wird auch Wien-Paris durch diesen Xller der Lüfte – die Schaffung der Zlinska Letecká A. S. führt den Namen „Zlin XII“ – zu einem wahren Katzensprung, von der Oper nach Aspern zieht sich noch immer der Weg . . .

DIE TECHNIK DES BATA-VOLKSFLUGZEUGES:



Type: ZLIN XII ist ein freitragender Tiefdecker, zweisitzig, die Sitze in einer geschlossenen Kabine hintereinander angeordnet.
Tragwerk: Das Tragwerk ist freitragend, zweiteilig, im Rumpfe zu einer Einheit verbunden. Die Flügeltiefe sowie die Profilstärke verjüngen sich stark gegen die Enden zu, das Ende selbst ist abgerundet.

Die Flügelkonstruktion ist in Holz mit Sperrholzbeplankung ausgeführt. Die Sperrholzstärke ist abgestuft. Der Flügel ist einholmig mit einem Hilfsholm.

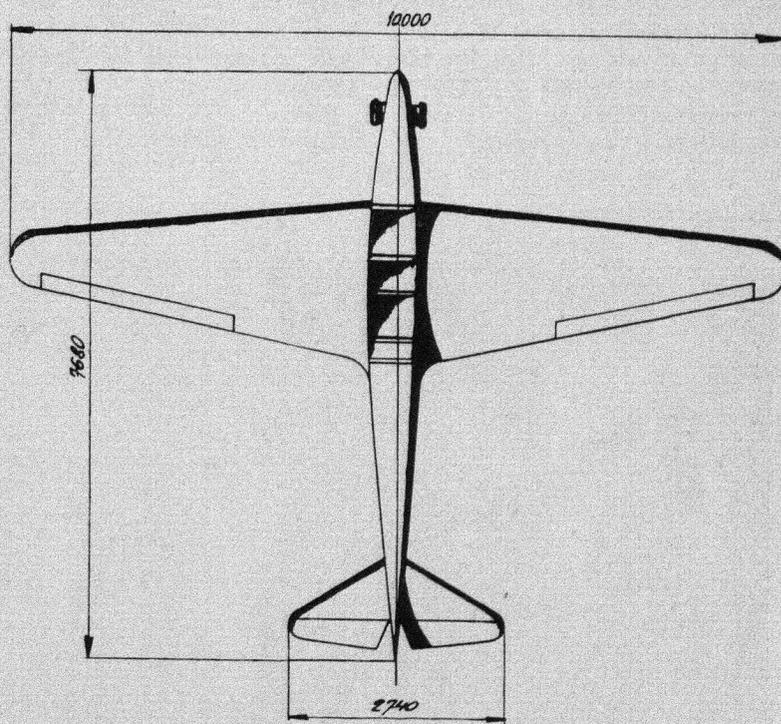
Der Hauptholm ist als Kastenholm ausgeführt, dessen Gurte aus Kiefernholz-Lamellen zusammengeleimt sind und dessen Stege aus erstklassigem Sperrholz bestehen.

Rippen; Gitterkonstruktion, einige als verstärkte Rippe ausgeführt.

Rumpf: Der Rumpf hat rechteckigen Querschnitt mit abgerundeter Oberseite und geht vorne in die Motorverkleidung über.

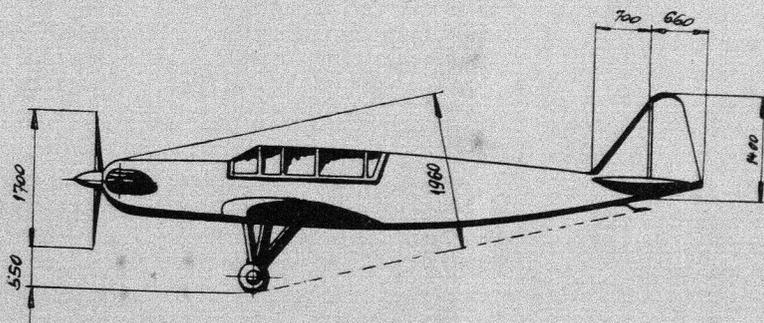
Holzkonstruktion mit Sperrholzbeplankung, bestehend aus Querspanten und vier Längsträgern. Die Sitze sind hintereinander in einer geschlossenen Kabine untergebracht und ermöglichen

während des Fluges eine direkte Verständigung zwischen Pilot und Fluggast. An jedem Sitze ist ein Fallschirmkasten und Doppelsteuerung vorgesehen. Die Übertragung der Steuerbewegungen geschieht durch Steuerseile. Der Zutritt zu den Sitzen gestaltet sich infolge des sich weit öffnenden Kabinenverdeckes sehr leicht. Das



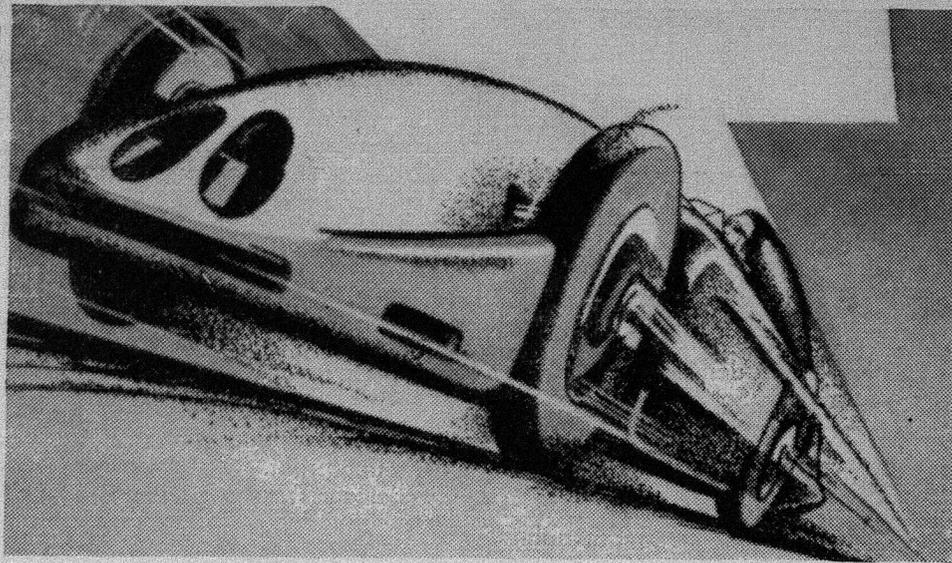
Verdeck selbst, in gemischter Holz-Aluminiumkonstruktion ausgeführt, ist mit unbrennbarem Rhodoit verkleidet. Hinter dem zweiten Sitze ist ein Kofferraum vorgesehen.

Fahrwerk: Das Fahrwerk ist zweiteilig, jede Hälfte besteht aus drei Stahlrohrstreben, deren eine in der Verlängerung die Radsche bildet. Die beiden äußeren Streben sind gelenkig am Rumpf gelagert, die Mittelstrebe ist als Federbein ausgeführt und am Hauptholm abgefangen. Federung mittels Schraubenfeder mit Gummidämpfung. Bereifung: Superballon BATA 420 X 150, Spur-



Rekord

dec
Rekord
!



So geschehen auf einer 16 Kilometer messenden elliptischen Rennbahn auf dem ausgetrockneten Bette des Salzsees, den sogenannten Bonneville Flats, unweit von Salt Lake City, im Mormonenlande Utah, USA.

Die Helden dieser automobilistischen Großtat ohnegleichen waren Captain George Eyston (Alter: 45 Jahre) und Albert Denley (Ex-Motorradrennfahrer, Alter: 35 Jahre). Der Wagen war ein von Eyston und dem verstorbenen Eldridge konstruierte Maschine mit Vorderradantrieb, unabhängig von einander gefederten Rädern, und einem 400-PS-Rolls-Royce-Flugmotor, Type Kestrel.

Hitzerekord.

Die in 48 Stunden zurückgelegte Distanz betrug genau $6544\frac{3}{4}$ englische Meilen à 1,609 Kilometer, also 10.530.5027, also mehr als die Entfernung von London nach Kapstadt! Die Fahrt fand mitten in der über Amerika hinziehenden mörderischen Hitzewelle statt, am Tag gab es Temperaturen bis zu 110 Grad Fahrenheit, das sind rund 57 Grad Reaumur. Alle Schutzmittel nützten im offenen Wagen nichts gegen diese Hitze, und beide Fahrer litten schwer unter dem Sonnenbrand. Ebenso arg aber auch unter

dem durch das Einatmen des salzigen Staubes der Rennbahn hervorgerufenen Durst, der natürlich in solcher Glühhitze eine um so schmerzhaftere Qual bildete.

Von einer Stunde bis 48 Stunden wurden alle Weltrekords – 17 im ganzen – mit Ausnahme eines einzigen – den über 200 Meilen – geschlagen. In der Stunde legten die Rekordfahrer durchschnittlich 240 Kilometer zurück. Der Stundenrekord war vorher bereits von Eyston im Durchschnittstempo von 261,462 Kilometer (162,5 englische Meilen) geschlagen worden. Der alte 48-Stunden-Rekord wurde von den Fahrern Perrot, Dhome und Girod auf Delahaye mit einem Durchschnittstempo von

175 Stundenkilometer gehalten. Nun haben ihn Eyston und Denly um nicht weniger als 65 Kilometer in der Stunde unterboten! Eine wahrhaft grandiose Leistung, die mehr als alles früher auf diesem Gebiet Dagewesene verdient, ein rühmendes Echo in der Presse zu finden!

Siebzehn wertvolle Minuten wurden nach zurückgelegten 2000 Kilometer dadurch verloren, daß das Benzin ausging und der Wagen ein ziemliches Stück von dem Fahrer geschoben werden mußte. Weiter zwölf Minuten wurden nach den ersten 24 Stunden auf die Durchsicht des Wagens aufgewandt, was natürlich dann durch schnelleres Fahren eingebracht werden mußte.

weite 2 m. Der Schwanzsporn ist aus einzelnen Stahlfederblättern zusammengesetzt.

Instrumentierung: Geschwindigkeitsmesser, Tourenzähler, Oldruck, Temperaturmesser, Höhenmesser.

Leitwerk: Höhenleitwerk: Verstellbare Höhenflosse, vierfach gelagertes Höhenruder.

Seitenleitwerk: Dreieckige Kielflosse, dreifach gelagertes Seitenruder. Alle Leitwerke in Holzkonstruktion mit kombiniertem Leinwand-Sperrholzbezug.

Triebwerk: Das Flugzeug kann alternativ mit dem Motor PERSY und WALTER MIKRON ausgerüstet werden:

PERSY I 37 HP.

PERSY II 45 bis 50 HP.

WALTER MIKRON 50 bis 55 HP.

Motor PERSY I ist ein Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, luftgekühlt, Zylinderinhalt 1.9 Liter, Leistung 37 HP bei 2480 Touren/Minuten.

Motor PERSY II ist ein Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, luftgekühlt, Zylinderinhalt 2.25 Liter, Leistung 45 HP bei 2500 Touren/Minuten.

Motor WALTER MIKRON: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, mit hängenden Zylindern, luftgekühlt, Zylinderinhalt 2.25 Liter, Leistung 50 HP bei 2550 Touren/Minuten.

Luftschraube aus Holz, mit Leinwand überzogen, hochglanzpoliert, direkt auf das Kurbelwellenende aufgesetzt. Die Motoren PERSY I und II sind direkt an den verstärkten und als Brandschot ausgeführten ersten Spannt montiert. Der Motor WALTER MIKRON ist in einem aus Stahlrohr geschweißten Motorträger gelagert, welcher an vier Punkten am Rumpf befestigt ist.

Die Motorhaube in normaler Ausführung wie bei hängender Anordnung der Zylinder üblich, ermöglicht einen leichten Zutritt zu allen Motorteilen, durch leicht sich öffnende Seitenwände.

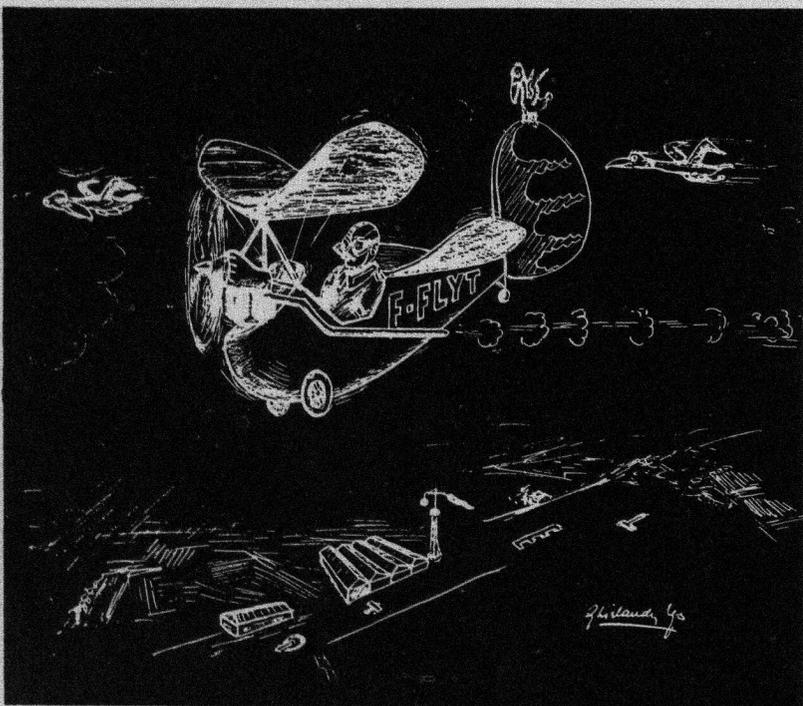
Der Ölbehälter in normaler Ausführung für 3.5 Liter Öl ist am ersten Spannt angeordnet und durch die unter der Motorhaube abstreichende Luft gekühlt.

Abmessungen und Gewichte:

	PERSY I	PERSY II	W. MIKRON
Spannweite		10 m	
Max. Flügeltiefe		2.1 m	
Länge		7.8 m	
Höhe		1.8 m	
Spurweite		2 m	
Flügelinhalt		12 m ²	
Leergewicht		289 kg	
Gesamtgewicht		480 kg	
Flächenbelastung		40 kg	
Motorleistung	37 HP	45 HP	50 HP
Leistungsbelastung	13 kg	10.7 kg	9.6 kg
Flächenleistung	3.8 HP	3.75 HP	4.16 HP
Sicherheitsfaktor		7	

Leistungen:

Max. Geschwindigkeit	140 km/Std.	155 km/Std.	165 km/Std.
Reisegeschwindigkeit	120 km/Std.	135 km/Std.	140 km/Std.
Landegeschwindigkeit	60	60	60
Steigfähigkeit	360 m	370 m	380 m
Gipfelhöhe	3600 m	3800 m	4000 m
Aktionsradius	350 km	300 km	300 km



„Fliegender Floh“, die Karikatur eines Flugzeuges – in der Karikatur.

Gebrauchswert und Individuum

Von St. v. Szénásy.

Ein Kraftfahrzeug kauft man nicht nach dem Gewicht, wie beispielsweise Obst, noch aber nach Meter Länge, wie das Tuch . . . Die verschiedenen Grundmaße des Automobils, wie Hubvolumen und Radstand beispielsweise, sind auch keine Bewertungs-

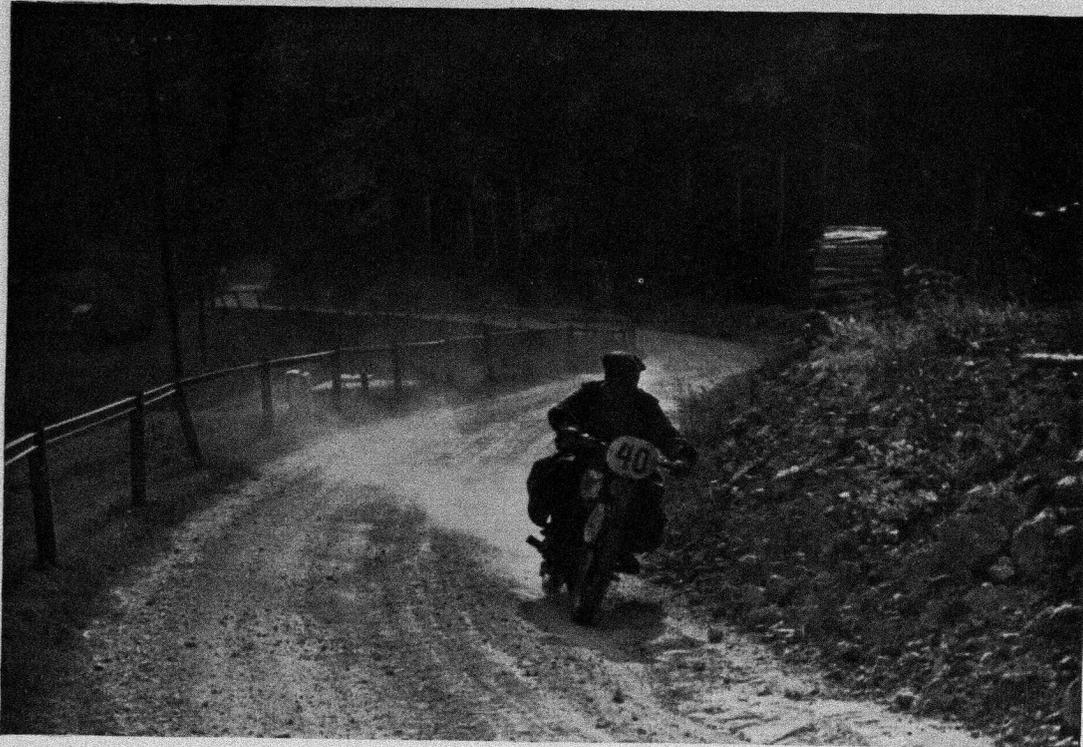
oder auf die Schwingungen der Federung, gar noch auf die von den Federn nicht ganz gedämpften Stöße der Fahrbahn. Diese Unterschiedlichkeit in den Ansichten, in den Empfindungen und in den Gefühlen bringt es aber mit sich, daß jeder einzelne ganz

Herrn Y und Herrn Z mitteilen, welche Qualitäten am wichtigsten sind und von welchem Ausgangspunkt aus die Preiswürdigkeit zu bestimmen ist. Sie werden Ihre grauen Wunder erleben . . .!

Der Herr X wird Ihnen beispielsweise erzählen: „Also, wissen Sie, für mich ist die Hauptsache, daß der Wagen nicht mehr als 150 S im Monat Unterhaltungskosten verursacht. Sehen Sie, das ist der Höchstbetrag, den mein Budget verträgt. Hören Sie mir auf mit Leistung und Komfort u. dgl. Kram mehr! Was helfen mir die schönsten Eigenschaften, wenn ich den Betrieb einfach nicht bezahlen kann. Ja, natürlich, vier bequeme Sitze, die brauche ich unbedingt, denn ich bin doch verheiratet, und manchmal nehmen wir noch meinen Bruder und auch meine Schwiegermutter mit, und wissen Sie, mein Bruder, der ist halt so dick . . .“

Herr Y würde daraufhin sagen: „Mein Verehrtester, das mit dem Monatsbudget ist ja ganz schön. Aber wenn ich so mit jedem Groschen rechnen müßte, würde ich mir ganz einfach überhaupt keinen eigenen Wagen leisten. Ein Auto hat doch nur Zweck, wenn man wirklich bequem fährt, so in einer sehr großen Karosserie, mit einer sehr weichen Federung. Auf Leistung pfeife ich übrigens auch! Ich fahre doch nie über 50 Kilometerstunden, also wozu da auf Leistung Wert legen? Komisch ist übrigens, daß meine Frau und ich uns nie einigen können. Sie ist ganz versessen auf ein Kabriciolett, von wegen dem Fahren mit offenem Dach im Sommer, damit man sie im neuen Complet ja gut genug sieht. Und ich, ich liebe die Limousine, mich stört die starke Sonne, ich vertrage auch die Zugluft nicht . . .“

Nun tritt Herr Z auf den Plan: „Ich verstehe Sie nicht, meine Herren! Die Hauptsache ist doch die Leistung eines Wagens!



(Sportphot. Zapletal.)

Von der Steirischen Berglandfahrt: Alois Wagner auf Puch, bei Hirschwang.

grundlagen. Wenn nun auch keine feststehenden Maßwerte die Berechtigung des geforderten Preises umgrenzen, so unterliegt natürlich trotzdem der Kauf eines Kraftfahrzeuges nicht dem mystischen Ritus beim Erwerb eines Kunstgegenstandes, für den man in der Regel einen Liebhaberpreis zahlt, dem unter Umständen überhaupt kein realer Wert zugrunde liegt. Als Gebrauchsgegenstand, als welches das Kraftfahrzeug doch heute anzusprechen ist, hat es auch ohne festumrisene Maßwerte einen bestimmten Wert, der von der Gebrauchsfähigkeit abhängt. Gebrauchswert ist somit die Grundlage der Preisberechtigung.

Es ist außerordentlich schwer, die Gebrauchsfähigkeit eines Fahrzeuges klar zu umreißen. Nicht vielleicht, daß keine festen Anhaltspunkte gegeben wären. Ganz im Gegenteil! Die Techniker sind sich längst darüber klar, welche Eigenschaften maßgebend sind und nach welcher Rangordnung diese als Grundlagen der Gebrauchsfähigkeit zu werten sind. Aber zwischen den Ansichten von Technikern und den individuellen Wünschen des Konsumenten klaffen wahre Abgründe.

Wir Menschen sind gottlob nicht mit einem Einheitshirn ausgestattet. Ein jeder von uns hat andere Vorstellungen und andere Gedankengänge. Wir brauchen uns aber nicht einmal zu der geistigen Differenzierung der Individuen zu versteigen, denn schon das hochlöbliche Sitzfleisch des einzelnen reagiert auf seine ganz besondere Weise auf beispielsweise die Weichheit einer Polsterung

andere Begriffe von Fahranehmlichkeiten und von anderen Eigenschaften eines Fahrzeuges hat.

Unterhalten Sie sich einmal eingehend mit anderen über Fragen des Kraftfahrzeugbetriebes, lassen Sie sich von Herrn X,



Motorisierung der österreichischen Gendarmerie. Eine größere Anzahl 800 cm³ Puch-Beiwagenmaschinen wurden in jüngster Zeit von der österreichischen Gendarmerie in Dienst gestellt. (Sportphot. Zapletal.)

Ich will doch nicht immer nur hinter den anderen herhumpeln und Staub schlucken. Es ist doch so wundervoll, auf der Landstraße einen nach dem anderen abzuhängen . . . Aber der Wagen muß wirklich gut liegen, denn ich riskiere nicht gerne meine Knochen, wenn ich Tempo d'rauf habe."

Und wenn man jetzt noch weitere zehn Menschen heranholen würde, so würde wahrscheinlich jeder einzelne wieder andere Forderungen stellen, wieder andere Eigenschaften sich wünschen und das Auto wieder von anderen Gesichtspunkten aus betrachten.

Dabei wollen eigentlich alle genau dasselbe. Sie wollen einen Wagen, der nicht zuviel kostet, der nicht tonnenweise Kraftstoff säuft. Sie wollen alle sicher fahren, nicht ihre Knochen riskieren. Und sie wollen alle für ihr Geld möglichst viel Raum und Komfort — und natürlich auch einen schönen Wagen. Und wenn einer von ihnen 'mal am Berg hängen bleibt, dann flucht er genau so wie alle anderen über die schlechte Leistung . . .

Wenn alle im Grunde genommen das gleiche wollen, dann kann es doch nicht gar so schwer sein, dieses Sammelsurium von Forderungen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen? Das ist natürlich durchaus möglich, wenn auch in manchen Punkten der eine oder der andere Teil zu Konzessionen bereit sein muß. Und schließlich — der Konsument ist in der Regel kein Fachmann, so daß er auch ruhig in dieser Beziehung einen Rat annehmen kann, der ihm entschieden weiterhilft als die eigene Dickköpfigkeit — (wenngleich zugegebenermaßen auch eine solche ganz schön sein kann).

Beginnen wir einmal mit einer fachmännischen Untersuchung des ganzen Fragenkomplexes. Was sind überhaupt die Eigenschaften eines Fahrzeuges? Nun eine ganze Menge: Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Leistung, Betriebsbereitschaft, Geräumigkeit, Ausrüstung, Komfort, Schönheit und Qualität — um nur die wichtigsten Hauptgruppen zu nennen. Wir sind aber heute einmal „tief-schürfend“ aufgelegt und wollen deshalb den einzelnen Eigenschaften noch näher auf den Grund gehen!

Beginnen wir mit der Wirtschaftlichkeit. Es ist klar, daß der Kraftstoff- und der Ölverbrauch in erster Linie die Betriebswirtschaftlichkeit eines Fahrzeuges beeinflussen muß. Aber es gibt auch noch andere Faktoren, die zu erfassen sind und die übrigens ebenso wie der Verbrauch von der Art und vom Aufbau der Maschine oder des Fahrzeuges abhängen. So beispielsweise die Höhe der Versicherungsprämien, die in Abhängigkeit von der Motorstärke steht. Oder die Notwendigkeit von Wartung und Pflege, die wiederum vom Aufbau des ganzen Fahrzeuges beeinflußt wird. Auch die Qualitätsfrage spricht ernstlich mit, da von der Güte der verwendeten Baustoffe und von der Bau- präzision die klaglose Arbeit abhängt, damit aber auch die Reparaturbedürftigkeit. Qualität und Lebensdauer stehen übrigens auch in engem Zusammenhang, damit aber gleichzeitig auch Qualität und Entwertung.

Die Sicherheit. Der hohe Sicherheitsfaktor wird durch die guten Straßeneigenschaften des Wagens gegeben. Ein Wagen muß auch bei hohem Tempo auf jeder Straßendecke sicher liegen („wie ein Brett“, sagt der Fachmann!). Er muß eine hervorragende Seitenstabilität besitzen, daher auch größte

Kurvensicherheit. Die Bodenhaftung der Räder muß einwandfrei sein, will man auch auf glattem Fußboden den Wagen meistern können; schließlich muß das Fahrwerk gegen die wechselnden Einflüsse der Fahrbahnhindernisse unempfindlich sein. Aber auch alle diese Eigenschaften nützen nichts, wenn andere Straßenbenutzer einen abdrängen, anfahren oder auf andere Art in Gefahr



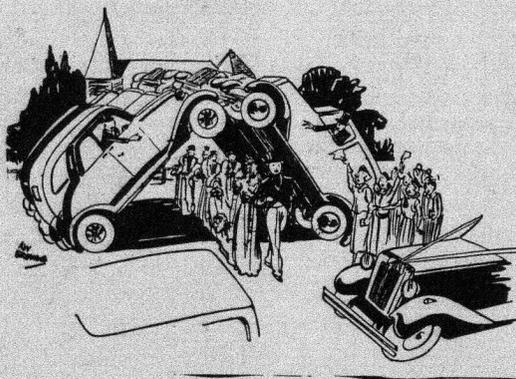
Unter Kleinautomobilisten.

„Was hat Ihr Wagen, daß er alle paar Sekunden so einen Hupfer macht?“

„Der Wagen? Nichts. Ich hab' Schnackerlistess'n.“

bringen. In einem solchen Falle muß der Wagen hervorragende Sicherheitsvorkehrungen besitzen, vor allem sehr gut wirkende Bremsen. Eine kräftige Karosserie, und — natürlich Scheiben aus splitterfreiem Glas sind weitere solche Schutzvorkehrungen.

Man kauft sich schließlich keinen Wagen, um ihn dekorativ auf der Straße oder in der Garage stehen zu lassen. Man will ihn doch auch so richtig in Benützung nehmen. Dazu



Die Hochzeit des Automobilfabrikanten.

braucht man Leistung! Es ist natürlich ziemlich gleichgültig, wieviel Pferdekkräfte ein Motor entwickelt. Die PS-Zahl ist eine Angabe, die der Laie zwar abergläubisch unbedingt fordert, die aber nur dem Techniker etwas sagen kann (und auch dem nur durch die Wechselbeziehungen zwischen Bremsleistung und Wagengewicht und den anderen Betriebsfaktoren). Die Hauptsache ist, daß der

Motor den Wagen gut vorwärtsbringt, das heißt, daß man, ohne die Maschine zu überanstrengen, hohe Reisegeschwindigkeiten einhalten kann.

Die Leistung, besser gesagt die Fahrleistungen, muß man übrigens nach verschiedenen Gesichtspunkten untersuchen. Die edelste motorische Eigenschaft ist die Geschmeidigkeit. Eine moderne Maschine muß elastisch sein, das heißt, im direkten Gang eine möglichst geringe Kleinstgeschwindigkeit ohne Stuckern und ohne Gefahr des Abgewürgtwerdens einhalten können und beim Durchtreten des Pedals ohne Gangwechsel schnell wieder auf Touren kommen und den Wagen beschleunigen. Natürlich muß man in dieser Beziehung manche Konzessionen machen. So wird man vom Motor eines Kleinwagens, der in der Regel nicht so viel Kraftüberschuß haben kann wie die Maschine eines großen, keine übertrieben gute Beschleunigung verlangen können. Ebenso hat es keinen Sinn, auf das Beschleunigungscharakteristikum „im direkten Gang“ allzu großen Wert zu legen, wenn ein Getriebe mit einem geräuschlosen Beschleunigungs-gang zur Verfügung steht, der, mit dem direkten Gang synchronisiert, sich besonders leicht schalten läßt.

Ein guter Wagen muß natürlich auch mit der Gemse einiges gemeinsam haben, also gut die Berge erklettern können. Gute Bergsteigfähigkeit ist eine unerläßliche Grundbedingung! Na ja, eine ansehnliche Spitzengeschwindigkeit soll das Fahrzeug natürlich auch haben, trotzdem das Maximum eigentlich gar kein Maßstab für die tatsächlich erreichbare Reisegeschwindigkeit ist.

Wie ist es um die Betriebsbereitschaft bestellt? Stets muß der Motor dem leisesten Wink gehorchen, dem Druck auf den Anlaßknopf. Wenn eine Maschine bei Kälte ihre Mucken hat, dann ist sie nicht wert, dem Menschen zu dienen. Denn ein Verkehrsmittel, daß nur für schöne Sonnentage bestimmt ist, hat keine Daseinsberechtigung! Also Startbereitschaft muß man auch unbedingt fordern.

Knoten in die Füße machen müssen? Nein, das ist wirklich kein Vergnügen. Also die Forderung lautet: Geräumigkeit! Ein geräumiger Wagen muß ausgewachsene Menschen bequem aufnehmen und ihnen Behaglichkeit bieten können. Notabene, ein Kofferraum ist eine recht wesentliche Sache! Dann muß an Ausrüstungsgegenständen alles im Wagen vorhanden sein, was der Bequemlichkeit der Insassen dienen kann. Übrigens gibt es für Geräumigkeit einen Anhaltspunkt: Den Radstand! Der wirklich bequeme Viersitzer setzt mindestens 2.60 m, der Sechssitzer 3.20 m voraus.

Komfort und Bequemlichkeit ist nicht haargenau dasselbe. Zwar kann man persönlichen Komfort gleich Bequemlichkeit und Behaglichkeit setzen, wenn man noch die gute Federwirkung mit einbezieht. Eine Federung darf nicht hart sein, sie darf nicht nachschwingen. Sie darf auf der anderen Seite aber auch nicht so weich sein, daß der Wagenkörper jeden Augenblick durchschlägt.

Ja, Komfort ist etwas mehr als nur Bequemlichkeit. Der sogenannte technische Komfort umfaßt nämlich alle Annehmlichkeiten bei Bedienung und Pflege des Wa-

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und Spritzlackierwerk für Motorräder

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

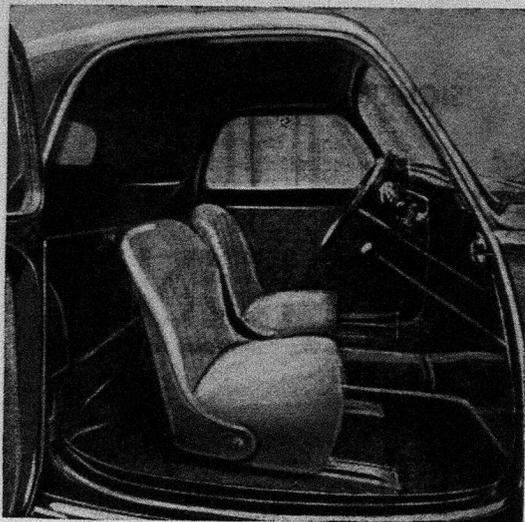
Wir sind **Spezialisten** für:

- 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

AUGUST ZAJICEK

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



So bequem sitzt man im Halbliter-Fiat.

gens. Die Synchronisiervorrichtung eines Getriebes, die Servowirkung der Bremsen, — das ist Komfort! Die Weichheit der Lenkung und ihre Stoßfreiheit — auch das ist Komfort! Die Eindruckschmierung des Fahrgestells, die günstige Lage des Schalthebels, die gute Anordnung der Bordinstrumente, die gute Zugänglichkeit zu den Einfüllstutzen für Kraftstoff und Motoröl — das alles sind Faktoren des technischen Komforts.

Und zum Schlusse noch die ästhetische Seite der ganzen Angelegenheit. Ein Wagen soll nicht nur gut, sondern auch dem Auge gefällig sein, — denn eitel sind wir doch alle . . . Nicht übertrieben modisch darf er sein, das wirkt zu leicht unseriös — und seriös wollen wir, teilweise auch aus Eitelkeit, gleichfalls sein . . . Die Farben sollen gut harmonieren, zur Farbe des Lackes soll die Innentapezierung abgestimmt sein. Und alles am Wagen soll nett aussehen und gediegen gearbeitet sein.

Damit haben wir also die Reihe der Faktoren durchgesprochen, die auf den sogenannten Gebrauchswert von Einfluß sind. Nun heißt es, alle diese Eigenschaften in eine systematische Reihenfolge nach ihrer Wichtigkeit zu bringen. Übrigens — die Preiswürdigkeit haben wir unbeachtet gelassen, und zwar aus sehr triftigen Gründen, denn wir wollen ja gerade untersuchen, welche Eigenschaften die Berechtigung des geforderten Preises ergeben. Unter Wagen der gleichen Preiskategorie sucht man sich nämlich dann den aus, der die meisten guten und die wenigsten ungünstigen Eigenschaften hat.

Die systematische und folgerichtige Reihenfolge müßte ungefähr folgendermaßen aussehen:

1. Sicherheit (denn vor allem wollen wir leben und uns unserer Gesundheit freuen),

2. Wirtschaftlichkeit (denn wir wollen unser Fahrzeug mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln auch risikolos erhalten können),

3. Geräumigkeit (denn wir wollen gut im Wagen untergebracht sein, das Fahrzeug auch für weite Reisen als Verkehrsmittel benützen),

4. Leistung (denn wir wollen schnell von Ort zu Ort reisen, wollen jeden Berg meistern können),

5. Bereitschaft (denn wir wollen zu jeder Stunde, im Sommer wie im Winter, eine auf den leisesten Wink gehorchende Arbeitsmaschine haben),

6. Komfort (denn wir wollen uns weder bei der Bedienung noch bei der Wartung anstrengen, wollen auch Behaglichkeit haben),

7. Schönheit (denn wir wollen mit unserem Wagen auch einen guten Eindruck machen).

Und zu diesen Eigenschaften kommen noch gesondert einige Faktoren des Gebrauchswertes hinzu, die sehr stark die Preiswürdigkeit und auch die Wahl beeinflussen. So in erster Linie die Qualität, die im guten Ruf einer Marke ihren Niederschlag findet. Wir brauchen aber auch Kundendienst, wollen überall und stets Hilfe bei Pannen finden, Ersatzteile bekommen. Also eine Marke mit großer Verbreitung und mit ausgedehntem Vertreternetz.

(„Motor und Sport.“)

40 Jahre Gräf & Stift.

Zum vierzigsten Male jährt sich der Tag, der nicht allein für Gräf & Stift, sondern auch für den Automobilmus Österreichs als solchen von historischer Bedeutung geworden ist, nämlich der Tag, an welchem Kommerzialrat Karl Gräf im Verein mit seinen Brüdern Heinrich und Franz ihre Automobilfabrik gegründet haben.

Begonnen wurde in einer kleinen Werkstätte in der Nußdorferstraße im 9. Bezirk, wo als erste Schöpfung ein Wagen mit wassergekühltem Einzylindermotor erschien, welcher überdies interessanterweise das erste Zahnradgetriebe mit vier Geschwindigkeiten und Kulissenschaltung an Stelle der sonst zur damaligen Zeit allgemein verwendeten Riemen- oder Reibradkraftübertragung und auch schon Schneckensteuerung aufwies.

Auch der viele Jahrzehnte später wieder aktuell gewordene Vorderradantrieb wurde den jungen Erfindern damals patentiert und diese Wagentypen, von welcher sich ein Exemplar im Technischen Museum in Wien als Schau- und Studienobjekt befindet, erregte die uneingeschränkte Bewunderung aller Fachleute.

In rascher Folge wandten sich die Brüder Gräf in unermüdlichem Arbeits-eifer vom Einzylinder- dem Zweizylinder- und später dem Vierzylinderwagen zu, den sie schon damals, als der Automobilmus noch in den Kinderschuhen steckte, mit Kardantrieb versehen, zu einer Zeit, in der alle anderen Fabriken noch am Kettenantrieb festhielten.

Auch der Weltkrieg fand die Gräf-Erzeugnisse in erster Front und mit staunenswerter Anpassungsfähigkeit wußte die Führung des Unternehmens erstklassige Lastwagen- und Spezialfahrzeuge, wie die bekannten Werkstätten- und Scheinwerferzüge, den Armeen der Verbündeten zur Verfügung zu stellen, wo viele dieser Wagen noch heute, nach jahrzehntelangem Dienst, immer noch ihren schweren Dienst versehen.

Die Herren Gräf verstanden es, ihre Erfahrungen, gewonnen bei vielen Rennen und Rekordfahrten, wobei bereits die zweite Generation in Person des jungen Ing. Josef Gräf den Begründern tatkräftigst zur Seite stehen konnte, in genialster Weise bei ihrem Personenwagenbau zu verwenden.

Es war daher kein Wunder, wenn gerade das österreichische Kaiserhaus und die Hocharistokratie, der bald der Finanzadel folgte, diese Wagen zu ihren Leibwagen erklärt haben und daß im weiteren Verlauf diese Fabrikate, denen wohl mit Recht der Ehrentitel eines österreichischen „Rolls-Royce“ zugestanden wurden, auch zur internationalen Geltung gelangten.

Neue Preise der Erfa-Werke.

Diese Firma ist dafür bekannt, daß sie im Laufe eines Jahres zu den verschiedensten Anlässen immer mit neuen, reichhaltigen Preislisten und Preiskarten herauskommt.

Die Veranlassung der jetzigen Herausgabe einer neuen Preisliste mit stark reduzierten Preisen ist: Die Hochsaison. Die Preisliste ist sehr geschmackvoll und übersichtlich ausgeführt und enthält alle Artikel, die für Händler, Reparaturwerkstätten und Garagisten in Betracht kommen.

Auf Seite 1 ist das konkurrenzlose Orig. engl. Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial ausführlich aufgenommen, und zwar: Metermaterial, formgepreßte Bremsbacken, Kupplungsringe, Inserts und Nieten.

Seite 2 beinhaltet die sensationelle „Silverrex“-Glimmer-Isolations-Zündkerze mit einer sorgfältig durchgeführten Empfehlungstabelle.

Weiters zeigt die zweite Seite: Orig. „Tektolflex“-Gummigelenkscheiben, „Osram“-Bilux-Lampen, das Orig. engl. „Trophy“-Material, die Orig. engl. „Kismet“-Fußpumpe, den Signalring, „Erbenit“-Dichtungsplatten und die „Mefa“-Überdruckpresse.

Die Seite 3 beschreibt das Orig. amerikanische „Wondermist“, das bei uns schon sehr gut eingeführt ist, weil sich die Erkenntnis durchgerungen hat, daß der Wagen weitaus mehr geschont wird, und schöner aussieht, wenn derselbe mit „Wondermist“ gewaschen wird.

„Gasket-Goo“ ist Orig. amerikanisches Präparat, das weitaus besser ist als jeder Dichtungsring, da ein dünner Aufstrich von diesem Präparat sicherer wirkt, als jeder Dichtungsring.

Des weiteren enthält die dritte Seite den „P. C.“-Schlauchbinder, welcher der anerkannt einfachste und sicherste Schlauchbinder ist. Sonst sind noch in dieser Liste angeführt: Orig. engl. „Perry“-Fahr- und Motorradketten, Fahrradbestandteile sowie Kugellager und Kugeln.

Die Liste wird auf Wunsch jedermann gratis und franko zugesandt. Der Eigentümer einer solchen Liste hat auf einen 10%igen Rabatt Anspruch.



Reisekomfort — made in USA.

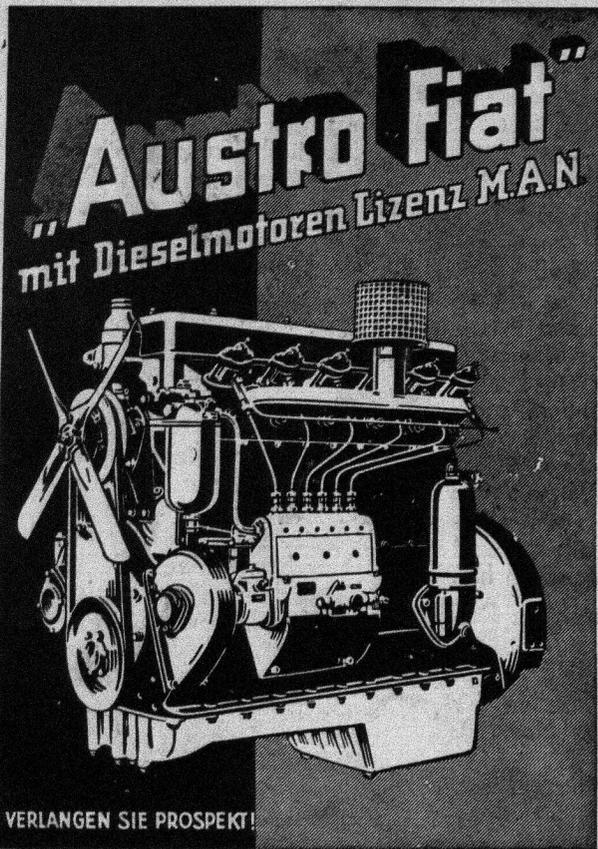
ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT

PHÖNIX

Vor

jedem Rechtsstreite
beraten Sie sich mit Ihrem
Rechtsanwälte über unsere

Prozeßkosten-Versicherung



SCHON NACH 4 MONATEN



INS DRITTE TAUSEND