

000252 - d. Ter. *

unverf. 111.

22
1937

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftenabteilung

Kurona Motor



ST E Y R 5 0 - E I N B L I C K U N D A U S B L I C K

Österreichische Investitionsanleihe 1937

Der Bundesminister für Finanzen legt gemäß dem im Bundesgesetzblatte kundgemachten Kreditgesetze 1937 eine **4½%ige, binnen 30 Jahren rückzahlbare Anleihe im Nennbetrage von 180 Millionen Schilling** zur öffentlichen Zeichnung auf.

Die Anleihe ist durch **10 Jahre unkündbar**.

ANLEIHEZWECK:

Der Reinerlös der Anleihe wird zur **Bedeckung der Kosten öffentlicher Arbeiten** (Investitionen der Monopole, Bundesbetriebe und Bundesbahnen, Straßen-, Brücken- und Wasserbauten, Landesverteidigung, Beiträge an die Länder und die Stadt Wien zur Förderung der Bautätigkeit) sowie zur Rückzahlung kurzfristiger Bundesschatzscheine verwendet werden.

STÜCKELUNG, RÜCKZAHLUNG:

Es werden Schuldverschreibungen zu **100, 500, 1000 und 5000 Schilling** ausgegeben, die auf den Inhaber lauten. Die **Rückzahlung** der Schuldverschreibungen erfolgt durch Verlosung oder freihändigen Rückkauf nach einem Tilgungsplan innerhalb von **30 Jahren**. Verlosungen finden, wenn erforderlich, im Laufe des Monats Jänner, erstmalig im Jahre 1938, statt. Die Anleihe kann, vom 1. März 1947 angefangen, zu jeder Zinsenfälligkeit, mindestens 90 Tage vor dieser, aufgekündigt werden.

VERZINSUNG:

Der Zinsfuß beträgt **4½%** für das Jahr. Die Zinsen werden halbjährlich im nachhinein am **1. März** und am **1. September** jedes Jahres bezahlt.

KOTIERUNG, MÜNDELSICHERHEIT:

Die Anleihe wird an der **Wiener Börse** kotiert werden. Sie ist **mündelsicher**.

STEUER- UND GEBÜHRENBEFREIUNGEN:

Die Einlösung fälliger Zinsscheine und Schuldverschreibungen geschieht **ohne Abzüge abgabenrechtlicher Natur**, das heißt ohne Abzug von Rentensteuer oder sonstigen derzeitigen oder künftigen Steuern oder Gebühren. Bei der **Zeichnung** ist **keine Effektenumsatzsteuer** zu entrichten.

ZEICHNUNGSBEDINGUNGEN:

Die Anleihe wird **zum Preise von 90%** des Nennwertes zur Zeichnung aufgelegt. Der Preis für die gezeichneten Anleihebeträge ist am Zuteilungstage fällig. Er kann auch in **drei Raten** bezahlt werden, und zwar sind für je 100 Schilling Nominale der Anleihe 30 Schilling bei Zuteilung, weitere 30 Schilling am 16. April 1937 und der Rest am 14. Mai 1937 zu entrichten. Für die Zeit vom 1. März 1937 bis zum Einzahlungstage sind Stückzinsen von **4½%** zu bezahlen. Mit Rücksicht auf den begrenzten Anleihebetrag wird eine Kürzung der gezeichneten Anleihebeträge vorbehalten. Zeichnungen bis zum Nennbetrag von **1000 Schilling** werden **vorzugsweise berücksichtigt**.

Die Zeichnungsfrist beginnt am **1. März 1937** und endet am **15. März 1937**.

ZEICHNUNGEN WERDEN ENTGEGENGENOMMEN:

Bei der **Österreichischen Nationalbank**, der **Österreichischen Postsparkasse**, bei allen in Österreich ansässigen **Banken und Bankfirmen**, beim **Dorotheum**, bei **Sparkassen, Landes-Hypothekenanstalten und Kreditgenossenschaften**, bei den Zweigniederlassungen der genannten Stellen sowie bei **sämtlichen Postämtern**.

DER BILLIGE
KLEINWAGEN FÜR
GROSSE ANSPRÜCHE

TYP
STEYR 50

INNENLENKER S 4.500
SPEZIALAUSFG. S 5.000



DER SCHNELLE
SPORTWAGEN FÜR
ANSPRUCHSVOLLE
FAHRER

TYP
STEYR 220

INNENLENKER S 9.900
CABRIOLET S 10.900

EIN VOLLENDETES BAUPROGRAMM

DAS ALLE GRÖSSENKLASSEN VOM KLEINWAGEN BIS ZUM GROSSEN FAMILIENWAGEN UMFASST; JEDER WAGENTYP, JEDES MODELL IST SO AUSGEREIFT, DASS ALLE KÄUFERWÜNSCHE ERFÜLLUNG FINDEN.

■ JEDER STEYR-TYP IST FÜR DIE BESONDEREN ANFORDERUNGEN DER ÖSTERREICHISCHEN STRASSEN GEBAUT, JEDES MODELL BIETET VOLLE SICHERHEIT UND GRÖSSTEN REISEKOMFORT.

■ DER KAUFPREIS STEMPELT JEDEN TYP ZUM PREISWERTESTEN WAGEN SEINER KLASSE.

DER IDEALE
WAGEN DES
HERRENFÄHRERS

TYP
STEYR 200

INNENLENKER S 7.500
CABRIOLET S 8.500



19  37

EIN LÜCKENLOSES BAUPROGRAMM FÜR
DEN ÖSTERREICHISCHEN WAGENKÄUFER

MESSE / ROTUNDE / SÜDPORAL

DER BEQUEME
REISE- UND
FAMILIENWAGEN

TYP
STEYR 530

INNENL., 5sitzig S 13.000
INNENL., 7 " S 15.000
LUXUSCABR. S 14.500

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

Neue Wege

in der

österreichischen Automobilfabrikation

Die Existenzberechtigung der österreichischen Automobilindustrie ist ein oft diskutiertes Thema; ihre Notwendigkeit für unsere Volkswirtschaft steht aber ohne jeden Zweifel fest, wenn sie auch in der Preisgestaltung nicht gleichen Schritt mit der Automobilindustrie anderer Produktionsländer halten kann, die aus den vielfachsten Ursachen, sei es infolge eines unvergleichlich größeren und konsumkräftigeren Inlandsmarktes, sei es durch eine besondere staatliche Förderung, unter wesentlich günstigeren Verhältnissen

und in Massen erzeugen kann. Einen

Produktionszweig nur aus dem Grunde zu negieren, weil in anderen Ländern billiger erzeugt wird, müßte,

allgemein angewendet, dazu führen, fast jede industrielle und landwirtschaftliche Tätigkeit in Österreich aufzugeben, weil fast jedem inländischen Produkt ein weitaus billigeres ausländisches gegenübergestellt werden kann.

In jeder industriellen Tätigkeit gibt es Rückschläge und Fortschritte. Dominierende Stellungen werden gewonnen und verloren, wie es sich z. B. in der Automobilindustrie Deutschlands gezeigt hat, dessen Inlandsmarkt in den Jahren 1924 bis 1930 fast zur Hälfte durch Auslandszeugnisse beherrscht wurde, heute aber nahezu zur Gänze von den deutschen Automobilfabriken bedient wird, wobei diese ihren verlorengegangenen Export nicht nur wiedergewinnen konnten, sondern ihn auch von Jahr zu Jahr bedeutend steigern, wodurch die deutsche Automobilindustrie zu einer der mächtigsten Industrien Deutschlands wurde. Vergessen wir nicht, welche Bedeutung die österreichische Automobilindustrie bis vor wenigen Jahren noch für den österreichischen Außenhandel hatte; ihr Anteil an diesem ging in erster Linie deshalb

verloren, weil in den Ländern, wohin sie exportierte, durch verschiedene staatliche Maßnahmen Produktionsstätten geschaffen und gefördert wurden, die wir in Österreich nicht aufgeben, sondern unter allen Umständen halten müssen. Um so leichter fällt die Einnahme dieses Standpunktes, weil der Gesundungsprozeß der österreichischen Automobilindustrie fortschreitet. Wir können erfreulicherweise feststellen, daß die verantwortlichen Leiter trotz allen Stürmen

reichische Verkaufsorganisation, sondern auch die österreichischen Hilfsindustrien eingeschaltet. Sie hat dabei unter voller Wahrung ihrer Selbständigkeit eine Produktionsart geschaffen, die mit »Assembling« oder »Montage« nicht das geringste zu tun hat, sondern die sich in erster Linie für unsere Verhältnisse so überaus notwendige Arbeitsbeschaffung als Aufgabe gestellt hat. Sie verläßt dabei in keiner Weise das von ihr stets angewandte Prinzip, nur Qualitätsfabrikate in bester Werkmannsarbeit zu erzeugen, sondern zeigt in der Type Gräfford V 8 einen Wagen, der qualitativ nicht nur hochwertig ist, sondern auch den besonderen österreichischen Ansprüchen auf sorgfältigste Ausstattung der Karosserie voll und ganz gerecht wird. Sie

mußte, um einen österreichischen

Wagen zu erzeugen, der sich durch ganz besondere

Fahreigenschaften auszeichnet, vor allem die Einrichtungen ihrer Karosseriefabrik durchaus neu gestalten. Die

Erzeugung von Stahlkarosserien,

die den Fahrern eine erhöhte Sicherheit geben und durch ihr viel leichteres Gewicht als

das der bisherigen Holzkonstruktion

dazu beitragen, daß

Anzugsvermögen und Spitzengeschwindigkeit wesentlich erhöht werden, setzt diverse

Einrichtungen voraus, wie Preßvorrichtungen für die einzelnen Stahlblechteile, elektrische Schweißeinrichtungen der verschiedensten Art usw., die in mustergültiger

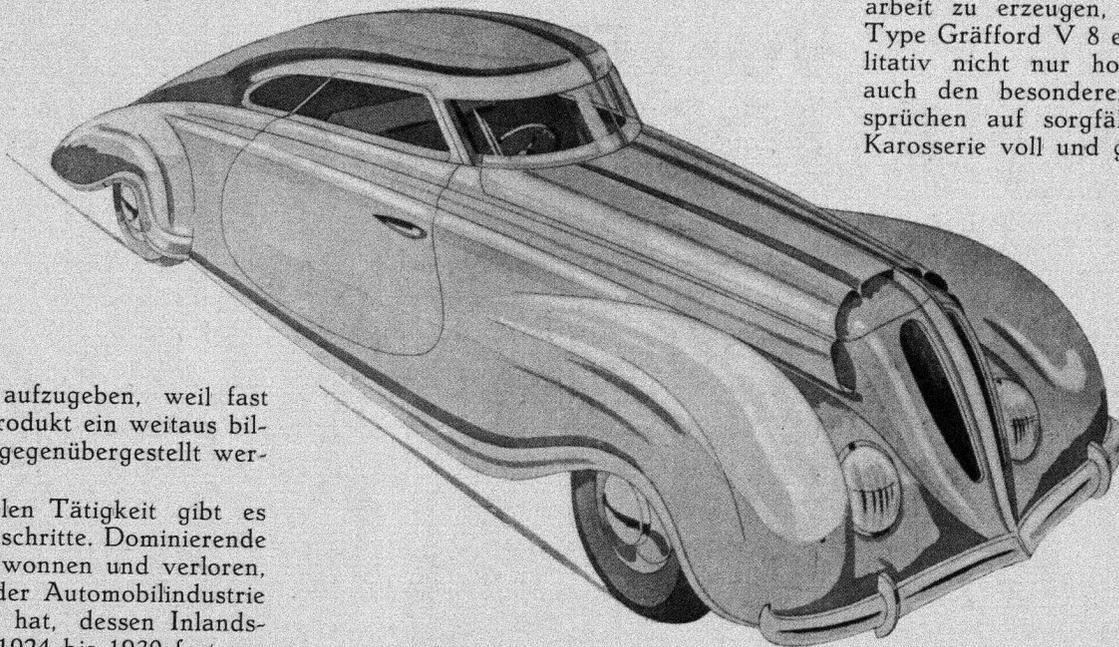
Weise von der Firma Gräf & Stift zur Anwendung gelangen.

Stromlinien-Phantasie eines Pariser Karosiers.

fest auf ihren Füßen stehen, den Forderungen der Zeit unbeirrt Rechnung tragen und die gegebenen Möglichkeiten mit den Wünschen ihrer Abnehmerkreise ständig in Einklang zu bringen versuchen.

Von diesem Grundsatz ausgehend und ihrer stets österreichischen Einstellung treu, hat die Firma Gräf & Stift eine Verbindung gefunden, die für unsere Verhältnisse geradezu geboten erscheint. Sie hat in Form einer Arbeitsgemeinschaft die heimische Erzeugung des Achtzylinder-Ford-Wagens begonnen und in diese Arbeitsgemeinschaft nicht nur den Konstrukteur und seine öster-

Nicht nur bei der Erzeugung der Karosserie, sondern auch beim Fahrgestell muß streng darauf gesehen werden, daß die



SEMPERIT CORD



Hochwertigkeit des Vorbildes auch bei der österreichischen Produktion vollkommen erhalten bleibt. Dabei war es notwendig, die traditionellen Fabrikationsmethoden der Firma Gräf & Stift, die niemals am »laufen-

Was den organisatorischen Aufbau der Fahrt anlangt, so wurde — wie in den Vorjahren — eine Rundstrecke mit drei Start(Ziel-)orten gewählt, und zwar (statt Wien) Perchtoldsdorf, Linz a. d. Donau und Judenburg. Die Strecke führt mit Perchtoldsdorf beginnend über Kalksburg — Breitenfurt — Preß-

Kallwang — Trieben — Hohentauern — Judenburg — Leoben — Bruck a. d. Mur — Kapfenberg — Aflenz — Seeberg — Wegscheid — Niederalpl — Kapelln — Preiner Gscheid — Reichenau — Singerin — Klostertaler Gscheid — Gutenstein — Pernitz — Hals — Pottenstein — Weißenbach — Schwarzen-see — Heiligenkreuz — Mödling — Perchtoldsdorf, das sind rund 780 km. Die Wahl des Startortes steht den Bewerbern frei. Der Start erfolgt am 8. Mai um Mitternacht.

In den Kategorien der Motorräder sind die gewohnten Wertungsgruppen bis und über 250 cm³, und bei den Motorrädern mit Beiwagen die Wertungsgruppen bis und über 600 cm³ vorgesehen.

Ein Novum bildet die Wertungsgruppeneinteilung in der Kategorie der Automobile. Hier wird der Versuch unternommen, die Einteilung in Wertungsgruppen (bzw. Klassen) statt nach dem Hubraum der Motoren, nach dem Leistungsgewicht, das ist dem Quotienten aus

Gewicht des fahrbereiten Wagens in Kilogramm

Nennleistung in PS

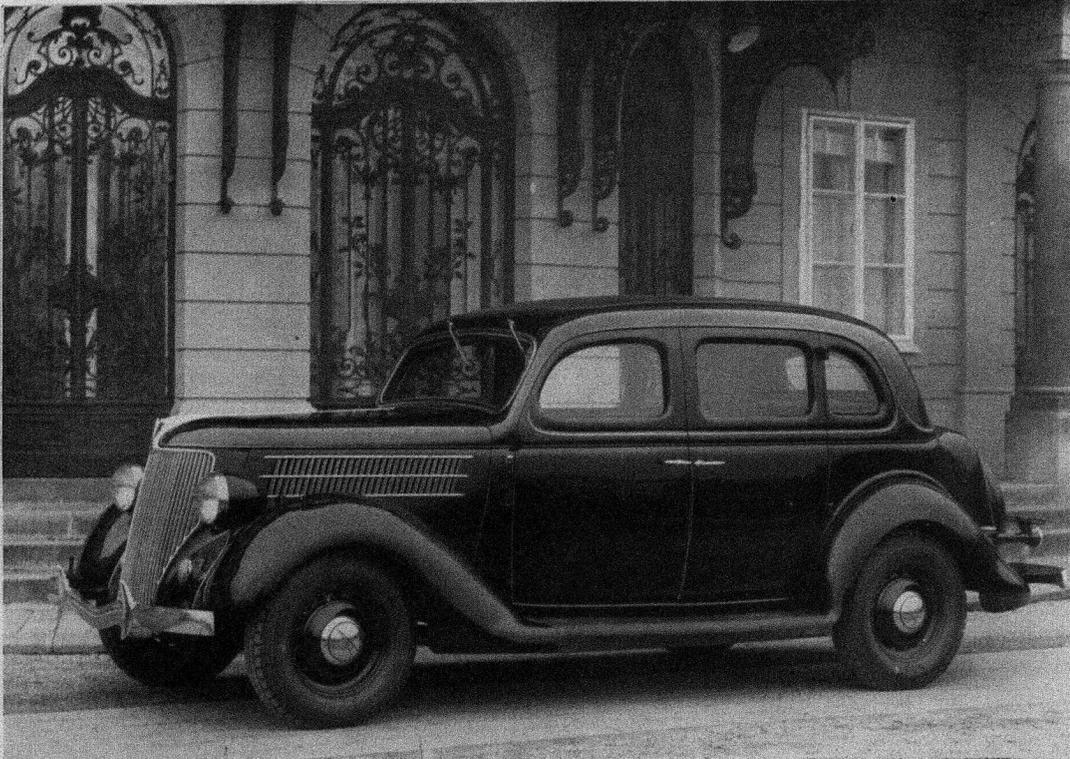
zu bilden.

Die Wertungsgruppen für Automobile ergeben sich nun nach folgenden Leistungsgewichten:

| Wertungsgruppe | Leistungsgewicht | bis | 15,99 |
|----------------|------------------|----------|-----------|
| " | 2 | von 16,— | 21,99 |
| " | 3 | " 22,— | 23,99 |
| " | 4 | " 24,— | 26,99 |
| " | 5 | " 27,— | 32,99 |
| " | 6 | " 33,— | u.darüber |

So fallen, um einige der bekanntesten Typen zu erwähnen (berechnet nach den Katalogangaben): BMW-2-Liter-Sport, M. G. (Midget und Magnette 1937), Alfa Romeo 2300 und 2900 in Wertungsgruppe 1; Steyr 220, Tatra 77, Aero 50, Ford (Gräf-Ford) V 8, Chevrolet in Wertungsgruppe 2; Steyr 120, Fiat 1500, Wolseley Hornet, Wanderer Sp. Sp. in Wertungsgruppe 3; Steyr 530, Lancia-Augusta, Mercedes-Benz 230, Aero 30, Standard Nine in Wertungsgruppe 4; Steyr 200 und 100, Tatra 75, Mercedes-Benz 170, Adler Triumph Junior in Wertungsgruppe 5; und Steyr 50, Tatra 57, DKW 600 und 700 in Wertungsgruppe 1.

Die vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten bewegen sich zwischen 42 km/Std. für die Beiwagenmaschinen bis 600 cm³ und 54 km/Std. für Automobile der Wertungsgruppe 1.



Gräfford als Luxus-Limousine.

(Sportphot. Zapletal.)

den Band« erzeugen kann, beizubehalten, um auch bei diesem Wagen die allgemein bekannte und hochgewertete Art ihrer Präzisionsherstellung zu sichern. Bei der Auswahl des Materials ist unbedingt an dem Grundsatz festgehalten worden, daß stets nur das Beste vom Besten Verwendung finden soll; daher erscheint es notwendig, daß die österreichische Hilfsindustrie gewisse Einrichtungen schafft, um besondere hochwertige Produkte in gleicher Qualität, wie sie das Vorbild aufweist, in Österreich erzeugen zu können. Diesen Grundsatz in die Praxis gänzlich umzusetzen, kann nur in einem weiteren Ausbau der Produktion erfüllt werden, der in einem innigen Kontakt, bzw. in enger Zusammenarbeit zwischen der Stammfabrik und den hiesigen Erzeugungsstätten möglich ist. Übrigens konnte schon jetzt festgestellt werden, daß die Type Gräfford V 8 als inländisches Fabrikat im Hinblick auf die internationale Regel zu gelten hat, nach welcher bei einem Anteil der Aufwendungen von 75% im Inland sie als heimatliches Erzeugnis bezeichnet werden muß.

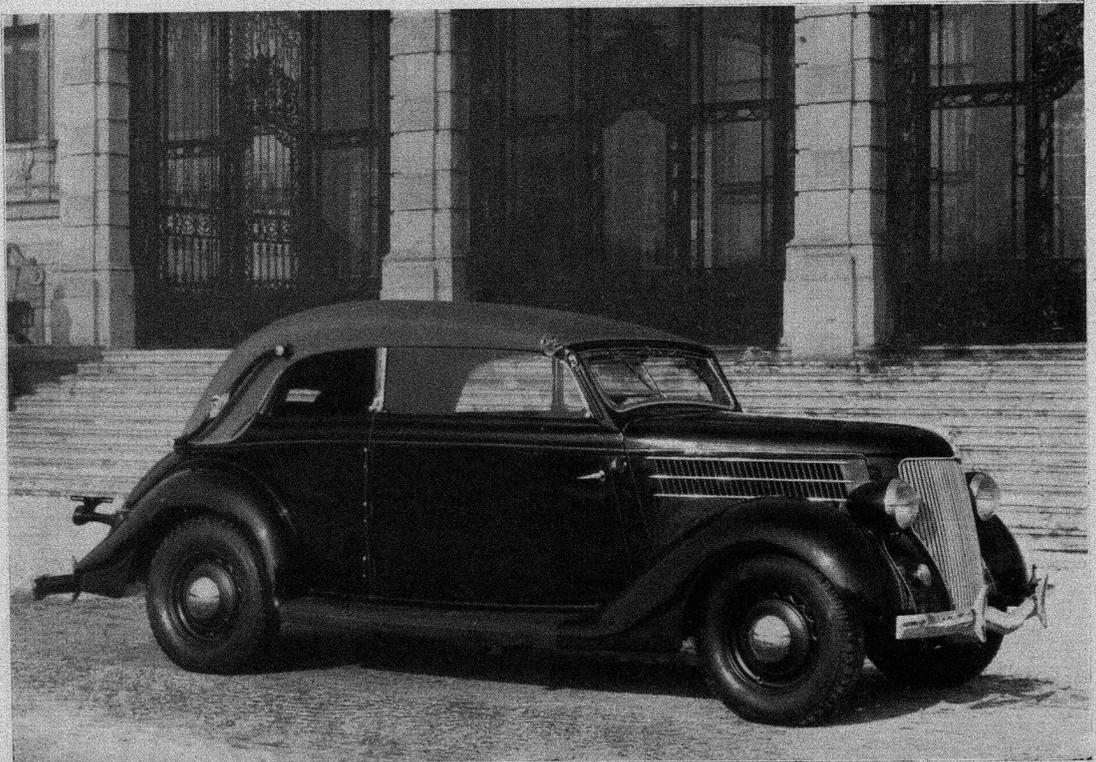
I. S.

(»Die Industrie.«)

Internationale IV. Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt 1937 des Ö. A.-C.

Die Ausschreibungen der am 8. und 9. Mai d. J. als internationale Sportveranstaltung zur Durchführung gelangenden »IV. Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt« für Automobile und Motorräder sind in den Grundzügen festgelegt und gelangen in Kürze zur Ausgabe.

baum — Sieghartskirchen — Kapelln — Herzogenburg — Mautern — Spitz — Ottenschlag — Arbesbach — Königswiesen — Prägarten — Gallneukirchen — Linz a. d. Donau — Enns — Steyr — Groß-Raming — Altenmarkt — Groß-Reifling — Hief্লাu — Eisenerz — Präbichl — Trofaiach — Traboch —



Gräfford, Luxus-Kabriolett nach Wiener Geschmack.

(Sportphot. Zapletal.)

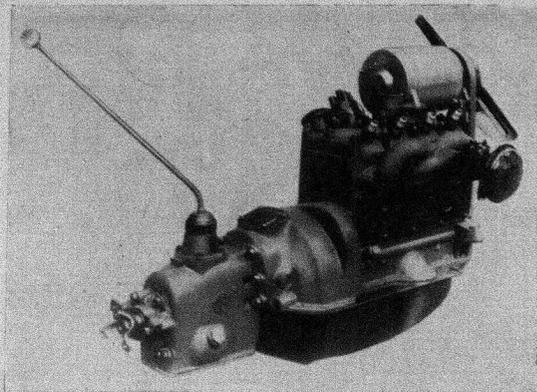
Der Motor des 200ers.
(Sportphot. Zapletal.)



PROGRAMM 1937

Wie alljährlich, bietet auch heuer der Messestand der Steyr-Daimler-Puch A.-G. eine Übersicht über das Bauprogramm 1937 dieser Firma. Man hat diesmal allerdings davon Abstand genommen, die Käufer durch besondere Neuheiten in Entwurf und Ausführung wiederum vor die Qual der Wahl zu stellen, sondern man hat im Gegenteil nur das bereits in der Praxis Bewährte,

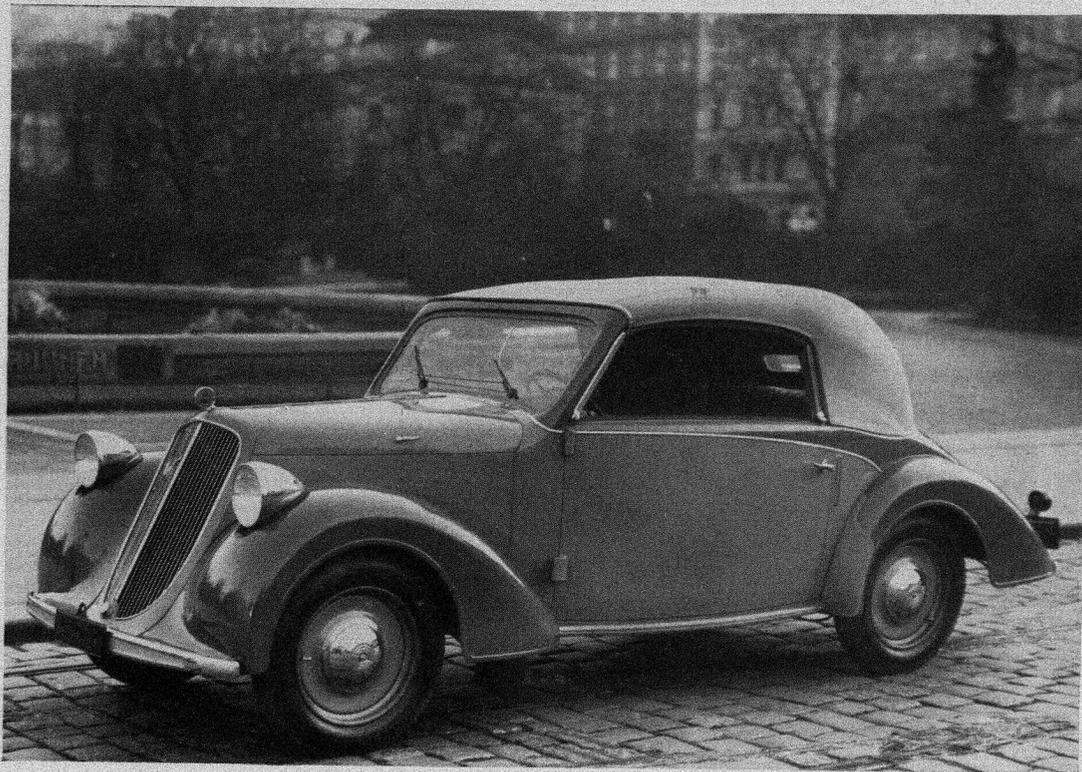
Einzelheiten verbessert, jedoch in ihren Grundgedanken erhalten geblieben: das Vierganggetriebe mit der Steyr-Schwingachse, die vorzüglichen Bremsen, der starre Plattform-Kastenrahmen mit der ausgezeichneten Federung finden sich wieder, ebenso die Ganzstahlkarosserie, die bequeme Einrichtung der Ein-Druck-Zentralschmierung und des Steyr-Vigot-Wagenhebers.



Auf der Messe ist der Typ 200 als Innenlenker in grauschwarzer Lackierung mit Stoffpolsterung, sowie ganz in schwarz mit roter Lederpolsterung ausgestellt. Außerdem ist ein in rot dunkelrot gehaltenes Kabriolett vorhanden. Der Typ 220 zeigt ein Kabriolett in beige und ein solches in dunkelgrün, ferner einen Innenlenker junionerblau mit Stoffpolsterung.

Aus dem übrigen reichen Bauprogramm der Steyr-Werke, das alle Größenklassen umfaßt und daher jedem Käufer das für ihn passende bietet, ist vor allem der Typ 530 zu erwähnen, der als bequemer 55 PS Reise- und Familienwagen selbst den höchsten Ansprüchen gerecht wird. Von diesen Wagen sind zwei Innenlenker, ein viersitziger und ein sechssitziger ausgestellt: ersterer in fischsilber, letzterer in blau-schwarz lackiert. Außerdem ist ein viertüriges Kabriolett, Bauart Karosseriefabrik Keibl in hellgrau-grauer Ausführung vorhanden; schließlich steht hier ein Roadster der gleichen Firma in hellgrau-schwarz. Eine auf dem Chassis Typ 530 ausgeführte graue Sanitätslimousine, einbahrig, bietet als Spezialkonstruktion für ihre Sonderzwecke Interesse.

Der billige Kleinwagen, der Steyr Typ 50, dessen Fabrikation die Firma vor rund zwei Jahren aufgenommen hat, wird in normaler Serienausführung gezeigt: zwei Innenlenker, einer in dunkelgrün, der andere in hellgrau. Daneben sind auf dem Messestand zwei Spezialausführungen ausgestellt, die eine in schwarz mit roter Polsterung, die zweite in resedagrün ist eine Sonderkonstruktion, die als Ärzewagen mit umlegbarem rechten Vordersitz versehen ist und den Fachkreisen die vielseitige Verwend-



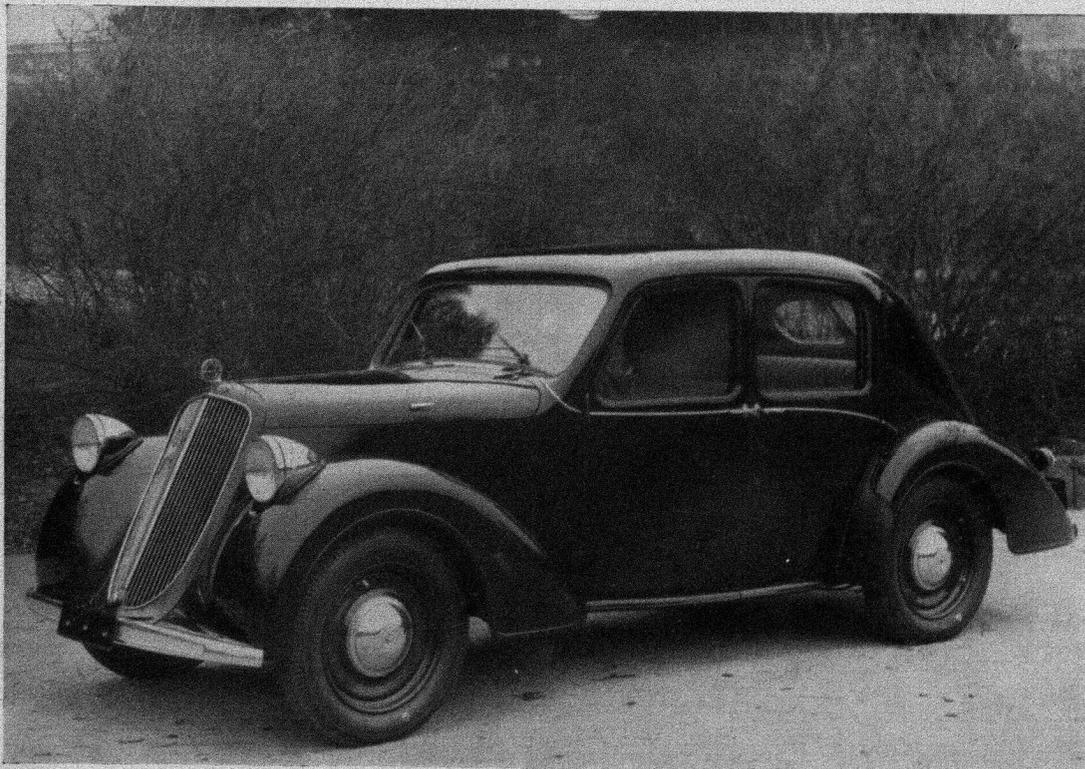
Oben: Kabriolett 200.
(Sportphot. Zapletal.)
Unten: Innenlenker 200.

nach dem Wunsche der Kunden verbessert und vervollkommen herausgebracht.

Wenn man in diesem Sinne von Neuheiten spricht, sind vor allem die Typen 200 und 220 zu erwähnen, die aus den bereits seit Jahren gebauten Typen 100 und 120 Super hervorgegangen sind. Die Hauptcharakteristik der Verbesserungen an beiden neuen Wagenbauarten gegenüber ihren Vorgängern ist eine Vergrößerung des Motorvolumens, also eine verstärkte Leistung, eine erhöhte Geschmeidigkeit und ein verbessertes Anzugsmoment. Ferner wurde bei beiden Typen die Spurweite um 100 mm vergrößert, wodurch man den Innenraum so breit ausführen konnte, daß im 200er und 220er im Fond auch drei Personen sitzen können.

Das Profil der äußeren Stromlinie wurde indessen auch bei den neuen Typen beibehalten, da es sich bei den alten restlos durchgesetzt hat. Dagegen sind die Rückwandfenster der Innenlenker gewachsen, so daß nun vorzügliche Sicht nach allen Seiten besteht. Der Motor Type 200 besitzt Zylinderbüchsen, die das teure Zylinderaus-schleifen ersparen.

Alle übrigen, bei den früheren Ausführungen bewährten Wagenteile sind in ihren



AUTO UNION AUDI-HORCH

STELLT AUS: WANDERER

IN ALLEN KAROSSERIEFORMEN

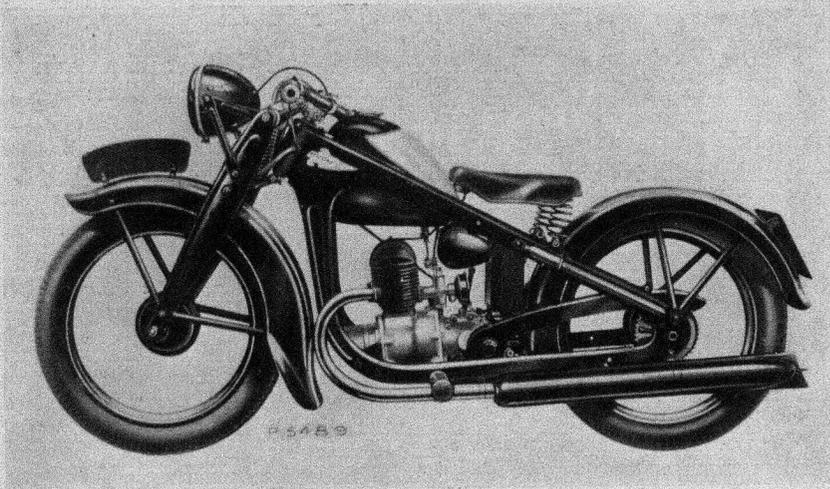
ROTUNDE

barkeit dieses Wagentyps deutlich veranschaulicht.

Von den Lastwagenbauarten der Firma sehen wir einen Lieferwagen Typ 110 in elfenbeiner Lackierung, ferner einen Plattformwagen Typ 540 in beige Lackierung.

Puch-Motorräder 1937.

Das allgemeine Interesse konzentriert sich auf das »Volksmotorrad« der Steyr-Daimler-Puch A.-G., das auf dem Motorrad-Stand in einigen Exemplaren zu sehen ist.



Das neue Puch-Volksmotorrad.

Schon ein flüchtiger Anblick befriedigt das Auge des Kenners; der Preßstahlrahmen und die Preßstahl-Vorderradgabel verleihen der Maschine ein massives Aussehen, so daß schon rein optisch der Eindruck eines »wirklichen« Motorrades erweckt wird. Die nähere Betrachtung zeigt die solide Ausführung und die wohldurchdachte Konstruktion.

Die Kraftquelle des »Volksmotorrades«, nach dem bestbewährten und weltberühmten System als Puch-Zweitakt-Doppelkolbenmotor gebaut, trägt mit dem

Hubvolumen von 198 cm³ bereits dem neuen Kraftfahrgegesetz Rechnung.

Der kräftige Motor, der 6 PS leistet, in Verbindung mit einem sehr sorgsam abgestuften Dreiganggetriebe, macht die neue Type 200, — so lautet die offizielle Katalogbezeichnung — zu einem idealen Fahrzeug, geschaffen für die Bergstraßen Österreichs. Der solide Bau dieses Modells — es wurde nicht an Material gespart, denn das Fahrzeug wiegt über 100 kg — ermöglicht dessen Benützung mit einem Soziuspassagier.

Der volkstümliche Preis der Type 200 (S 980.—), in welchem eine 30 Watt Lichtanlage mitenthalten ist, sowie ein sehr günstiger Teilzahlungstarif, wird

enorme Leistungsfähigkeit in den schwierigsten internationalen Wettbewerben — es sei nur an die vorjährige 6-Tage-Fahrt erinnert — unter Beweis gestellt, daß darüber nicht mehr viel gesagt zu werden braucht.

Die Ausführung 1937 hat gegenüber dem Vorjahr keiner Änderung bedurft, es wurden alle vieltausendfach bewährten Details auch heuer beibehalten.

Eine angenehme Überraschung ist der neue Preis von S 1580.—, der im Vergleich zur Ausstattung und Leistung als äußerst niedrig bezeichnet werden muß und der Marke Puch sicherlich viele neue Enthusiasten zuführen wird.

Am Stand sind ferner zu sehen: die Type 250/R, deren Äußeres sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert hat; auch für dieses Modell wurde der Preis verbilligt (es kostet S 1380.—), ohne daß von der wertvollen Ausstattung (Preßstahlgabel, Gummisattel usw.) etwas weggefallen ist.

Die aus der Afrika-Expedition des Herrn Böhmer in weitesten Kreisen bekannte Type 500-VL ist mit einigen angeschlossenen Beiwagen ausgestellt. Die billige Maschine, deren Preis mit S 2080.— unverändert geblieben ist, ist am Markt weitaus die billigste Beiwagenmaschine, deren Verlässlichkeit und Betriebssicherheit vielen Anreiz zum Kauf bieten wird.

Für Liebhaber von schweren Beiwagenmaschinen bringt Puch die Type 800; für dieses Modell wurde ein Vierzylinder-Viertaktmotor geschaffen, der auch den schwersten Beanspruchungen standhält und stets durch seine Kraftreserve dem Fahrer ein Gefühl der Überlegenheit gibt. Bei der österreichischen Gendarmerie läuft eine große Zahl von 800ern unter den schwierigsten Verhältnissen zur vollsten Zufriedenheit. Der Preis für dieses Modell wurde mit S 2780.— festgelegt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß das Fabrikationsprogramm des Werkes Graz dem Interessenten eine große Auswahl bietet, sowohl bezüglich der Preise, als auch in technischer Beziehung.

*

SCHOTTISCH.

Sandy Mac Phee hat ein Auto. Kürzlich erstand er ein Fahrrad. »Nun Sandy, Du fährst wohl jetzt Rad wegen der Gesundheit?«

»I wo, zum Vergnügen.«

». . . Vergnügen — wieso?«

»Ich freue mich immer schrecklich, wenn ich denke wieviel Benzin ich dabei erspare!«



So toll treibt es der Geländegängige

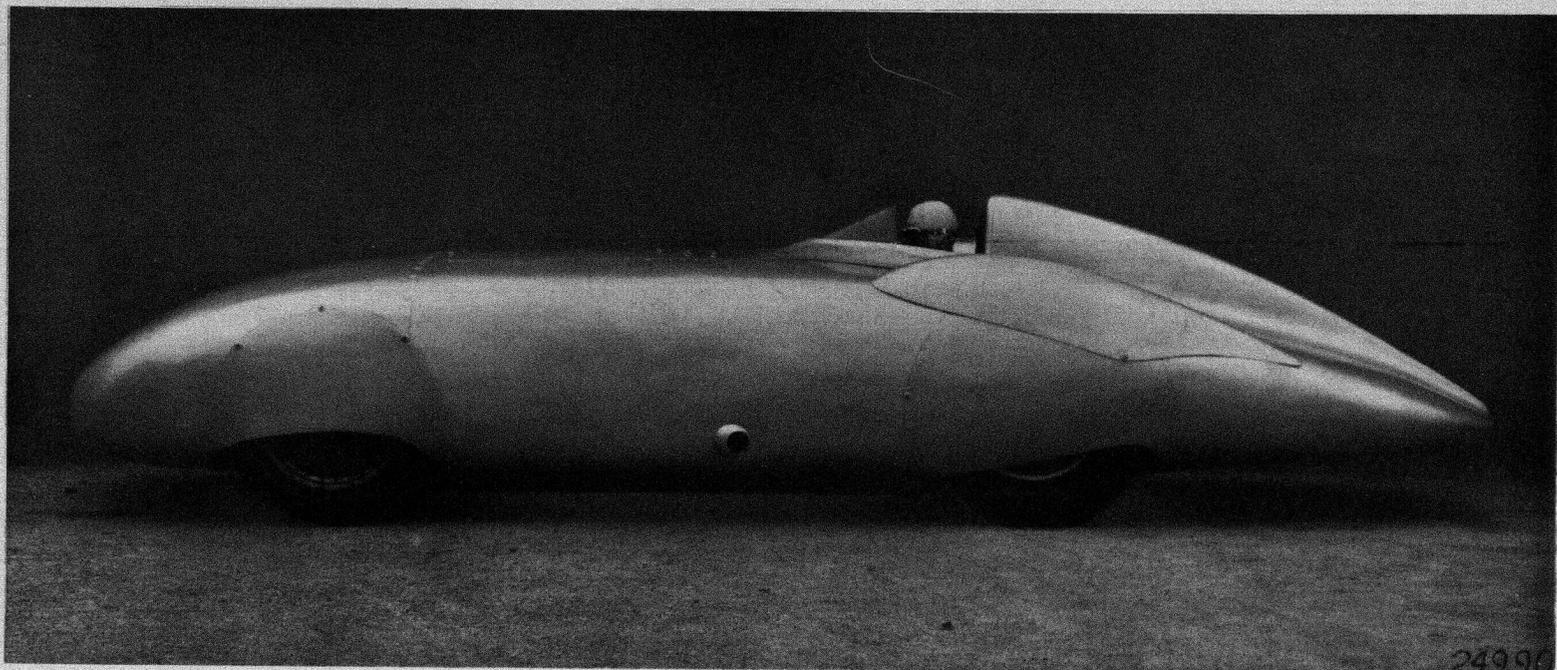
ROTUNDE STAND 7701

STEYR * CORD * AUBURN

MOTOR TRADING COMPANY

Offizielle Steyr-Verkaufsstelle: I., Schuberttring 2

Tel. R-22-3-50, R-22-4-50



Zwölfzylinder-Mercedes-Benz-Rennwagen

Am Kilometerstein 3 der Reichsautobahnstrecke Frankfurt a. M.—Heidelberg stand am Montag, den 26. Oktober 1936, um 7 Uhr früh der neue Zwölfzylinder-Mercedes-Benz-Rennwagen startfertig. Wenige Minuten nach 7 Uhr erschien Rudolf Caracciola mit dem Rennleiter Neubauer. Um 7.10 Uhr gab Rennleiter Neubauer die abgesteckte Strecke für die erste Versuchsfahrt frei. Bei dieser ersten Fahrt, die lediglich als Aufwärmung des Motors gedacht war, gelang es Rudolf Caracciola bereits die von Nuvolari auf Alfa Romeo gehaltenen Rekorde über den fliegenden Kilometer und die fliegende Meile um einige Kilometer zu verbessern. — Nachstehend führen wir die Zeiten und Durchschnittsgeschwindigkeiten der zweiten bis fünften Fahrt auf:

Zweite Fahrt:

| | | |
|--|--------|-----------------|
| 1 fliegender Kilometer | Mittel | 10.54 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 341.55 km/Std. |
| Alter Rekord von Nuvolari (15. Juni 1935) | | 321.429 km/Std. |
| 1 fliegende Meile | Mittel | 16.645 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 348.175 km/Std. |
| Alter Rekord von Nuvolari (15. Juni 1935) | | 323.125 km/Std. |

Dritte Fahrt:

| | | |
|--|--------|---------------|
| 1 fliegender Kilometer | Mittel | 10.251 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 351.0 km/Std. |
| 1 fliegende Meile | Mittel | 16.355 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 354.0 km/Std. |

Vierte Fahrt:

| | | |
|--|--------|-----------------|
| 1 fliegender Kilometer | Mittel | 10.04 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 358.500 km/Std. |
| 1 fliegende Meile | Mittel | 16.05 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 362.0 km/Std. |

Fünfte Fahrt:

| | | |
|--|--------|-----------------|
| 1 fliegender Kilometer | Mittel | 9.88 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 364.372 km/Std. |
| 1 fliegende Meile | Mittel | 15.785 Sek. |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | | 367.033 km/Std. |

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß Rudolf Caracciola bei der Rückfahrt über die fliegende Meile bei seinem fünften Start eine Geschwindigkeit von 372.100 km/Std. erreichte, was bisher noch keinem europäischen Rennfahrer möglich war.

Bei seiner sechsten Fahrt machte Caracciola Jagd auf den von Hans Stuck (Auto-Union) gehaltenen Rekord über 5 km flie-



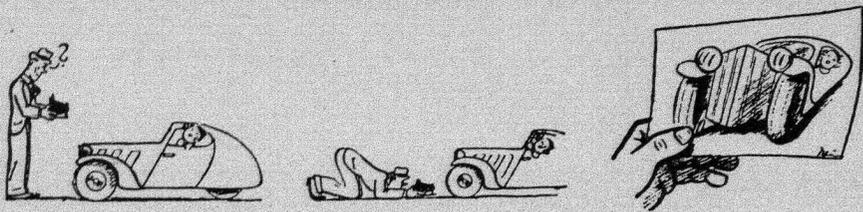
6-Rad-Schnelllastwagen Steyr, Typ 440.

PACKARD

Service

HANNS NETAL, WIEN III.
RENNWEG 4 / TEL. U-14-4-71

Garage



Wie man einen Kleinwagen photographieren soll, damit er imposant aussieht . . .

gend. Mit spielender Leichtigkeit verbesserte er denselben um rund 28 km.

Sechste Fahrt:

5 Kilometer fliegend Mittel 52.855 Sek.
Durchschnittsgeschwindigkeit 342.5 km/Std.
Alter Rekord von Stück
(24. März 1936) 312.419 km/Std.

Technische Daten. Der für diese Rekordfahrten verwandte Mercedes-Benz-Rennwagen zeigte sich in einem ganz neuen Gewand. Das Fahrgestell ist das in der Sportsaison 1936 verwendete »Grand-Prix-Vollschwingachs-Chassis«, welches voll-

kommen stromlinienförmig verkleidet ist, also eine neue Art windschlüpfriger Karosserie besitzt. Auch die Räder sind verschalt. Somit ähnelt der neue Mercedes-Benz-Rennwagen einer verschmälerten Flugzeugtragfläche. Aus der Karosserie, die diesmal nicht vollkommen geschlossen ist, ragt nur der Kopf des Fahrers heraus. Bei dem Zwölfzylindermotor handelt es sich um einen Versuchsmotor mit einem Zylinderinhalt von 5.6 Liter, wobei die Zylinder V-förmig angeordnet sind. Von den beiden Kompressoren gehört je einer zu einer Zylinderreihe. Weiter besitzt der Motor die bei den Mercedes-Benz-Motoren bekannten Stahlzylinder, Magnete und Zündkerzen sind Bosch-Erzeugnisse, während die Spezialreifen von Conti geliefert wurden.

DER NEUE



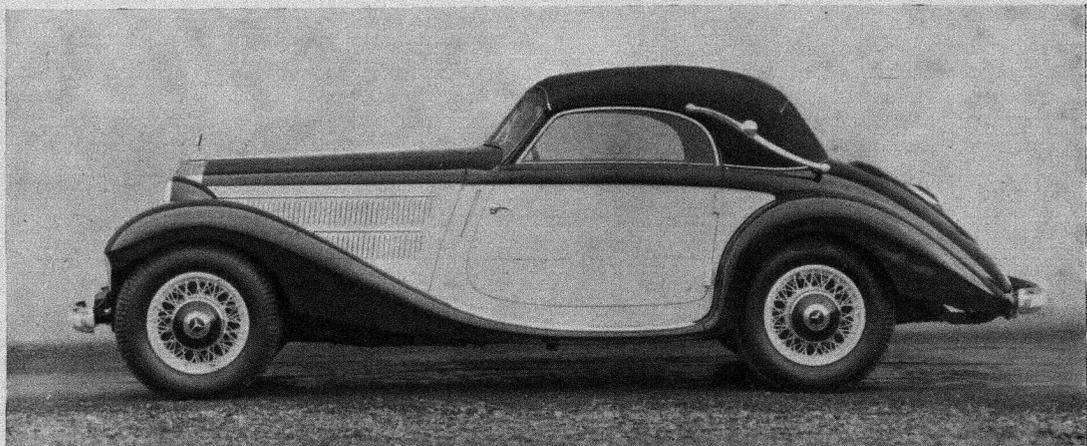
TYP 320

wurde auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937 zum erstenmal öffentlich gezeigt. Es handelt sich hier wohlgerne nicht um eine bloße Weiterentwicklung des Typs 290, sondern um einen von Grund auf neuen Wagen von überragenden Eigenschaften und Leistungen. Als Kraftquelle dient ein gummielagerter 3.2 Liter Sechszylinder-Hochleistungsmotor von 78 PS, der eine Spitzengeschwindigkeit von 126 St./km hergibt. Dank Verwendung eines neuzeitlichen Doppel-Fallstromvergasers mit Start- und Sparvorrichtung sowie Beschleunigerpumpe ist der Brennstoffverbrauch des Wagens im Vergleich zu seiner hohen Leistung überraschend gering: 17 bis 19 Liter auf 100 km. Ein im Hauptstrom liegendes Spaltfilter mit automatischer Reinigung verleiht dem Motor größtmögliche Lebensdauer und das für den Autobahnbetrieb unerläßliche »Stehvermögen«.

Das Vierganggetriebe ist in sämtlichen Gängen synchronisiert und durch Schrägverzahnung praktisch geräuschlos. Die Federung, vor allem der Hinterachse, wurde verbessert und die Kupplung verstärkt. Infolge Kugellagerung der Achsschenkel und besonders sorgfältiger Schmierung ist die Lenkung des Typs 320 außerordentlich leichtgängig und vollkommen stoßfrei. Mit Rücksicht auf die gesteigerte Spitzengeschwindigkeit wurden auch die Bremsen verstärkt und erhielten Perlit-Gußtrommeln mit automatischer Backennachstellung. Der neue Mer-

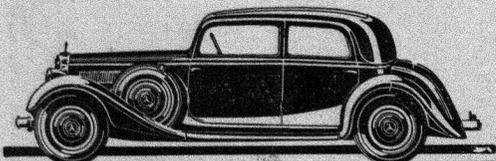
cedes-Benz-Typ 320 wird mit einer Vielzahl von formschönen und geräumigen Karosserien auf normalem und verkürztem Fahrgestell geliefert. Besonderen Anklang

haben ferner eine neuartige Belüftungseinrichtung erhalten, die für zugfreien Luftwechsel im Wageninnern während der Fahrt sorgt.

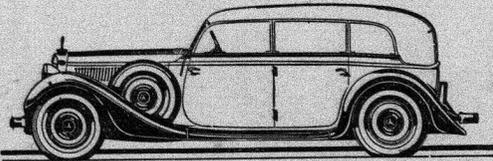


dürfte der neugeschaffene »Kombinationswagen« finden, der wahlweise als offener Roadster mit leichtem Sportverdeck oder als zwei- bis dreisitziges Coupé mit festem Dachaufbau gefahren werden kann. Die Auswechslung des Verdecks ist von zwei Personen leicht innerhalb weniger Minuten durchführbar; es sind lediglich einige Bajonettverschlüsse zu lösen, die Dächer abzuheben und gegeneinander auszutauschen. Die Pullmann-Limousinen vom Typ 320

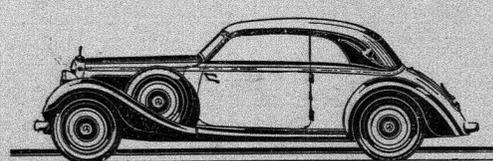
Das Mercedes-Benz-Bauprogramm 1937 umfaßt noch folgende bereits bekannte Personenwagentypen: Typ 170 V, Heckmotortyp 170 H, Typ 230, den Diesel-Personenwagen Typ 260 D, Typ 290, Typ 540 K, Typ 500 und den großen Mercedes-Benz-Achtzylinder mit 7655 cm³ Hubraum. Zur allgemeinen Orientierung sei hervorgehoben, daß die angegebene Typenzahl bei den vorgenannten Personenwagen gleichzeitig den Hubraum der betreffenden Type beinhaltet.



Mercedes-Benz Typ 320 (Radstand 3300 mm), 3,2 Liter-Sechszylinder 4-5 sitziger Innenlenker.



Mercedes-Benz Typ 320 (Radstand 3300 mm) 6-7 sitziges Allwetter-Cabriolet.



Mercedes-Benz Typ 320 (Radstand 3300 mm), 3,2 Liter-Sechszylinder 4-5 sitziges Cabriolet „B“.



Es ging um Sein oder Nichtsein einer großartigen Erfindung. Die Idee war geboren, das Modell stand. Der Dieselmotor war erfunden, der dazu berufen schien, die Technik der Kraftmaschinen zu revolutionieren. Man schrieb das Jahr 1893. Eine einzige Frage war nur noch zu lösen; es galt, das Schmiermittel zu finden, das der ungeheuren Verbrennungstemperatur standhielt. Man schrieb das Jahr 1894... 1896... 1898... Ingenieur Diesel stand noch immer dort, wo er vor sechs Jahren gehalten hatte. Ohne das richtige Öl war die Erfindung eine Totgeburt.

Ein halbes Jahr später stand der Dieselmotor. Das Problem war gelöst. Was war geschehen? Ein Zufall? Ein Wunder? Weder das eine noch das andere, aber immerhin eine entscheidende Wendung. Ingenieur Diesel hatte sich mit der Vacuum Oil Company in Verbindung gesetzt: sie schuf für ihn das Öl, das er brauchte, das die Erfindung des Dieselmotors rettete.

Es war nicht das erstmal, daß die Vacuum Oil Company auf den Plan trat, um einer Erfindung zur Vollendung zu verhelfen.

Die Vacuum Oil Company stand an der Wiege des technischen Zeitalters.

Sein Werdegang ist mit ihrem Namen verknüpft. Die Vacuum Oil Company hat das erste brauchbare Schmieröl für die Automobilindustrie erzeugt. Ein Erfahrungsschatz von sieben Jahrzehnten befähigen sie, für den Kraftfahrer von heute jenes Öl zu erzeugen, das als Mobiloil ein feststehender Begriff für Güte und Zuverlässigkeit geworden ist. Millionen Kraftfahrer verwenden es, sie wissen, daß sie dabei ruhig und sicher fahren.

Wenn Sie ein Öl wählen wollen, das Ihren Wagen bei jeder Tieftemperatur startbereit hält und bei Höchsttemperaturen noch zuverlässig schmiert, das Ihrem Wagen bei jeder Geschwindigkeit, auf jeder Straße vollkommenen Schutz gewährt und Ihrer Maschine Reparaturen erspart, dann verlangen Sie

neues
Mobiloil

Es verhalf der Automobiltechnik zum raschen Aufstieg und steht ihr bei ihrer Fortentwicklung zur Seite

Neues Mobiloil —
praktisch rückstandsfrei, höchste
Schmierwirkung, höchste chemische
Stabilität.

Sphinx Benzin und Sphinx
Special — die Qualitätstreibstoffe



VACUUM OIL COMPANY A.G.

Warum haben Sie noch kein Auto?

DIE GROSSE KUNDGEBUNG
DES BLAUEN ADLER

Mit der ein wenig indiskreten Frage: »Warum haben Sie noch kein Auto?« wandte sich der Blaue Adler, Verband zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, vor ungefähr Jahresfrist an sämtliche Wunschautomobilisten Österreichs. Wie Präsident Dr. Drexl anlässlich der großen Kundgebung im Konzerthausaale einleitend ausführte, liefen über 2000 Antworten auf diese Anfrage ein, die zusammengefaßt und in einzelne Gruppen zerlegt wurden. Das, was die

einheitliche, entsprechend einflußreiche Vertretung mit Fug und Recht verlangen.

Staatskommissär des Ö. T. C. Guido v. Maculan-Suchodol meinte in seinem interessanten Referat, daß verschiedene Medizinen notwendig wären, dem schwerkranken Patienten: Österreichs Kraftfahrwesen zu helfen. Absenkung der Anschaffungsspesen, Erhöhung der Einfuhrkontingente für ausländische Wagen, Stabilisierung der Benzinpreise, Verbilligung der Reparaturen und Reifen. Zum Punkte Garagen wäre zu bemerken, daß eine übermäßige Besteuerung die Höhe der Preise der

Das Strafverfahren selbst zeichnet sich vor allem durch eine Eigenart aus, die die Automobilisten schwer bedrückt. Während sonst der Grundsatz gilt, daß die Schuld des Angeklagten bewiesen und er im Zweifel freigesprochen werden muß, wird im Strafverfahren gegen Kraftfahrer meist das Gegenteil angewendet. Auffallend ist die Milde, welche anderen Verkehrsteilnehmern widerfährt. Fußgänger, Pferdefuhrwerker, Radfahrer dürfen durch unaufmerksames, rücksichtsloses Benehmen schwere Unfälle herbeiführen, ohne daß gegen Angehörige dieser Gruppen in der Mehrzahl der Fälle eine Anklage erhoben wird.

Die »Verkehrsschmerzen« wurden von Kammerrat Robert Koch meisterhaft »behandelt«, wobei festgestellt wurde, daß sich die Straßendisziplin der Radfahrer in Wien ganz bedeutend gebessert habe, wogegen jene der Fußgänger noch sehr viel zu wünschen übrig lasse. Es sei unverständlich, warum ein Kraftfahrer, der auf einer durch Lichtsignale geregelten Kreuzung in das rote Licht hineinfährt, dafür Strafe zahlen solle, während viele hunderte von Fußgängern dies täglich und stündlich gratis tun dürfen. Auch die einheitliche Rechtsfahrordnung sei ehestens einzuführen. Wie kann ein Mensch, respektive sein Nervensystem es auf die Dauer aushalten, wenn er mit seinem Last- oder Personenwagen oder Autobus das Glück hat, täglich eine Strecke mit Fahrtrichtungswechsel zu befahren. Auch habe die Bundesbahn keinesfalls das Recht, eine Art »Verkehrsstandrecht« auszuüben, das heißt eine Übertretung der Verkehrs Vorschrift bei einem Bahnübergang mit dem Vollzug der Todesstrafe an den Kraftfahrzeuginsassen zu ahnden.

Erleichterung der Führerscheinprüfung wurde von Oberst a. D. Ing. Gustav Barger gefordert. Jeder, der einen Führerschein erhalten will, muß drei Hauptprüfungsfahrten über sich ergehen lassen, deren allerwichtigste, die Fahrtprüfung,

Sternfahrt nach Monte.

Unter anderen sah man:
Von links nach rechts:
MM. A. Noghès, Bischof
von Monako, Baron C.
Horn, Prinz P. Ghika. —
2. Reihe: Oberst F. Lind-
say Lloyd, General Pol-
lovitsoff, E. de Skell, Dr.
E. de Landauer, Ing. O.
Zels, de Rohan, M. G.-A.
de Ro.



österreichische Öffentlichkeit zu dieser Frage sagte und sagen wollte, erfuhr man nun aus dem Munde der verschiedenen Redner anlässlich der glänzend besuchten Versammlung.

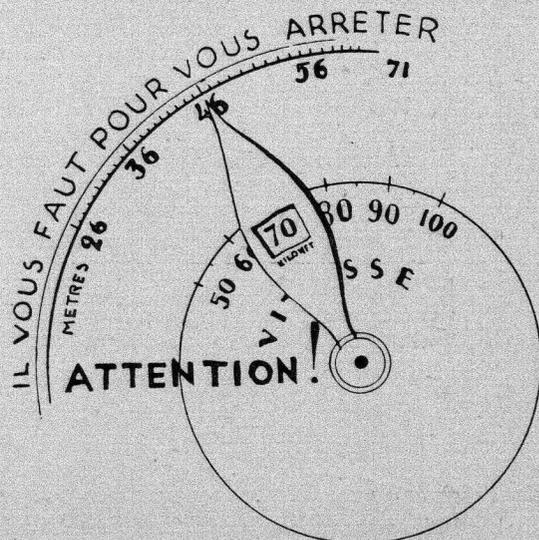
Zu dem Thema »Das Kraftfahrzeug in der Gesamtwirtschaft« sprach Gruppenführer für Motorsport, Vizepräsident des Ö. A. C. Graf Pachta-Rayhofen, der feststellte, daß die Benzinsteuern allein im letzten Jahre etwa 45 Millionen betragen habe, wozu noch an Umsatzsteuern und Zöllen von Benzin weitere 22 Millionen kämen. Aber auch die Fremdenverkehrsstätten, wie Hotels und das Gastgewerbe, sind in ganz hervorragender Weise an einem gesunden Kraftfahrbetrieb interessiert. Als im Mai 1935 die Kraftwagenabgabe aufgehoben wurde, erhoffte man sich den Beginn einer neuen kraftfahrfreundlichen Ära. Diese Hoffnung äußerte sich sichtbar darin, daß bis 31. Dezember 1935 der österreichische Kraftfahrzeugbestand von 78.497 auf 94.768 Stück anstieg. Man kann wohl annehmen, daß das Tempo dieser Steigerung angehalten, wenn man diese Entwicklung durch den psychologisch notwendigen Ansporn im richtigen Moment unterstützt hätte. Die Möglichkeit wurde nicht ausgenutzt und so sehen wir ein beträchtliches Nachlassen des Zuwachses; er betrug nur noch 8816 Kraftfahrzeuge im Jahre 1936. Dabei sind an dem Plus die billigen Kleinkrafträder mit 3434 Stück maßgebend beteiligt.

Eine weitere traurige Feststellung: der Bestand der Lastkraftwagen hat im Jahre 1936 sogar um 208 Stück abgenommen. Der Weg zur Gesundung heißt: zentrale Interessenvertretung des Kraftfahrwesens. In einem Ständestaat dürfte eine wirtschaftliche Gemeinschaft von 100.000 Kraftfahrern eine

protokollierten Betriebe bewirke. Auf einem solchen lasten nicht weniger als zwanzig Steuern. Auch die Überspitzung der Sicherheitsvorschriften bei Garageneubauten bedeuten eine schwere Belastung. Durch eine gemeinsame Aktion der Garagenbesitzer, Garagenbenützer und der Behörden ließe sich eine vernünftige Regelung der Vorschriften erreichen. Auch die Preiskonvention der Garagenbesitzer Wiens richte sich letzten Endes gegen den Konsumenten. Die Besteuerung an sich behindere gleichfalls das Kraftfahrwesen. Schon vor zwei Jahren wurde versprochen, Anschaffung und Betrieb eines Kraftfahrzeuges nicht mit einer Erhöhung der Einkommensteuer zu bestrafen. Es wäre hoch an der Zeit, dieses in der Zwischenzeit in Vergessenheit geratene Wort den Steuerämtern in Erinnerung zu bringen. Empfehlenswert wäre ferner, bei der Steuerbemessung einen gewissen Hundertsatz der Anschaffungskosten eines Fahrzeuges als Abzugspost anzuerkennen.

Im Vergleich mit den übrigen europäischen Ländern weist Österreich, nach Mitteilungen des Rechtsanwaltes Dr. Balling, noch immer die weitaus höchsten Haftpflichtprämien auf. Allerdings: Österreich hat die strengste Gesetzgebung und die strengste Judikatur auf diesem Gebiete. Es muß daher, soll unsere Rechtsprechung in Kraftfahrangelegenheiten keinen weiteren Grund zu Beschwerden geben, die Forderung nach speziellen Gerichten aufgestellt werden, die in allen Instanzen, unabhängig von der Höhe des Anspruches, durch Senate judizieren, die aus Berufs- und fachmännischen Laienrichtern bestehen.

Über die ungünstige Behandlung der Automobilisten bei Verkehrsübertretungen sprach Rechtsanwalt Dr. Georg Hanel.



Bremsweg-Tachometer, ein neues, sehr praktisches Instrument, gibt für die augenblickliche Geschwindigkeit des Wagens das jeweilige Bremswegminimum an.

abermals in drei Unterfahrten zerfällt. Umstellung der Prüfungspraxis in den technischen Belangen, Durchführung der praktischen Prüfungen durch Fachmänner und schärfere Prüfungsmaßnahmen für die Mitglieder der Prüfungskommission, das seien die wichtigsten Forderungen.

Im Kampfe Eisenbahn und Kraftwagen ist in den letzten zwei Jahren keine Minderung der Gegensätzlichkeiten eingetreten. Daher plädierte Dr. Franz Eidlitz, Vorstandsmitglied des Verbandes der Nutzkraftwagenbesitzer, dafür, das Transportvolumen auf der Straße statistisch zu erfassen, damit bei der Regelung der beiden streitenden Parteien auf jeder Seite mit den entsprechend fundierten Zahlen und Argumenten gekämpft werden kann. Für eine durchgreifende großzügige Weiterführung des Ausbaues unserer Straßen sprach sich Ing. Wilhelm Markl vom Verband der Österreichischen Straßengesellschaften aus. Ohne den ernstlichen Willen, die österreichischen Hauptverkehrsstraßen und die wichtigsten Straßenverbindungen in den Fremdenverkehrsgebieten in einer Frist von zwei bis drei Jahren instandzusetzen, könne eine wirksame Förderung des Kraftfahrwesens nicht erwartet werden.

Das Schlußwort des Präsidenten Doktor Drexel gipfelte in dem Wunsch nach Schaffung einer Zentralstelle für das Kraftfahrwesen. Das erfordere keine neuen Mittel, sondern nur eine Umgruppierung und Sammlung der vorhandenen Kräfte, verstärkt durch einen Beirat aus dem Kreise der Kraftfahrer.

Der außerordentlich eindrucksvollen Kundgebung wohnte u. a. der Ehrenpräsident des Blauen Adlers, Kardinal-Erzbischof Dr. Theodor Innitzer, bei.



Ein österreichischer Wagen
mit den Fahreigenschaften
des weiterprobten Ford

*Die Meisterleistung
genialer Konstrukteure*

**Hervorragendes Anzugsvermögen
Ideale Vereinigung von Kraft
Eleganz und Wirtschaftlichkeit**

**Als 5sitziger, sehr geräumiger Innenlenker
und als elegantes Luxus-Cabriolett lieferbar**

GRÄF & STIFT

WIEN XIX. WEINBERGGASSE 58/76.

AUTORISIERTE VERKAUFSSTELLEN:

V.L. Stua, G.m.b.H., Wien, I., Opernring 8, Tel. R 20-205 / Hermann Mayer,
Linz, Bethlehemstraße 1b / Köllensperger Handels A. G. Innsbruck,
Hirschtal 10 / Triumph-Garage, Klagenfurt, Villacherstraße 2 / Reisinger & Sohn, Graz, Joanneumring 13

DEUTSCHES AUTOKURSBLATT

Personenwagen:

Bis 1500 Mark:

Opel »P 4«, 1066 cm³, Zierzylindermotor mit stehenden Ventilen, 23 PS, Starrachsen, 1450 Mark.

Bis 2000 Mark:

DKW »Front«, 580 cm³, Zweizylinder-Zweitakt, 18 PS, Frontantrieb, hinten Schwebeachse, zweisitzig, 1650 Mark.

DKW »Reichsklasse«, Limousine, 1795 Mark.

Bis 2500 Mark:

Opel »Kadett«, Limousine oder Kabriolimousine, 23 PS, 1066 cm³, vorn Kniehebelfederung, hinten Starrachse mit Torsionsstabilisator, 2100 Mark.

DKW »Front«, 20 PS, 684 cm³, hinten Schwebeachse, zweisitzig, Frontantrieb, 2175 Mark.

Opel »Olympia«, 1279 cm³, 26 PS, vorn Kniehebelfederung, hinten Starrachse, mit drei Gängen, 2350 Mark.

Opel »Olympia«, mit vier Gängen, 2500 Mark.

DKW »Meisterklasse«, Limousine, 2350 Mark.

DKW »Meisterklasse«, Kabriolimousine, 2450 Mark.

Hanomag »Garant«, Kabriolimousine, 2350 Mark.

Ford »Eifel«, Limousine oder Kabriolimousine, 1157 cm³, 34 PS, Querfederung, 2500 Mark.

Bis 3000 Mark:

Hanomag »Garant«, vorn Einzelradfederung, hinten Starrachse, 1098 cm³, 2550 Mark.

Adler »Trumpf Junior«, 995 cm³, 25 PS, vorn Einzelradfederung, hinten Torsionsstabfederung mit Schwingarmen, Kabriolimousine, 2700 Mark.

Adler »Trumpf Junior«, Limousine, 2950 Mark.

Hanomag »Kurier«, 1098 cm³, 23 PS, vorn Einzelradfederung, hinten Starrachse, Limousine, 2975 Mark.

Hansa »1100«, 1088 cm³, 28 PS, Einzelradfederung, 2950 Mark.

DKW »Front«, Roadster, Luxus, 20 PS, 3000 Mark.

Bis 3500 Mark:

DKW, 20 PS, Luxuskabriolett, 2 Sitze, 3250 Mark.

DKW, 20 PS, Luxuskabriolett, 4 Sitze, 3400 Mark.

Hanomag »Rekord«, 1494 cm³, 32 PS, vorn Einzelradfederung, hinten Starrachse, Limousine, 3475 Mark.

Hanomag »1700«, 1634 cm³, 41 PS, Limousine und Kabriolimousine, 3450 Mark.

Adler »Trumpf«, 1645 cm³, 38 PS, vorn Einzelradfederung, hinten Auslegerfeder, Limousine, 3500 Mark.

Opel, Sechszylinder, 1920 cm³, 36 PS, vorn Kniehebelfederung, hinten Starrachse, Limousine, zweitürig, 3100 Mark, viertürig 3300 Mark, Kabriolimousine, 3200 Mark.

DKW »Sonderklasse«, Vierzylinder-Zweitaktmotor, 32 PS, 1054 cm³, Wanderer-Schwinge vorn, Schwebeachse hinten, 3100 Mark.

Stoewer »Greif Junior«, 1,5 Liter, Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt, Limousine, 3300 Mark.

Bis 4000 Mark:

Adler »Primus«, Vierzylinder, 1,7 Liter, 35,8 PS, hinten Starrachse, Limousine, 3600 Mark.

Adler »Trumpf Junior«, Sportwagen, zweisitzig, 3750 Mark.

BMW, Sechszylinder, 1,5 Liter, 34 PS, hinten Starrachse, Kabriolimousine, 3950 Mark.

Mercedes-Benz »170 V«, 1,7 Liter, Vierzylinder, 38 PS, Limousine, 2 Türen, 3750 Mark.

Wanderer »W 24«, 1,8 Liter, 42 PS, Vierzylinder, Limousine, 3875 Mark.

Opel »Super 6«, 55 PS, Sechszylinder, 2,5 Liter, vorn Kniehebelfederung, hinten Starrachse, 3850 Mark.

Hanomag »Rekord«, Diesel, 3975 Mark.

Bis 4500 Mark:

Adler »Trumpf«, viertürig, Limousine, 4100 Mark.

BMW, 2 Liter, 45 PS, Sechszylinder, Limousine, 4150 Mark.

Bis 5000 Mark:

Hanomag »Sturm«, 50 PS, Sechszylinder, 2,3 Liter, Limousine, 4950 Mark.

Hansa »1700«, Sportwagen, 4980 Mark.

Wanderer »W 40«, 2 Liter, Sechszylinder, 40 PS, Limousine, 4800 Mark.

Wanderer »W 45«, 2,3 Liter, Sechszylinder, 55 PS, Limousine, 4975 Mark.

BMW »329«, 45 PS, Sechszylinder, 2 Liter, Limousine, 4950 Mark.

Opel »Admiral«, 3,6 Liter, Sechszylinder, 70 PS, Limousine, 4800 Mark.

Bis 6000 Mark:

Audi, 2,3 Liter, Sechszylinder, 50 PS, Limousine, 5900 Mark.

BMW, 2 Liter, Sportwagen, 5800 Mark.

BMW »326«, 2 Liter, Limousine, 5500 Mark.

Ford »V 8«, Achtzylinder, 3,6 Liter, 90 PS, Querfederung mit Starrachse, Limousine, mit 2 Türen, 5085 Mark.


Austro Fiat
 7-14 M A R Z

ROTUNDE
 OSTGALERIE
 STAND 7911
 GELÄNDE
 PAVILLON
 STAND 9009

Hanomag »Sturm«, Sportwagen, 5200 Mark.
 Mercedes-Benz »230«, 2,3 Liter, Sechszylinder, 55 PS, Limousine, 5875 Mark.
 Stoeber »Greif«, Achtzylinder, 2,5 Liter, 55 PS, Limousine, 5500 Mark.
 Wanderer »W 50«, 2,3 Liter, 55 PS, Limousine, 5250 Mark.
 Adler »Typ 10«, 2,5 Liter, Sechszylinder, 58 PS, Limousine, 5750 Mark.
 Hanomag »Sturm«, Diesel, 5750 Mark.
 Wanderer »W 23«, 2,6 Liter, Sechszylinder, 62 PS, 5350 Mark.
 Wanderer »W 52«, 2,6 Liter, Sechszylinder, 62 PS, 5550 Mark.

Bis 7000 Mark:

Adler »Diplomat«, 2,9 Liter, Sechszylinder, 60 PS, Limousine, 6500 Mark.
 Hansa »Privat«, 3,5 Liter, Sechszylinder, 90 PS, Limousine, 6850 Mark.
 Wanderer »W 26«, 2,6 Liter, Sechszylinder, 62 PS, Pullmann, 6500 Mark.
 Mercedes-Benz »260 D«, mit Dieselmotor, Schwingachsen, Schnellgang, 2,6 Liter, Vierzylinder, 45 PS, Limousine, 6800 Mark.
 Mercedes-Benz »260 D«, 2,6 Liter, Vierzylinder, Droschken-Pullmann-Limousine, 6750 Mark.
 Mercedes-Benz »260 D«, 2,6 Liter, Vierzylinder, Droschken-Landaulet, 6950 Mark.
 Mercedes-Benz »290«, 2,9 Liter, Sechszylinder, 68 PS, Limousine, 6950 Mark.

Bis 8000 Mark:

Adler »Diplomat«, Limousine, 7500 Mark.
 Mercedes-Benz »320«, 3,2 Liter, Sechszylinder, 78 PS, Limousine, zirka 8000 Mark.

Wanderer »W 25 K«, mit Kompressor, 2 Liter, Sechszylinder, 85 PS, Sp. 7950 Mark.

Bis 9000 Mark:

Adler »Diplomat«, verlängerter Radstand, Pullmann-Limousine, 8500 Mark.
 Horch »930 V«, 3,5 Liter, Achtzylinder, 75 PS, 8500 Mark.

Bis 10.000 Mark:

Horch »830 BL«, Pullmann-Limousine, 9750 Mark.
 Mercedes-Benz »290«, Kabriolett, 9500 Mark.

Bis 15.000 Mark:

Maybach »SW 38«, 3,8 Liter, Sechszylinder, 140 PS, Radstand 3,40 m, Chassis, 13.800 Mark.
 Maybach »SW 38«, Radstand 3,70 m, Chassis, 13.800 Mark.
 Horch »850«, 5 Liter, Achtzylinder, 105 PS, Sportkabriolett, 14.900 Mark.

Bis 20.000 Mark:

Mercedes-Benz »500«, mit Schnellgang, Achtzylinder, Kabriolett, viersitzig, 2 Türen, 17.500 Mark.
 Horch »9511«, Pullmann-Limousine, 17.500 Mark.

Über 20.000 Mark:

Maybach »Zeppelin«, 7,9 Liter, Zwölfzylinder, 200 PS, Chassis, 24.000 Mark.
 Mercedes-Benz »540«, mit Kompressor, 5,4 Liter, Achtzylinder, 115/180 PS, Roadster, zweisitzig, 22.000 Mark.
 Mercedes-Benz »Der Große Mercedes«, 7,6 Liter, Achtzylinder, 150/200 PS, viersitzig, Kabriolett, 46.000 Mark.
 (»Motor und Sport.«)

Aus der Lebensfahrt eines Automobil- Konstrukteurs

VON FRITZ DETTMANN

Vier Jahre neben Benz Erlebnisse an der Jahrhundertwende

Im Staub und Sonnenglast des heißen Sommertages schimmerte die Landstraße grell wie ein Schneepfad. Kein Mensch schien an diesem Sonntag zwischen Mannheim und Heidelberg unterwegs. Einige Bauernkutschen donnerten, sandaufwirbelnd, während vieler Stunden an den zwei Männern vorüber, die am Wegrain um ein seltsames Vehikel bemüht waren. Dann knallten die Bauern mit den Peitschen und zeigten lachend auf die beiden. Die hatten Röcke und Westen abgelegt und arbeiteten wortlos, im Staub der Straße liegend, an ihrem Gefährt.

»Die Zündung ist in Ordnung«, meinte gelegentlich der Jüngere. Es kam ihm keine Antwort. Unbeirrt wirkte der andere weiter. Zu ordentlichen Häufchen hatte er neben dem Graben Schrauben, Muttern und Schlüssel im Grase verteilt.

»Wir haben ihn gleich auseinander«, brummte der Jüngere vor sich hin. Mit einem Ruck fuhr jetzt der Schweigsame hoch, ein Fluch folgte:

»Teufelskarren, nimmer steig i wieder nein, i schwöre. Da wird mir nie was rechts draus werde!« Dann aber arbeitete er weiter.

Spät am Nachmittag, als die Sonne schon blaß über die Hügel schimmerte, fuhr das Wägelche heim gen Mannheim. Was galt ein Schwur? Wie sollte es fahren, wie sollte ein Motorchen arbeiten, wenn eine



A. Horch

von selbst gelöste Schraube an den Bleiakumulatoren Kurzschluß hatte? Auf dem hohen Bock saßen die beiden verstaubten Sonntagsausflügler, und ihr Wagen trug sie mit der Geschwindigkeit eines flott trabenden Pferdes davon: Carl Benz und August Horch an einem Sonntag im Jahre 1897...

Das Geschäft wird nichts.

Unten, vom Damm der Bismarckstraße, schwingt das Singen der Autoreifen bis in die stille Wohnung. Das Geräusch des allständlichen Alltagskorso tausender Wagen. Es muß ein herrliches, nimmer ermüdendes Geräusch für diesen Mann sein, der uns gegenüber sitzt. Weißhaarig, ein klares, offenes Gesicht und — lebendig, wie es nur ein Achtundsechzigjähriger sein kann, der dem Sport treu geblieben ist, oder an seinem weiter wachsenden Werk lebensvollen Anteil hat. So ist es hier. Unten steht unser Wagen. Wir werden nachher einsteigen, auf den Anlasserknopf drücken und fahren. Mit einer Selbstverständlichkeit, die an Arroganz grenzt. Oder wird uns der Trubel der Fahrzeuge am Steuer Zeit lassen, daran zu denken, daß wir eben einen

sprachen, der noch dabei war, als »Papa Benz« einen fanatischen Kunden endgültig mit dem Bemerkten nach Hause schickte: »Lasse Sie das sein, wir komme ja selbst nicht damit zurecht!«

Bildhaft wie ein Film läßt August Horch ein Leben vorüberrollen, von dem 42 Jahre bis heute dem Automobil gehören. Es war gestellt mit Hindernissen. Dutzende von Malen leuchtete das Stoplicht vor ihm auf, doch immer wieder sprang in ihm der Willensmotor an, um noch höhere Touren zu laufen. Nichts von dem, was heute vorhanden ist, scheint ihm unfaßbar. Er war zu besessen, um zu wissen, daß eines Tages das Auto zum täglichen Gebrauchsgegenstand würde, daß Rennwagen 300, 400 Stundenkilometer und mehr laufen, daß durch Deutschland Straßen sich hinziehen, die allein dem Auto gehören. Er ist um so glücklicher, dies alles miterleben zu dürfen, weil sich eine Erwartung, ein Einsatz und eine Mission gelohnt und erfüllt haben. Lange sprechen wir über das Wunder der Autobahn, deren erste Teilstrecke Dr. August Horch vor zwei Jahren hinter dem Wagen des Kanzlers befuhr.

Mit Peitsche und Pistole.

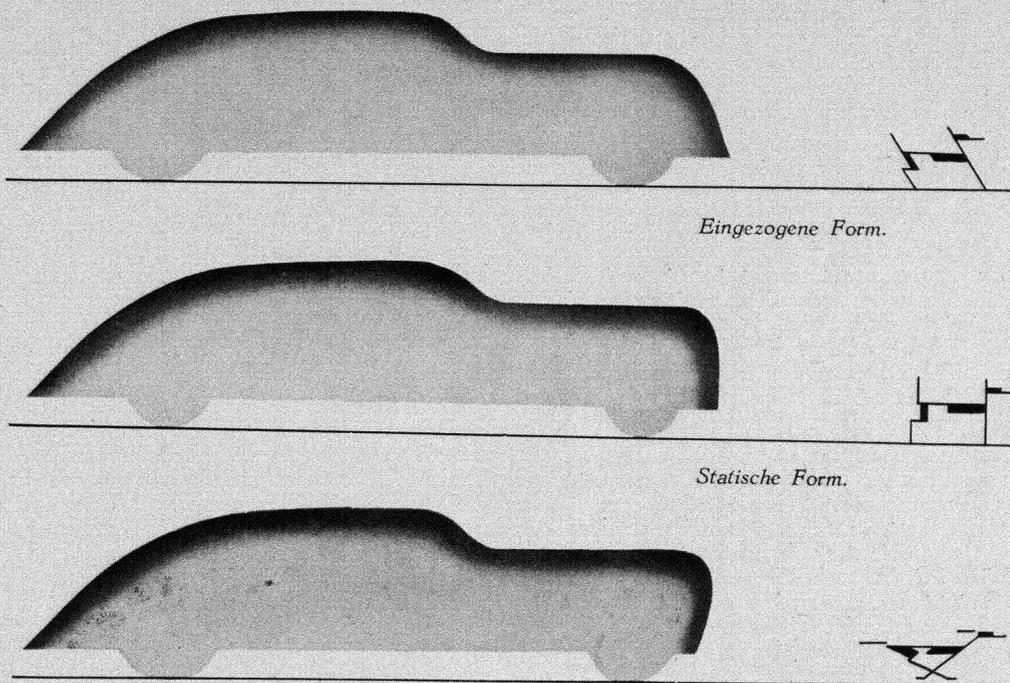
Mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 80 bis 100 Kilometern jagen heute die Personautos über die weißen Bahnen. Mit 12 bis 15 Kilometern holperten sie zur Jahrhundertwende über die Landstraßen, ebenso bestaunt wie gehaßt. Es gab Jahre, da mußten diese »Helden der Landstraße« sich mit Peitschen und Pistolen bewaffnen, um den Steinwürfen der Dorfjugend und dem Zorn entgegnetreten zu können. Jahre hat es gedauert, bis sich die Pferde an das Auto gewöhnt hatten. »Oft verstand ich die bis zu unüberlegten Handlungen sich steigernde Wut der Bauern«, erzählt Horch. Immer wieder scheuten die Pferde, brachen aus und legten den Wagen in den Graben. Dann gingen die Männer auf uns los, und wir, die wir keine Fahrerflucht kannten (»in der ersten Zeit«, so fügte er lächelnd hinzu, »hätte es oftmals auch wenig genutzt«) mußten jeden einzelnen Fall klären und — bezahlen.

In diese Zeit fällt auch die Gründung der ersten deutschen Autoklubs, der es den wenigen Kraftwagenfahrern nicht nur möglich machte, unter gegenseitiger Hilfe größere Fahrten durchzuführen, sondern vor allem gemeinsam gegen die polizeiliche Bürokratie vorzugehen.

Der tüchtigste Gendarm weit und breit.

So erhielten nach einer gemeinsamen Sonntagsausfahrt sämtliche beteiligten Mitglieder des Sächsisch-Thüringischen Automobilklubs Strafmandate. Sie alle, so hieß es, hätten sich straffällig gemacht, weil sie über eine verbotene Straße in den Ort eingefahren seien. Da nur zwei von zwölf Automobilen tatsächlich diesen Weg genommen hatten, erhob der Klub Einspruch und forderte die Untersuchung. Der vernommene Gendarm, der tüchtigsten einer

STROMLINIE – WINDSPIEL



Eingezogene Form.

Statische Form.

Dynamische Form des De Soto.

weit und breit, erklärte schließlich, daß er die Autonummern in aller Ruhe notiert habe, als die Wagen in Reih und Glied vor einer Gastwirtschaft standen, in der die Autler ahnungslos zu Mittag speisten. Es war das erstemal, daß in einem deutschen »Verkehrs-Prozeß« ein glatter Freispruch erfolgte . . .

Kapitel, voll von ernsten und heiteren Szenen, reiht Dr. Horch aneinander, ein Stoff, der ausreichte, ein Buch zu füllen. Groß war die Reihe seiner Mitarbeiter und Freunde, von denen er mit Herzlichkeit spricht. Einen besonderen Platz unter ihnen allen nimmt jener Mann bei ihm ein, der seinerzeit in ganz Sachsen unter dem Namen »Der Automobil-Pastor« bekannt war. Bei aller Ehr', es war ein Pfarrer, es war der Pfarrer Hahn aus Zwickau, der als geistlicher Würdenträger den Mut hatte, die Teufelkarren zu besteigen. Sein gütiger Humor (denn er war beileibe kein schlechter Pfarrer) ermöglichte es ihm, sich über alle Schwierigkeiten und hohen Behörden hinwegzusetzen. Freund Hahn war zu jeder Tages- und Nachtzeit bereit, mitzufahren. Der Autofanatiker im Talar hat als Unparteiischer fast alle Zuverlässigkeitsfahrten mitgemacht, an denen Horch teilnahm. Als Horch ihn zu einer Sonntagsfahrt nach Dresden einlud, die um $\frac{3}{4}$ 11 Uhr vormittags angetreten werden mußte, sagte er zu, obwohl bis 11 Uhr die Andacht währte. Hahn fand einen Weg, wie immer. Er stieg in den

erkundigen Sie sich mal bei der Post, die haben ja wohl richtiggehende Uhren.« Dann fuhr er in Richtung Dresden davon. Wenn der alte Pfarrer Hahn heute einen Achtzylinder sieht, dann lächelt er fachmännisch und verständnisvoll. Er wußte, daß es so kommen würde.

Avus, Nordkurve: Lautsprecher rufen zum Start, die »Offiziellen« greifen ein, ordnen an, leiten Fahrer und Wagen auf den richtigen Platz. Keine Sekunde verstreicht ungenützt. Die Veranstaltung ist organisiert bis zum letzten Griff. — Etappenort Triest auf der Alpenfahrt 1905: Ort der Handlung das Hotel der Fahrer, Zeit zwischen 4 und 4.30 Uhr morgens. Hundert wohlgezogene, gesittete Menschen reißen fast zu gleicher Zeit die Zimmertüren auf, gebärden sich wie Halbwilde. Strafpunkte, Strafpunkte. Jeder will das Frühstück, jeder will die Rechnung. »Ich muß um 5 Uhr am Start sein.« Alle müssen es. Geschäftsführer, Kellner, Hausdiener, Rennfahrer, Begleiter und Offizielle rasen kopflos durch die Korridore. Die Aktiven stürzen im letzten Augenblick zum Omnibus, der sie zum Startplatz bringen soll. Da, gerade als der Motor angelassen wird, kommt noch einer aus dem Hotel, in Hemd und Unterhose, unter einem Arm die Kleider, unter dem anderen den Koffer. »Denken Sie was Sie wollen, aber mit muß ich«, erklärte er atemlos und steigt, unter den abgewandten Blicken der Damen, in den Anzug . . .

DIE ERFOLGREICHE GLIMMERISOLIERTE

Messe-stand:
Rotunde
6 0 3 0

IGNIS-ZÜNDKERZE

GENERALVERTRETUNG:
ING. JULIUS STEINDLER
WIEN I, SCHMERLINGPLATZ 4

Kirchturm, stellte die Uhr um eine Viertelstunde vor und behauptete in der Sonntagsmorgenstund' steif und fest dem Küster gegenüber, daß er schwer im Irrtum sei: »Die Uhr geht ganz richtig, mein Lieber.« Erst als die Kirche »pünktlich« zu Ende war, meinte der Hahn zu dem Küster: »Es scheint mir doch, als ob sie vorgeht. Nun,

Dr. Horch, der an zahlreichen Rennen, oft siegreich, teilgenommen hat, erzählt, daß er sich diese »Mißstände« nicht lange mitangesehen habe. Für sein Team brachte er bald Ordnung in die Sache. Die Rechnung wurde am Vorabend bezahlt, das Frühstück bestellt und die Fahrtverpflegung von seiner Gattin vorbereitet.

Ein anderes Erlebnis, das ein Freund Horchs auf einer Alpenkonkurrenz mit seinem mitfahrenden Kontrolleur, einem k. u. k. Oberleutnant, hatte: Am Hohen-Tauern-Paß, kurz vor dem Ziel, platzt ein Reifen. Ein Stück Schlauch fliegt in den Straßengraben, doch geht die Fahrt weiter. Erst hinter dem Ziel bittet der Fahrer seinen Unparteiischen, einen Reifenwechsel vornehmen zu dürfen. Er tut es mit folgenden Worten:

»Bitte, freiwilligen Aufenthalt für Reifenwechsel.«

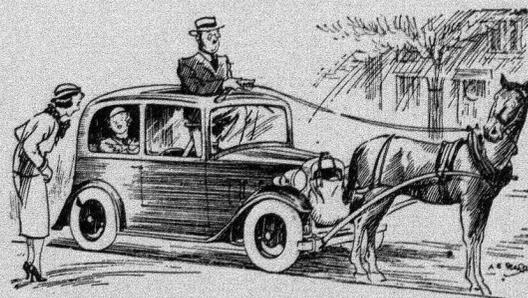
»I' bitt' schön, Herr Ingeniär, nach § 17 der Ausschreibung, Absatz 3, muß der Unparteiische erst konstatieren, ob die Reifen vollkommen entlüftet sind, da eher ein Austauschen ohne Strafpunkte nicht vonstatten gehen darf.«

»I' bitt' schön, Herr Oberstleutnant.« ist die Antwort, »wenn halt ein Stück Schlauch im Graben liegt, ist sicher anzunehmen, daß der Reifen vollkommen luftleer ist. I' bitt' schön, daß Sie sich davon doch noch überzeugen . . .«

Und das geschah tatsächlich.

Schwere Tage, schwere Jahre.

Die Jahre bis zum Kriegsausbruch stellten den Autopionier Horch mehrfach vor schicksalsschwere Entscheidungen. Nach seinem Ausscheiden bei Benz im Jahre 1899 zog er in »eigener Sache« nach Köln-Ehrenfeld. Die Firma »Horch u. Co.« war gegründet. Neue Wege wollte er gehen, eigene Ideen verwirklichen. Mit einem Anfangskapital begann er in einem ehemaligen Pferdestall seine Tätigkeit. Während seine Arbeiter den Betrieb durch Reparaturen über Wasser hielten, war Horch Tag und Nacht dabei, den ersten Wagen, der seinen Namen tragen sollte, zu bauen. Die besondere Neuerung daran, die sich ja bis heute bewährt hat, war die zum erstenmal im Vorderteil des Wagens untergebrachte »stoßfreie« Maschine. 1900 war dieser Wagen vollendet. Doch der Erfolg stand in keinem



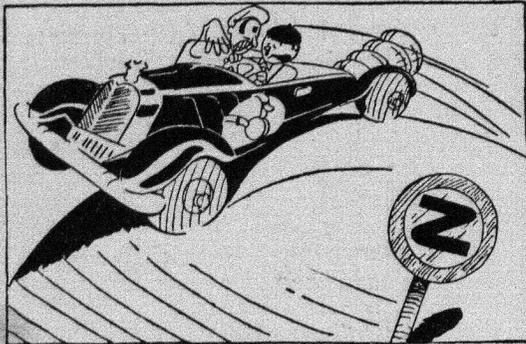
????

»Ja weißt Du, Karl ist bei der Fahrprüfung durchgefallen, aber wir wollten doch nicht auf den geplanten Ausflug verzichten!«

FROSS-BÜSSING

Die österreichische Spezialfabrik für
Hochleistungs-Nutzwagen und Omnibusse
Benzin / Diesel / Holzgas
Wien XX., Nordwestbahnstraße 53

Verhältnis zum Einsatz. Als Horch nun daran gehen wollte, die letzten Fehler auszumergen, war die Firma am Ende ihres Kapitals. Nach nervenzermürbenden Monaten gelang es ihm endlich, sein eben entstandenes Werk zu retten. In Reichenhall i. V. wird sein Betrieb weitergeführt, hier bringt er seinen ersten erfolgreichen Wagen heraus und hier auch wird 1904 jene Entscheidung getroffen, die zur Gründung der Horch u. Cie A.-G. in Zwickau führte.



»Bist Du verrückt, daß Du die Kurve in dem Tempo nimmst!«
»Fürcht' Dich nicht! Mach's wie ich, schließ' die Augen!«

Nach Jahren erfolgreicher Arbeit scheidet Horch im Jahre 1909 aus der Firma aus. Er ahnte nicht, daß er diese Stätte erst nach fast einem Lebensalter, nach 23 Jahren, wieder betreten würde. »Ich kann kaum beschreiben, welche Gefühle mich damals bewegt haben, als ich am 23. August 1932, nach 23 Jahren, wieder über die Schwelle schritt. In liebenswürdigster Weise hielt mir der technische Direktor einen Vortrag über das Werk, das mir dann gezeigt wurde, wie es sich entwickelt hatte, während ich nicht mehr dabei war...« So schrieb er in sein Tagebuch.

Letzte Begegnung mit Benz.

Als bald nach Gründung der Audi-Werke der Weltkrieg ausbricht, wird Dr. Horch in die Kommissionen berufen, deren Aufgabe es ist, den Feld-Kraftwagendienst zu organisieren. Einen Begriff von den Schwierigkeiten dieser Tätigkeit gibt die Tatsache, daß 1914 sämtliche Autotypen verschiedene Radgrößen, also entsprechend unterschiedliche Bereifungen hatten. Hinzu kommt in den letzten Kriegsjahren seine Mitarbeit an der Konstruktion von Panzerwagen und Tanks. Neben seiner Tätigkeit in zahlreichen Ehrenämtern der führenden Klubs wurde Dr. Horch im Jahre 1923 von der Regierung in den Beirat für das Kraftfahrwesen berufen. Am 11. Juli 1925 hat er seine letzte Begegnung mit seinem Lehrmeister und Freund Carl Benz. Mit den Worten »hier bringen wir Ihnen einen jungen Mann«, wird Horch beim Gründungsfest des Schnaufferklubs neben den Achtzigjährigen gesetzt. »Na, so ganz jung ist er auch net mi...« sagt Benz, als er ihm lächelnd die Hand drückt.

AUGUST ZAJICEK

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

Der alte Benz hatte sich getäuscht. August Horch ist bis heute jung geblieben. Er mußte es bleiben, weil er drei Jahre miterlebte, in denen eine fast tote Industrie zu beispiellosem Leben erweckt wurde.

(»B. T.«)

Das Motorisierungsjahr 1937.

Die Neuerungen, die speziell im letzten Jahre auf dem Gebiete der Konstruktion der Verbrennungsmotore Platz gegriffen haben, haben naturgemäß auch auf die Konstruktion und das Material der einzelnen Zubeiherteile verändernd eingewirkt. Auf diesem Gebiet mit der Zeit zu gehen und dabei dem Käufer die billigsten Preise zu bieten, ist ein Hauptprinzip der in Branchekreisen seit Jahren gut bekannten Firma Ing. Julius Steindler, Wien I., Schmerlingplatz Nr. 4, Telephon A-27-0-66. Die Firma ist bei der heurigen Messe in der Rotunde im äußeren Ring, Messestand Nr. 6030, Eingang Westportal bei Säule Nr. 5, mit einem sehr schönen Stand, auf welchem alle von ihr vertriebenen Artikel ausgestellt sind, vertreten.

Renold und Coventry Chain Comp. Ltd. Zu den Hauptartikeln der Firma Ing. Julius Steindler gehören in erster Linie die auf der ganzen motorisierten Welt verwendeten Renoldketten. Daß Ketten sowohl für Automobile als auch für Motorräder von ausschlaggebender Wichtigkeit sind, braucht wohl nicht besonders betont zu werden. Die Präzisionsarbeit der Renoldfabrikate und deren unerreichtes Qualitätsmaterial sind so anerkannt, daß man in Verbraucherkreisen nur den Namen Renold zu nennen braucht, um sofort volles Vertrauen zu gewinnen.

Ignis-Zündkerze. Die Firma Ing. Julius Steindler stellt wieder die im Vorjahre mit einem Siegeszug bei vielen Rennen glänzend eingeführte, glimmerisolierte Ignis-Zündkerze aus. Diese Kerze hat so viel Anklang gefunden, daß man auch hier wohl sagen kann, einem Fabrikat gegenüberzustehen, das sich in jeder Beziehung den erstklassigen Erzeugnissen, die die Firma Ing. Julius Steindler vertritt, anpaßt.

Payen-Dichtungen, die schon seit längerer Zeit im Verkaufsprogramm der Firma Ing. Julius Steindler stehen, sind auch heuer wieder ausgestellt und zeigen insofern eine Neuerung, als es der Firma Payen gelungen ist, durch ein von ihr patentiertes Asbestwalzverfahren eine Kupfer-Asbestdichtung sogar mit 1 mm Stärke zu erzeugen.

Hardy Spicer & Co. Ltd., Birmingham. Die ebenfalls weltbekannten Kardangelenke, von denen ein sehr anschauliches Modell und dessen Bestandteile zu sehen sind, werden von der Firma Hardy, deren Vertretung die Firma Steindler hat, erzeugt.

Mechanische und Öldruckbremsen der **Bremsenbau-A.-G., Berlin.**

Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial billiger!

Wenn je der Grundsatz voll zugetroffen hat, daß sich ein gutes Material reichlich bezahlt macht, so ist dies ganz gewiß bei Brems- und Kupplungsbelägen jeder Art der Fall. Denn dieses Material kann nicht ganz einfach, wie es aus der Handlung bezogen wird, ins Auto, respektive in die Maschine eingelegt werden, sondern es müssen diese Beläge auf Bremschuhe und Kupplungslamellen präzisiert aufmontiert werden, wozu diese Teile aus dem Auto, respektive aus der Maschine ausgebaut und nach erfolgter Arbeit wieder eingebaut werden. Es ist dies keine einfache Arbeit und oft je nach der Konstruktion des Autos oder der Maschine sehr kompliziert.

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

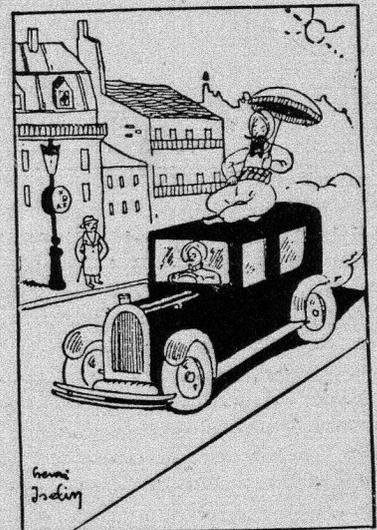
Man bedenke daher, wie oft sich diese kostspielige Arbeit wiederholen müßte, wenn man nicht das richtige, respektive nicht das primste Material für diesen Zweck anschafft. Als bestes Material ist jedem Fachmann der original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsbelag bekannt, dessen Erzeuger als erste mit dem Asbest-, respektive Fibrematerial vor über 40 Jahren herausgekommen sind und seither dieses Material ständig verbessert haben, so daß der Name »Ferodo« für eine unerreichte Spitzenleistung gewiß jede Garantie bietet.

Da die Erzeuger fast alle westeuropäische Automobilfabriken von Namen bedienen, so konnten sie ihre Fabrikmachines immer mehr und mehr vervollkommen, wodurch sich die Erzeugung automatisch wesentlich verbilligt. Es ist daher das original englische Ferodo-Brems- und Kupplungsmaterial trotz der anerkannten Qualität nicht teurer als jedes andere Konkurrenzmaterial.

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

Semperit auf der Wiener Messe.

Der Stand der »Semperit«, Österreichisch-amerikanische Gummiwerke A.-G., ist schon von weitem sichtbar durch den traditionellen Reifenobelisken, das »Monument des österreichischen Reifens«. Die Semperit-Werke bringen diesmal sinnfällige Beweise für die Qualität ihrer Erzeugnisse: Das Publikum kann einen Bremsbelag-Prüfstand, der die Wirkung des Semperit-Bremsbelags veranschaulicht, selbst bedienen. Auch ein Prüfstand für Lamellenreifen kann vom Besucher betrieben werden und zeigt durch eine Glastafel deutlich die Wirkungsweise des griffigen Reifendessins. Die Bedingungen, unter denen hier der Semperit-Reifen »S 18« seine Vorzüge beweist, sind wesentlich günstiger als auf der Straße, da die Glastafel einen noch niedrigeren Reibungskoeffizienten besitzt als der Asphalt, den sie hier vertritt.



DER RAJAH VON TAPIOKA

ist seinen Elefanten so gewöhnt, daß er...

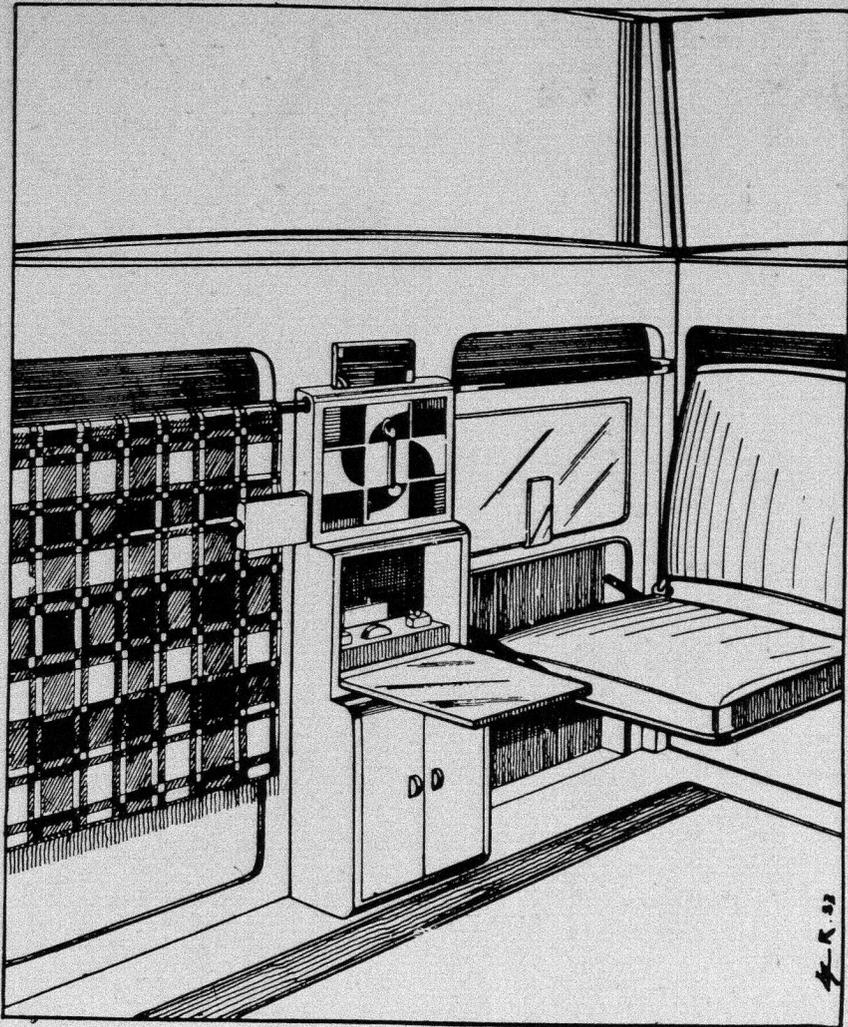
Interessant sind die schußsicheren »Cellastic«-Reifen und die verschiedenen von den Semperit-Werken erzeugten Spezialbereifungen. Ein komplett montiertes Raupenband befindet sich auf einer durch Prügelholz dargestellten »holprigen Straße«. Sehr instruktiv die Vitrine, in der die Entstehung des Pneus aus seinen einzelnen Bestandteilen gezeigt wird.

Unter den Fahrradreifen ist besonders der gleitsichere »Antislip« erwähnenswert. Einige Motorradreifen ergänzen die imposante Reifenschau. Neben elastischen Motorlagerungen, Bremsbelägen und Zubehörmaterial zeigen die Semperit-Werke diesmal auch Zellsitzkissen und Sperrhaar, neue Erzeugnisse, die als Polsterungsmaterial im Kraftfahrwesen Verwendung finden. Der am Ausstellungsstand verwendete Gummibelag »Terra-Gomme« wird ebenfalls von Semperit hergestellt. Im ganzen gibt der Messestand ein eindrucksvolles Bild von der Leistungsfähigkeit unserer heimischen Semperit-Werke.

KARL FRANK

Größtes Wiener Emailier- und
Spritzlackierwerk für Motorräder

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



So vornehm wohnt man in einem von Hooper karossierten Rolls Royce Phantom III.

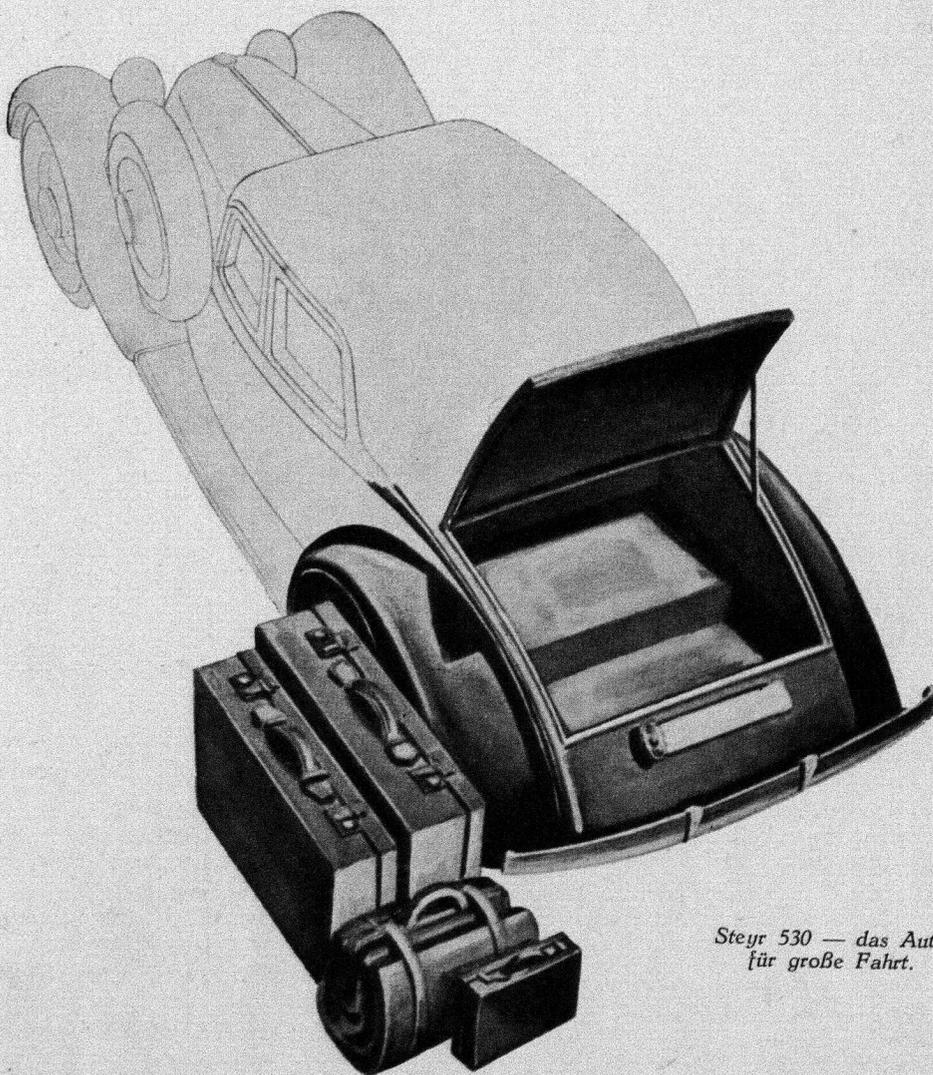
Horch stellt aus.

Die Autounion A.-G. Werk Horch, hat die Erzeugung des ersten Achtzylinders in Europa im Jahre 1926 aufgenommen und im Laufe der elf Jahre Erfahrung dieses Modells auf jenes Höchstmaß der Entwicklung gebracht, welche sowohl in technischer Beziehung, wie in den Anforderungen des Komforts des verwöhnten Käuferpublikums seinen Ausdruck findet. Das Jahr 1937 steht im Zeichen der »Autobahnen«, und so hat das Werk auf alle jene Organe Bedacht genommen, die bei ständig forcierter Fahrt und Spitzentempo Schäden erleiden könnten. Es sind serienmäßig jene Konstruktionsapparate eingebaut worden, die bisher zusätzliche Extras hießen, wie Temperaturmesser für Öl und Wasser, Schongang usw. Auch das Übersetzungsverhältnis der Wagen wurde gleichfalls berücksichtigt, ebenso auf den Komfort des Fahrers Rücksicht genommen.

Auf der Wiener Messe werden folgende Wagen ausgestellt: Horch-Pullman-Limousine, siebensitzig, Achtzylinder, 3 Liter, 100-PS-Motor; Horch-Sportkabriolett, viersitzig, Achtzylinder, 5 Liter, 100-PS-Motor; Horch-Pullman-Limousine, sechssitzig, Achtzylinder, 3,5 Liter, 75-PS-Motor; Horch viertüriges Kabriolett, viersitzig, Achtzylinder, 3,5 Liter, 75-PS-Motor.

Die Motorisierung geht weiter . . .

Am Schubert-Ring hat die Motor Trading Company ihr neues Ausstellungslokal eröffnet; eine großzügig ausgebaute Halle, in der der Käufer alle Typen und Karosserieformen unserer heimischen Marke Steyr findet. Dienst am Kunden schon vor dem Kauf ist das Schlagwort, das die genannte Gesellschaft veranlaßt hat, einen Ausstellungsraum für zwölf Wagen zu schaffen, eine Halle, in der der Interessent finden muß, was seinem Geschmack entspricht.



Steyr 530 — das Auto für große Fahrt.



DORN

TELEPHONBUCH
VON
ÖSTERREICH

Das übersichtlichste FACHREGISTER

(Rotdruck der Branchen, fast durchwegs gleiche Schrift)

1883 von „Dorn“ begründet
oft kopiert doch nie erreicht, stark verbreitet und als guter Bezugsquellen-nachweis **wirklich** viel benützt,

vergrößert Umsatz, bringt Geld

„DORN“ beachten, schützt vor Verwechslungen

Gratisabgabe an Firmen

(Nichteinschalter Manipulationsgebühr S 2—)

VOLKSWIRTSCHAFTLICHER VERLAG

ALEXANDER DORN

WIEN IX., PORZELLANGASSE 37

FERNSPRECHER A-16-3-31

Im Rahmen der
Wiener Frühjahrsmesse

1937

**Internationale
Automobil-
und
Motorrad-
ausstellung**

Rotunde: 7. – 14. März

Bedeutende Fahrpreisermäßigungen!

Auskünfte aller Art erteilen die ehrenamtlichen Vertreter der Wiener Messe in allen größeren Städten der Welt, sowie das Zentralbüro der Wiener Messe, Wien VII., Messepalast



Der neue
Mercedes-Benz
Type 320

der form =
schöne Wagen,
eine Spitzen =
leistung an
technischer Ver =
vollkommenung

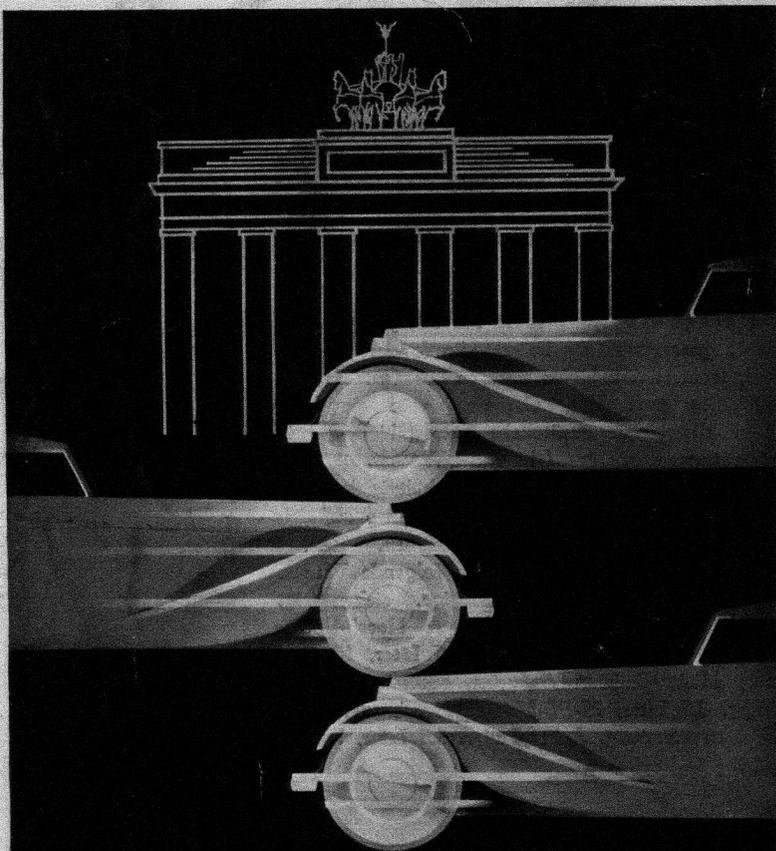
*Überall
erhältlich!*

**Der
Morgen**

das führende Wiener
Montagblatt mit der

großen Sportrubrik!

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



**INTERNATIONALE AUTOMOBIL-
UND MOTORRAD-AUSSTELLUNG**
BERLIN 1937
20.FEBR.-7.MÄRZ