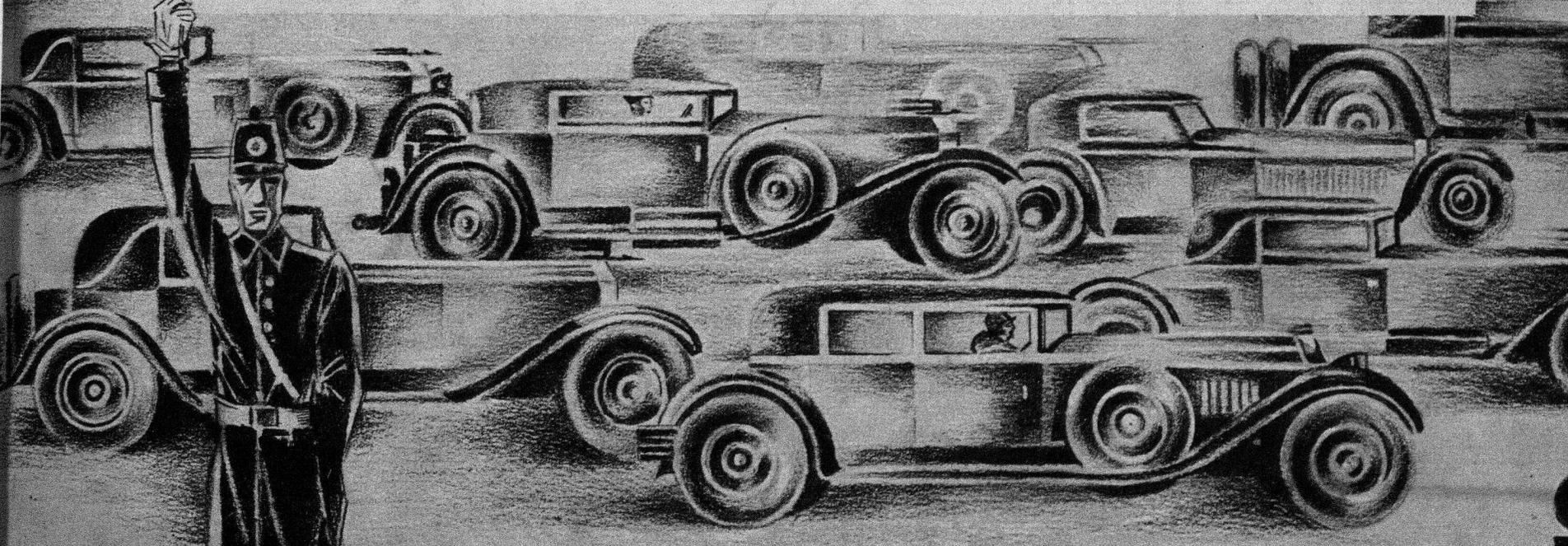


Europa Motor

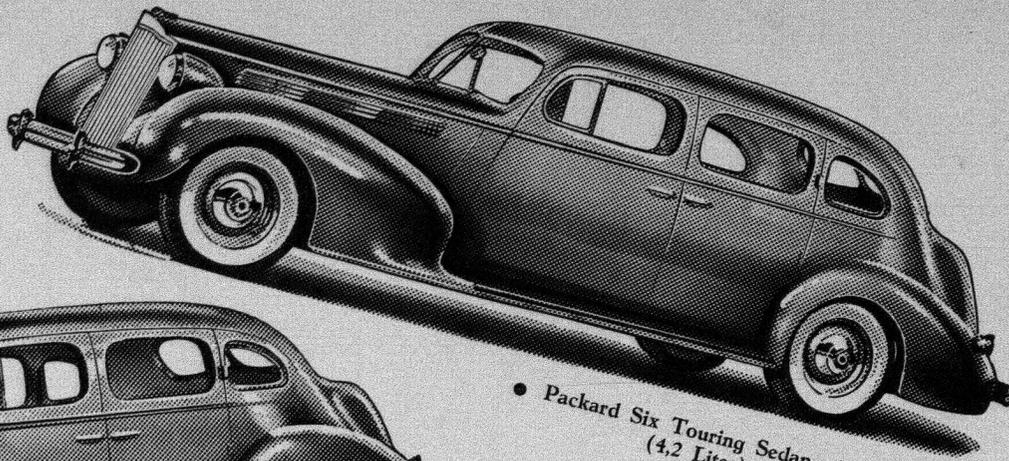
NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal



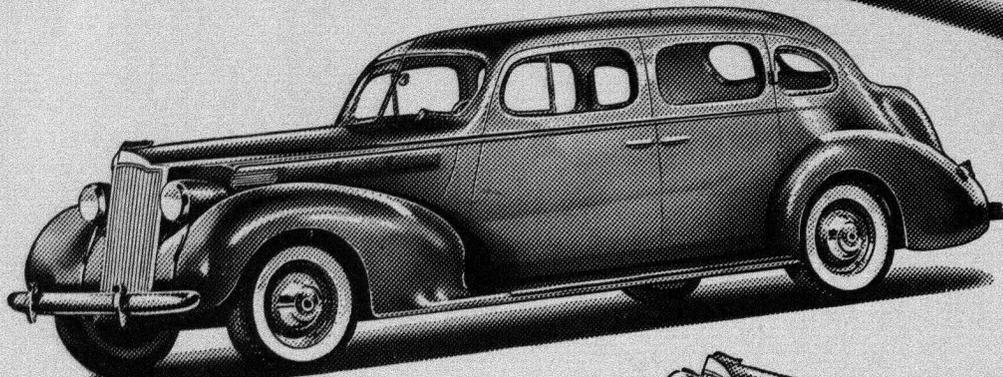
A
U
T
O



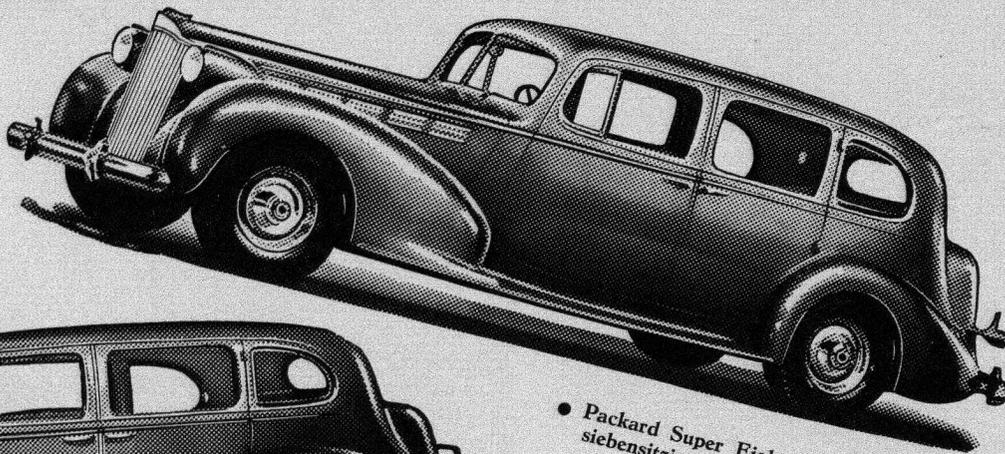
Packard 1938



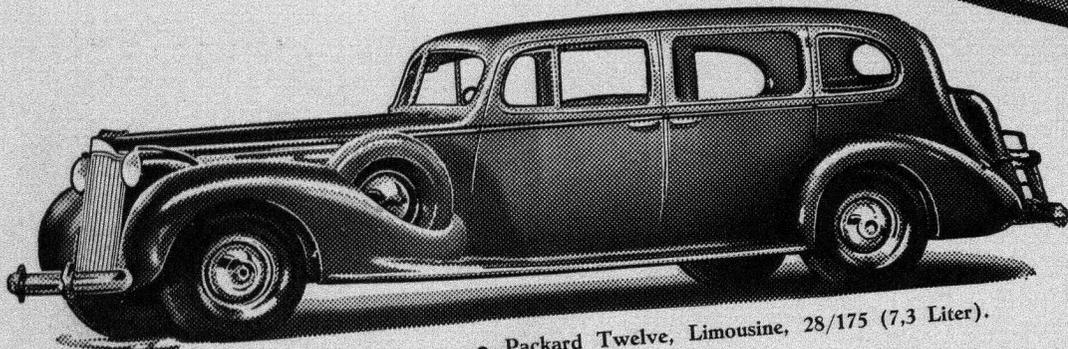
● Packard Six Touring Sedan, 16/100 (4,2 Liter).



● Packard Eight, Touring Sedan, 17/120 (4,6 Liter).



● Packard Super Eight, Touring Sedan, siebensitzig, 20/135 (5,23 Liter).



● Packard Twelve, Limousine, 28/175 (7,3 Liter).

„GEBUNDENE HÄNDE“

Der Bund österreichischer Gewerbetreibender veröffentlicht folgende an ihn gerichtete Zuschrift:

»Die Erwartungen, die auf den Neuaufbau unseres Vaterlandes gesetzt wurden, haben sich zum Teil erfüllt, zum Teil harren sie noch der Erfüllung. Doch gilt es, noch unzählige erwartende und wartende Hände, werkbereite, fleißige und kundige Hände, dem Wirtschaftsprozeß einzugliedern, die noch durch bürokratische und fiskalistische Bedenken »gebunden« sind.

Das Gesagte gilt vor allem auf dem Gebiete des Kraftwagenverkehrs. Der Kraftwagen hat im Laufe der modernen Entwicklung eine Art Schlüsselstellung gewonnen. Von ihm aus leitet sich eine stattliche Anzahl von Gewerben ab; denken wir nur an die Automechaniker, Karosseriebauer, Tapezierer, Sattler, Spengler, die Reifenerzeuger, Elektriker usw.

Und doch muß festgehalten werden, daß dieser für die Gesamtentwicklung des Wirtschaftslebens hochbedeutsame Erwerbszweig von der Finanzverwaltung nicht nur nicht gefördert, sondern schwer unterschätzt, ja, geradezu gehemmt wird. Es hat

sich allmählich ein ganz eigenartiger Zustand entwickelt: jeder, der sich einen Kraftwagen kauft, ist den Steuerbehörden ein Dorn im Auge: Der Käufer wird sofort mit einem Mißtrauen behandelt, dessen Auswirkungen den Besitz eines Autos unleidlich machen. Hier dokumentiert sich ein zeitfremder Geist, eine jedem Fortschritt entgegengesetzte Einstellung. Die Steuerämter glauben, jeden Kraftwagenbesitzer als Schwerverdiener behandeln zu müssen und dabei wird übersehen, daß der Kraftwagen für viele Geschäftsleute unentbehrlich geworden ist, — daß er also angeschafft werden muß, auch wenn sich das Einkommen nicht erhöht hat: das Auto ist also kein Luxus, sondern vielfach ein notwendiger Behelf zur Erhaltung schon bestehender Geschäftsverbindungen. Das wollen aber viele Steuerbeamte nicht einsehen: Und so kommt es, daß der Kraftwagenbesitzer in ständiger Fehde mit der Steuerbehörde steht. Abgesehen von den Fällen einer Aufwandeinschätzung, wird die Abzugspost aus dem Titel der Abschreibung (Amortisation) von der Steuerbehörde fast regelmäßig beanstandet; es wird einfach nicht geglaubt, daß

der größte Teil der Fahrten geschäftlicher Natur ist. Ein Teil dieser Abzugspost wird daher gestrichen und aus dem Regiekonto auf das Privatkonto verwiesen.

Zugegeben, daß der Nachweis des Verhältnisses zwischen Geschäfts- und Privatfahrten nicht einfach ist; immerhin wäre wohl eine gewisse Einsicht des Referenten geboten.

Während unzählige Hände ungebunden in den Ämtern ihre Schreibfedern führen, um den Besitz eines Kraftwagens möglichst zu verleiden und von der Anschaffung eines solchen abzuschrecken, bleiben werktätige Hände »gebunden«, deren Tätigkeit die Steuerkraft des Landes ungleich mehr heben könnte als die Tätigkeit eines überängstlichen Referenten.

Die Kraftwagenabgabe ist abgeschafft worden; man gehe noch einen Schritt weiter und erstelle klare und eindeutige Erlässe, die geeignet sind, die Veranlagungsarbeit des Referenten zu erleichtern und dem fiskalischen Übereifer einen Riegel vorzuschieben.«

DAS INTERNATIONALE AUTOMOBILBLATT DER GUTEN GESELLSCHAFT
Redaktion und Administration: Wien IX., Ganisiusgasse 8—10 / Telefon R-50-5-20
Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet ◀ ◀ Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt
Mit E bezeichnete Notizen sind entgeltlich

RANDBEMERKUNGEN

Wahrhaft moderne Limousinen mit der Jahreszahl 1938 tragen ihr fünftes bis sechstes Rad prinzipiell inwendig, also unsichtbar. Gut so! Die Stromlinie soll nicht über die Reserveluft stolpern.

•
Der Repräsentant der Sportwagenmarke X bei Übergabe des neuen Wagens an die Kundschaft: »Fahren Sie nur ruhig aus, was drinnen ist, wenn auch dabei etwas passiert. Ich stehe auf dem Standpunkt: Jeder Mensch ist zu ersetzen . . .«

•
Die Tacho-Uhr addiert gleichsam die Vergangenheit des Wagens. Gäbe es solch ein Instrument für Frauen, es würde zweifellos subtrahieren.

•
Dialog: »Sagen Sie, stört Sie nicht der unbequeme Einstieg bei Ihrem Wagen?« — »Keine Spur. Das einzige, was mich bei dem neuen Modell stört, sind seine Raten.«

•
In manchen der jüngst aufgetauchten Limousinen, die auf besonders forsche Rückenlinie erpicht sind, kann ein hochgewachsener Fondpassagier nur barhäuptig Platz finden. — Hut ab vor solcher Aerodynamik!

•
Beim Lancia-Aprilia läßt sich die (Kühler-)Maske binnen zehn Sekunden mit einem einzigen Handgriff ablösen. Wann wird die Technik der Demaskierung bei den Menschen so weit halten?

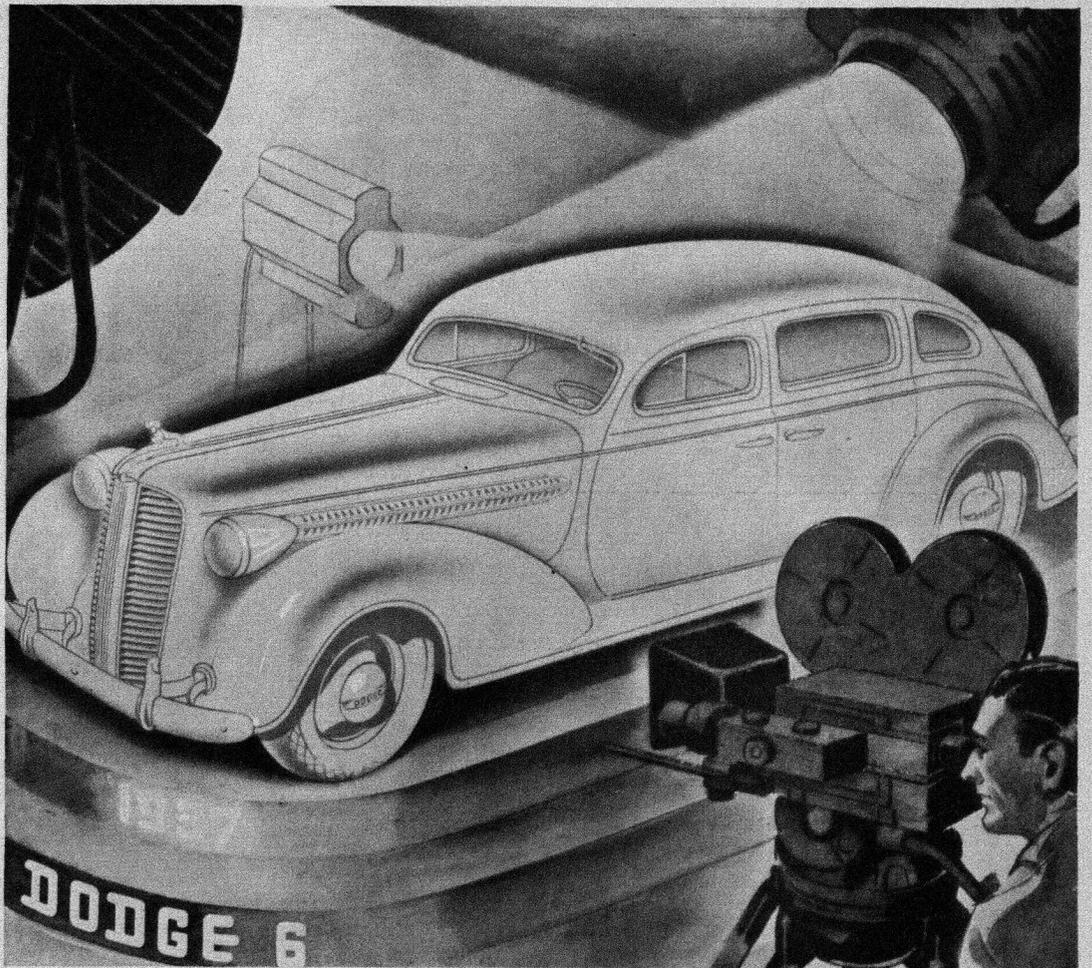
•
Bei nicht wenigen Wagen des Wiener Marktes ist der Verkaufspreis weit elastischer als die Maschine.

•
Auch darin gleichen sich die Frauen und die Autos. Je mehr Jahre die beiden auf dem

Buckel haben, desto geschwinder fangen sie Feuer.

•
Seit man sich auf die Autos immerzu und

daß du ihn auch ständig herausholen sollst. Übertriebenes Tempo deines Wagens erhöht die Abnutzung deines — Portemonnaies.



• Kaum geboren, werden die neuen Modelle Amerikas in einem Film verewigt.

unbedingt verlassen kann, hat das Reisen viel von seinen Reizen verloren. Auch die Panne hatte ihre Romantik.

•
Daß dein Wagen eines 80er Durchschnitts fähig ist, besagt noch lange nicht,

Mensch ärgere dich nicht, wenn der Zeiger deines Tempomessers bereits auf 100 weist, wiewohl du erst 90 in den Rädern hast. Wohlverständener Dienst am Kunden. 10% Nachlaß der Lieferfirma auch für die Reisegeschwindigkeit. F. R.

DIE SCHMALE GASSE

Von RUDOLF LOWIT

(Nachdruck verboten.)

Grete war eine zu individueller Schönheit entfaltete Mädchenblüte und Gretes Pa Konservenfabrikant.

Was tut ein guter Pa, wenn der Geburtstag seiner einzigen Tochter naht, und speziell wenn diese ihm unausgesetzt in den Ohren liegt, ihm mit ihren perlmutterschillernden Fingerkuppen die Genickfalten krault und dabei immer wieder seufzend und flehend die langen, seidig getuschten Wimpern zu ihm erhebt?

Ein solcher Pa tut störrisch und knurrt und brummt und geht hin, feilscht, bedingt sich zehn Prozent Kassaskonto und weitere zehn Prozent Provision und kauft seinem Kind ein Auto.

Freilich, mit dem Auto allein ist es nicht getan. Man muß auch fahren können. Aber das sind Kleinigkeiten. Um sich mit den Eigenheiten eines Motors, beziehungsweise mit der Handhabung einer Maschine vertraut zu machen, dazu sind ja die Fahrschulen da. Alles weitere ist Sache eines scharfen Auges und einer gewissen Geistesgegenwart.

Grete zögerte keinen Augenblick. Sie schaffte sich im Salon der Frau Blaha ein schlicht geziemendes Schul- und Lernkleidchen an und nahm Fahrunterricht.

Der Lehrer war ein ganz entzückender Kerl. Er war groß, breitschultrig und sein Antlitz war durch künstliche Höhensonne aschantifarben gebräunt, auch konnte er geradezu phantastisch das Entkorken einer Sektflasche sowie das Trillern einer in den Äther aufsteigenden Lerche und das Röhren eines Hirsches nachahmen.

Aber das alles kam für Grete nicht in Betracht.

Ihr Geistes- und Sinnenleben war augenblicklich auf nichts als auf den Mechanismus von Kraftfahrzeugen eingestellt, und dieser Umstand brachte es mit sich, daß sie nach Ablauf ihrer Lehrzeit die Prüfung als selbständige Herrenfahrerin glanzvoll und nahezu punktfrei bestand.

Am folgenden Tag startete sie zum erstenmal und ohne jede fremde Kontrolle und Beihilfe den ihr von Pa geschenkten, skarabäusgrün zu ihrer kupferblonden Haarfarbe abgestimmten Sportzweisitzer aus der engen Garage in eine breitere Öffentlichkeit hinaus.

Freilich, aber davon wußte nur sie, ein gewisses Lampenfieber hielt anfangs ihr unruhig zuckendes Herz umkrampft und ihre sonst so samtdunklen Märchenaugen blickten ein wenig grell und starr.

Manchmal verwechselte sie auch für den Bruchteil einer Sekunde die Fußbremse mit dem Gashebel, so daß der Wagen wie ein munteres Zicklein verschiedene Sprünge vornahm oder das Vorderrad ritzte, wenn auch ganz leicht, einen Randstein, und fast hätte Grete an der Straßenkreuzung mit dem linken Kotflügel den Schutzmann ein wenig beiseite gestreift.

Aber, gottlob, das war bloß im Anfang.

Eine Impression von erwachendem Selbstvertrauen überkam sie, wie sie so vor sich hinfuhr, das Gefühl einer wohlthuenden Ruhe, die sich bis zu einem gewissen Grad von kaltblütiger Sicherheit steigerte.

Souverän, fast spielerisch federte sie nunmehr mit acht, dann mit zehn und schließlich mit zwölf Kilometern die Straßen dahin.

Zur linken Hand wurde jetzt eine schmale Seitengasse sichtbar.

Freilich, zum Fünf-Uhr-Tee im Stadtpark konnte man einfach auch gerade hinauf und dann hinunter und dann gleich schräg hinüber, beziehungsweise quer herüber fahren.

Aber das war ein Umweg und was eine richtige, sportliche Automobilistin ist, geizt mit Weg und Zeit, abgesehen davon, daß man dadurch auch Benzin und Öl spart und die Reifen schont.

Durch diese hohle Gasse zur Linken hingegen, blitzartig und mit feinfühligster Orientierungsgabe wurde es Grete klar, war die Strecke gut um die Hälfte abzukürzen.

Grete überlegte nicht lange, sie war ein Mädchen der raschen Entschlüsse. Mit einer scharfen Kurve, schnittig und formvollendet, wie sie einem alten, routinierten Kunstfahrer Ehre gemacht hätte, bog sie in die Abzweigung ein. Klaglos und triumphal steuerte sie geradeaus in der Richtung zum Stadtpark hinab.

Großer Gott!

Im ersten Drittel des Weges kam ihr ein großes, machtvolles Lastauto entgegen. Fiebernd, bis ins Innerste aufgewühlt, überlegte Grete, was da zu machen sei. An ein Ausweichen war nicht zu denken. Die Gasse war so eng, daß links und rechts bloß ein hagerer, nervenstarker Passant gerade zur Not vorbeikommen konnte.

Grete tat, was in einem solchen Fall das Klügste ist und was auch ihr Gegenüber tat: sie stoppte ab.

Unerhört, schändlich.

Dieser Brutale, dieser Unrasierte von einem Chauffeur fing jetzt an, wie wütend seine Hupe zu betätigen und zwischendurch wild mit Händen und Armen in der Luft herumzufuchteln.

Wie ungalant, was für Rohlinge doch die Männer sind und wie ihre wahre Natur sofort zum Durchbruch kommt, wenn sie sich einer vermutlich Wehrlosen, Schwächeren gegenüber wähen.

Hinter dem Lastwagen bremste nämlich ein zweites und hinter dem zweiten bremste eben ein drittes und nacher noch ein viertes Auto ab, und überall an den Volants tauchten männliche Gestalten auf, die mit dem Chauffeur, was dessen Tuten und Gestikulieren betrifft, noch zu wetteifern begannen.

Das war zu viel, zu arg! Angesichts eines derartigen taktlos ungehobelten Benehmens

war es das beste, diese Barbaren einfach mit Nichtachtung zu strafen.

Grete lehnte sich in den Fond ihres Sitzes zurück, entnahm ihrem Handtäschchen Puderläppchen und Lippenstift und fing an, diese zu handhaben.

Im Nu war sie von drei Herren und einem Chauffeur umringt.

»Gnädiges Fräulein«, schmunzelte einer der Frechlinge, »wieso kommen Sie in diese Gasse herein?«

So eine vorwitzige, geradezu alberne Frage.

»Haben Sie nicht die Tafel bemerkt«, kicherte ein zweiter Herr, »wissen Sie nicht, daß diese Gasse eine Einbahn, daß das Einfahren von Ihrer Seite verboten ist?«

Grete erschrak.

Das war ihr entgangen, das hatte sie tatsächlich nicht bemerkt.

Aber sie ließ sich nichts anmerken. Neulinge werden von den anderen leicht spöttisch oder gar von oben herab behandelt. Kühl und erhaben, wenn auch mit einem kleinen Räuspern, blickte sie an ihren Bedrängern vorbei.

»Aber das Unglück ist nicht so groß«, meinte der dritte Herr, »Sie müssen bloß die große Gewogenheit haben und wieder ein bißchen zurückfahren.«

Gretes Finger zuckten instinktiv nach den Hebeln ihrer Maschine. Gleich aber ließ sie die Arme sinken und blieb weiter ablehnend.

Die Herren verlegten sich aufs Bitten, denen sich die Insassen zweier weiterer Autos anschlossen, die in einer Reihe hinter den ersten vier Autos steckten.

»Bedenken Sie, gnädiges Fräulein«, meinte wieder der eine Herr, »wenn ein Schutzmann vorbeikommt, wird er Sie aufschreiben und davor wollen wir Sie behüten.«

Grete erblaßte unter dem Rouge ihrer Pfirsichwangen.

»Jawohl«, fielen die übrigen Quäler ein, »und warum wollen Sie wirklich nicht das kleine Stückchen zurückfahren, besonders wenn Sie sechs Herren sowie ein Chauffeur gemeinsam und herzlich darum bitten?«

»Warum . . . ?«

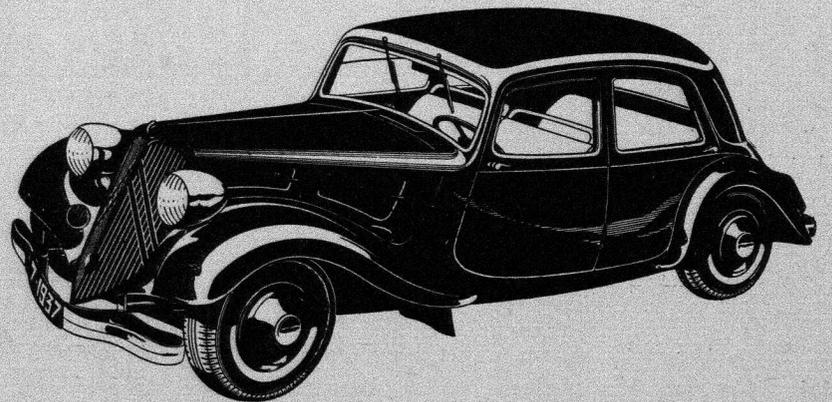
Grete wischte ein Löckchen aus der leicht feuchten Stirn.

»Ich hab' nämlich erst gestern meinen Lehrkurs absolviert. Wie man nach vorne fährt, weiß ich, aber . . .«

»Aber . . . ?«

Grete senkte die Wimpern.

»Aber wie man reversiert, ist mir momentan entfallen.«



Die gediegene Stromlinie des Citroën.

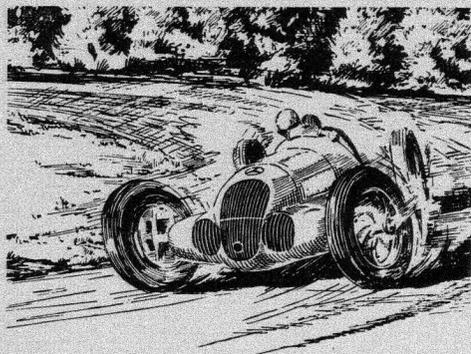
KURVEN IM RENNTEMPO GEFAHREN...

Von Rudolf
Caracciola.



Der berühmte Rennfahrer Rudolf Caracciola, der in diesem Jahr auf Mercedes-Benz die »Deutsche Meisterschaft« und die »Europa-Meisterschaft« erlangt, verrät in dem nachstehenden Aufsatz einige Geheimnisse seiner vielbewunderten Kurventechnik.

Wohl jeder Autofahrer kennt die alte Faustregel: Schleudert der Wagen in der Kurve, dann sofort Gas geben, um ihn dadurch wieder »aufzurichten«. Wenn der



Fahrer eines modernen mehrhundertpferdigen Rennwagens danach handeln würde — na...

Im Ernst: Das rennmäßige Nehmen von Kurven mit unseren heutigen ungeheuer starken und schnellen Rennwagen ist eine alles andere als einfache Kunst. Um sie zu beherrschen, muß man erstens ganz genau wissen, was sich beim Gasgeben und Bremsen ereignet, muß man zweitens ein außerordentlich feines Gefühl dafür haben, wieviel Gas man geben oder wie stark man bremsen darf, und muß man drittens mit absoluter Sicherheit Entfernungen zu schätzen verstehen, denn bei den enormen Geschwindigkeiten ist man an die Kurven heran, ehe man sich's versehen hat.

Die Kraft, welche die Räder des Rennwagens beim Nehmen einer Kurve davor bewahrt, unter dem Einfluß der Zentrifugalkraft nach außen abzurutschen, bezeichnet man als »Spurhaftung«. Ihre Stärke ist abhängig erstens von der Größe des Radauflagedruckes und zweitens von dem Reibungsfaktor zwischen Reifen und Fahrbahn. In »Reinkultur« tritt die Spurhaftung dann in Erscheinung, wenn der Wagen ungebremst und unangetrieben durch eine Kurve rollt, die Räder also keinerlei Umfangskräfte auf die Fahrbahn zu übertragen haben. Im Rennen ist das aber bekanntlich nur höchst selten der Fall. Was geschieht nun beim Gasgeben oder Bremsen? Die Spurhaftung muß sich mit den dabei in der Rollrichtung des Rades auftretenden Kräften »verständigen«, was unvermeidlich auf ihre Kosten geht. Nehmen wir ein praktisches Beispiel: der Fahrer drückt nach dem Einlaufen in die Kurve das Gaspedal herunter, um den Wagen von neuem zu be-

schleunigen. Die Vorderräder sind in diesem Augenblick weder angetrieben noch gebremst, besitzen also die unter den gegebenen Verhältnissen größtmögliche Spurhaftung. Bei den Hinterrädern dagegen nimmt die Übertragung der riesigen Motorkraft auf die Fahrbahn einen Großteil des Produktes aus Auflagedruck und Reibungsfaktor in Anspruch, so daß für die Spurhaftung nur noch wenig übrig bleibt. Die Hinterräder

neigen infolgedessen dazu, nach außen wegzurutschen, was der Fahrer wiederum durch leichtes Gegeneinschlagen der Lenkung zu korrigieren sucht. Es stellt sich auf diese Weise ein labiles Kräftegleichgewicht ein, bei dem der Wagen, wie es in der Rennfahrersprache heißt, »wischend« durch die Kurve fegt.

Natürlich setzt diese Art des Kurvennehmens eine absolut sichere Beherrschung des Wagens durch den Fahrer voraus. Er muß vor allem haargenau fühlen, wieviel Gas er geben darf, damit die Hinterräder nicht etwa zu viel Antrieb bekommen und beginnen durchzudrehen. In dem Achtzylinder-Kompressormotor des Mercedes-Benz Grand Prix-Rennwagens, Modell 1937, stecken über 500 PS; bei brüskem Gasgeben reißt diese enorme Leistung die Hinterräder auch auf der rauhesten Fahrbahn ohne weiteres durch. Im gleichen Augenblick sinkt aber die Spurhaftung so gut wie auf Null, die Räder rutschen seitlich fort und der Wagen gerät in gefährliches Schleudern.

Ein guter Rennfahrer spürt in seinem »Südpol« ganz deutlich das beginnende »Wischen« der Hinterräder und erkennt daran, wie stark er Gas geben darf und wie schnell er die Kurve durchfahren kann. Wir Rennfahrer haben zudem bekanntlich nach Maß gearbeitete Sitze, in denen wir jede kleinste Bewegung des Wagens mitmachen, ohne erst hin und her zu rutschen oder hochgeworfen zu werden. Die Sitzfläche des Fahrers ist also gewissermaßen das Gleichgewichtszentrum des ganzen Rennwagens.

Im Rennen ist zu langen Überlegungen keine Zeit, vielmehr muß der Fahrer blitzschnell und vollkommen gefühlsmäßig reagieren. Die Tripolis-Rennstrecke beispielsweise enthält verschiedene Kurven, die

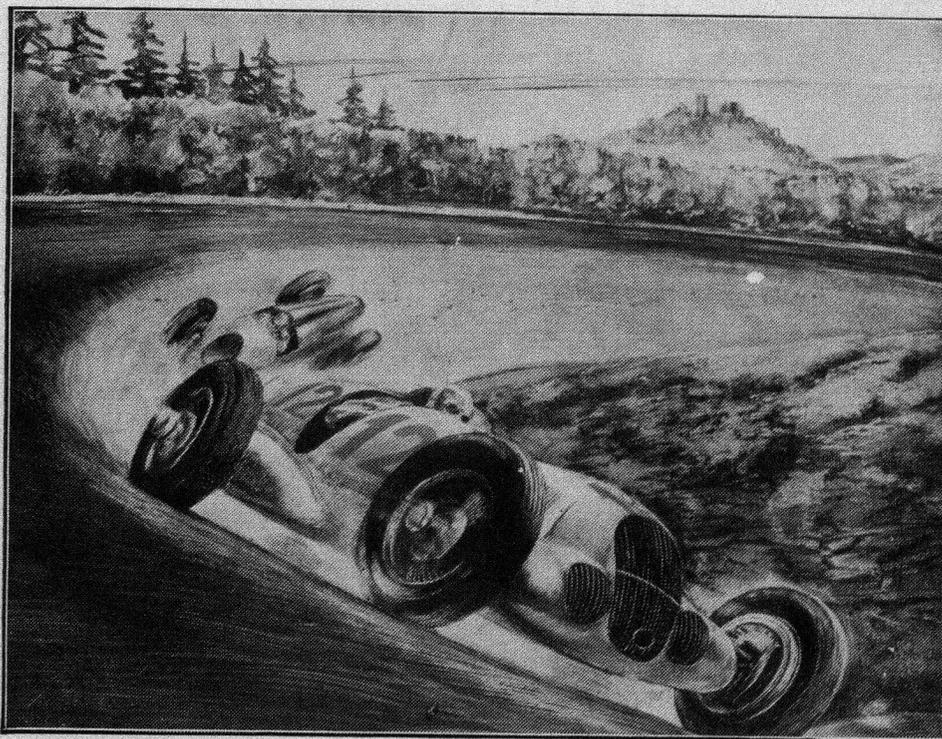
Runde für Runde mit 240 bis 280 Kilometerstunden durchfahren werden. Es genügt nun nicht, daß der Fahrer diese Kurven sozusagen technisch einwandfrei zu nehmen versteht, sondern er darf sich auch durch eventuell notwendig werdende Überholungsmanöver o. dgl. nicht aus dem Konzept bringen lassen. Er muß die Kurven in einem solchen Fall anders anschneiden als im Training, kommt vielleicht mit zu hohem Tempo heran und muß den Wagen im letzten Moment herunterbremsen. Dies bedingt ein hervorragendes Schätzungsvermögen für Entfernungen und für die eigene Geschwindigkeit, denn zu einem Blick auf den Drehzahlmesser, an dem man das Tempo ablesen kann, ist in derartigen Situationen auch nicht $\frac{1}{100}$ Sekunde Zeit.

Zu alledem kommt noch die Rücksicht auf die Reifen, die bei zu scharfem Gasgeben und Bremsen übermäßig rasch abgenutzt werden und dann die unangenehmsten Überraschungen bereiten können. Schon so man-



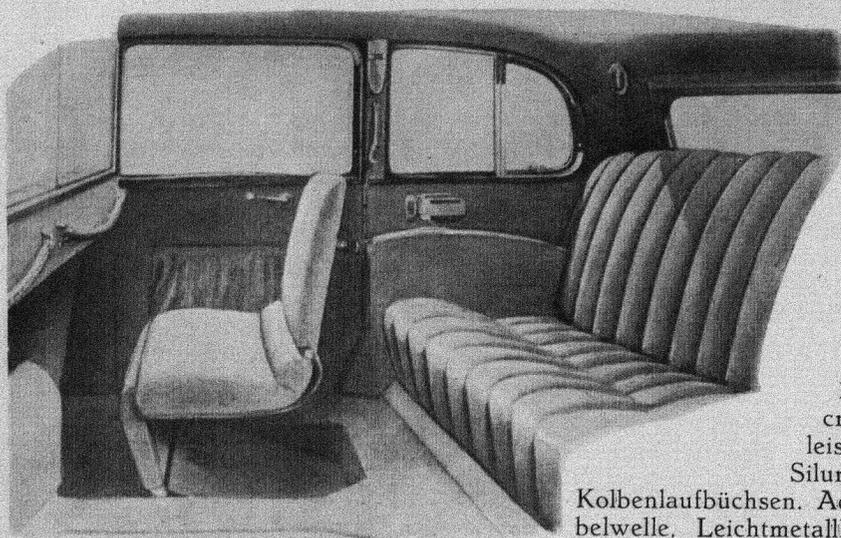
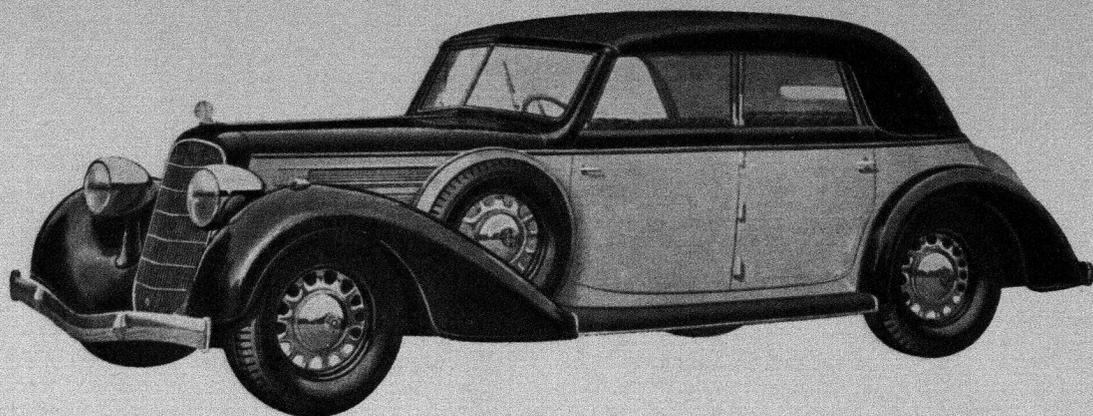
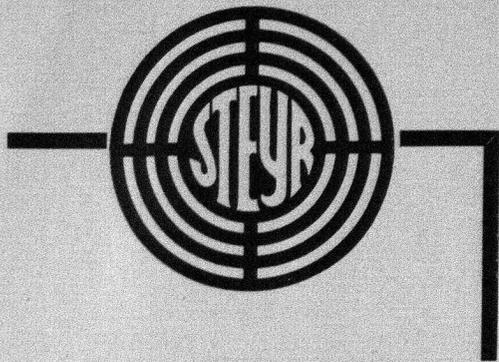
cher fast sichere Sieg ist im letzten Moment dadurch verschenkt worden, daß der Fahrer im Kampfeifer den Reifen nicht genügend Beachtung geschenkt hatte.

Man hat, denke ich, jetzt einen ungefähren Begriff davon bekommen, was ein junger Fahrer alles lernen und darüber hinaus an angeborenem »Kurvengefühl« mitbringen muß, wenn er mit einiger Aussicht auf Erfolg schwere schnelle Rennen bestreiten will. Die systematische Schulung des Nachwuchses gehört deshalb zu den wichtigsten Aufgaben eines verantwortungsbewußten Rennstalleiters. Bei Mercedes-Benz hat man dieser Frage von jeher besondere Beachtung geschenkt und mit Oberingenieur Alfred Neubauer einen Mann an die Spitze der Rennmannschaft gestellt, der eine geradezu einzigartige Spürnase im Auffinden neuer Fahr Talente besitzt.



Zeichnung: Dr. Karl Leibach

M.-B. Mater



—TYP 630—

Der Motor bringt die praktische Weiterentwicklung des bewährten Steyr-Sechszylinders. Sein hohes Drehmoment, gewandelt durch die zweckmäßig gewählten Übersetzungen des Vierganggetriebes, gibt am Beginn der Fahrt ein kräftiges Anzugsvermögen und erlaubt eine hohe Spitzengeschwindigkeit des Wagens. Es schafft in allen Steigungen die erforderliche Kraftreserve. Durch die eigenartige, patentierte Kühlung erreicht der Motor auch bei kaltem Wetter sofort die richtige Betriebswärme, ohne die nötige Kühlreserve beim Befahren von Bergstrecken im Sommer einzubüßen.

Das Getriebe ist im dritten und vierten Gang synchronisiert. Die Bauart des durch Diagonalträger versteiften starren Rahmens schafft eine tiefe Schwerpunktlage des Fahrzeuges.

Technik und Daten: Motor in Dreipunkt - Gummiaufhängung, 6 Zylinder, 73 mm Bohrung, 90 mm Hub; Zylinderinhalt 2260 cm³; 55 PS Bremsleistung. Motorblock aus Silumin mit eingesetzten Kolbenlaufbüchsen. Achtmal gelagerte Kurbelwelle, Leichtmetallkolben, abnehmbarer Zylinderkopf. Hängende Ventile. Solexvergaser mit Luftreiniger und Sauggeräuschdämpfer. Batteriezündung, Lichtmaschine, Anlasser am Schwungrad. Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Ölreiniger. Hilfskühler mit Thermostat zur raschen Erreichung der Betriebstemperatur (Patent). Wasserumlauf durch Pumpe. Benzinpumpe von Nockenwelle betrieben.

Kraftübertragung: Zweischeibenkupplung, Vierganggetriebe mit synchronisiertem geräuschlosem dritten und vierten Gang. Getriebeübersetzungen vorwärts: I. 1:4,58; II. 1:2,805; III. 1:1,69; IV. 1:1; rückwärts 1:6,35. Übersetzungen im Hinterachsantrieb: 1:4,72, 1:4,91 für besondere Verhältnisse. Steyr - Schwingachsenantrieb, Schubübertragung durch Lenker.

Fahrgestell: Starrer Stahlrahmen mit Kreuzversteifung. Unabhängig voneinander schwingende Vorderräder in bruchsfesterer

Verbindung mit zwei übereinander angeordneten Querfedern. Hinten eine querliegende Feder. Vorne Stoßdämpfer, hinten stoßdämpfende Beilagen zwischen den Federblättern. Schraublenkung, 425 mm Lenkraddurchmesser. Innenbackenbremsen, Flüssigkeitsbremse, fußbetätigt, für alle vier Räder, Handbremse mit Bowdenzug auf die Hinterräder. Eindruckzentralschmierung. Brennstoffbehälter zirka 55 Liter. Stahlblechspeichenräder mit verchromtem Stern und schwarzer Felge, Niederdruckreifen 160×40 für Viersitzer, 6,50—16 für Sechssitzer. Normalausrüstung: 2 Reserveräder, Steyr-Vigot-Wagenheber.

Kraftstoffverbrauch: 13 bis 16 Liter per 100 km. **Ölverbrauch:** 0,2 kg per 100 km.

F A H R P L A N DER NEUEN SAISON:

Jänner:

- 15. Südafrika: 2. Grosvenor Grand Prix,
- 25.—30. Monaco: 17. Zielfahrt nach Monte Carlo.

Februar:

- 4.—6. Frankreich: Zielfahrt Lyon—Chamonix.
- 13. Frankreich und Schweiz: Winter-Bergrennen Saleve—Genf.
- 15.—20. Frankreich: 10. Damen-Tourenfahrt Paris—Vichy—St. Raffael.

April:

- 2. Großbritannien: 2. Krönungs-Trophy (Brooklands).
- 3. Italien: 12. 1000-Meilen.
- 9. Großbritannien: Britische Empire Trophy.
- 10. Frankreich: Großer Preis von Pau.
- 18. Großbritannien: Ostermontag-Meeting (Brooklands).
- 23. Irland: Rennen zu Cork.

Mai:

- 7. Großbritannien: 200-Meilen-Trophy.
- 8. Frankreich: Großer Preis von Tunis.
- 10. Finnland: 2. Elaintarhanajo-Djurgardslopot.
- 12. Italien: Zielfahrt nach Nordafrika.
- 15. Italien: 12. Großer Preis von Tripolis.
- 21. Großbritannien: Sydenham Trophy.
- 22. Italien: 29. Targa Florio.
- 25. Griechenland: I. Interbalkan-Zielfahrt bis 10. Juni.
- 28. Großbritannien: Shelsley Walsh-Bergrennen.
- 29. Österreich: 5. Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt.
- 29. Frankreich: Zielfahrt des A. C. Ardennais.
- 30. USA.: Indianapolis.

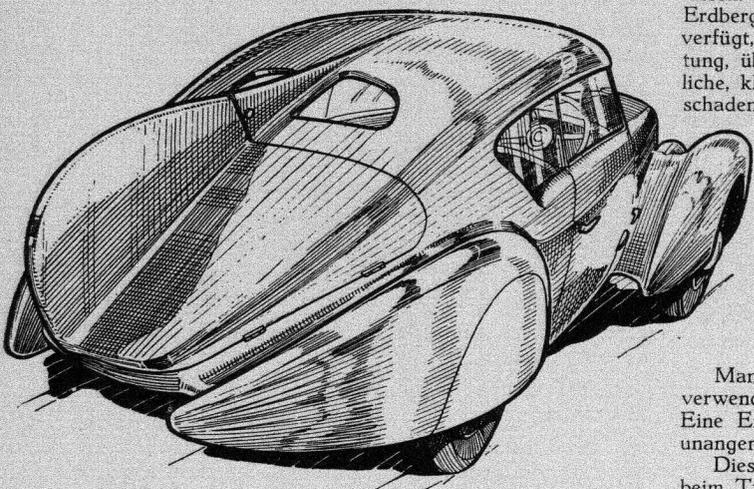
Juni:

- 5. Belgien: 13. Großer Preis der Grenzen.
- 5. Italien: Circuit von Neapel.
- 5.—6. Frankreich: Bol d'Or.
- 6. Großbritannien: Pfingstmontag-Meeting.
- 6.—10. Großbritannien: Zielfahrt des Kgl. Schott. A. C.
- 11. Großbritannien: 12-Stunden-Rennen (Nuffield Trophy).
- 12. Deutschland: Eifel-Rennen.



Semperit-Reifen

BÜRGEN FÜR IHRE SICHERHEIT



● Kommt die Schwanzflosse in Mode?

Die Ferodo Limited

in Chapel en le Frith, England, hat soeben einen neuen Fabrikationszweig aufgenommen, und zwar die Erzeugung von Ferobestos-Rohren, die als Lager und Büchsen fast überall dort mit sehr großem Vorteil verwendet werden können, wo bisher Metallbüchsen vorgesehen waren.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist das Ersetzen von Metallbüchsen durch Ferobestos-Büchsen dort, wo bei der Friktion langsam bewegender Teile Schwierigkeiten in der Schmierung auftreten. Sobald eine Metalloberfläche durch Ferobestos ersetzt worden ist, kann die Schmierung überhaupt weggelassen.

Weiters ist ein immer steigender Bedarf für Ferobestos-Büchsen aller Größen im allgemeinen Maschinenbau als Ersatz für Phosphorbronze- und Weißmetallagern vorhanden, und zwar ganz besonders dort, wohin korrosive Flüssigkeiten Zutritt haben oder wo Schwierigkeiten in der Schmierung das Metall ungeeignet werden lassen.

Bisher wurden die Büchsen nach Bedarf der Konsumenten einzeln erzeugt, doch von nun an ist es möglich, Ferobestos-Rohre in Fabrikationslängen zu beziehen, was eine Verbilligung des Materials an und für sich darstellt und auf diese Weise sogar die Konkurrenz mit Metallbüchsen aufgenommen werden kann.

Die Rohre werden bis zu einem Außendurchmesser von 6" = 152 mm erzeugt und in einer Länge von ungefähr 12" = 305 mm.

Mit näheren Angaben steht die Generalvertretung: Erfa-Werk S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60, Stadtniederlage: Wien I., Schubert-Ring 12, Telephon R-24-2-56, allen Interessenten gerne zur Verfügung.

Ein großes Reparaturwerk.

Jetzt ist die Zeit, wo viele Automobilisten sich ein wenig plötzlich ihrer Fahrzeuge erinnern und ihnen eine sach- und fachgemäße Behandlung in einem als verlässlich bekannten Autosanatorium angedeihen

lassen. Das Reparaturwerk Smoliner & Kratky an der Erdberger Lände 34, wenige Fahrminuten vom Ring, verfügt, dank modernster und kostspieligster Einrichtung, über alle jene Voraussetzungen, die eine gründliche, klaglose und schnelle Behebung jedweden Autoschadens bedingen. Einerlei ob das Chassis oder die Karosserie der betroffene Teil ist, dieses große Reparaturwerk mit seinen vielen Unterabteilungen, deren jede unter besonderer fachmännischer Leitung steht, macht aus dem Fahrzeug binnen kürzester Zeit ein in jeder Beziehung vollwertiges.

Eine technische Neuerung beim Steyr Typ 50.

Man sagt, daß die Kraftstoffe, die in Österreich verwendet werden, nicht genügend klopfest seien. Eine Eigenschaft, die sich bei manchen Motortypen unangenehm bemerkbar macht.

Dieser Umstand hat die Steyr-Werke bewogen, beim Typ 50 eine konstruktive Änderung des Zylinders

wie sie heute bei uns in Österreich üblich sind. Von größter Bedeutung ist jedenfalls die wesentliche Verbesserung des Anzugsmomentes.

Wie wir erfahren, werden diese Zylinderdeckel vorläufig noch nicht serienmäßig verwendet. Sie werden aber für bereits gelieferte Wagen abgegeben, und zwar beträgt der Preis für die beiden Motorzylinderdeckel samt deren Einbau in einer Werkstätte der Steyr-Werke S 40.—. Bei gleichzeitigem Entrussen des Motors erhöht sich der Preis auf S 45.—.

Es kann den Besitzern des Steyr Typ 50 nur empfohlen werden, die oben geschilderte, mit geringen Kosten verbundene Änderung an ihrem Motor vornehmen zu lassen, da es sich jedenfalls um eine wesentliche Verbesserung der Motoreigenschaften handelt.

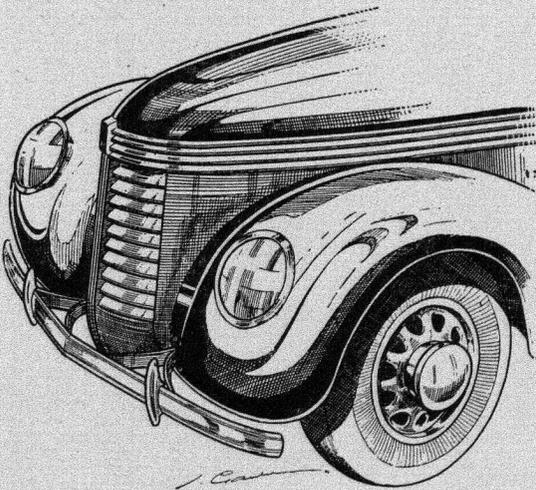
Der Einbau der neuen Zylinderdeckel ändert nichts an den bestehenden Garantievereinbarungen.

»Silverrex« Glimmer-Isolations-Zündkerzen

werden schon seit einiger Zeit, wie bereits letzthin berichtet, auch mit einem Einschraubgewinde von 10 mm für Automobil- und Stabilmotore hergestellt und heute können uns die alleinigen Hersteller dieser Marke, die Erfa-Werke S. Erben & Sohn, Wien X., Laxenburgerstraße 137, Telephon R-11-0-60, Stadtniederlage: Wien I., Schubert-Ring 12, Telephon R-24-2-56, berichten, daß neuestens eine Flugzeug-Zündkerzentype mit 10 mm Einschraubgewinde und Abschirmung gegen Störungen der Zündanlage beim Radioempfang entwickelt worden ist, die ganz besonders günstige Resultate zeitigt hat.

Diese Kerzentype ist nach einem neuen Verfahren gedichtet, und zwar wurde nebst einer weichen Kupferdichtung ein eigener Dichtungsteig verwendet, der ein Undichtwerden der Kerze glattweg ausschließt.

Konstrukteuren von Flugzeugmotoren werden alle Einzelheiten über die Bauart und Leistung auf Wunsch gerne mitgeteilt.



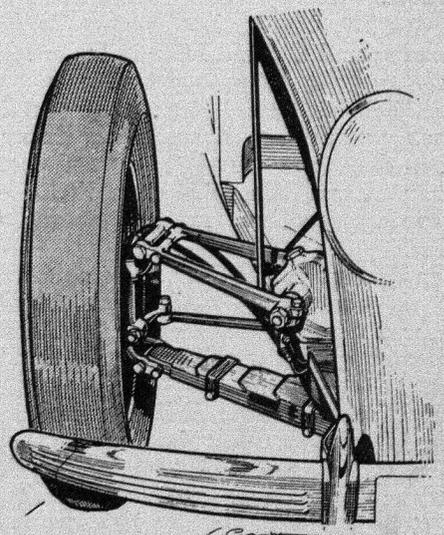
● Gesicht des Chenard Walcker mit Original Ford-Maschine.

derkopfes vorzunehmen, um ihn dem verkauften Kraftstoff besser anzupassen.

Da außerdem diese Veränderung der Bauart eine wesentliche Verbesserung des Anzugsmomentes, also der Fahreigenschaften des Wagens mit sich bringt, werden auch jene Typ-50-Fahrer, die mit diesem Wagen ihre Praxis begonnen haben, heute bestimmt so weit sein, diese Verbesserung voll auszunützen.

Jedenfalls ist es dem Werk Steyr gelungen, beim Typ 50, der sich in weitesten Kreisen allgemeiner Beliebtheit erfreut, durch Entwurf und Ausführung eines neuen Zylinderdeckels für den Motor eine von den Käufern bestimmt begrüßte Vervollkommnung zu erreichen.

Der neue Zylinderdeckel verleiht dem Motor eine höhere Leistung im Anzug und gestattet gleichzeitig die Verwendung weniger klopfester Kraftstoffe, so



● Neue Nuance der achslosen Aufhängung.

DAS NEUE KUR-CASINO IN BADEN

Das nunmehr umgebaute Kur-Casino wurde im Jahre 1866 im Renaissancestil von Faßbender erbaut. Das Gebäude diente Jahre hindurch dem Kurzweck der Stadt Baden, stand später zeitweise unbenützt und

Der Bau mußte in sehr forciertem Tempo durchgeführt werden, um vor Wintereinbruch noch unter Dach zu kommen. Ein besonderes Problem war es, den vollen Betrieb während der ganzen Bauzeit ungestört auf-

Verlegung des Einganges und der Empfangsräume in das Niveau des Sockelgeschosses gefunden worden. Eine repräsentative zweiflügelige Stiegenanlage bildet den Zugang zu den im Hauptgeschoß liegenden Spielsälen und Nebenräumen.

Im Spielsaal hat der akademische Maler Hermann Rudolf Eisenmenger vier große Wandbilder in Öl-Caseinmalerei geschaffen. Die Stuckdecke des großen Saales ist ein Werk von Prof. Obsieger. Von Eisenmenger sind auch die schlichten Landschaftszenerien im Lesesalon.

Der Cercle privé ist im Kasinogebäude als gesonderter Teil mit separatem Eingang und eigenen Vorräumen geschaffen worden. Diese Räume, in denen Abendkleidung vorgeschrieben ist, erhielten den intimen Charakter von Salons und sind ihrer Bestimmung gemäß luxuriöser als die allgemeinen Spielsäle.

Die Räume des Cercle privé sind in Blau und Zinnoberrot gehalten, mit Mahagoni und hellgelbem Marmor ausgestattet. Die Deckenmotive stammen von den Bildhauerinnen Frau Prof. Schmidt-Jesser und Fräulein Ernestine Kopriva.

Der Gesamteindruck des Restaurants wird durch einen gelb bis braun gesprenkelten Marmor beherrscht, die Wände zeigen Blumenstoff mit hellem Grund. Blumenbecken schließen sich dem Parkettboden aus Palisander, Eiche und Nuß an. Die Bar wurde in Nußholz ausgeführt. Die Beleuchtung ist teils im Plafond eingebaut, teils verdeckt, und durch Blumen, die in vielen Farben inmitten der Räume arrangiert sind, sowie durch verschiedene Beleuchtungsvarianten, wird eine intime und zugleich festliche Stimmung erzielt.

Die Abhaltung von Tanzvorführungen im engeren Rahmen ist möglich. Die Bühne dient zugleich als Tanzfläche für das Publikum.

Das Kasino kann jetzt auch nach internationalen Gesichtspunkten als eine für Fremde höchst attraktive österreichische Sehenswürdigkeit betrachtet werden.



Die neue Casino-Bar, deren attraktiver Reiz das vornehme Publikum im Nu erobert.

fand mit der Einführung der Spielbetriebe in Österreich eine neue Verwendung. Der nunmehr von der Österreichischen Casino A.-G. durchgeführte fast vollkommene Um- und Zubau wurde auf Grund des im Juli 1937 durchgeführten Wettbewerbes zwei Architektengruppen, Dozent Dr. Hans Pfann und Architekt Richard Weisse sowie Prof. Dr. J. Hoffmann und Prof. Oswald Haerdtl anvertraut.

Den Architekten Dr. Pfann und Weisse oblag die Durchführung des gesamten Umbaus, die Ausgestaltung des großen Spielsaales mit den Vorsaalspielen, des Baccarazimmers, des Büfetts, des Lesesalons, der Empfangsräume, des Entrees, der Reception, der Garderobe, der Räume des Sporting-Clubs, der Räume der Direktion, die moderne Ausgestaltung der Küchenanlage sowie der Räume für die Verwaltung und die Angestellten.

In den Händen der Professoren Dr. Josef Hoffmann und Oswald Haerdtl lag die Ausgestaltung der Räume des Cercle privé: Entreehalle, Spielsäle, Restaurant und Bar. Ebenso wurde die monumentale Brunnen-nische, die einen Durchblick vom großen Saal in den Cercle privé ermöglicht, von den Professoren Hoffmann und Haerdtl entworfen.

Der Umbau umfaßte nahezu das ganze Gebäude von den Grundmauern bis zum Dach und wurde durch einen Zubau an der Westfront gegen die Arenastraße hin ergänzt.

Auf Wunsch der Stadt Baden mußte der äußere Charakter des Kursalons erhalten bleiben, lediglich die Abtragung der Auf-fahrtsrampe wurde gestattet. Dadurch ergibt sich zwangsläufig die Erhaltung des äußeren Bildes im Gegensatz zur vollständigen Umgestaltung des Inneren.

recht zu erhalten. Dies wurde durch eine Reihe von Provisorien erreicht, von denen eines das andere ablöste.

Es ist den Architekten gelungen, einen Bau zu schaffen, der allen Anforderungen eines neuzeitlichen Spielkasinos entspricht und durch Neuerungen bestehende Anlagen von internationalem Ruf übertrifft. Eine glückliche Lösung ist durch die Entfernung der ehemaligen Auffahrtsrampe und die



Blick in den völlig neugestalteten großen Spielsaal.

Vom Auto wird die Welt noch einmal neu entdeckt



Die Frühzeit der Auto-Touristik — ich habe sie noch erlebt. Etwas Einmaliges sind diese Jahre gewesen, etwas, das nie wiederkehrt. Mit welcher Begeisterung stürzten wir Jungens uns damals auf die Kataloge der Automobilfabriken; wir lernten sie auswendig. Mit zwölf Jahren hatte ich alle damals bestehenden Firmen um ihre Drucksachen gebeten, und ich bezog die kräftigsten Prügel meines Lebens, als dann, einer nach dem andern, die Vertreter in unser Haus kamen.

Nie werde ich den Tag vergessen, an dem der Vater mit einem schnelleren Schritt heimkehrte, mit einer helleren Stimme uns entgegenrief: »Ich habe ein Automobil gekauft!«

Es kam, von einem Monteur überbracht; es war rot, »automobilrot« nannte man damals diese Farbe, und dunkelrote Lederpolster hatte es. Seine großen Messinglaternen funkelten, der Messingkühler sprühte geradezu Feuer im Sonnenlicht. Die Tür sprang mit einem wunderbaren Geldschrankschnappen auf, und drinnen wurde man von einem herrlich aufregenden Duft empfangen. Der herbe Gerbsäuregeruch des Leders mischte sich mit dem sauberen und doch berausenden Aroma des Benzins. Die Maschine roch nach Öl und nach dem erhitzten Lack der Motorhaube; die nietengepanzten Pneumatiks, der große Gummiball der Hupe —, dieser Gummi roch ganz anders als der unserer Zeit. Ich bewunderte das schön polierte Mahagoniholz, das seidenumspinnene Sprachrohr zum Chauffeur, den großen Gasentwickler auf dem Trittbrett, die Leichtigkeit, mit der die Lenkung ging.

Ich weiß: diese Wagen meiner Kinderzeit würden heute plump und komisch wirken; damals schien das Höchste erreicht, die Vollkommenheit selbst. Mir war der Wagen nicht fremd, mir war er auch kein totes Ding, sondern ein schönes lebendiges Geschöpf, ebenso wie ein Pferd oder ein Bernhardinerhund. Tage- und wochenlang wurde im Haus von nichts anderem als von dem Auto gesprochen. Meine ganze Freizeit verbrachte ich bei dem Monteur, der den Wagen wusch — mit warmem Wasser, Schwämmen, Lederlappen, und dann stundenlang liebevoll den Lack polierte. Ein Auto waschen dauerte damals fünf bis sechs

Stunden. Ich saß währenddessen am Lenkrad, ließ den Handgashebel über sein gezahntes Segment rätschen und probierte tastend den elastischen Widerstand von Kupplung und Bremse. Ich versuchte meine Kraft im Anwerfen des Motors —, im Geist war ich in Fahrt.

Als wir dann wirklich fuhren und ich neben Traugott sitzen durfte, unserm Kutscher, der in der Fabrik das Autofahren gelernt hatte —, da ging ein Traum in Erfüllung, schöner als je geträumt. So fremdartig war das Erlebnis, als sei man in die Sterne versetzt. Ich glaube, der Wagen lief im Höchstfall 60 Kilometer, aber das kam einem damals vor wie 120 heute. Die Menschen auf der Straße, die trabenden Pferde, sie schienen auf einmal stillzustehen vor der eigenen Geschwindigkeit. Man hatte plötzlich Flügel, von denen man nichts geahnt hatte. Die ganze Welt, mit allem was auf ihr lebte, schien uns entgegenzustürzen und schoß dann sausend seitwärts vorbei. Man hielt eine Hand heraus und lachte in glückhaftem Erstaunen, wenn der Fahrwind sie zurückbog. Staubwände zogen gewitterartig in unserem Kielwasser; wenn eine Kurve kam, schien das Automobil noch schneller zu gehen, man spürte die Fliehkraft und klammerte sich an im Gefühl großer Gefahr. Rückwärts blickend sah ich den Vater und die Mutter in den Lederpolstern wippen, die Arme in die Halteschlingen eingehängt. Vater hielt den Spazierstock zwischen den Knien und sah stolz aus; das Gesicht der Mutter war ängstlich unter dem gepunkteten Schleier, der den Hut festhielt und unterm Kinn zusammengebunden war in einer großen flatternden Schleife.

Oh, diese ersten Reisen! Wie wurden da vorher die Landkarten studiert; ein Meßrädchen ließ der Vater über die Strecken rollen, im Notizbuch notierte er Entfernungen und die Höhe der Berge, die man überwinden mußte. Viele Briefe wurden geschrieben, Benzin in Fässern von Punkt zu Punkt vorausbestellt. Wochenlang dauerte die Beschaffung der Triptyques, der Benzinscheinhefte. Und noch etwas gab es damals: was heute verschwunden ist: Scheckhefte für Pneumatiks.

Eine für heutige Begriffe riesenhafte Ausrüstung mit Ersatzteilen empfahl die Fabrik

für die Reise, »da die Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager im Ausland doch noch so selten seien und oft auch zweifelhaft«. Extra große Werkzeugkasten wurden auf die Trittbretter montiert, mit Kolben und Pleuellagern, mit einem kompletten Ventil, mit Teilen für die Wasserpumpe, mit Kugellagern aller Größen und mit »Reserve-Bremsbacken« fürs Gebirge. Zahllos waren die Kleinigkeiten, die Düsen, Kompressionshähnchen, Brenner für die Karbidlampen, Kabelstücke, Magnetersatzteile, Federbolzen, Schrauben und Muttern.

Endlich wurden die Koffer auf das umgitterte Wagendach gehoben, mit Wachtuch bedeckt, mit Riemen festgeschnallt. Die Freunde winkten Abschied; halb lachend und halb ängstlich wünschten sie Hals- und Beinbruch. Es war doch eine riskante Sache, so eine Reise im Automobil. Und Vater, ebenso wie er sonst auf seinen Praxisfahrten sagte: »Nach dem Grunewald!« oder »Nach Westend!«, sagte zum Chauffeur: »Nach Rom!«

Empört, ohne zu begreifen, was das sollte, sah ich draußen auf der Landstraße die ersten Schlagbäume über den Weg gelegt. Warum hielt man das Auto wie in Gefängnisgittern? Aus dem Fensterchen des Zöllners schob sich eine lange Stange mit einem Zahlsteller uns vor die Nase; ärgerlich suchte der Vater nach Kleingeld.

An einsamen Bauernhöfen hielten wir mit dampfendem Kühler oder mit heißen Reifen. Fauchend und wütig schnatternd reckten die Gänse ihre Hälsen, wenn Traugott zur Pumpe lief. Die Reifen zischten, wenn man sie begoß, der brandige Geruch des heißen Gummi stieg auf. Das ländliche Getier war noch nicht an Automobile gewöhnt; Hühner liefen mit einem wahren Selbstmörderwahnsinn flatternd unter die Räder.

Oft gab es einen Knall: mit giftigem Zischen entwich die Reifenluft; schnell lenkte man an den Straßenrand. Dann lagerte man in Straßengraben und versuchte, unbeteiligt dreinzuschauen, während die Beine des Chauffeurs ganz sonderbar verkrümmt unter dem Wagen hervorschaute, als habe das Auto den Mann zerquetscht. War der Reifen abmontiert — abnehmbare Räder oder Felgen gab es noch nicht —, dann untersuchte ihn der Vater genau, wie einen

PACKARD "6"



15/100 PS PACKARD

Sechszylinder / 13 bis 15 Liter Verbrauch auf 100 km / Synchrongetriebe / Alle Gänge geräuschlos / Hydraulische, doppeltwirkende Stoßfänger / Achslose Einzelaufhängung vorne / Packard Safe-T-flex / Beste Straßenlage / Hydraulische Bremsen / Alle Neuerungen / Innenlenker erstklassigst / Radio usw.

ab S 18.500.—

Bestellungen an:

Packard Automobile: HANNS NETAL, Wien III., Rennweg 4, Telephon U-14-4-71

Patienten in der Sprechstunde, und holte mit der Zahnzange einen krummen Nagel heraus. Er zeigte ihn uns triumphierend, und wir betrachteten ihn mit Abscheu, diesen rostigen Hufnagel, als ob er ein Verbrecher sei. Vater hatte eine großartige Erfindung gemacht: er reparierte die Autoschläuche ganz einfach mit Heftpflaster. Sie hielten dann so lange, bis man für eine richtige Reparatur Zeit hatte. Einmal, als ein elektrisches Kabel gerissen war, kauften wir einem Gastwirt seine Klingelleitung ab; Traugott riß das teurerworbene Stück Kupferdraht aus der Wand.

Begegnete uns ein anderer Wagen, dann spähte man mit höchster Spannung nach ihm aus, um seine Fabrikmarke zu erkennen. Die Marke war so etwas wie ein Wappenschild, eine Devise, unter der man kämpft, ein Glaube. Damals fühlte man ganz anders für sein Auto wie heute, man machte seine Ehre zu der eigenen. Es war die Zeit des Rittertums im Kraftverkehr; auch wenn man einen Wagen gegnerischer Marke traf, grüßte man sich militärisch, die Hand an die Sportmütze gelegt. Wie demütigend die Niederlage, wenn ein fremder Wagen den eigenen überholte, und wie berauschend der Triumph, wenn dann der andere am Berg zurückblieb und nun selbst überholt wurde!

Sie kehren nicht wieder, diese Jugendtage des Automobils, in denen man die Welt noch einmal neu entdeckte.

Von den Höhen der Gegenwart blicken wir so gern herablassend auf die Vorkriegsautomobile. Wir wissen eben nicht, was diese Wagen damals schon geleistet haben.

Für das Jahr 1908 ist es eine ganz erstaunliche Leistung, daß neun Opel-Wagen — einige davon seit Jahr und Tag im Ge-

brauch —, gelenkt von Herrenfahrern, 2200 Kilometer in drei Fahrtagen zurücklegen, und zwar ohne einen einzigen Strafpunkt!

An der Prinz-Heinrich-Fahrt von 1909 nehmen 16 Herrenfahrer auf Opel teil. Die Fahrt geht über die deutschen Grenzen nach Österreich und Ungarn. Den Prinz-Heinrich-Preis gewinnt Wilhelm Opel gegen 113 Konkurrenten. Sein Wagen ist mit noch nicht acht Steuerpferden der schwächste von allen; die meisten Wettbewerber sind mit großen schweren Tourenwagen auf die Fahrt gegangen, mit Motoren von acht bis zehn Litern. Nur solchen schweren Wagen hat man bisher Gewaltfahrten über Tausende von Kilometern zugetraut. Mit einem Schlag ist jetzt der Beweis geliefert, daß dieser »Kleinwagen« mit seinen 7,8 Steuerpferden den großen Brüdern von 30, 40 und

50 Steuerpferden nicht nur gleichwertig, sondern sogar überlegen sein kann. Der Umschwung zum kleinen Wagen beginnt mit diesem Sieg.

Die Heimkehr des Siegers ins Hessenland ist ein Triumphzug mit Ehrenporten und Böllerschüssen. In heller Begeisterung ist der Großherzog im Siegerwagen zum Empfang nach Rüsselsheim geeilt. Angesichts der 3000köpfigen Belegschaft des stattlichen Werkes formt sich ihm das Wort: »Opel ist Rüsselsheim — Rüsselsheim ist Opel.«

Der Kleinwagen ist jetzt anerkannt. Aber immer noch besteht weit verbreitet das Vorurteil, daß ein Automobil nur ein Sommerfahrzeug sei; dagegen kämpfen in den nächsten Jahren die »Winterwettbewerbe«.

»Winter-Zuverlässigkeits-Wettbewerbe« in Schweden. »Österreichische Alpenfahrten«. Nachts stehen die Wagen unter freiem Himmel bei 20 Grad unter Null und müssen morgens in drei Minuten angekurbelt sein; da sind die Motoren plombiert und dürfen während der ganzen Fahrt nicht abgestellt werden; da darf man kein Kühlwasser nachfüllen und kein Öl. Ein »Unparteiischer« befindet sich an Bord, der scharf aufpaßt.

Rüsselsheimer Wagen siegen bei der »Stockholmer Winterfahrt«; drei beteiligen sich, von Fritz Opel geführt, an der Alpenfahrt von 1912 und bleiben strafpunktfrei als einziges Team unter allen Konkurrenten. Opel-Wagen starten und siegen in Rußland, in Indien, in Argentinien — in aller Welt. Ausländische Kriegsministerien erteilen Aufträge. Der Absatz steigt von den 30 Wagen des Jahres 1901 auf mehr als 3000 Wagen 1912, die Belegschaft wächst im gleichen Zeitraum von 1000 auf 3300 Mann: die Wagen der Marke Opel laufen in aller Welt.

(»Auto-Illustrierte.«)



● »Gott sei Dank, daß ich mein Geschenk los werde, jetzt kann ich mir endlich die Pfeife anzünden.«

BAGATELLEN

100 PS unter der Haube bedeuten eine mächtige Anziehungskraft auf — hübsche Frauen.

Paradoxen der Autotechnik: Neuerdings verwendet man das Kühlwasser als Heizwasser.



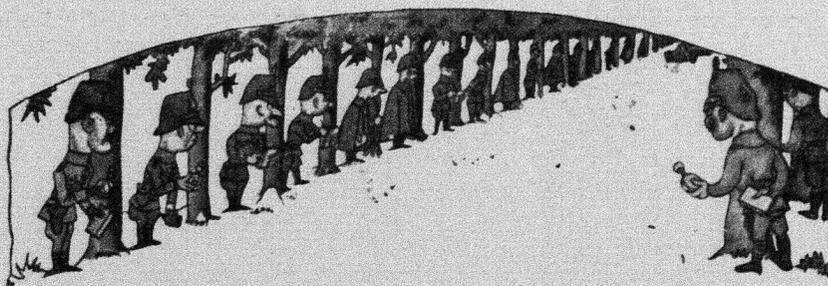
● Kurvenangst anno 1904.
(»Schnaufel« 1904.)

Fast schon Pitigrilli: »Glaubst du, daß ich den Frauen noch gefallen kann?« hatte Doktor Cirmeni, Chirurg von Beruf, einen seiner Freunde gefragt.

»Wie stark ist dein Wagen, welche Marke, welches Modell?«

»Mercedes-Benz-Kompressor, 150 PS, Jahrgang 1938.«

»Dann kannst du sehr wohl noch gefallen.«



● Wie der Autler früher die Straße sah. (»Lustige Blätter« 1924.)

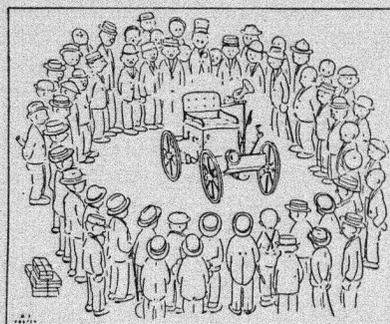
Schlecht bestellt ist es um die Weltgerechtigkeit. Fühlt sich die Frau unverstanden, kann sie sich scheiden lassen, das unverstandene Auto indes muß bei seinem Herrn bis zum Ende ausharren.

Frei nach Molnars »Delila«: »Es ist schwer, ein Mann zu sein, wenn man kein Auto hat . . .«

Manche Frauen sind bedenklich aus der Art geschlagen. Sie verlieben sich ohne Ansehen seines Wagens.

Kluge Frauen verloben sich heutzutage streng aerodynamisch. Auf der Linie des geringsten Widerstandes.

Hohes Reisetempo ist etwas Relatives — der Zusammenstoß etwas Absolutes.

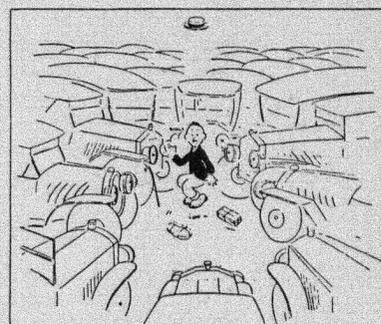


1900

und

1925

● So ändern sich die Zeiten!



(»Faun« 1925.)

Ein »Amerikaner«, der drüben 3500 Schilling kostet, steht in Österreich mit 18.000 Schilling im Kurs — hätt' mr's nicht, tät mr's nicht!

Jeder Herrenfahrer schreibt am Volant seine eigene charakteristische Handschrift. Die Unterpunktionsfehler liest man sodann in der Unfallchronik.

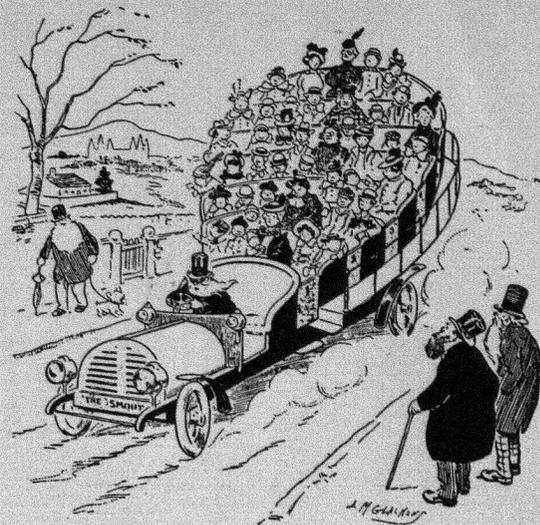
Kein Autobesitzer ist vor der letzten Rate glücklich zu preisen!

»Die Männer sind alle gleich«, meditierte eine Frau mit Erfahrung. »Der Unterschied liegt lediglich in den Automarken.«

Ironie der Mode: Die Frauen nehmen wieder an Gewicht zu, die Autos an Gewicht ab . . . Uns Männern kann beides recht sein!



● Selbstschutz für Straßenpassanten. (»Punch« 1910.)



Wie man sich 1904 einen Reise-Omnibus vorstellte. (»Puck« 1904.)

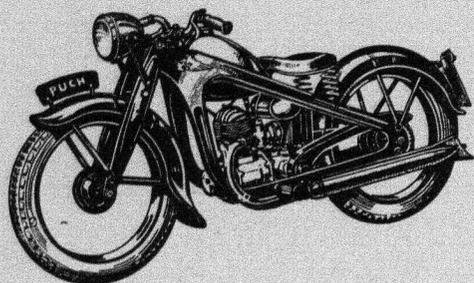
Frauenköpfe und Motorhauben . . . Bei beiden achtet man viel zu wenig auf ihren Inhalt, und viel zu viel auf ihre Form.

das Volks

EINIGE TAUSEND MASCHINEN IN BETRIEB.

Krafttrad

Bestimmte Industrien eines Landes werden als »Schlüssel-Industrien« bezeichnet, und zwar deshalb, weil sie zur Herstellung ihrer Fabrikate wieder die Erzeugnisse anderer Firmen benötigen und außerdem natürlich Rohmaterial. Es ist eine anerkannte Tatsache, daß die Kraftfahrzeug-Industrie eine der wichtigsten Schlüssel-Industrien ist. Zur Herstellung eines Kraftfahrzeuges werden Rohstoffe verschiedenster Art verwendet. Zahlreiche Teile werden von der Zubehör-Industrie hergestellt



und geliefert. Ein von einem Kunden gegebener Auftrag auf ein neues Kraftfahrzeug setzt daher viele Maschinen in Bewegung, bringt vielen Angestellten Arbeit und Brot, vermindert die Arbeitslosigkeit.

Die österreichische Industrie macht alle Anstrengungen, den in anderen Ländern erzielten Aufstieg des Kraftfahrzeugwesens auch in Österreich zu verwirklichen. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben. Je ein Wagen und ein Motorrad wurden herausgebracht, die in ihrer Preislage so günstig sind, daß ein großer Abnehmerkreis erfaßt werden kann. Der Steyr 50 machte den Anfang, es folgte später die Puch 200, die mit Recht als »Volkskrafttrad« bezeichnet wird.

Die Möglichkeit der Haltung eines Kraftfahrzeuges hängt vor allem von den Kosten ab, die dieses Fahrzeug durch den laufenden Betrieb seinem Besitzer verursacht. Sind diese Kosten zu hoch, so muß das Fahrzeug früher oder später wieder aufgegeben werden. Es hat daher jenes Fahrzeug Aussicht auf allergrößte Verbreitung, das bei nicht zu hohem Anschaffungspreis die geringsten Erhaltungskosten aufzuweisen hat.

Diese Überlegungen sind die Richtlinien für den Entwurf des neuen Volkskrafttrades gewesen: Nicht nur der Anschaffungspreis ist maßgebend, sondern die Erhaltungskosten. Geringe Erhaltungskosten aber sind erzielbar mit einem modernen kleinen Zweitakter von 200 Kubikzentimeter. Solche Motoren sind sparsam, ausdauernd, einfach in der Bedienung und doch noch genügend leistungsfähig, um mit zwei Personen Belastung alle normalen Straßensteigungen zu befahren.

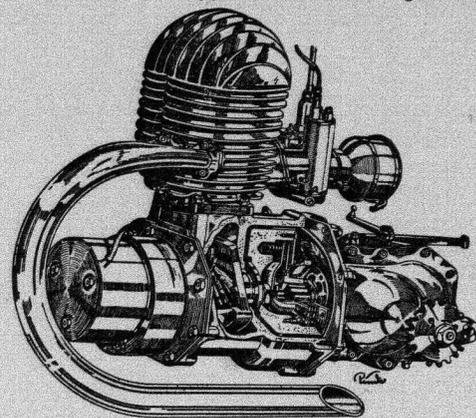
Die Steigfähigkeit der Puch 200 mit zwei Personen reicht aus, um alle üblichen Steigungen wie Niederalpl, Katschberg, See-

berg und Präbichl zu zweit anstandslos zu fahren und mehr verlangt niemand von einer 200er. Die Ursachen dieser guten Steigfähigkeit vom technischen Standpunkt sind: geeigneter Motor (Doppelkolben), geeignete Übersetzung und geringes Fahrzeuggewicht.

Die Betriebsstoffkosten betragen bei dem neuen Modell nur etwa 1,5 Groschen auf 1 Kilometer. Wie niedrig das ist, kommt erst dann so recht zum Bewußtsein, wenn man sich die Kosten einiger bekannter Ausflüge danach zusammenstellt. Ein Ausflug Wien—Semmering—Wien mit zwei Personen kostet demnach nur rund drei Schilling!

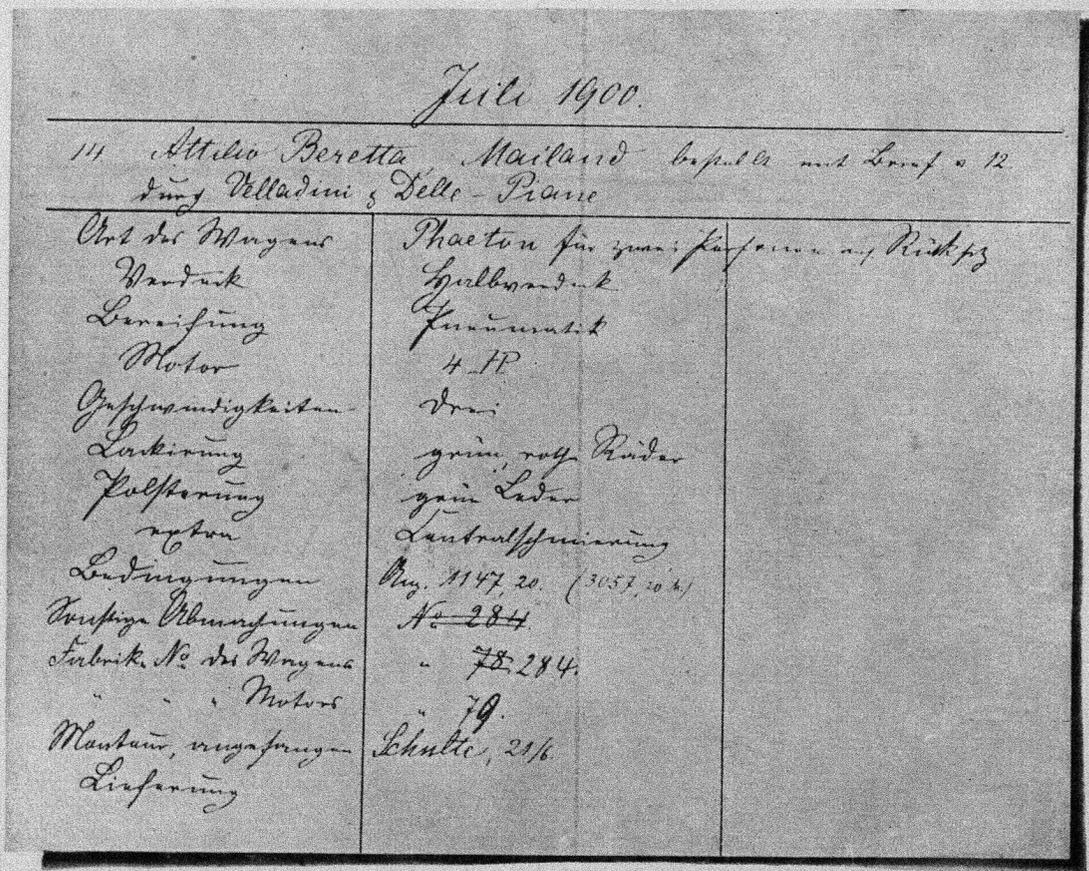
Die Eigenschaften irgend eines Kraftfahrzeuges, das nur in wenigen Exemplaren läuft, können lange Zeit unbekannt bleiben, da nur wenige mit diesem Fahrzeug zu tun haben. Anders aber bei der Puch 200. Dieses Modell stand schon bei seinem Erscheinen auf der Wiener Frühjahrsmesse

im Brennpunkt des allgemeinen Interesses. Es laufen jetzt bereits Tausende Maschinen dieser Type. Alle Fahreigenschaften



ten des neuen Modells sind schon überall bekannt. Wenn daher der Absatz, wie es der Fall ist, ständig zunimmt, so ist dies wohl der beste Beweis für die Bewährung der neuen Type.

EIN HISTORISCHES DOKUMENT



- Eine Seite aus dem Auftragsbuch der Opel-Werke Anno 1900 — ein Blatt aus den Kindertagen des Automobils. Interessant: ein einzelner Monteur wird von der Fabrik mit der Ausführung des Auftrages betraut.
- Der italienische Käufer verlangt grün-weiß-rote Lackierung, die Nationalfarben seines Landes, und Opel hat schon einen »Motorwagen«-Vertreter in Mailand.

Wie der Verkehrssachverständige die Schweiz und Österreich



sieht

Von Kommerzialrat Carl Weniger,
gerichtlich beideter Sachverständiger für Verkehrssicherheit und das Kraftfahrwesen, gesendet durch Radio Wien, übernommen vom Schweizerischen Telephonrundspruch.

Nur durch Studienreisen ist es möglich, Grundlagen für Verbesserung und Hebung der Verkehrssicherheit im eigenen Land zu gewinnen. Von diesem Gesichtspunkt aus sah ich mir heuer die Schweizer Alpenstraßen an, da der Gebirgscharakter dieses Landes dem unseren ähnelt. In bezug auf die Frequenz kann der Grimsel- und Furkapaß z. B. mit unserer Großglocknerstraße verglichen werden, welche besonders im heurigen Jahr einen sehr starken Aufschwung genommen hat. Auf Grund desselben müßten diese Straßen wesentlich breiter gemacht werden, da das Ausweichen mit den Reise- und Postautobussen bei den fehlenden Geländern ziemlich fahrtechnische Kenntnisse und auch manchmal eine gewisse Schwindelfreiheit verlangt. Eine weitere Erschwernis ist auch das bergseitige Ausweichen der Postautos, die also eventuell links statt normal rechts fahren, so daß der entgegenkommende Kraftfahrer seine Fahrbahn wechseln muß, wenn er das gewisse Signal »Dudu, dada« hört, trotzdem geschehen dort keine Unfälle, wie sie eigentlich durch den Straßencharakter und die Fahrer aus aller Herren Länder zu erwarten wären, wobei man allerdings nicht vergessen darf, daß es sich meistens um Verkehrsteilnehmer aus automobilistisch fortgeschrittenen Ländern handelt. Selbst der

Fachmann muß die Ruhe und Geschicklichkeit bewundern, mit welcher die Lenker der immensen Reiseautobusse ihre langen Wagen um die spitzen Kurven steuern, wobei einzelne Wagenteile ins Freie geraten und wie ruhig sie sich beim Kreuzen solcher Ungetüme aus der Affäre ziehen. Es ist dort eine mustergültige Verkehrsdisziplin ohne spezielle Aufrufe oder Plakatierungen erreicht, es paßt sich eben jeder an die Verkehrsverhältnisse, deren Gefährlichkeit augenfällig ist, an und verhält sich dementsprechend.

Oft liest man in den Zeitungen Unfallsziffern, die im übrigen in Österreich trotz steigenden Verkehrs erfreulicherweise sinken, in den grellsten Farben geschildert. Das hält rücksichtslose und leichtsinnige Fahrer kaum ab weiter unvorsichtig zu sein, wohl aber trauen sich ängstliche Gemüter kaum mehr zu fahren oder angehende Kraftfahrer überlegen sich den Ankauf eines Fahrzeuges. Damit wird dem Kraftfahrwesen und dem Fremdenverkehr kein Dienst erwiesen. Die Bevölkerung muß sich an die schnelleren Verkehrsmittel restlos gewöhnen, was allmählich stattfindet. Als Beweis will ich anführen, daß vor Jahren bei Umstellung der Pferdebahn auf den schnelleren elektrischen Betrieb tagtäglich zahlreiche Personen von der Straßenbahn erfaßt

wurden, was mit der Zeit aufhörte, da man sich eben an dieses Fahrzeug gewöhnt hat. Je dichter der Verkehr wird, desto geringer werden perzentuell gerechnet die Unfälle, was die österreichische Statistik klar beweist. Bei fehlenden Fahrzeugintervallen, also geschlossener Reihe, wird sich der unachtsame Passant von selbst hüten, den Gehsteig ohne erst genau zu schauen, zu verlassen, da dies zwangsläufig mit einem Unfall verbunden ist, während es ihm bei Fahrzeugintervallen, wie sie bei schwächerem Verkehr auftreten müssen, oft jahrelang glückt, hinüberzukommen, bis er eben einmal doch erfaßt wird.

In dieser Hinsicht müssen die Schweizer Passanten als sehr diszipliniert und überlegt bezeichnet werden, da sie den Fahrzeugen auf der Straße aus — und nicht in den Weg gehen. Die Enge mancher Straßen erfordert manchmal Verkehrsbeschränkungen auf gewisse Zeiten, die durch kleinere Tafeln, als die bei uns üblichen, angezeigt und trotzdem befolgt werden. Es ist auch mancherorts der Lastautoverkehr in der Nacht verboten. Die Autobusse, welche Anhänger mitführen, haben vorne seitlich eine blaue quadratische Tafel mit weißem Dreieck, welche zur Vorsicht auffordert, damit man nicht unmittelbar hinter denselben einbiegt und an den zu spät gesehenen Anhänger anfährt. Mit Ausnahme weniger Verkehrspolizisten in den Städten habe ich außerhalb keine staatlichen Verkehrsorgane angetroffen; es wird also die Verkehrsdisziplin ohne sichtbare Überwachung erreicht. Hier könnte der Österreicher viel lernen, der manchmal als Lenker wenig Geduld zeigt, es immer eilig hat und häufig unbeherrscht ist, wie die gern geübte laute Kritik beweist, die meistens objektiv unrichtig ist, anstatt sich willig auf die jeweils gegebene Verkehrssituation einzustellen. Dies erfordert nicht nur der gute Ton vom Kulturmenschen, sondern auch die gesetzliche Bestimmung, derzufolge jedermann auf der Straße verpflichtet ist, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderliche Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden. Hält sich jeder Verkehrsteilnehmer an diese selbstverständliche Bestimmung, dann ist eine reibungslose Verkehrsabwicklung gegeben, woran jeder einzelne das größte Interesse haben sollte.

Es gehört hiezu vor allem Ruhe, die durch Selbstdisziplin erreicht werden kann, wo sie von Haus aus nicht vorhanden ist. Ein wunderbares Beispiel dafür sind die englischen Fahrer, die ich in ihrem Heimatland auch auf einer Studienreise, damals über die



● Baby und sein Spiegel.

**Rationell,
temperamentvoll,
speedig...**

LANCIA APRILIA

und wunderbar auf großer Fahrt:

SMOLINER & KRATKY, III, ERDBERGERLÄNDE NR. 34

automatische Lichtsignalregelung in London, ausgiebig Gelegenheit hatte, zu beobachten und die in der Schweiz sehr zahlreich vertreten sind, sich dort ebenso diszipliniert und gentleman-like benehmen, wie in England. Mancher österreichischer Fahrer leidet an fehlender Objektivität und ist daher mit anderen Straßenbenützern und den Behörden ständig in Konflikt. Bei einem Unfall soll und muß prinzipiell der andere allein schuld sein.

In Luzern sah ich, wie ein Radfahrer einen unachtsamen Passanten niederstieß, wobei beide zu Fall kamen. Die absolut einwandfreie und sachliche Besprechung der beiden Betroffenen, über den Unfallhergang und das gegenseitige Verschulden, wobei die Zeugen sich gar nicht einmischten, hätte als Schulbeispiel für manchen österreichischen Choleriker dienen können.

Sehr zweckentsprechend sind in der Schweiz Bahnquerungen auf lange Sicht angekündigt. Mehrere hintereinander in je 100 Meter Abstand aufgestellte Warnungszeichen (Baken) mit vier Querstreifen, welche sich fortlaufend vermindern, gestatten eine genaue Entfernungsschätzung und schließen ein Übersehen durch die Art der Wirkung aus. Der lotrechte, offene Bahnschranken behindert das Straßenprofil gar nicht. Ein weiterer Vorteil ist, daß das Schließen etwas länger dauert, da der niedergehende Schranken in den oberen Winkelgraden, als Art Avisozeichen der be-

vorstehenden Schließung wirkt, ohne bereits abzuriegeln, wodurch dem Straßenbenützer mehr Reaktionszeit zur Verfügung steht.

Auch die Beleuchtung der Schranken durch seitlich angebrachte, mit den Balken mitgehende Lampen, die ihn in jeder Stellung voll beleuchten, muß als äußerst zweckmäßig bezeichnet werden. Auf diesem Gebiete könnte in Österreich viel nachgeholt werden, um bessere Voraussetzungen zur Unfallsvermeidung zu schaffen. Wichtig erachte ich die Gleichartigkeit der Sicherung, die dadurch erreicht werden könnte, daß erprobte ausländische Ausführungen verwendet werden, wodurch sich verschiedenartige Erprobungen erübrigen.

Im Straßenhilfsdienst wurde in der Schweiz durch Aufstellung von SOS-Stationen auf den Alpenstraßen und Pässen Vorbildliches geschaffen. Diese, im Gegensatz zu England, unversperrten Telephonkasten ermöglichen eine Verbindung zu jeder Tages- und Nachtzeit, wobei jederzeit Hilfe für Mensch und Fahrzeug herbeigerufen werden kann, dank des ganznächtigen Betriebes der Postämter mit Fernsprechvermittlung. Es ist ein erfreuliches Zeichen, daß Beschädigungen dieser oft ganz entlegenen Anlagen unterbleiben. Diese Einrichtung wäre auch bei uns erstrebenswert, da auf diesem Gebiete noch vieles im argen liegt.

Wohlthuend für den Kraftfahrer ist der gleichhohe Benzinpreis im ganzen Schwei-

zer Gebiet, ob die Pumpe nun im Tal oder am höchsten Alpenpaß steht, wodurch das Rechnen und der Kraftfahrzeugbetrieb als solcher vereinfacht werden. Der Fremde erhält bei der Ausreise am Zollamt die Differenz zwischen dem Normalpreis und den für ihn gültigen Preis von 30 Rappen laut Fassungsliste vergütet, was einen angenehmen Eindruck an das gastliche Land hinterläßt und sicherlich viel zur Fremdenverkehrswerbung in Kraftfahrkreisen beiträgt.

Kraftfahrzeuge mit österreichischen Nummern sind in den letzten Jahren in der Schweiz aus valutarischen Gründen selten geworden und es fehlt auch eine Beteiligung an großen Rennen. Es ist daher ein erfreuliches Zeichen des guten Rufes unserer österreichischen Kraftfahrzeugindustrie, wenn Garagenbesitzer und Mechaniker unsere heimischen Serienerzeugnisse als bekannt gute Bergsteiger bezeichnen, was aus dem Munde der zurückhaltenden Schweizer viel bedeutet.

Das Kraftfahrwesen jedes Landes hat Anspruch in jeder Weise gefördert zu werden. Es geschieht dies am besten dadurch, daß die in anderen Ländern bewährten Einrichtungen und Erfahrungen zweckentsprechend verwertet werden, was außer den Einwohnern, insbesondere dem Fremdenverkehr zu Gute kommt, den niemand kommt mit Land und Leuten so nahe in Kontakt, wie der Kraftfahrer.

Der neue Gräfford 6-sitzer lieferbar!

GRÄF & STIFT

Wien, I., Tegetthoffstraße 10, Tel. R-26-2-92
Wien, XIX., Weinberggasse 70, Tel. B-12-5-90

GRÄFFORD UND SEINE TECHNIK

Motor: Achtzylinder in V-Form, Dreipunkt-Aufhängung auf Gummi, Zylinderwinkel 90°, Bohrung 77,8 mm, Hub 95,25 mm, Inhalt 3,62 Liter, Leistung 90 PS bei 3700 Umdrehungen in der Minute, Ventile seitlich, dreifach gelagerte, mächtige Pleuellstangenlager, Fassungsvermögen zirka 5 Liter.

Schmierung: Druckschmierung durch Ölpumpe zu den Pleuellstangen-, Nockenwellen- und Pleuellstangenlagern, Fassungsvermögen zirka 5 Liter.

Zündung: Batteriezündung mit automatischer Verstellung, größte Vorzündung 20° bei 3000 Umdrehungen in der Minute, Batterie 6 Volt, 90 Ampèrestunden, Lichtmaschine: Bosch, Starter: Bosch.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung. Getriebe: Dreiganggetriebe mit Synchronschaltung, Übersetzung: 3. Gang 4,11:1, 2. Gang 6,59:1, 1. Gang 11,59:1, Rückwärtsgang 13,90:1, Synchronschaltstufe zwischen dem 2. und 3. Gang.

Hinterachse: Spiralverzahnter Kegeltrieb, Übersetzung 4,11:1, vollständig auf Rolllagern laufend.

Rahmen: Tiefbett mit X-Verstrebung und drei Querstreben.

Kühlung: Umlaufkühlung durch zwei Wasserpumpen, Kühlwasserinhalt zirka 20 Liter.

Brennstoff: Solex - Fallstrom - Doppelvergaser mit Startvorrichtung, Brennstoffförderung durch Membranpumpe, von der Nockenwelle angetrieben, Benzinstandsanzeiger am Instrumentenbrett, hinten liegender Tank, Inhalt zirka 55 Liter, Verbrauch zirka 18 Liter pro 100 km auf guter, ebener und trockener Straße.

Lenkung: Schnecke, Segment, Übersetzung 15:1, Wendekreis 12,2 m.

Federung: Querfedern vorne und hinten, Vorderfeder vor der Vorderachse, Hinterfeder hinter der Hinterachse liegend, hydraulische Stoßfänger vorne und hinten.

Räder: Stahlspeichenräder, Bereifung 6,50 x 16", fünf Stück.

Bremsen: Vierrad-Innenbackenbremse mit einer Bremsfläche von insgesamt 1200 cm²; die Handbremse wirkt unabhängig auf die Hinterräder.

Beleuchtung: Scheinwerfer mit Abblendlampe und eingebautem Standlicht, kombiniertes Schluß- und Stoplicht, Armaturenbrettbeleuchtung.

Instrumentenbrett: Ampèremeter, Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzählwerk, Benzinstandsanzeiger, Öldruckanzeiger, Kühlwasserthermometer.

Allgemeine Ausrüstung: Elektrischer Doppelscheibenwischer, Rückblickspiegel, elektrische Hörner, Zündung- und Lenkradsperrung, verchromte Stoßstange vorne und hinten, elektrischer Richtungsanzeiger, Werkzeug.

Wichtige Masse: Achsabstand zirka 3150 mm, Spurweite zirka 1422 mm, Bodenhöhe zirka 230 mm.

Limousine: Gewicht zirka 1700 kg, Gesamtlänge zirka 5050 mm, Gesamtbreite zirka 1780 mm, Gesamthöhe zirka 1780 mm.

Steyr 200 in der Praxis.

Die Steyr-Werke erhielten folgende drei Schreiben, die für die Qualitäten des Modells 200 Zeugnis legen:

»Es drängt mich Ihnen mitzuteilen, daß die Fahrt hieher mit dem neuen Steyr 200 glänzend verlaufen ist. Ich habe die vorgeschriebenen Fahrzeiten genau eingehalten, bin mit dem Benzinverbrauch auf zirka 12 Liter gekommen und kostete zum ersten Male die Annehmlichkeiten eines neuen Wagens aus. Derzeit zeigt mein Kilometerzähler 1270, von hier geht es weiter nach Venedig, Verona, Gardasee, Brenner nach Innsbruck, wo der Wagen ins erste Service kommen soll. Ich hoffe, daß dort die Arbeit ebenso genau gemacht wird wie bei Ihnen in der eigenen Werkstätte. Ein Bekannter, den ich hier traf, riet mir davon ab, den Wagen in eine andere Werkstätte als zu Ihnen zu geben, aber da ich nach Vorarlberg muß, so würde dies einen großen Umweg bedeuten und ich hoffe, daß bei Röthy & Wiedner in Innsbruck meinem Wagen dieselbe Sorgfalt widerfährt wie bei Ihnen. Ich kann Ihnen als Neuling nicht mit Wagen- und Fahrkenntnissen imponieren, aber ich bin begeistert über den Steyr 200. Ihr ergebenster Dr. Kopf.«

»Es wird Sie gewiß interessieren und auch freuen, wenn ich Ihnen hiemit meine außerordentliche Zufriedenheit über den von Ihnen gekauften Steyr 200 ausspreche.



• »Is doch allerhand Romantik in so 'nem Auto: elektrische Kerzen auf die Tanne gesteckt, Kabel an die Autobatterie angeschlossen und schon feiern wir Weihnachten mitten im Wald.«
(»Auto-Illustrierte.«)

Abgesehen davon, daß der Wagen gehorsamst funktionierte, habe ich die Benzinersparnis, die leichte Schaltung und die gute Federung gegenüber meinem früheren Steyr 30 wohlthuend empfunden.

Gleich nach der Entfernung der Blende habe ich den Wagen drei Tage ausprobiert, und zwar auf einer Tour über die Dolomiten und den Gardasee.

Ich tankte im ganzen 108 Liter, machte 1026 km und dürfte noch zirka 5 Liter Benzin im Tank haben, so daß ich — trotz Falzarego-Paß und Pordojoch — nicht mehr als 10 Liter pro 100 km brauchte.

Die Bremsen funktionierten in zwei Fällen, bei einem nicht beachteten Bahnschranken und bei einem anderen Anlasse derart wirksam, daß ich einen Unfall vermeiden konnte.

Also alles in allem gebe ich dem Wagen Note 1. Hochachtungsvoll A. Janach.«

Mit dem uns neuerlich vor zirka zwei Wochen gelieferten Steyr-Innenlenker, Typ 200, sind wir äußerst zufriedengestellt und können wir Ihnen trotz der kurzen bisherigen Fahrt, zirka 1600 km, nur Bestes berichten.

Der Benzinverbrauch ergab bei genauester Streckenkontrolle von zirka 300 km bei vollbesetztem Wagen 9½ Liter per 100 km und noch mit Blende versehen. Die Streckenmessungen erfolgten auf der Fahrt nach Kärnten, und zwar wiederholt, bei gleichbleibendem Resultat.

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

Die erreichten Geschwindigkeiten betragen 65 bis 70 km, was wir in Anbetracht der eingeschalteten Blende als sehr günstig finden.

Es ist uns ein Vergnügen, Ihnen dies mitteilen zu können. Sollten Sie Wert auf weitere Daten nach Wegnahme der Blende legen, was dieser Tage erfolgen wird, so stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Auch über die sonstigen Fahrteigenschaften des Wagens können wir nur das Allerbeste berichten. Hochachtungsvoll J. Lenhart & Wögerbauer.«

Was Sie lesen sollten . . .

»Diesel, der Mensch, das Werk, das Schicksal.« Von Eugen Diesel. 491 Seiten. Mit 21 Bildern und Wiedergaben im Text und auf Kunstdrucktafeln. Leinen RM 7.50. Hanseatische Verlagsanstalt A.-G., Hamburg 1937.

Wohl kaum eine technische Erfindung hat so revolutionierend auf unsere Zeit gewirkt, wie der Diesel-Motor. Unsere modernen Verkehrsmittel, seien es die auf der Erde, im Wasser oder in der Luft, sind ohne den Diesel-Motor nicht denkbar. Die ungeahnten Fortschritte der Maschinenwelt wären ohne ihn nicht. Diese Erfindung hat tatsächlich der Technik erst ihre große Entfaltung ermöglicht. Sie ist bei weitem die wichtigste Erfindung, zu der der moderne Geist gelangt ist. Aber das Leben jenes Mannes, der diesem Motor seinen Namen gegeben hat, ist uns un-

Möglichkeiten, seine Idee, einen Motor zu schaffen, der die wirtschaftlich unrentable Dampfmaschine ersetzt, zu verfolgen. Als er eines Tages, nach vielen Jahren mühseligen Schaffens seine große Erfindung vorführen kann, im Taumel der Begeisterung der Menge am Ziele seines großen Wunsches steht, könnte man ihn für einen glücklichen Menschen halten, der vom Schicksal besonders begünstigt war. Doch auch da kam noch keine Ruhe in sein Leben. Kurz vor dem Ablauf der Anmeldefrist für Patente traten Gegner und Neider auf, die ihm seine Erfindung streitig machten. War er nun ein genialer Erfinder oder ein kleiner Techniker, der seine Ideen sich zusammengestohlen hatte? In Prozessen mußte er seine Erfindung verteidigen, bis es ihm schließlich gelang, auch die rechtliche Anerkennung zu finden. Eugen Diesel hat uns aus einer intimen Kenntnis das Leben seines Vaters dargestellt und zum ersten Male damit ein zutreffendes Bild dieses Menschen gegeben. Er schrieb nicht die Biographie eines Technikers, davor bewahrte ihn schon seines Sohnes Liebe, sondern schuf das Bild eines großen menschlichen Lebens, mit allen seinen Sorgen und Nöten und seinen glücklichen Stunden. Gerade das Menschliche zeichnet diese Lebensdarstellung aus. Vor uns erstet aber auch jene drängende Zeit zwischen 1870 und dem Weltkrieg, in der sich ein Aufbruch vollzog, der das ganze Leben in neue Bahnen lenkte, eine Zeit, in der die Erfindungen sich überstürzten, der menschliche Geist immer neue Mittel und Wege ersann, um die Materie zu beherrschen. In diese Zeit hat der Verfasser das Leben Rudolf Diesels gestellt. Die großen Ereignisse dieser Jahre leuchten auf, Männer und Frauen der großen Welt und des öffentlichen Lebens kreuzen den Weg des Erfinders, und wir erfahren manche Episode, die aufschlußreiche Schlaglichter auf die Ereignisse jener Tage werfen. Dieses Erfinderleben, von dem wir bislang so wenig wußten, das bereits von Sagen und Mythen umgeben war, die sich besonders mit seinem tragisch-geheimnisvollen Tode verknüpften, liegt nunmehr klar und offen vor uns. Ein Leben, das von Glück und Tragik in gleicher Weise gezeichnet war. Keinen besseren Biographen konnte der Schöpfer des Diesel-Motors finden, als den, der ihm in seinem Sohne gegeben ist. Nicht nur, daß er wie nie ein anderer Gedanken und Taten seines Vaters in ihren Ursachen und in ihren Wirkungen begreifen konnte, sondern auch die vollendete Kenntnis des Geistes jener Zeit und die innere Verbundenheit mit der Welt, in der sein Vater lebte, machten ihn zu dem einzigen und echten Biographen des Erfinders Rudolf Diesel.

»Über Kraftfahrrecht.«

Unter den dem Kraftfahrwesen geltenden Büchern der jüngsten Zeit ist vor allem die von Sektionschef Julius Ritter von Steyskal unter Mitwirkung des Präsidents Dr. Karl Fritz und des Ministerialrates Ing. Alfons Kerckmar erschienene zweite, neubearbeitete Auflage des im Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei erschienenen Bandes »Die Vorschriften für das Kraftfahrwesen« erwähnenswert. Das Buch bringt im ersten Teile insbesondere das neue Kraftfahrrecht 1937 und die erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage dieses Gesetzes sowie die Kraftfahrverordnung 1937, diese mit zahlreichen paragrafenweise eingefügten Anmerkungen. Im zweiten Teile sind die neuen Straßenpolizeivorschriften unter Berücksichtigung und übersichtlicher Darstellung der für die einzelnen Länder geltenden Sonderbestimmungen abgedruckt. Das Werk kann als ein für alle mit dem Kraftfahrwesen befaßten Kreise unentbehrliches Handbuch angezeigt werden.

Personen, die rasch und auf eine leicht verständliche Art in den durch die neue Kraftfahrverordnung begründeten Pflichtenkreis eingeführt werden wollen, werden diese erste Einführung an der Hand der sehr instruktiven Broschüren erfahren können, die von der Österreichischen Staatsdruckerei — wohlfeil — herausgegeben worden sind und die Ministerialrat Ing. Josef Altmann und Präsidenten Dr. Karl Fritz zu Verfassern haben. Der Gegenstand der Einführung ist schon durch den Titel der einzelnen Broschüren näher umschrieben: »Wie erlange ich einen Führerschein?« »Welche Vorschriften habe ich als Führer eines Kraftfahrzeuges zu beachten?« und »Welche Vorschriften habe ich als Besitzer eines Kraftfahrzeuges zu beachten?«

In Form von Frage und Antwort unterrichtet über die wichtigsten neuen einschlägigen Bestimmungen das von Herrn Ing. F. Neumann und Ing. G. Tokarski verfaßte und im Fiba-Verlag erschienene Büchlein »Die neuen gesetzlichen Bestimmungen für den Kraftfahrer.« R. T.

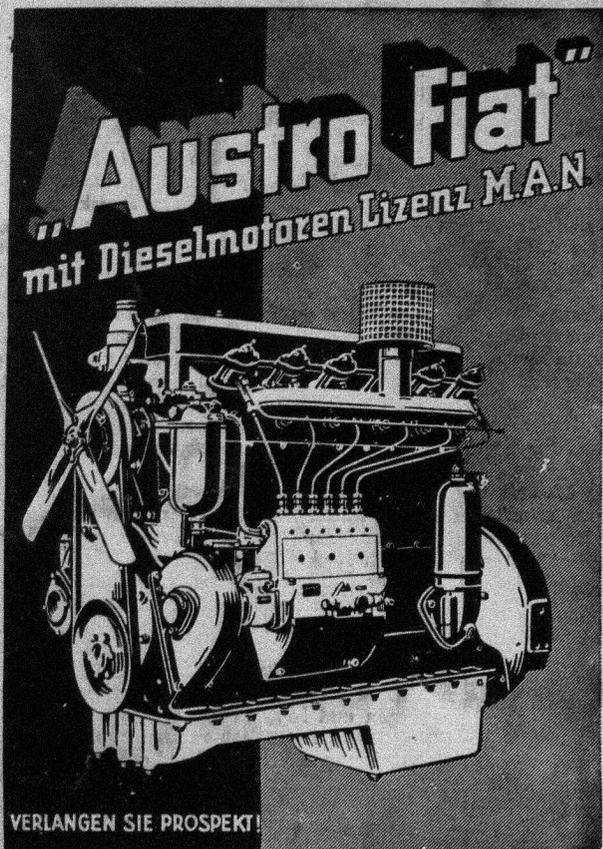
KARL FRANK
Größtes Wiener Emailier- und
Spritzlackierwerk für Motorräder

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

Wir sind **Spezialisten** für:

- Ferodo-Bremsbelag
- Silverrex-Zündkerzen
- Perry-Motorradketten
- Kupferasbest-Zylinderkopf-Dichtungen
- R & M-Kugellager und Buffalo-Kolbenringe

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



Haben Sie für

den Ankauf der im Textteil dieser
oder einer vorhergehenden Aus-
gabe unseres Blattes erschienenen

KLISCHEES Interesse?

Wir geben die Klischees soferne
sie nicht bereits vergeben wurden
oder noch benötigt werden zum
Selbstkostenpreis ab. Ver-
langen Sie unverbindliches An-
gebot unter genauer Angabe in
welcher Nummer und auf welcher
Seite das (die) gewünschte(n)
Klischee(s) erschienen ist (sind).

D E R V E R L A G

Überall
erhältlich!

DER MORGEN

das führende Wiener
Montagblatt mit der

GROSSEN SPORTTRUBRIK!

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

