

# AUTOMOBIL-REVUE

Zeitschrift zur Förderung des Automobilwesens  
Revue technique et sportive pour le développement de l'automobilisme

\*\*\*\*\* OFFIZIELLES ORGAN \*\*\*\*\*  
DES AUTOMOBIL-CLUB DER SCHWEIZ

\*\*\*\*\* ORGANE OFFICIEL \*\*\*\*\*  
DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE SUISSE

Die «Automobil-Revue» erscheint vom 1. Mai bis 1. November wöchentlich, im übrigen alle 14 Tage. Abonnement 20 Fr. jährlich, für Mitglieder des A. C. S. 10 Fr. Ausland 30 Fr.

RÉDACTION & ADMINISTRATION  
Bern, 35 Aeusseres Bollwerk – Berne, 35 Boulevard extérieur  
Annoncen-Regie Haasenstein & Vogler, Zürich  
Nachdruck der Artikel ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

L'Automobile-Revue paraît tous les huit jours du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> novembre et tous les quinze jours le reste de l'année. Abonnement 20 frs. par an, pour les membres de l'A. C. S. 10 frs. par an. Étranger 30 frs.

BERN, 18. Juni 1910



AUTOMOBILE-CLUB  
DE SUISSE

SIÈGE: GENÈVE

TÉLÉPHONE No. 2939

AUTOMOBIL-CLUB  
DER SCHWEIZ

TELEPHON Nr. 2939

SITZ: GENF

Président: Ch.-L. Empeyta; 1<sup>er</sup> Vice-Président: William Humbert, ingénieur; 2<sup>er</sup> Vice-Président: Jules Mégevet; Secrétaire général: Ferd. Borel; Secrétaire technique: Dr. E. Steinmann; Trésorier: Fréd. Bel; Membres: P. Buchet, Mtre. Fréd. Martin, avocat, F. Panchaud, de Rabours, avocat; Secrétariat: Mairie des Eaux-Vives, Genève. Adresse télégraphique: Auto-Club, Genève.

AVIS OFFICIELS — OFFIZIELLE MITTEILUNGEN

## La Journée Sportive de la section de Genève.

La Commission sportive de la section de Genève nous informe que, par suite de difficultés imprévues, les épreuves de côte et du kilomètre organisées pour le 26 Juin crt. sont renvoyées à une date ultérieure, probablement Septembre.

## Sportstag in Genf.

Die Sportkommission der Sektion Genf setzt uns soeben davon in Kenntnis, dass infolge verschiedener unvorhergesehener Umstände es nicht möglich sei, den auf den 26. Juni angesetzten Sporttag jetzt schon abzuhalten; infolgedessen sei der interessante Wettbewerb auf den Monat September verschoben.

## Graubünden.

Trotz heftiger Anfeindungen seitens eines Teiles der Bevölkerung hat der Regierungsrat Graubündens die kurze Strecke Tardisbrücke-Chur für den Automobilverkehr verschweise seit dem 7. Juni 1910 freigegeben.

Die Eintrittsgebühren, an sich ungerecht, unklug, vielleicht auch moralisch verfassungswidrig, die Beschränkung auf Maximum 20 km, sind nicht als bleibend zu betrachten, sondern als eine Konzession, die der Kleine Rat der Opposition machen musste.

Sofern auf dieser Versuchsstrecke in nächster Zeit keine Uebertretungen vorkommen (*die Ueberwachung ist eine scharfe*), werden sehr wahrscheinlich weitere Strassenzüge, z. B. Churwalden, Lenzerheide, Tiefenkastel-Julier, Silvaplana-Castasegna geöffnet.

Darum richten wir an alle Automobilisten die dringende Bitte, auf der Strecke Tardisbrücke-Chur die *Vorschriften genau einzuhalten* und den etwa begegnenden bösen Blicken eine freundliche Begrüssung entgegenzusetzen.

Zwei harte Steine malen nie.

Die Sektion St. Gallen des A. C. S.

## Kanton Graubünden.

Auszug aus der Vollziehungsverordnung betreffend den Motorwagen- und Motorcyclesverkehr. Erlassen 7. Juni 1910.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Der Verkehr mit Motorwagen und Motorfahrrädern ist gestattet:

1. Auf der Strecke der Unteren Strasse von der St. Galler-Grenze über die Tardisbrücke nach Chur;

2. In der Stadt Chur auf der Grabenstrasse bis zur Oberteror Brücke.

Im übrigen ist es innerhalb der Stadt Chur Sache der Stadtbehörden, diejenigen Strassen zu nennen, auf welchen das Fahren gestattet ist.

Art. 2 u. 3 handeln über die Fahrbewilligung.

Art. 4. Ausländische und schweizerische Automobilisten müssen eine vom Staate oder Kanton, dem sie angehören, ausgestellte Bewilligung mit sich führen.

Die Fahrbewilligung ist auf Verlangen den Polizei- und Strassenaufsichtsorganen auch auf der Strecke vorzuweisen.

Art. 5. a) Taxen für in Graubünden wohnende.

b) Für einmalige Fahrten von der Grenze bis Chur werden folgende Gebühren erhoben

für Motorvelos . . . . .	Fr. 1.—
„ 2 sitzige Autos . . . . .	“ 3.—
„ mehrsitzige Autos . . . . .	“ 5.—
„ Lastwagen und Omnibusse . . . . .	“ 2.—

Diese Gebühren sind beim *Eintritt in den Kanton* gegen Empfangsschein an den Landjägerposten an der Tardisbrücke zu entrichten.

Art. 6. Die Aufsicht über den Gebrauch von Motorwagen und Motorräder wird vom *Baudepartement* ausgeübt, welches die bestehende Verordnung durch die *Angestellten des Baufaches* mit Hilfe der Landjäger und Wegmacher handhaben lässt.

B. Artikel 7 bis 9 handeln über Alarmapparate, Bremsen und Laternen analog dem Konkordat.

C. Fahrgeschwindigkeit und Verkehr.

Maximum 20 km für Personenautos. 12 km für Lastautos und Omnibusse.

Auf Brücken, in geschlossenen Ortschaften, in scharfen Straßenbiegungen 6 km.

Art. 11, 12 und 13 sind gewohnte Konkordatsverordnungen.

D. Spezielle Vorschriften für Lastwagen und Motoromnibusse.

Art. 14. Gesamtgewicht: nicht über 6 Tonnen, per Achse nicht über 4 Tonnen. An jedem Wagen ist eine Tafel anzubringen, auf welcher das Gewicht des Vorder- und des Hinterwagens, unbelastet und bei grösster Belastung, anzugeben ist.

Art. 15. Felgenbreite: 120—150 mm.

Art. 16. Ladungsbreite: 2,40 m.

Art. 17. Winterräder nur bei Schnee. Ketten, Eisstellen etc. verboten.

Art. 18. Schalldämpfer des Auspusses.

E. Bussen.

Art. 19. Bussen 5 bis 500.—, Rückfall bis 1000.—. Wagen und Gepäck können konfisziert werden.

Art. 20. Zur Sicherstellung von Busse und Schadenersatz ist die *Konfiskation des Fahrzeuges zulässig*.

Art. 21. Bei renitenten Automobilisten, die auf Anruf der Polizei oder der *Strassenaufsichtsorgane* nicht anhalten, kann das Anhalten durch Sperrung der Strasse erzwungen werden.

Art. 22. Die Verordnung tritt sofort in Kraft.

### Achtung! Schweizerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Im Verordnungsblatt vom 6. Mai 1910 sind einige wesentliche Neuerungen bekanntgegeben worden. Die für den schweizerisch-österreichischen Grenzverkehr mit Automobilen hauptsächlich in Betracht kommenden Momente sind in nachfolgenden Paragraphen zum Ausdruck gekommen.

§ 22. Von der selbständigen Führung von Kraftfahrzeugen sind solche Personen ausgeschlossen, die nicht mindestens 18 Jahre alt sind.

Die selbständige Führung eines mehr als einspurigen Kraftfahrzeuges ist nur demjenigen gestattet, der nach erbrachtem Ausweise seiner fachlichen Befähigung die behördliche Bewilligung hierzu (Führerschein) erlangt hat. Diese Bewilligung kann verweigert werden, wenn solche Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (z. B. körperliche Mängel, Neigung zur Trunksucht, schwere Delikte gegen die körperliche Sicherheit und die Sicherheit des Eigentums).

§ 27. Der Führer eines aus dem Auslande kommenden Kraftfahrzeuges ist von der Verpflichtung zur Erwirkung des in § 22 vorgeschriebenen Führerscheines dann befreit, wenn er einen gültigen internationalen Fahrausweis (§ 38), in dem er als zur Führung des Kraftfahrzeuges berechtigt eingetragen ist, besitzt.

Unter den gleichen Voraussetzungen, unter welchen nach § 26 der Führerschein entzogen werden kann, kann jenen Führern, die nach vorstehendem Absatze von der Erwirkung eines Führerscheines befreit sind, von der politischen Bezirks- bzw. landesfürstlichen Polizeibehörde ihres jeweiligen Aufenthaltsortes der Betrieb ihres Fahrzeugs im Inlande untersagt werden.

Trifft die im ersten Absatz bezeichnete Voraussetzung nicht zu, so ist der Führer eines aus dem Auslande kommenden Kraftfahrzeuges, der keinen hierländigen Führerschein besitzt, den Fall des § 42, Alinea 2, ausgenommen, verpflichtet, längstens binnen acht Tagen einen solchen Führerschein zu erwirken. Innerhalb dieser Frist ist ihm das Fahrzeug selbständig zu lenken nur so lange gestattet, als ihm dies nicht aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten durch eine Verfügung einer politischen Bezirks- oder landesfürstlichen Polizeibehörde untersagt wird.

§ 35. Den Kraftfahrzeugen aus einem der Staaten, die der Pariser Konvention (36) nicht beigetreten sind, werden beim Eintritte über die Zollgrenze die Kennzeichen von dem k. k. Grenzzollamte ausgefolgt. Diese Kennzeichen haben nebst dem Buchstaben des betreffenden Verwaltungsgebietes und der Evidenznummer noch den Buchstaben «Z» in roter Farbe zu führen.

Ueber die Ausfolgung der Kennzeichen haben die Grenzzollämter Register zu führen, in welche die Evidenznummer, der Name und Wohnsitz der Fahrzeugbesitzer und der Tag der Ausstellung einzutragen ist.

Jedes Grenzzollamt erhält von der betreffenden politischen Landesbehörde Zahlenreihen als Evidenznummern zugewiesen.

Die Nummerntafeln können auch aus entsprechend starkem Papier hergestellt werden. Solche Tafeln werden von den Zollämtern über Begehren ausgefolgt. Im übrigen gelten bezüglich der Anbringung und der Art der Ausführung der Kennzeichen die im § 32 enthaltenen Bestimmungen.

Sind an dem Fahrzeuge bereits andere Kennzeichen angebracht, so sind sie abzunehmen oder durch Verdecken, Ueberkleben u. dergl. unkenntlich zu machen.

*Die von den Grenzzollämtern ausgefolgten Kennzeichen gelten nur für die Dauer von acht Tagen.*

Nach erfolgter Prüfung und Genehmigung des Fahrzeugs (§ 42) hat der Benutzer bei jener politischen Bezirks- bzw. bei jener landesfürstlichen Polizeibehörde, in deren Bezirk, bzw. Rayon er sich aufhält, um die Ausfolgung von Kennzeichen gemäss § 28 anzusuchen. Kraftfahrbewützer, welche das Kennzeichen auf Grund dieser Bestimmung erhalten haben, haben der Evidenzbehörde die Anzeige zu erstatten, wenn das Fahrzeug das Inland verlässt.

Wenn jedoch derlei Kraftfahrbewützer mit ihren Fahrzeugen häufig in das Inland kommen, so können ihnen nach erfolgter Prüfung und Genehmigung des Fahrzeugs von einer jener politischen Bezirks- bzw. landesfürstlichen Polizeibehörden, deren Bezirk oder Rayon nahe an der Grenze gelegen ist, ständige Kennzeichen ausgefolgt werden. Auf diese Kennzeichen sind die Bestimmungen der §§ 29 bis 32 nicht angewendet. Eine Ueberlassung dieser Kennzeichen an andere Personen ist nicht gestattet. Domiziliänderungen hat der Kraftfahrbewützer der Evidenzbehörde bekannt zu geben.

*§ 43. Wenn Kraftfahrzeuge aus einem Staate, der der Pariser Konvention (§ 36) nicht beigetreten ist, nach Oesterreich kommen, so hat der Benutzer eines im Sinne der Bestimmungen dieser Verordnung noch nicht genehmigten Kraftfahrzeuges binnen längstens acht Tagen die Prüfung und Genehmigung seines Fahrzeuges bei jener Landesbehörde zu erwirken, in deren Verwaltungsgebiet er sich gerade aufhält. Bis zum Ablaufe dieser Frist ist die Benutzung des Fahrzeuges in der Regel gestattet; sie kann aber aus besondern sicherheitspolizeilichen Gründen durch Verfügung einer politischen Bezirks- oder landesfürstlichen Polizeibehörde untersagt werden.*

Ueber den Tag des Eintrittes in das Inland wird dem Reisenden von den Eintrittsgrenzzollämtern eine Bestätigung erteilt, welche über Verlangen behördlicher Organe jederzeit vorzuweisen ist.

Obwohl gemäss § 35, Absatz 6, die Kontrollnummern nur eine Gültigkeit von acht Tagen haben, beträgt die

Gültigkeitsdauer der Vormerkscheine nach wie vor zwei Monate.

*Automobil-Club der Schweiz, Sektion St. Gallen*

Der Präsident:

A. Dufour.

## ===== COMMENT L'INDUSTRIE SUISSE EST JUGEÉE A L'ETRANGER =====

*Nous reproduisons ci-dessous, sans y changer un iota, un article que l'érudit mathématicien et technicien Ch. Faroux publie dans un des derniers numéros de l'Auto. C'est donc une opinion toute désintéressée, et ce jugement rendu par un étranger dont la compétence et l'impartialité sont indiscutables, est le plus bel hommage que puisse recevoir la réputée maison d'Arbon.*

Réd.

**Une date de notre histoire automobile.** Quand apparut la locomotion automobile, de très bons esprits jugèrent que son véritable avenir industriel résidait dans les applications utilitaires et voici douze ans déjà, l'Automobile-Club de France mettait sur pied une épreuve de poids lourds. C'est alors seulement qu'on perçut la difficulté de la tâche: tandis que la voiture de tourisme trouvait rapidement les meilleures solutions, le véhicule industriel, trop hâtivement lancé sur le marché, donnait lieu à de graves mécomptes et rebutait bon nombre d'industriels cependant conquis au progrès.

Fort heureusement, on s'est ressaisi. Depuis tantôt deux ans, un revirement s'est fait; les détracteurs systématiques du véhicule industriel ont dû s'incliner, le marché a repris confiance.

Félicitons-nous de cette heureuse réaction et sachons le reconnaître franchement: ce revirement, dont toute une industrie bénéficie, est dû à un homme, à un seul homme, Saurer dont le nom se confond d'ailleurs avec celui de son œuvre.

Les camions et omnibus Saurer ont donné des preuves si éloquentes, si nombreuses, du puissant intérêt économique de leur emploi, que la cause du véhicule industriel est nettement gagnée à présent.

Sans doute, la bataille pour l'idée fut parfois rude: une grande part de la victoire revient, je ne saurais trop y insister, à la marque qui s'étant alignée dans 42 concours disputés sous toutes les latitudes et avec les règlements les plus divers, a gagné 42 fois.

### Une Trinité célèbre.

Et, puisque nous sommes maintenant en possession des solutions définitives, le moment n'est sans doute pas mal choisi pour jeter un regard sur le passé, sur notre histoire industrielle. Sans doute, au premier examen et pour un œil peu exercé, elle apparaît quelque peu confuse: cependant, quelques ouvriers, bien rares d'ailleurs, dominent le lot de la tête et des épaules; ceux-là ne tardent pas à fixer l'attention.

C'est d'abord Panhard, souvenez-vous en, qui dégrossit le bloc, qui, tel le sculpteur, peinant hâtivement à la suite de l'inspiration, et mettant en place les ensembles harmonieux d'où jaillira le chef d'œuvre, c'est Panhard qui trouve du premier coup les formes, les organes et les répartitions qui deviendront classiques. Après lui, Mercédès, dont l'œuvre n'est pas indifférente, apportera aux châssis ses précisions d'autre-Rhin.

Tout cet ensemble est bon, mais le goût français désire quelque chose de plus affiné. L'œuvre est encore à polir, à adapter... Qui s'en chargera?

C'est un tout jeune homme... Il rend la voiture élégante, il la rend silencieuse, il la rend simple... et ainsi

il a plus fait qu'aucun autre pour la diffusion de la locomotion nouvelle. Pour cette œuvre, il est récompensé par des résultats auxquels aucun homme n'avait atteint avant lui; il n'a guère plus de trente ans, il est multimillionnaire, il est au faîte... et il a encore tout l'allant, toute l'ardeur, tout l'entrain d'un sous-lieutenant. C'est Louis Renault.

Notre histoire future mettra Saurer sur le même plan que ses deux illustres prédecesseurs: il a, lui aussi, créé une esthétique nouvelle, celle du véhicule industriel. Entre ses mains, le moteur a été pourvu d'un estomac de dromadaire, la voiture s'est affinée en devenant plus robuste encore. Un camion Saurer a le même silence, la même souplesse, la même douceur qu'une luxueuse limousine de Renault: ceci est à la lettre.

Panhard, Renault, Saurer: trois noms seulement... et c'est une période de quinze années qui s'évoque depuis les premiers pas timides et incertains, jusqu'à l'épanouissement de la conquête définitive.

Ce prodigieux succès de Saurer auquel je faisais allusion plus haut — 42 épreuves disputées, 42 victoires — a fait que l'homme a failli être victime de son succès. Dans l'origine, le grand industriel ne pensait sans doute pas à faire du poids lourd pour les autres... il a fallu y venir sous la poussée des acheteurs. Si importants que fussent les établissements d'Arbon, il fallait trouver autre chose.

Et Saurer, avec la tranquillité des forts, a fait simplement la meilleure chose; il est venu s'installer en France, aux portes de Paris, au cœur même de ce marché que lui-même avait créé.

Un local magnifique, énorme... un véritable palais était à prendre; il se l'assure et l'usine Saurer va dorénavant fonctionner à Suresnes. Tout le monde connaît ce Palais de la Force que Serpollet avait entrepris quand la mort impitoyable nous l'a ravi; depuis trois ans, ces immenses halls, ces ateliers si merveilleusement aménagés étaient déserts... Saurer va les raminer.

Mais n'est-ce pas déjà impressionnant, cette calme assurance d'un homme de tempérament froid, que nous connaissons assez pour savoir qu'il ne risque rien à la légère et qui, sans bluff, sans tapage, vient tout simplement s'installer à sa place: la première!

### Comment on crée une grande marque.

Je disais tout à l'heure que Saurer n'avait pas d'abord songé à devenir constructeur: ceci demande quelques éclaircissements et l'histoire vaut d'être contée, car elle est typique.

Vous savez ce que sont les Saurer: des constructeurs de métiers à broder, fournisseurs exclusifs de cette industrie de la broderie suisse qui, l'an dernier, exportait 75 millions de francs de plus que l'industrie automobile française tout entière. Il y a quelques années, Saurer arrivait difficilement à livrer, à date convenue, d'une part à raison de l'énorme affluence des commandes, d'autre part à raison de la lenteur des chemins de fer suisses. L'automobile autorisait certains espoirs: Saurer eut, tout naturellement, l'idée d'employer des camions à pétrole; il en commanda à Pierre, à Paul, à Jean... Il eut, hélas! de graves mé-

comptes; mais son esprit avisé ne songea pas à incriminer l'idée. — « Puisqu'on ne peut, se dit-il, me livrer des camions marchant régulièrement et d'un emploi intéressant au point de vue économique, je les ferai moi-même . . . »

Et Saurer fit comme il l'avait dit. Un, deux, cinq . . . dix camions furent construits chez lui; la question du moteur à 4 temps lui était d'ailleurs familière; il avait déjà établi des groupes industriels. Après une période de patients tâtonnements, de sévère mise au point, de minutieux examen des moindres détails d'emploi du véhicule industriel, cet effort fut couronné du succès le plus complet.

Il y a trois ans, un concours de poids lourds s'organisa: par amusement, pourrait-on dire, Saurer s'inscrivit et gagna. Cela le mit en goût. Depuis, il n'a jamais trouvé son maître et très naturellement, les usiniers, les entrepreneurs de transports voulurent, eux aussi, avoir des camions Saurer.

Ce nouveau débouché offert à l'activité du grand industriel ne l'effraya pas: il en comprit toute l'importance et fit le nécessaire.

L'installation de Saurer dans la puissante usine de Suresnes, c'est l'aboutissant logique de cette résolution. C'est en même temps la consécration définitive.

### Pourquoi les camions et omnibus Saurer ont-ils toujours été vainqueurs?

Oui, pourquoi?

Car enfin, nous ne sommes plus dans une époque de mystères: la construction automobile est aujourd'hui connue.

Il faut bien dire que cette supériorité découle tout entière d'une bonne conception originelle.

L'entretien d'un véhicule industriel est assurément l'élément qui effraie le plus le client, qui pourrait sans lui connaître à peu de chose près le prix de revient des services automobiles qu'il se propose d'établir. On peut, en effet, prévoir tous les facteurs de budgets semblables. On connaît les frais de personnel, de garage, d'impôts, d'assurances, mais on ne peut guère estimer d'avance l'importance des réparations imprévues qui deviennent nécessaires, qui peuvent doubler, tripler même les dépenses et mettre en perte un service jusqu'alors prospère.

Or, Saurer a tout fait pour augmenter ce qu'on pourrait appeler le coefficient de fidélité d'un véhicule: il l'a porté à près de 100 %. Tous les organes de son châssis ont été établis non pas pour être juste assez résistants, mais avec une marge de sécurité fantastique. Le choix des matériaux dénote un scrupule poussé au delà de tout ce qu'on peut imaginer.

Voulez-vous un exemple entre mille: il y a, à l'heure présente, certains camions Saurer qui ont parcouru plus de cent mille kilomètres sans même que le moteur ait eu besoin d'être revu. Or, si vous tenez compte de la différence de multiplication, quand un 30 chevaux a fait 100 000 kilomètres sur un poids lourd, c'est comme s'il en avait fait 300 000 sur une voiture de tourisme. Concluez vous-même . . .

Quels sont les autres facteurs importants de l'économie d'emploi? Ce sont la dépense d'essence et la dépense de bandages.

L'essence? Le moteur Saurer arrive au chiffre rond de 250 grammes au cheval-heure.

Les bandages? Ici deux solutions se sont présentées au constructeur: Ou bien prendre des bandages ferrés, ce qui est une économie trompeuse, car le mécanisme en souffre et les réparations vite nécessaires, absorbent au centuple la petite économie apparente. Ou bien prendre des bandages caoutchouc.

Mais, dira-t-on, le caoutchouc s'use! Or, deux causes d'usure sont essentielles: trop grande vitesse (par la faute d'un mauvais conducteur qui veut rattraper le temps perdu dans quelque auberge) et coups de frein fréquents et brutaux.

Pour le premier point, Saurer prévoit un régulateur automatique qui empêche le conducteur de rouler à allure forcée; pour le second, il établit son admirable frein-moteur, si merveilleux que de grandes marques d'automobiles ont adopté un principe analogue pour leurs puissantes et luxueuses voitures de grand tourisme.

Comprenez-vous maintenant pourquoi les camions Saurer, qui coûtent le plus cher, sont aussi ceux dont l'emploi est le plus économique? Je ne vous ferai pas l'injure de développer ce raisonnement . . . C'est toujours l'histoire du complet à 150 francs et du complet à 29 fr. 75.

### Le marché français en possession de l'outil idéal.

Cette brève exposition explique déjà bien des choses; ce n'est pas seulement pour les mécaniciens que s'évoque cette belle trinité: Panhard, Renault, Saurer. Les agents y avaient déjà songé d'eux-mêmes. Quoi d'étonnant à ce que les plus puissants d'entre eux veuillent s'assurer une représentation aussi importante? Outre le gain légitime qu'ils ont la certitude d'en tirer, il est certain que l'assurance où ils sont de satisfaire leur clientèles y est pour beaucoup. Avec un Saurer, pas de risque de mécontenter l'acheteur. C'est comme avec Panhard ou Renault, et c'est l'école de la boule de neige. Quand un Saurer arrive dans une région, il ne tarde pas à y être suivi de beaucoup d'autres.

Cette faveur générale de la grande marque du poids lourd s'explique assez par sa supériorité mécanique, par la sûreté de sa construction, par l'énorme économie d'emploi qui en est la conséquence; mais Saurer donne encore aux acheteurs d'autres avantages.

Aux usiniers et aux industriels, rappelons, en effet, que le camion Saurer est primé par le ministère de la guerre et qu'il fut même, au dernier concours, classé premier de la catégorie qui assurait des primes aux autres. Or, aux termes du décret du 22 avril 1910, pour les camions porteurs, la prime d'achat est fixée à 2,400 francs pour un minimum de charge utile de 2,000 kilogrammes, plus une prime d'entretien de 1,000 francs, une majoration de 150 francs de la prime d'achat et une majoration de 50 francs de la prime d'entretien par 250 kil. supplémentaires de charge utile.

Donc, l'acheteur du type-échantillon de Saurer, des camions de 3 tonnes, bénéficie d'une prime d'achat de 3,000 francs et d'une prime d'entretien de 1,200 francs.

Quant aux entrepreneurs des services publics de transports, soumettons à leurs réflexions la loi de décembre 1908, qui fixe à 800 francs par kilomètre de ligne, la subvention dont ils bénéficient.

\* \* \*

J'ai rempli mon devoir d'informateur.

On dit couramment que le bon historien doit être impartial. Oui, sans doute, mais cette impartialité ne doit pas être de l'indifférence. J'ai conscience d'avoir été impartial, de n'avoir risqué aucune affirmation dont je ne sois rigoureusement sûr, mais, très sincèrement, je ne puis rester indifférent à ce triomphe d'un homme qui a tout fait pour le développement du poids lourd. Il y a deux ans — et j'en tire quelque orgueil — je prophétisais à Saurer son succès d'aujourd'hui: c'est faire de lui un magnifique éloge que de dire que la rapidité de ce succès, si logique soit-elle, m'a surpris moi-même.

C. Faroux.

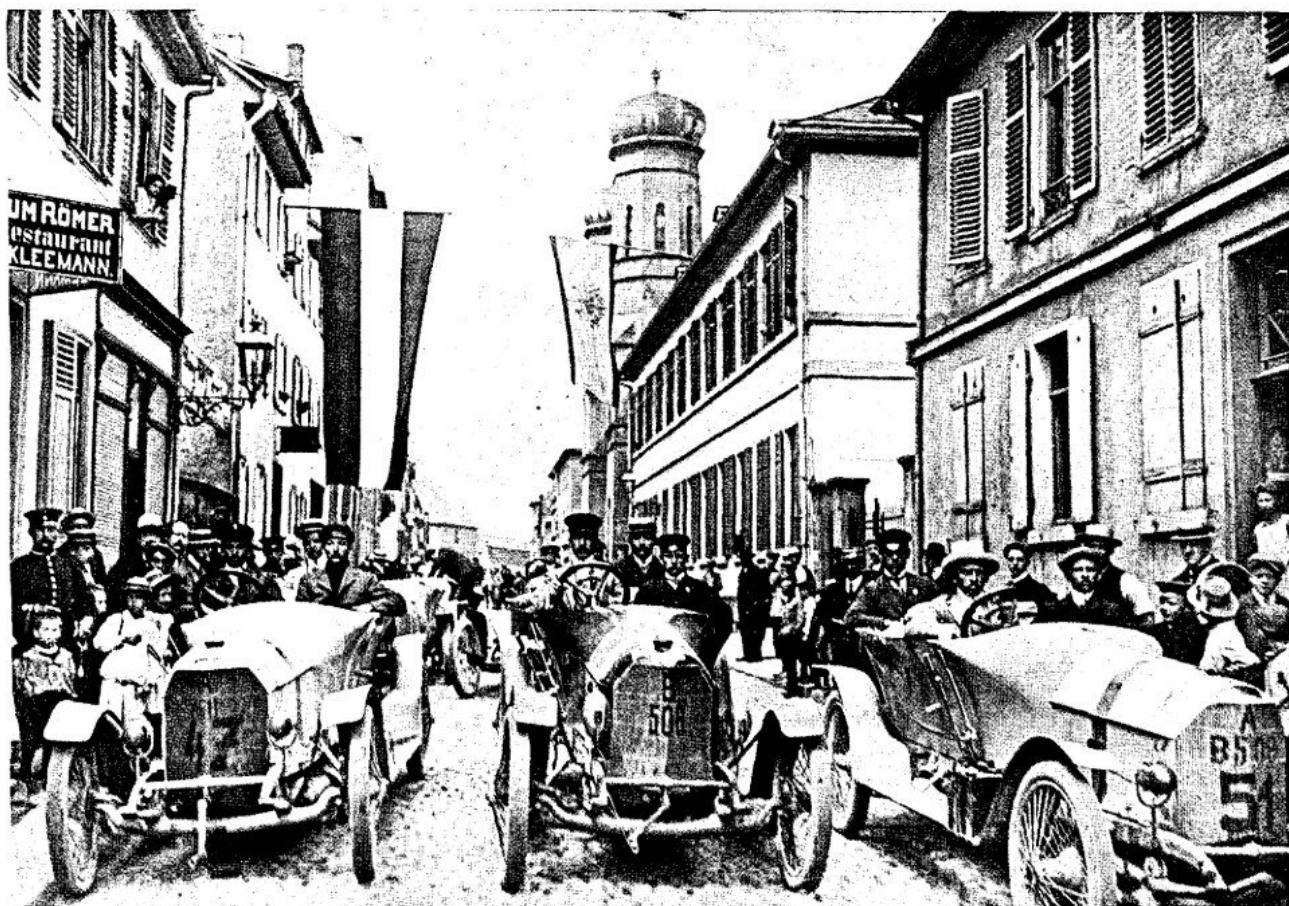
## DIE PRINZ HEINRICH-FAHRT 1910

6 Uhr morgens, auf dem Kraftwagenhof in Charlottenburg die bekannt peinliche Kontrolle der konkurrierenden Wagen, das Bekritteln der neuen Rennkanonen, die scharfe Inspektion der Wagen der Konkurrenz. Die Benz, Adler, Mercedes, Daimler und wie die respektvollsten alle heissen, finden wie immer die meiste Beachtung. Um 12<sup>15</sup> haben die 110 Wagen ihre hochnotpeinliche Prüfung bestanden.

Am Donnerstag früh stand auf der Heerstrasse beim Reichskanzlerplatz in Charlottenburg der grosse Wagenpark,

eintrafen, also waren vier bereits ausgeschieden, indem 118 Wagen (127 waren gemeldet) ins Rennen gingen. Neben von Lengerke war auch Pöge, der bekannte Mercedes-Fahrer, aus der Konkurrenz ausgeschieden. Auch auf dieser Strecke ereignete sich ein Unfall, Prinz Heinrich führte den Verunglückten in seinem Wagen ins nächste Krankenhaus.

In Braunschweig starteten zur zweiten Tagesfahrt noch 112 Wagen, 2 Wagen gingen etwas später ab. Am ersten Tag war die Witterung sehr günstig, am Abend gingen dann schwere Gewitter nieder, die die Strassen stark auf-



Die drei Sieger der Prinz Heinrich-Fahrt

I. Gewinner: Direktor Ferdinand Porsche. II. Gewinner: Direktor Eduard Fischer. III. Gewinner Graf Schönfeld.  
Alle Drei siegten auf österreichischen Daimler-Wagen, ebenso fuhren alle drei Gewinner Pneu Continental

Les trois vainqueurs de la Coupe du Prince Henri

1. Le premier au classement Ferdinand Porsche. 2. Le second Eduard Fischer. 3. Le troisième Le Comte Schönfeld  
Tous les trois sur Daimler autrichiennes, pneu Continental

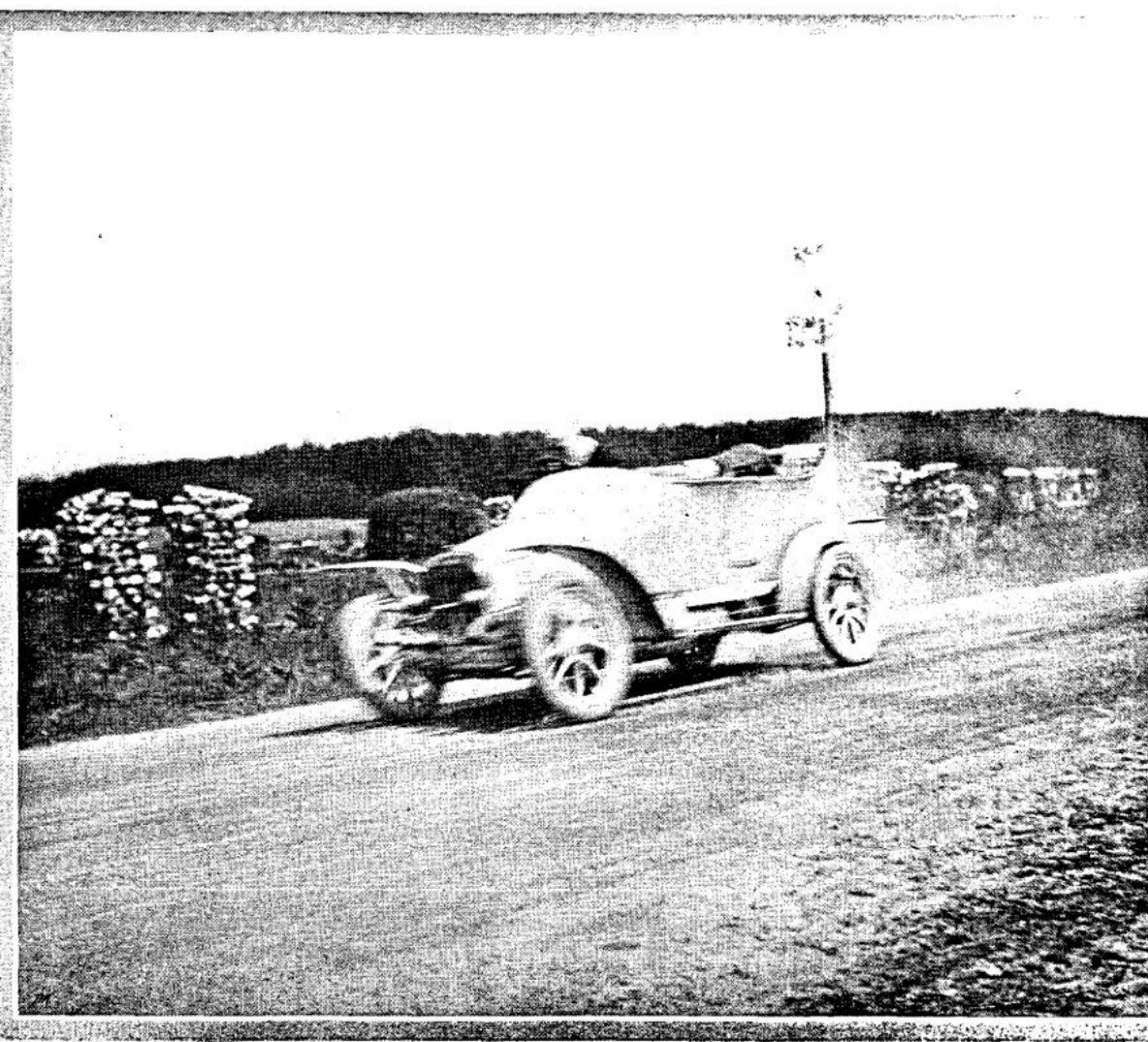
und neben ihm in peinlicher Erwartung, aber äusserlich ruhig und gesetzt die «Könige des Volants». Rings aber trieb sich das Berliner Publikum in schwarzen Mengen herum und riss bittere Witze, über die «fahrbahren Badewannen», die «rennenden Torpedos» und die «Riesenrollschuhe». Punkt 6 Uhr ging ein Benzswagen, nachdem Prinz Heinrich bereits vorausgefahren war, als erster vom Start. Bei Genthin lag ein weisses Band über der Strasse, das den Start zur ersten Schnelligkeitskonkurrenz bezeichnete. Gegen 9 Uhr (statt 8 Uhr) wurde der Start begonnen. Ein Missgeschick passierte v. Lengerke, indem 500 m vor dem Ziel der Vergaser in Brand geriet, was jedoch nicht hinderte, dass der Wagen noch mit einer verhältnismässig sehr guten Zeit am Ziel eintraf. Ferner musste ein Benz und ein Adlerwagen zum zweiten Male starten. Gegen 12<sup>1/2</sup> Uhr war diese erste Spezialkonkurrenz beendet. Von Genthin ging es dann weiter nach Braunschweig, wo aber nur 114 Wagen

weichten, die Fahrt durchs Harz in den kurvenreichen durchweichten Strassen war deshalb eine recht anstrengende. Die 322 km nahmen erheblich über 7 Stunden in Anspruch. 2.37 Uhr traf Prinz Heinrich als Erster in Kassel ein. Bis 4.19 Uhr waren die Mehrzahl der Wagen eingelangt, zwar hatte sich die Reihenfolge stark verschoben und es hatte manchen Strafpunkt geregnet. Von Kassel starteten sämtliche 112 Wagen, in Nürnberg trafen jedoch nur 108 ein. Einem Brennabor wurde von einem Tramwagen in Fürth ein Rad abgerissen. Ein anderer Wagen überfuhr ein Kind. Der Wagen wurde disqualifiziert. Von Nürnberg gingen am Montag, der Sonntag war vollständiger Ruhetag, 108 Wagen ab. Eine Stunde vor Start hatte jeder seinen Wagen erhalten und die Zeit wurde dann auch nach Möglichkeiten zum Reinigen und Reparieren ausgenützt. Das Wetter war heiß und staubbringend. Der durch eine Tramkollision verunglückte Wagen durfte, da unschuldig an dem Unfall, ohne

Strafpunkt weiter konkurrierten. In Nürnberg waren insgesamt 18 Wagen ausgeschieden. Die staubigen Tage, die vielfachen Steigungen und Kurven brachten eine vollständige Verschiebung in die Start- und Ankunftsweise, drei Wagen, ein Opel, ein Benz und ein Brennabor blieben auf der Strecke, weitere 5 trafen zu spät ein; so dass nur noch 100 Wagen von Strassburg zur 5. Tagetour entlassen werden konnten. Wiederum war die Witterung warm und günstig,

herbeigeholte Dr. Veit und die Männer vom Roten Kreuz beschäftigt sind.

Wer ist es? Der Wagen No. 57, also der Adler-Wagen von Heine (Hannover). Zerschmettert, wie von einer Granate getroffen. Aber der Wagen ist uns gleichgültig. Wie steht es um die Männer, die noch vor wenigen Minuten starke lebensfrohe Menschen gewesen? Heine, der eine Zeitlang leblos gelegen, gibt wieder Lebenszeichen. Er spricht. Aber



Aus dem Flachrennen der Prinz Heinrich-Fahrt (Genthiner Rennstrecke)

Der Wagen ist ein von Konsul Fritsch geführter Mercedes, der mit 2:47,4 auf Pneu Continental eine der besten Zeiten machte

A la Coupe du Prince Henri (épreuve de vitesse à Genthin)

Voiture Mercédès conduite par le Consul Fritsch. Cette voiture munie de pneus Continental fit un des meilleurs temps (2:47,4)

aber der Tag brachte die verhängnisvolle Katastrophe. Ein Augenzeuge erzählt:

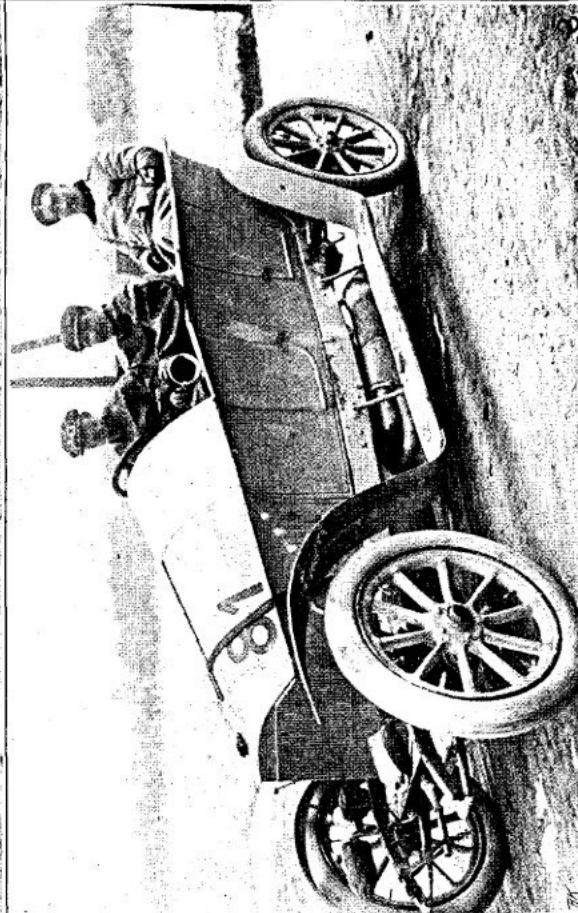
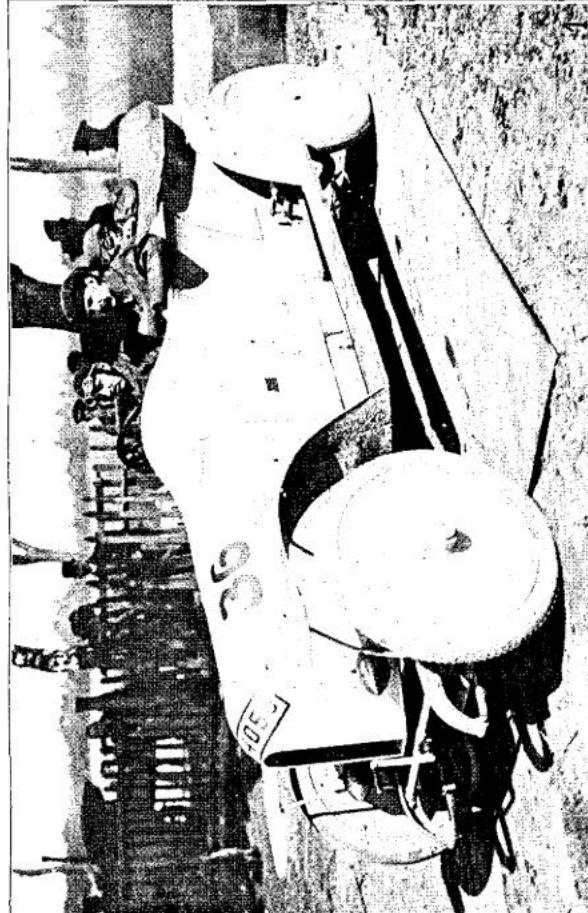
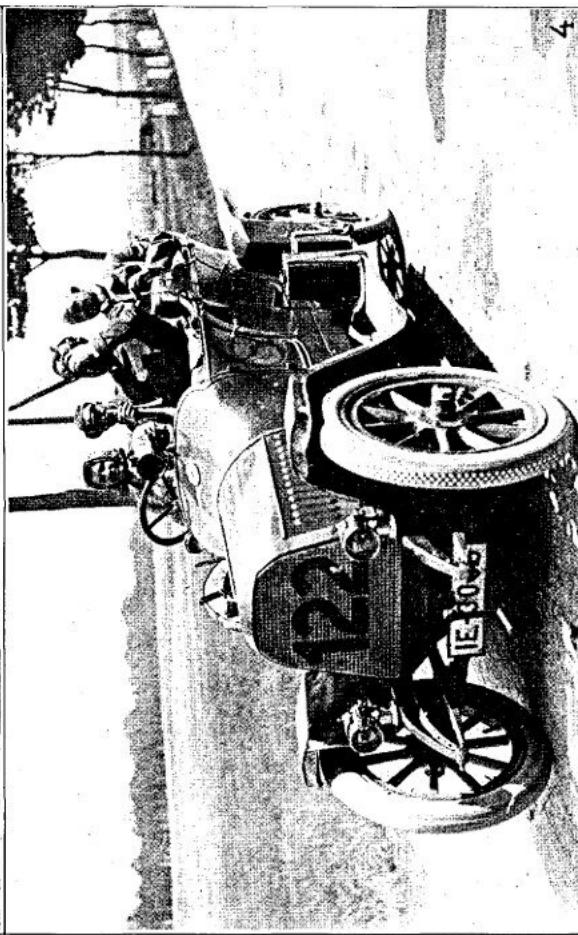
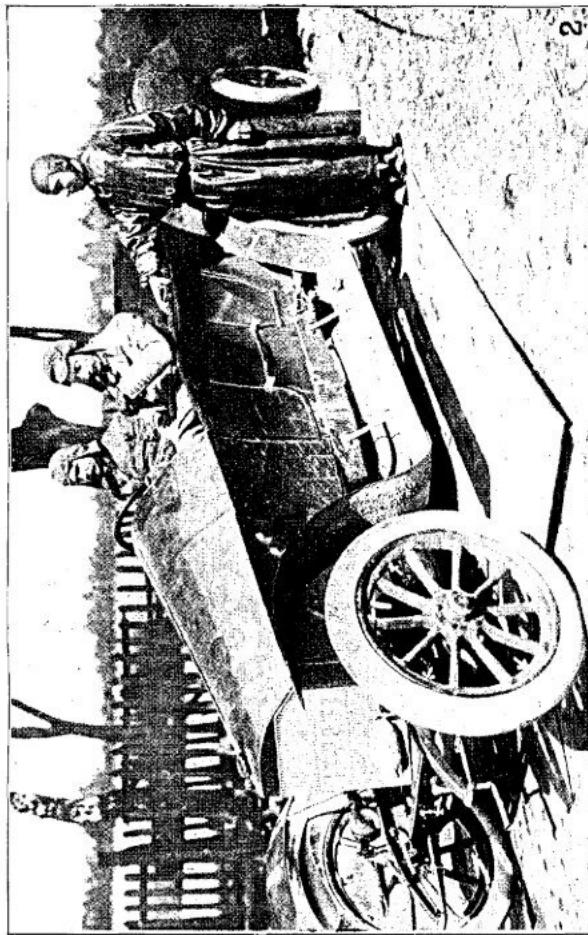
«Es ist 9.35 Uhr. Da plötzlich hinten bei der genannten Tribüne schießt eine Staubwolke in die Höhe. Eine Sekunde später sieht man die Menge sich heftig bewegen und auf einen Punkt zusammenströmen. Dort muss etwas geschehen sein. Graf Sierstorff, der die Oberleitung vertritt, lässt das Rennen abstoppen. Der Oberleitungswagen saust zum Orte des Ereignisses. Wir machen uns eilends auf, nachzuschauen. Schon fliegt das Gerücht von Lippe zu Lippe und auf halbem Wege hören wir, dass ein Wagen in die Menge hineingefahren und zerschmettert sei, und dass die Insassen tot oder schwer verletzt sind.

Wir sind an der Stätte des Unheiles. Die dicht gedrängte Menschenschar verrät sie sofort. Da liegen die Wagenträümmer. Da liegen die leblosen Körper, um die der rasch

das Bein ist gebrochen und der Kopf verletzt. Er wird verbunden und auf die Tragbahre gelegt, die die Leute vom Roten Kreuz forttragen. Für Heine ist also Hoffnung. Aber die beiden anderen? Tot. Tot der Unparteiische, Ingenieur Altenstädt aus Hannover, tot der Chauffeur.

Doch nicht genug damit. Der führerlose Wagen ist in die Menge gerannt. Ein Glück in diesem Unglück, dass die Leute sich noch vor dem taumelnden Wagen haben retten und beizeiten flüchten können. Einen hat aber der stürzende Wagen schwer getroffen und ihm ein Bein gebrochen. Einem anderen haben die umherfliegenden Stücke eine starke Kopfwunde beigebracht. Von kleinen Kontusionen wollen wir nicht reden. Zwei Tote, zwei Schwerverwundete und ein fünfter Verwundeter! Schon weniger wäre zuviel.

Wie hat sich das Unheil vollzogen? Augenzeugen be-



Bilder von der Prinz Heinrichfahrt — A la Coupe du Prince Henri  
 1 Fritz Erle auf Benz (Pneu Continental) — 2 Konsul Fritsch auf Mercedes (Pneu Continental) — 3 Graf Andrássy und sein Fahrer Pilett auf Mercedes (Pneu Continental) — 4 Frau Lilly Sternberg auf Opel, die einzige konkurrierende Dame (Pneu Continental) — 1 M Fritz Erle, sur Benz (pneus Continental) — 2 M le Consul Fritsch sur Mercedes (pneus Continental) — 3 Le comte Andrássy et son conducteur Pilett, sur Mercedes (pneus Continental) — 4 La seule dame prenant part à la course, Mme Lilly Sternberg sur Opel (pneu Continental)

richten ziemlich übereinstimmend wie folgt: Heines Wagen kam in etwas schwankender Fahrt an die Tribüne heran. Hier war sein Kurs etwas zu weit rechts und anscheinend wollte Heine die Strassenmitte wieder gewinnen. Er dreht also nach links und — man muss die Schnelligkeit und das Rennfieber bedenken, muss sich erinnern, dass in solchem Moment das Augenmass leicht einen Grad der höchsten Genauigkeit verlieren kann, was bei der Schnelligkeit viel bedeutet — also er drehte um ein Haar breit zu weit rechts oder, was ja auch möglich, der Wagen gehorchte um ein Haarbreit nicht dem Fahrer. Das Haarbreit bedeutet hier, dass der Wagen an den Rand der Böschung geriet. Nunmehr hat der Fahrer die Gefahr abwenden wollen und stark nach rechts gedreht. Der Wagen schleudert, schlägt mit dem Hinterteil an einen Baum. Der Wagenkasten mit den Insassen trennt sich vom Gestell. Kasten und Menschen fliegen als Knäuel durch die Luft, man spricht von 20 m und mehr, und werden auf das Feld seitwärts der Strasse geschmettert.



Bilder von der Prinz Heinrich - Fahrt. — A la Coupe du Prince Henri  
Theodor Dreher, am Steuer Braun, auf Mercedes, rechts Jenatzy, der alte Mercedes-Rennfahrer  
Théodore Dreher, sur Mercédès, au volant Braun, à droite Jenatzy, le célèbre pilote des Mercédès

Das Gestell mit dem Motor, das durch den Anprall des Hinterteiles nach rechts gewendet worden ist, rast über die Strasse und stürzt um. Schreiend sind die Menschen zur Seite gewichen. Nur den einen hat der zertrümmerte Wagen erfasst und unter sich begraben, ihm das Bein brechend. Die umherfliegenden Trümmer haben einen zweiten verwundet. »

Von Metz ging dann die letzte Tagesfahrt über die 350 km lange Strecke nach Homburg, dem Endziel der Reise, wo von den 121 zu Berlin gestarteten Wagen noch 93 eintrafen.

Die wichtigsten Ergebnisse sind folgende:

#### Gesamt-Ergebnis.

1. Ferdinand Porsche, Wien (österr. Daimler). 20,90 Punkte. Wanderpreis des Prinzen Heinrich und Preis des Kaiserlichen Automobil-Clubs.
2. Eduard Fischer, Wien (österr. Daimler). 20,51 Punkte. Preis des Bayerischen Automobil-Clubs.
3. Fritz Hamburger, Wien; Fahrer Graf Schönfeld (österr. Daimler). 19,59 P. Preis des Königs von Württemberg.
4. Herbert Ephraim, Görlitz. (Opel.) 18,96 Punkte. Preis des Grossherzogs von Baden.
5. Fritz Erle, Mannheim. (Benz.) 18,56 Punkte. Preis des Regenten von Braunschweig.

#### I. Flachrennen bei Genthin.

1. Ed. Fischer, Wien. (Oesterr. Daimler.) Preis der Prinzessin Heinrich von Preussen.
2. Ferd. Porsche, Wien. (Oesterr. Daimler.) Preis der Erbprinzessin von Meiningen.

#### II. Flachrennen bei Colmar.

1. Ferd. Porsche, Wien. (Oesterr. Daimler.) Preis des Grossherzogs von Hessen..
2. Ed. Fischer, Wien. (Oesterr. Daimler.) Preis des Statt-halters von Elsass-Lothringen.

Die *Prinz-Heinrich-Fahrten* sollen damit nicht wie ursprünglich vorgesehen war, beendet sein, sie sollen vielmehr nächstes Jahr Fortsetzung finden. Es wurde kürzlich beschlossen, eine vierte Prinz-Heinrich-Fahrt 1911 zu veranstalten, teils in England, teils in Deutschland. Man beschloss in einer unter dem Vorsitz des Prinzen Heinrich letzthin in Frankfurt a. M. abgehaltenen Versammlung, der auch ein Vertreter des Royal-Automobil-Clubs beiwohnte, dass je

fünfzig Wagen dieses Clubs und des Kaiserlichen Automobil-Club daran teilnehmen sollen. Die Geschwindigkeitsprüfungen fallen weg. Sieger sind nicht mehr die einzelnen Fahrer, sondern der Club mit den wenigsten Strafpunkten.

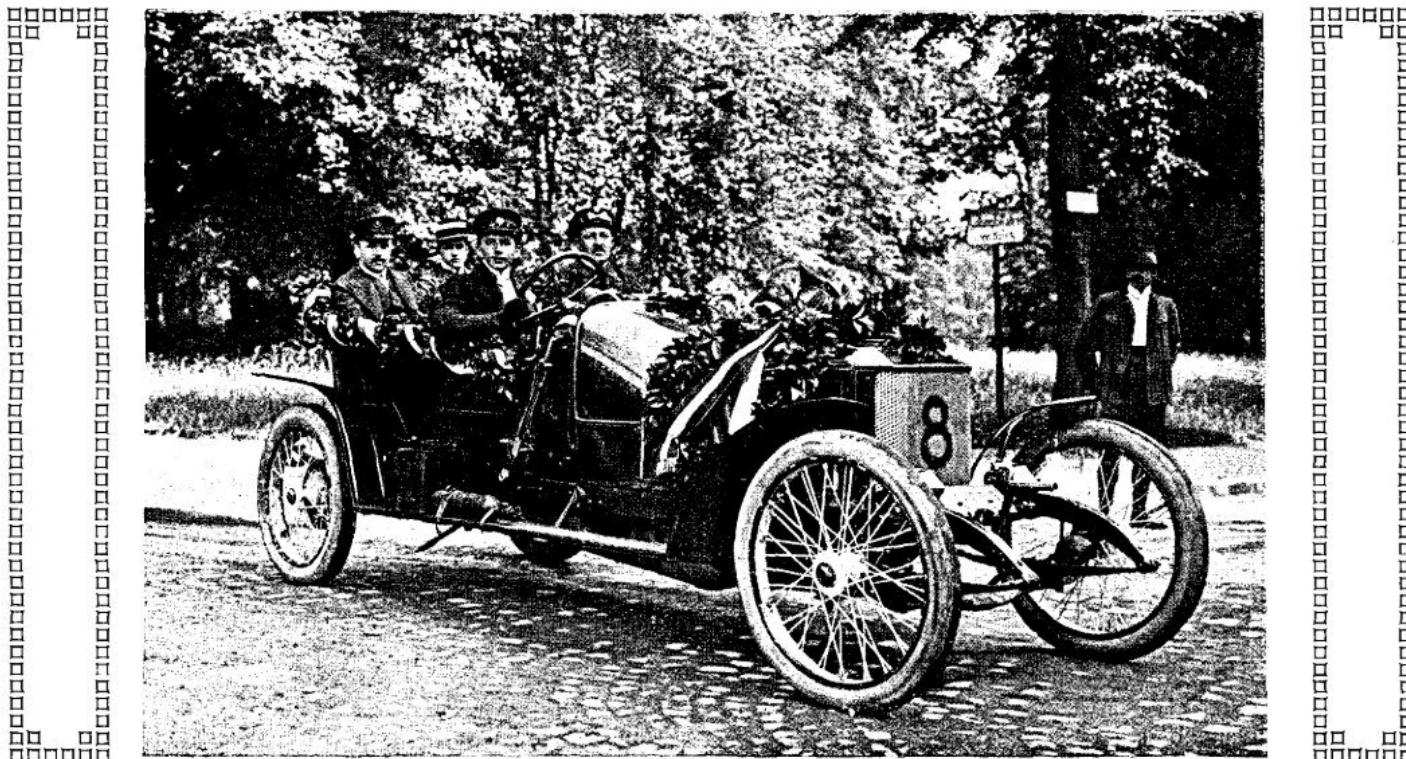
*Zu den Resultaten* schreibt ein deutscher Fachmann:

Wohl in keinem Jahre kamen die Konkurrenten mit so ausgeklügelten Konstruktionen an den Start als diesmal und — der Erfolg war, dass rund  $\frac{1}{4}$  aller Fahrzeuge, die der Starter entlassen hatte, auf der Strecke blieben, ein Prozentsatz, der in den Jahren vorher auch nicht annähernd erreicht wurde. Der Grund ist — so paradox das klingen mag — dass unsere modernen Kraftfahrzeuge einen ausserordentlich hohen Grad von Zuverlässigkeit erlangt haben. Das hochwertige Material, das unsere Fabriken verwenden, ist fast unverwüstbar — bis zu einer gewissen Grenze. Und diese wurde von vielen Konstrukteuren überschritten. Ihr Vertrauen auf das bewährte Material war so gross, dass sie, von dem Wunsche beseelt, schnelle Fahrzeuge zu bauen, bis an die gefährliche Grenze in der Beanspruchung gingen und — darüber. Die meisten Konstrukteure dachten wohl: Wenn der Wagen nur schnell ist über die zweimal 5,5 km, die paar 100 km im Tourentempo wird er wohl aushalten. Nun, viele haben es nicht ausgehalten, und mancher aussichtsvolle Konkurrent büsst die Sünden des Konstrukteurs, die aber in der besten Absicht begangen worden waren. Dazu kam noch, dass viele Prinz Heinrich-Wagen erst im letzten Augenblick — oft nur mit Hilfe von Nacht

schichten — fertiggestellt und fast gar nicht ausprobiert werden konnten.

Was die Motorstärke der erfolgreichen Wagen anbelangt, so hat es sich gezeigt, dass die Kurve diesmal den stärkeren

Mercedes hat etwas zu tief gegriffen. Das mag auch wesentlich dazu beigetragen haben, dass die berühmte Marke so ungünstig abgeschnitten hat. Die sehr starke Gruppe der 20,01 P. S. Wagen stellte die meisten Sieger.

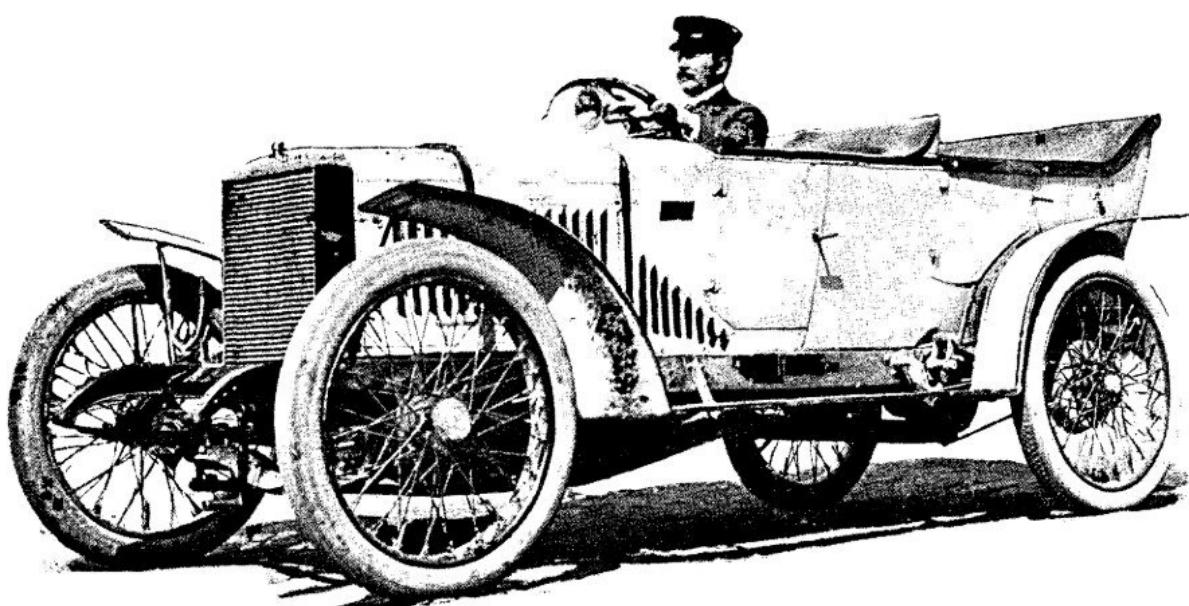


Herbert Ephraim, der beste deutsche Fahrer auf Opel. — Le « roi du volant » allemand Herbert Ephraim sur Opel

Wagen mehr Chancen gab — im Vorjahr war es umgekehrt. Das hatten die grossen Fabriken schon aus der Ausschreibung entnommen. Denn Benz, Opel, Gaggenau, Bergmann-Métallurgique, Oesterr. Daimler und Adler brachten starke Wagen heraus, die denn auch in Front endeten.

#### Die siegreichen Daimler-Motoren.

Die Oesterreichische Daimler-Motorengesellschaft, die es fertig brachte, den ersten, zweiten und dritten Platz zu belegen, hat — wie fast alle übrigen Fabriken — natürlich auch eine Spezialtype für die Prinz Heinrich-Fahrt ent-



Der verunglückte Adler-Wagen Nr. 57 Am Steuer der schwerverletzte Besitzer Franz Heine aus Hannover

La voiture Adler n° 57 conduite par son propriétaire M. Franz Heine

Cette voiture heurta un arbre et se renversa pendant la seconde course de vitesse. Le conducteur Heine fut grièvement blessé, les occupants de la voiture, le contrôleur M. Allenstädt et le chauffeur Brunner furent tués. M. Heine était un conducteur fort expérimenté et on n'a pas pu déterminer au juste les causes de l'accident, qui n'est en tous cas pas imputable à une crevaison de pneumatique. On suppose que par suite du profil accidenté de la route, la voiture bondit et quitta le sol, perdant ainsi sa direction.

worfen, von der wir heute zwei photographische Aufnahmen des Motors reproduzieren. Es ist eine hübsche und sehr interessante Fleissaufgabe, die Direktor Porsche, der Konstrukteur der Daimler-Motoren-Gesellschaft, da geleistet hat, ein Motor, wie er hübscher und durchgearbeiteter schwerlich in der Prinz Heinrich-Fahrt zu finden war.

Die Maschine hat vier einzeln stehende Zylinder mit einer oberhalb der Zylinderköpfe gelagerten Steuerwelle, die vollkommen eingekapelt ist und in Öl läuft. Der Antrieb dieser Steuerwelle erfolgt durch Kegelräder, ebenso der Antrieb von zwei Hochspannungsmagneten Bosch, die vorn zu beiden Seiten des Motors placiert sind. Schliesslich wird auch die Zentrifugalpumpe unterhalb der Kurbelwelle auf diese Weise angetrieben. Der Antrieb aller dieser Organe ist also auf den vorderen Teil der Kurbelwelle konzentriert. Die Kurbelwelle des Motors selbst ist fünfach gelagert. Das erklärt zum Teil den erschütterungsfreien, ausserordentlich ausgeglichenen Gang des Prinz Heinrich-Daimler-Motors.

Der untere Teil des Motorgehäuses kann abgenommen werden, und zwar ohne jede Demontage der Zylinder oder der Kolben. Der Motor hat 105 mm Bohrung und 165 mm Hub, die Daimler zählen also auch nach dieser Richtung zu den starken Konkurrenten in der Prinz Heinrich-Fahrt.

Von den beiden Hochspannungszündungen ist eine mit Batteriezündung nach dem System Bosch als Doppelzündung kombiniert; sie wird zum Anlassen des Motors ohne Ankurbeln benutzt. Die Schmierung ist eine Zentraldruckschmierung, direkt von der Steuerwelle angetrieben und mit besonders deutlich sichtbarem Ölstand versehen, der am Spritzbrett angebracht ist.

Zur Kühlung dient ein Bienenkorbkühler, der ausgiebig dimensioniert ist und wegen der Verringerung des Luftwiderstandes eine leicht modifizierte Profilform zeigt.

Die Kupplung ist als Federbandkupplung ausgebildet, das Wechselgetriebe mit Kulissenschaltung besitzt vier Geschwindigkeitsstufen vorwärts und eine rückwärts, die vierte Geschwindigkeit im direkten Eingriff. Der Antrieb der Hinterräder erfolgt durch Ketten, die mit einer Spezialschmierung versehen sind. Das unter Druck befindliche Benzinerervoir ist unterhalb der Sitze angebracht. Die Räder sind als Drahtspeichenräder nach dem System «Rudge-Wihtworth» im ganzen abnehmbar und auswechselbar eingerichtet. Die Lenkung geschieht durch eine Spindel mit fünffachem Flachgewinde und Mutter, Gas- und Zündungshebel auf dem Volant, überdies Akzelerator, welcher die automatisch mit einer Membrane arbeitenden, mit Wasser gewärmten Vergaser beeinflusst.

Es sind zwei voneinander unabhängige, auf das Differential wirkende, kräftige Fussbackenbremsen vorgesehen, die vom Wageninnern aus mit der Hand jederzeit ohne weiteres nachstellbar sind, ferner eine von Hand aus betätigtes feststellbare und auf beide Hinterräder direkt wirkende kräftige Innenbackenbremse.

Die Karosserie ist unter voller Berücksichtigung aller vorgeschrivenen Masse, welche nach den Bestimmungen der Prinz Heinrich-Fahrt den Charakter der Wagen als Tourenwagen wahren sollen, nach Möglichkeit so ausgebildet, dass der Luftwiderstand auf ein Minimum herabgedrückt wird; sie nähert sich demgemäß tunlichst der aus der modernen Ballontechnik bekannten Form mit geringstem Luftwiderstand bei möglichster Vermeidung schädlicher Luftwirbel. Bis auf die schlanke Zusammenziehung des Rahmens und den von oben gesteuerten Motor mit einzeln stehenden Zylindern, sowie die Drahtspeichenräder entspricht der Wagen in allen seinen Konstruktionsdetails genau der normalen 28/32 HP Type der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft mit 105 mm Bohrung und 130 mm Hub.

## LA VOITURE DE COURSE SIZAIRE-NAUDIN

(Voir nos gravures pag. 249)

**S**On a beaucoup remarqué au Salon de Vienne une voiture Sizaire-Naudin, ayant un moteur monocylindrique de 100 mm. d'alésage et 250 de course.

Ce type excite dans les milieux techniques un très vif intérêt, car jamais jusqu'ici il n'a été établi un moteur ayant une telle course pour l'alésage donné de 100 mm. Sizaire-Naudin furent les premiers qui osèrent construire des machines avec une course pareille, et ils ont néanmoins réussi à donner à leur voiture une allure régulière et équilibrée avec un nombre de tours remarquablement réduit.

Ainsi qu'on s'en souvient, les premières des voitures du Grand Prix 1908 marchaient à une allure égale aux dernières des formidables obus à 4 cylindres de l'épreuve des grosses voitures. On commença alors à avoir l'œil sur les monocylindriques.

On voit d'emblée, d'après nos gravures, que la voiturette S.-N. doit être extrêmement vite. La longue course du piston force à avoir un capot très haut, mais le moteur n'a en largeur que des dimensions fort réduites, et comme le ventilateur et le radiateur sont placés tout à l'avant, le capot est remarquablement étroit.

Cette forme effilée, jointe à la position très basse des sièges, à la direction fort inclinée et au réservoir d'eau en

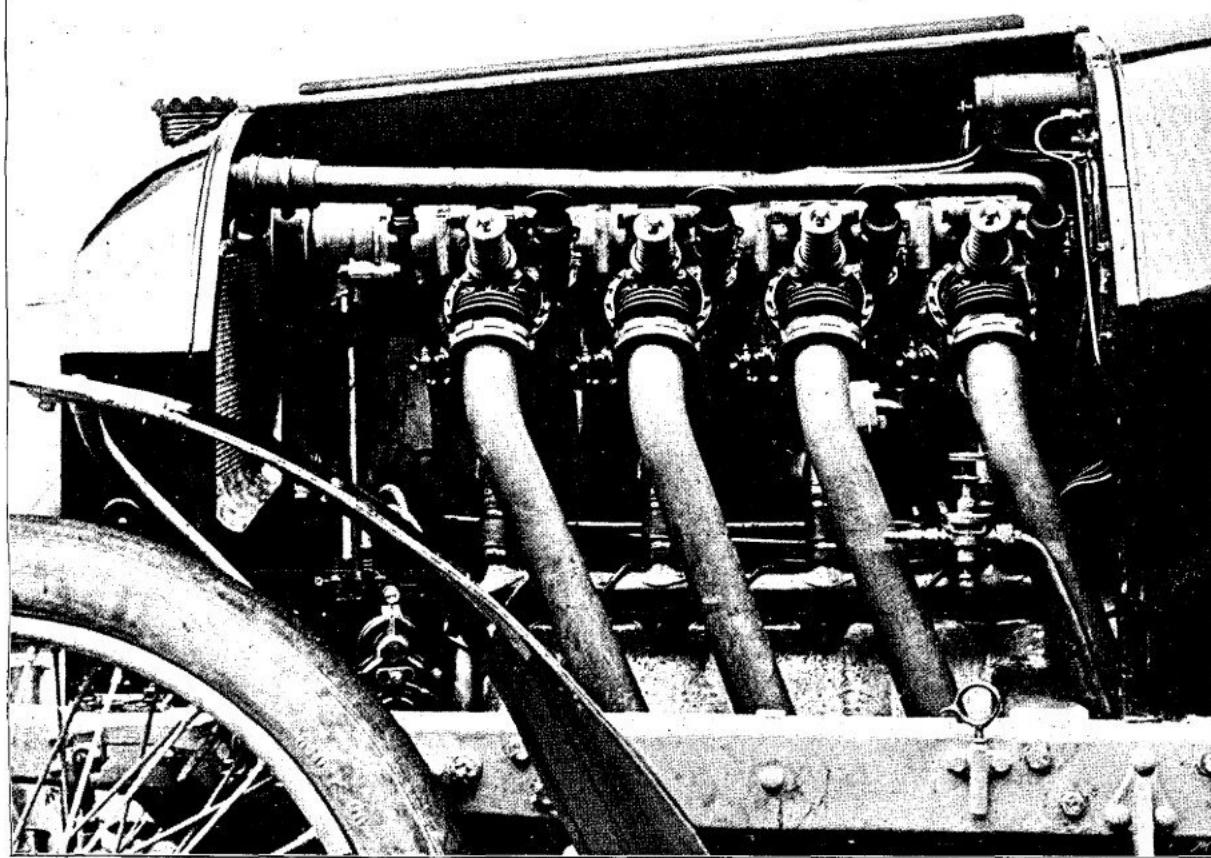
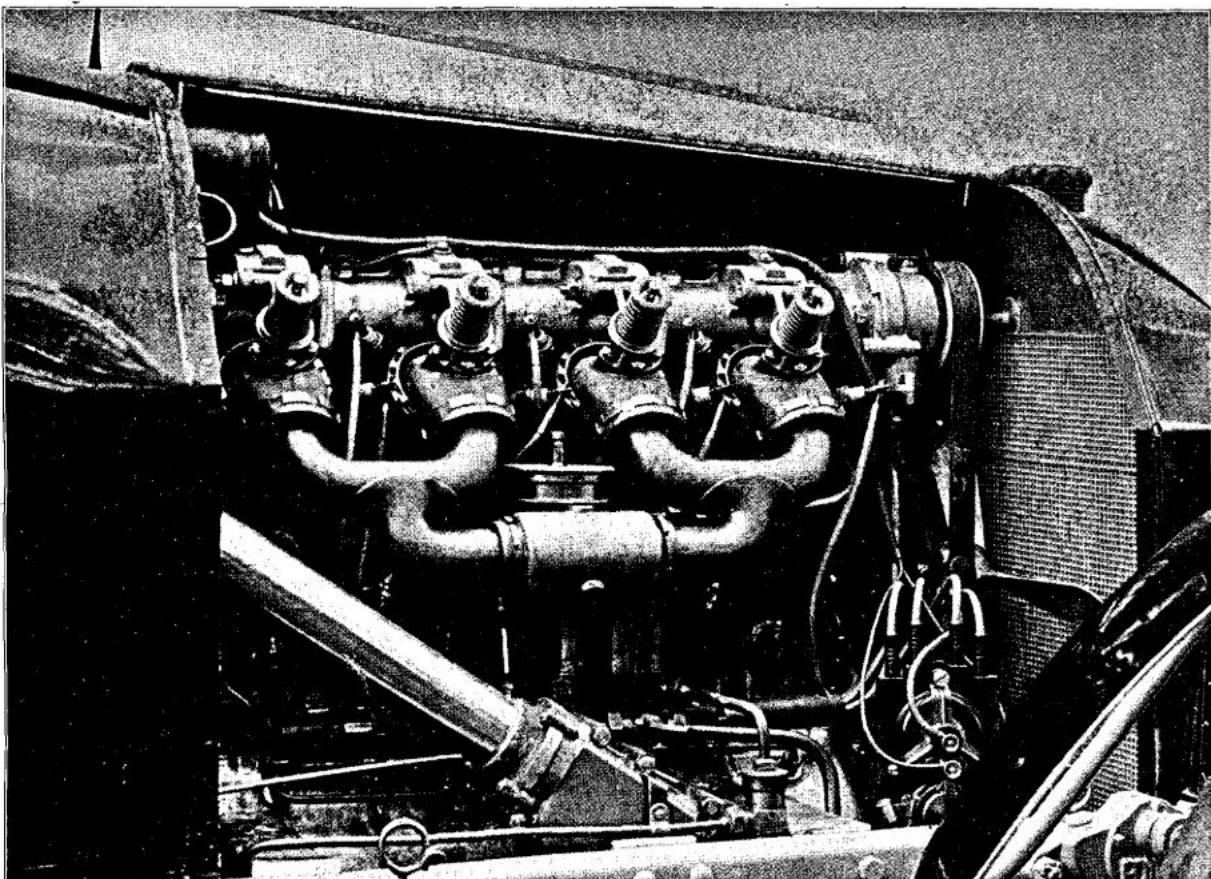
pointe, donne le minimum de résistance à l'air, et l'emploi des roues métalliques contribue à donner à la voiture toute entière un aspect de légèreté extrêmement particulier. On sent que cette machine est un vrai « coupe l'air » et doit permettre de réaliser des vitesses remarquables.

On conçoit donc qu'elle intéresse au plus haut degré le public sportif.

W.

## LITERATUR

**Strassenkarte von Süd-Ost-Bayern und Nordtirol,** für Radfahrer und Automobilisten, 1:250,000. Deutscher Touring-Club e. V. Sitz München. Von den vier Blättern der Bayern-Karte des Deutschen Touring-Club ist soeben das genannte Blatt in neuer und verbesselter Auflage erschienen. Es teilt den Vorzug des im August vorigen Jahres erschienenen letzten Blattes: die Einzeichnung des Geländes, wodurch die Übersichtlichkeit nicht beeinträchtigt, sondern gehoben und die Orientierung erleichtert wird. Die Klassifizierung der Straßen ist mit Sorgfalt durchgeführt, die Angaben der Entferungen wurden einer Nachprüfung unterzogen, ebenso die Signaturen; die gefährlichen Stellen sind genau und auffallend bezeichnet; eingetragen sind auch die für Automobile verbotenen Straßen. So ist von dieser Karte, die auch Nordtirol mit einbezieht, zu erhoffen, dass sie vielen Tourenfahrern Anregung und Aufschluss zu Fahrten zwischen Salzkammergut und dem Werdenfelser Land biete. Das gut ausgestattete Blatt ist beim bisherigen billigen Preis geblieben: Mk. 2. — , für Mitglieder des D. T. C. Mk. 1. — .



Der siegreiche Daimler-Motor — La voiture Daimler gagnante de l'épreuve  
Oben Vergaserseite. Unten, Auspuffseite. — En haut: côté admission, en bas: côté échappement

## LA COUPE DU

**N**OUS publions dans ce numéro un certain nombre de photographies de la grande épreuve allemande qui, du 2 au 8 juin, a fait accomplir à 120 concurrents un parcours par étapes de près de 2,000 kilomètres, de Berlin à Hombourg, en passant par Brunswick, Cassel, Nuremberg, Stuttgart, Strasbourg, Colmar, Metz, Trèves, jusqu'à l'arrivée au Taunus. On sait que ce genre d'épreuve est un concours d'endurance, comprenant deux courses de vitesse en palier, sur 5 kilomètres 500 m, qui déterminent le classement.

Sur le parcours, ni arrêt en cours d'étape, ni réparation quelconque ne sont autorisés, et forment les pénalités. Pour les courses de vitesse, d'après la cylindrée du moteur, il est attribué un temps donné à chaque concurrent; le gain de vitesse donne de bons points; la perte de vitesse pénalise.

Le prince Henri de Prusse a conduit lui-même, de bout en bout, cette randonnée sportive. Les courses de vitesse ont eu lieu au cours des étapes, l'une près de Genthin le premier jour, l'autre près de Colmar, l'avant-dernier.

On trouvera dans notre partie allemande les résultats détaillés des diverses épreuves.

Les voitures Daimler autrichiennes qui ont remporté la coupe sont de superbes engins de course, susceptibles d'atteindre 140 km. en palier. Les moteurs à 4 cylindres, de 105 d'alésage sur 165 de course, sont extrêmement puissants et d'une construction très intéressante. Ils ont deux bougies par cylindre et deux magnétos dont une est réglée à 165 millimètres d'avance. Benz, qui compte 7 voitures dans les 20 premiers, présentait des modèles fort étudiés, tant au point de vue du moteur qu'à celui des dispositifs pour diminuer la résistance de l'air. Presque

## PRINCE HENRI

toutes ses voitures étaient des torpilleurs avec roues pleines et pointe arrière.

Dans les pneus, les honneurs de la journée ont été au Continental, dont étaient munies les trois premières voitures et 10 autres classées dans les 20 premières.

On sait qu'un triste accident vint attrister cette épreuve: La voiture d'un des concurrents se renversa dans une course de vitesse, blessant le conducteur et tuant le mécanicien et le contrôleur. Nous publions, page 243, la photographie de cette voiture. —

Cette formidable épreuve, pour laquelle les maisons intéressées ont dépensé de deux à trois cent mille marks, a soulevé en Allemagne, comme du reste dans le monde entier, un intérêt passionné.

Toutefois il semble que cette année est la dernière des courses de vitesse, et la coupe du prince Henri 1911, ainsi que les suivantes, se disputeront sans doute avec des voitures de série et non des voitures spéciales. Les courses de vitesses seront supprimées et il y aura simplement un concours d'endurance qui se déroulera en partie hors des frontières allemandes. L'année prochaine il est proposé de faire la moitié de la course en Angleterre et plus tard c'est l'Autriche ou la Russie qui serait choisie par l'itinéraire.

La Coupe du prince Henri deviendra ainsi un événement international d'une importance encore plus grande que par le passé, et concentrera l'intérêt sportif du monde entier.

Il y a tout lieu de croire que les grandes courses de vitesse ont maintenant vécu, et quelque intérêt qu'elles présentent au point de vue sportif, on ne peut méconnaître qu'au point de vue industriel elles ne prouvaient pas grand'chose.

E.

## LE III<sup>E</sup> SALON RUSSE A SAINT-PETERSBOURG

**P**OIR la première fois, le Salon de Saint-Pétersbourg présente un intérêt commercial aussi bien que sportif.

L'aristocratie russe qui jusqu'ici se tenait plus ou moins éloignée de ce genre d'exhibitions, est venue en foule au Salon et chaque marque a trouvé de nombreux acheteurs. Il s'est conclu des affaires sur des bases formidables.

Le ministre de la guerre, après avoir minutieusement examiné les deux camions présentés par la maison Saurer, a décidé d'en commander plusieurs, et un camion Fiat a été commandé par l'administration des postes.

Nous sommes heureux de voir l'excellente maison suisse l'objet d'une distinction aussi flatteuse que méritée.

Quelques mots sur les exposants:

La France est relativement peu représentée, mais la qualité compense la quantité. De Dion-Bouton; Charron L<sup>td</sup>, Panhard-Levassor, Renault, Grégoire et Rolland Pilain. L'Angleterre a envoyé des « Daimler sans soupapes » dont le tsar a immédiatement acheté un modèle, des « Austin » et des « Lagonda ». L'industrie allemande a une exposition

fort remarquée, comprenant de nombreuses Mercédès, Opel et Benz, de modèles variés, présentés avec une grande élégance. Mercédès est du reste une des seules marques actuellement largement et *bien* introduites en Russie.

Fiat et Isotta-Fraschini représentent l'Italie, Pipe la Belgique et Mitchell l'Amérique. Nous avons dit plus haut que la Suisse est en très bonne place, grâce à ses deux camions Saurer qui excitent beaucoup d'intérêt parmi les visiteurs.

Enfin pour la première fois, la Russie expose quelques modèles nationaux, et la « Société Russo-Baltique » ainsi que la maison Lessner ont des stands très entourés.

Un traîneau automobile, monté par M. Legrain sur un ancien châssis Sizaire-Naudin, excite un intérêt tout spécial dans un pays tel que la Russie, où il faut compter sérieusement avec la neige.

C'est donc un grand succès que remporte le Salon Russe, et nous ne pouvons que féliciter la maison Saurer de la façon brillante avec laquelle elle a fait apprécier là-bas l'industrie de notre pays.

## DIE ATEMNOT DES AUTOMOBILS

**D**AS Automobil hat manche Züge, die es eher als belebtes Wesen, denn als tote Maschine erscheinen lassen. Es kann wie ein Rennpferd gedopt werden, es läuft am kühlen Sommerabend schneller als am heißen Tage, und es leidet, ganz wie der Mensch, an manchen Krankheiten, z. B. an der Bergkrankheit, an Atemnot, an Schwäche in der Maschine, von der hier gesprochen werden soll.

Die höchste Fahrstrasse Europas ist das Stilfser Joch, das von Trafoi an in mächtigen Windungen am Ortlermassiv emporklettert, und sich in kühnem Bogen über die

erhebt es jedesmal einen Jammerschrei; kurz, ein bergkrankes Auto macht einen recht traurigen Eindruck.

Das Automobil ist natürlich, wie alle Wesen, die von der Luft leben, abhängig von der Höhe, also von dem Luftdruck. Bei hohem atmosphärischen Luftdruck arbeiten die Motoren anders als bei niedrigem. So sinkt bei Regen oder Sturm, wenn das Barometer auf 730 oder 760 mm fällt, die Arbeitsleistung des Motors von angenommenen 40 PS auf 38,74 PS. In den grossen klassischen Automobilrennen der vergangenen Jahre ist dieser Einfluss der Witterung auf die Motorenstärke schon wiederholt in den



Am Ziel des Flachrennens bei Genthin. — L'épreuve de vitesse à Genthin. A l'arrivée

Dreisprachenspitze hinab nach Bormio schwingt. Der Wanderer, der aber der Meinung ist, in dieser feierlichen Fahrstrassenhöhe, etwa 3000 m über der See das ferne Grollen der schmelzenden Gletscher zu hören, täuscht sich sehr. Aus der Tiefe her dringt es wie das Surren und Brummen eines Rieseninsektes herauf, und wer sich Mühe nimmt, die zahllosen Serpentinen abzusuchen, entdeckt auch bald den Urheber des grossen Geräusches: es ist ein fernes, kleines Automobil, das mit übermenschlicher Anstrengung die Bergstrasse emporklettert. Woher das entsetzliche Getön? Ist es die Ruhe über den Schneefeldern nah und fern, die das Arbeiten des Motors so laut erklingen lässt. Vielleicht wirkt der Gegensatz etwas mit. In Wirklichkeit ist es aber die Höhe, die das Automobil so stöhnen lässt. Es ist von der Bergkrankheit ergriffen worden und kommt, wenn es der Lenker auch mit höchster Tourenzahl ununterbrochen arbeiten lässt, nur schwer und mühsam voran. Plump und ungeschickt geht es in die Kurven, die es erst nach mehreren Ansätzen nimmt. Dabei

niedrigen Rundenzeiten zum Ausdruck gelangt und besonders in den Konkurrenzen, die nach dem Verbrauchsstoff bewertet wurden, unangenehm empfunden werden. Viel bedenklicher wird die Kraftverminderung, wenn das Automobil in Höhen gerät, in denen der Luftdruck sich schon stark vermindert. Bereits bei 800 m Höhe verringert sich die Kraft des Motors um über 9 %, bei 1000 m um 12 %, bei 1750 m um 20 %, bei 2800 m um 30 %, bei 4000 m um 40 %, bei 5500 m um 50 %.

Der höchste Punkt des Stilfserjoches ist nun etwa 2800 m hoch, so dass das Automobil auf ihr mit einem Kraftverlust von 30 % anlangt. Um dennoch die Steigung zu nehmen, wird ständig mit hoher Tourenzahl gearbeitet. Die Luft- und Atemnot ist es, die das furchtbare Geräusch erzeugt. Eine Folge der Arbeit mit ununterbrochen hoher Tourenzahl ist auch das schnelle Kochen des Kühlwassers, und die dadurch häufig notwendig werdende Speisung mit neuem Wasser, auch ein Symptom der Bergkrankheit des Automobils.

Durch die Unkenntnis von der Bergkrankheit des Automobils ist eine französische Firma vor vielen Jahren einmal in grosse Verlegenheit gekommen. Ein reicher Kalifornier hatte einen Wagen von einer französischen Firma gekauft, der in der bergigen Heimat des reichen Sohnes aus dem fernen Westen nicht laufen wollte, und der Fabrik zurückgesandt wurde, weil sich der Besitzer betrogen fühlte. In Frankreichs Ebene lief der Wagen wieder ausgezeichnet,

und als man über die merkwürdige Angelegenheit näher nachdachte, kam man des Rätsels Lösung auf die Spur.

Wer also eine Reise im Automobil über die Berge antritt, wundere sich nicht, wenn sein Wagen in den Bergen anfängt zu streiken. Viel besser als die verspätete Reue ist es dann, sich rechtzeitig mit Kühlwasser versehen zu haben.

Friedrich Otto.

## AVIATION

**L'inauguration du « port aérien » de Lucerne.** Le 26 juin aura lieu l'inauguration de l'aérodrome de Lucerne et l'arrivée du premier dirigeable, le « Ville de Lucerne n° I », construit par la Société Astra.

Le programme de l'inauguration prévoit: à 10 h. du matin, remise des hangars à la Société transaérienne par l'association lucernoise Aéro; à 11 h., première ascension du Ville de Lucerne I (huit passagers et le personnel de manœuvre); à midi, Corso de l'aérodrome au Kursaal, banquet au Kursaal; 3 h., nouvelles excursions en dirigeable, le soir, à 8 h.  $\frac{1}{2}$ , grand concert sur la Kurplatz; à 9 h.  $\frac{1}{2}$ , feu d'artifice sur le lac, illumination des rives, de la ville et de l'aérodrome.

Allons, bonne chance et bien du plaisir!

**La ville de Calais** offre un prix de 20,000 frs. au premier aviateur qui renouvellera, en sens inverse, l'exploit de l'Hon. C. S. Rolls, c'est-à-dire partira de Calais pour y revenir après avoir pris terre à Douvres.

**Un raid militaire en aéroplane.** La semaine dernière, deux officiers français, le capitaine Marconnet et le lieutenant Féquant, montant un biplan militaire modèle Farman, ont accompli un raid intéressant, partant du camp de Châlons pour atterrir au polygone de Vincennes (distance 170 km.).

Le but capital que se proposaient d'atteindre les deux officiers — et ils ont parfaitement réussi dans leur entreprise — était de « reconnaître » le pays qu'ils survolaient.

Le capitaine Marconnet s'est servi d'un appareil qu'il a inventé; il se compose d'un liseur à carte, fixé sur le dos du pilote et qui permet à l'observateur de dérouler et de lire la carte au fur et à mesure que l'aéroplane avance dans son vol. La carte est placée sur deux cylindres dont l'un enroule pendant que l'autre déroule.

Comme dans un vol, par suite du bruit du moteur, il est impossible au pilote et à l'observateur de communiquer entre eux, le capitaine Marconnet a eu l'heureuse idée de créer deux petits appareils, dits écouteurs, et un porte-voix en tresse de gomme laquée, dont on se sert comme de tuyaux acoustiques. Ces instruments sont très légers et ne donnent aucune prise au vent. On sait, du reste, que l'observateur, dans les aéroplanes militaires, est placé derrière le pilote.

Le capitaine a pu étudier parfaitement le pays.

— J'ai pris une quinzaine de photographies, a-t-il dit. Tout est net de là-haut, et l'aéroplane rendra de grands services à la guerre. Il est rapide, très mobile, on peut atterrir presque partout.

Une puissante voiture automobile du service de l'artillerie, avec un matériel complet de secours, a suivi de son mieux les aviateurs dont le départ avait été annoncé du camp de Châlons et qui étaient attendus au polygone de Vincennes

par des camarades et par le lieutenant-colonel Estienne, chef du service de l'aviation militaire.

Les deux aviateurs atterrissent sans encombre.

**Un nouveau tour des Wright.** Les frères Wright viennent de mettre opposition sur les cinquante mille francs gagnés récemment par Curtiss dans son vol fameux d'Albany à New-York. Ils arguent que leur brevet est formel et ne permet à nul autre de gagner des prix avec un appareil qui est une contrefaçon de leur biplan.

**Le duc des Abruzzes** va faire construire, sur ses propres plans, un aéroplane qu'il compte expérimenter lui-même.

**Une grande nouvelle.** On lit dans le dernier numéro du journal que rédigent les Usines De Dion-Bouton:

« Quelques aviateurs suisses aménagent un aérodrome en Haute-Savoie. Il mesure 60 hectares et se trouve à Viry, sur la route de Seyssel au Simplon. »

Pour une fraîche nouvelle, c'en est une, et on ne peut manquer de trouver Viry du premier coup sur la route de Seyssel au Simplon.

**L'aviateur américain Hamilton** a effectué lundi un vol splendide de New York à Philadelphie et retour à New York. Cet exploit soulève un grand enthousiasme aux Etats-Unis.

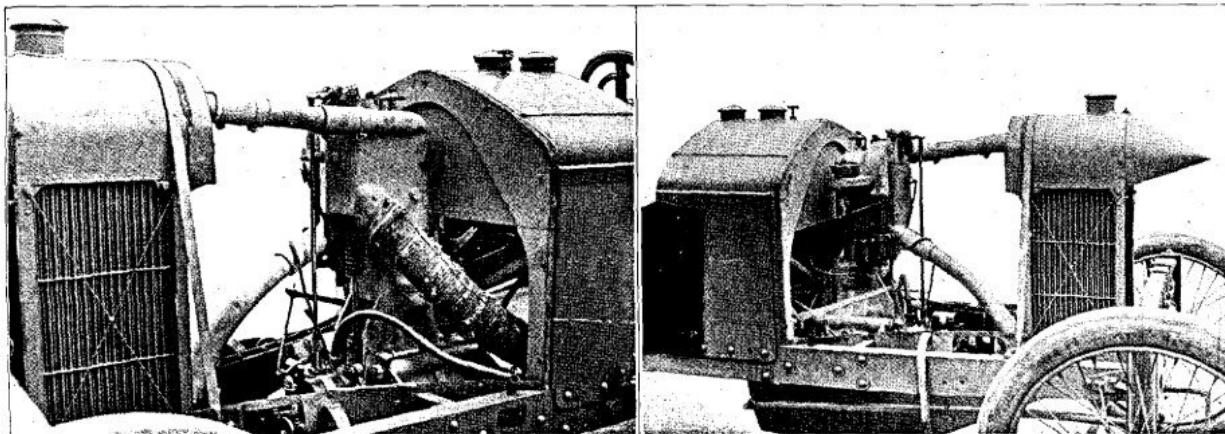
**Le Meeting de l'Anjou** s'est terminée le 6 juin. Paillette (biplan Sommer), Legagneux (id.), Martinet (biplan H. Farman), Dickson (id.), Aubrun (Blériot), Balsan (Blériot, moteur Labor-Picker), Daniel Kinet (H. Farman) y ont pris part. De nombreuses envolées ont été effectuées.

**Maurice Farman** a été victime le 5 juin d'un accident assez grave sur l'aérodrome de Buc. Il convoyait à bord de son biplan le secrétaire de l'Aéro-Club, M. Besançon. A l'atterrissement l'appareil toucha terre sur un monticule, le biplan piqua du nez, tourna deux fois sur lui-même et s'écrasa sur le sol. Les aviateurs avaient été projetés à 20 m. de l'appareil et furent trouvés sans connaissance. M. Besançon fut transporté à l'hôpital de Versailles dans un état assez grave, le bras cassé, l'oreille arrachée et de multiples contusions. Maurice Farman en est quitte pour des contusions générales sans grande gravité.

**Le Meeting de Budapest** a réuni les engagements de Paulhan, Efimoff, Latham, Kinet, Wagner, Hanriot, Chavez, Frey, Peschoff.

**Le Meeting de Mondorf-les-Bains** (Luxembourg) a été inauguré le 5 juin. Christiaens (Farman), Mollien (Blériot) et Petrowsky (Sommer) ont eu les honneurs de la première journée.

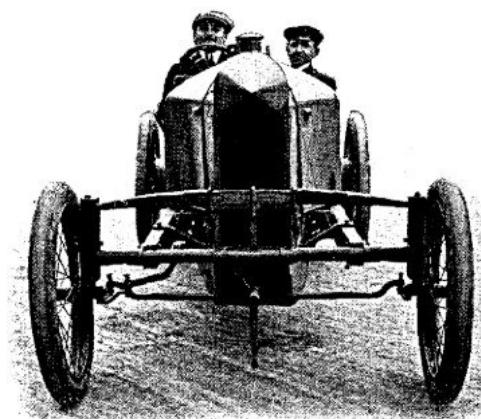
Le baron de Caters et Barrier furent victimes de quelques accidents peu graves.



Der Sizaire-Naudin-Rennmotor

Ein Einzylinder in den Abmessungen von 100 mm Bohrung und 250 mm Hub  
Monocylindre de 100 d'alésage et 250 de course

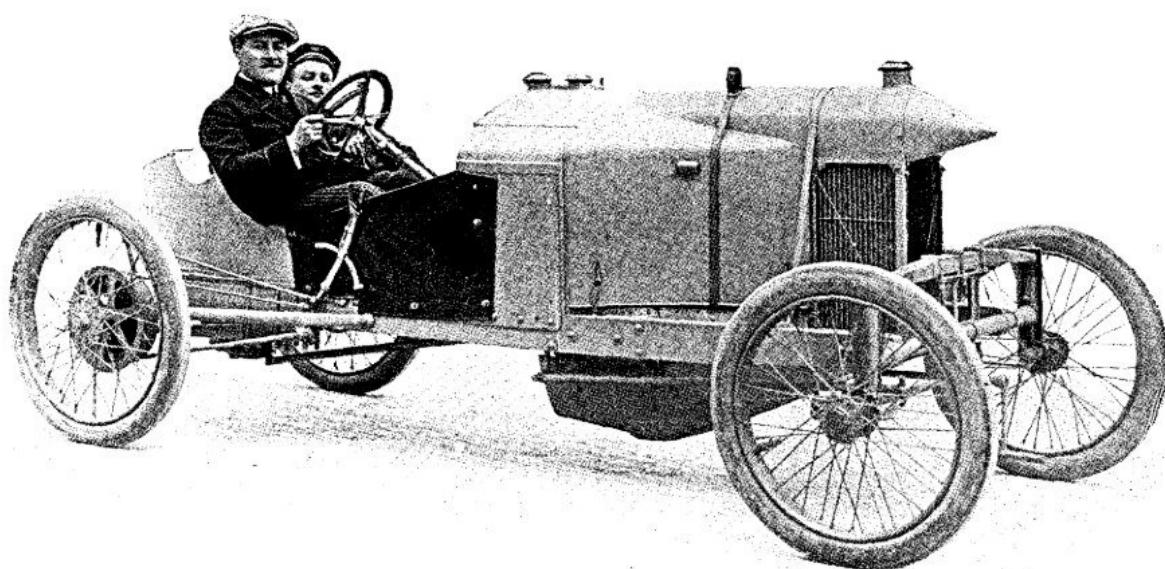
Die Sizaire-Naudin-Voiturette



La voiturette de course Sizaire-Naudin

Voir le texte page 244

Die Grand Prix Sizaire-Naudin-Voiturette von vorne gesehen



Die 35 HP Grand Prix Sizaire-Naudin-Voiturette

**Les Meetings à venir.**

9-16 juin, Juvisy, 25,000 francs, national.  
 19-26 juin, Rouen, 150,000 francs, international.  
 3-10 juillet, Reims, 250,000 francs, international.  
 11-16 juillet, Bournemouth, 242,000 francs, international.  
 24 juillet-4 août, Bruxelles, 200,000 francs, international.  
 27 juillet-2 août, Caen, 55,000 francs, national.  
 28 juillet-3 août, Blackpool, 50,000 francs, national.  
 6-13 août, Lanark, 200,000 francs, international.  
 6-21 août, Circuit de l'Est (Le Matin), 200,000 francs, internat.

15-20 août, Blackpool, 50,000 francs, national.

24-27 août, Cardiff, 50,000 francs, national.

25 août-4 septembre, Le Havre-Trouville, 240,000 francs, international.

24 septembre-3 octobre, Milan, 300,000 francs, international.

25 septembre-3 octobre, Biarritz, 30,000 francs, national.

2-9 octobre, Juvisy, 25,000 francs, national.

12 octobre, Etats-Unis (Coupe Gordon Bennett), 200,000 frs., international.

4-18 décembre, Marseille, 50,000 francs, national.



## WISSENSWERTES ◦ ACTUALITÉS

**Generalversammlung des Französischen Automobil-Club.** Donnerstag den 26. Mai hielt der französische Automobil-Club seine diesjährige ordentliche Generalversammlung ab, der etwa hundert Mitglieder bewohnten. Der Clubpräsident, Baron de Zuylen, entwarf in seiner Ansprache ein Bild der gegenwärtigen Situation des Club, die er als eine äusserst günstige bezeichnete. Der Club, so führte er aus, gleicht jetzt in seinem Verhältnis zu den Fabrikanten den Eltern, die mit Stolz ihre Kinder heranwachsen und den Zeitpunkt gekommen sehen, da diese sich stark genug fühlen, um sich auf eigene Füsse zu stellen. Er wünschte dem diesjährigen «Salon», bei dem der Club nur die Rolle eines Protektors spielt, einen ebenso grossen Erfolg, wie er den vorangegangenen Ausstellungen beschieden war. Baron de Zuylen liess dann die wichtigsten Veranstaltungen des Club Revue passieren; er gedachte auch der Teilnahme des Club an der aviatischen Bewegung, erinnerte an die beiden grossen aviatischen Preise von 200,000 Franken, die der A. C. F. zur Förderung der Aviatik gegeben hat, und skizzierte dann kurz die Tätigkeit der zahlreichen Spezialkommissionen. Schatzmeister Lehideux-Vernimmen brachte hierauf die beiden Rechenschaftsberichte, für den Club als gesellschaftliche Vereinigung und für die «Société d'Encouragement» zur Verlesung. Das Budget des Cercle weist Einnahmen in der Höhe von 848,997 Franken 30 Centimes und Ausgaben in der Höhe von 641,949 Franken 58 Centimes auf. Es verbleibt somit ein Ueberschuss von 207,047 Franken 45 Centimes. Hinsichtlich der Zahl der Mitglieder machte sich auch im abgelaufenen Jahre ein leichter Rückgang bemerkbar — der Rechenschaftsbericht nennt dies allerdings mit einer Umschreibung einen «stationären Zustand» —; im Jahre 1907 zählte man 2366 Mitglieder, im folgenden Jahre 2335 und im Jahr 1909 2286 Mitglieder. Unter den Einnahmen figurieren 114,300 Franken an Mitgliedsbeiträgen für den Cercle, sowie diverse Einnahmen in der Höhe von 509,607 Franken. Das Ausgabenkonto weist unter anderem auf: 45,000 Franken für Miete, 31,889 Franken für Steuern und Versicherung, 76,554 Franken für das Personal, 35,938 Franken für Beleuchtung und Heizung, 61,300 Franken für das Restaurant, 13,882 Franken für die Erhaltung des Mobiliars, 13,418 Franken für den Gemäldesalon, 24,378 Franken für Festlichkeiten. Die Einnahmen der «Société d'Encouragement» betragen 458,572 Franken, die Ausgaben 401,166 Franken 40 Centimes. Es verbleibt somit ein Ueberschuss von 57,405 Franken 60 Centimes. Von den 50,000 Franken Miete abgesehen, ist als der wichtigste Ausgabenposten jener der touristischen Kommission anzuführen, nämlich 43,290 Franken. An Steuern und Versicherungsgebühren wurden

16,710 Franken, für das Sekretariat 26,600 Franken, für das Personal 38,333 Franken, für das Abonnement des «Auto» 17,902 Franken ausgegeben. Auf dem Einnahmenkonto stehen oben an die Mitgliedsbeiträge in der Gesamthöhe von 320,040 Franken.

On lit dans les journaux genevois: «**Heureuse issue.** On apprendra avec plaisir que M. Auguste Navazza, victime de l'accident de tramway de la rue du Conseil Général, est complètement remis de sa chute. Il a fait aujourd'hui sa première sortie et a pu reprendre ses fonctions de directeur du Touring Club Suisse.»

Allons, tant mieux, tant mieux. Une bonne nouvelle à annoncer à nos lecteurs!

**Chauffeurlehringe** macht der Deutsche Touring-Club e. V., Sitz München, darauf aufmerksam, dass die *Erteilung des Führerscheines für Kraftwagen* von der körperlichen Eignung des Bewerbers abhängig gemacht wird. Zu diesem Zweck muss ein Bezirksärztliches Zeugnis vorgelegt werden. Anstatt dieses vor Beginn der Ausbildung zu erhalten, machen junge Leute oft in Unkenntnis der Bestimmungen um teures Geld Ausbildungskurse mit und erfahren bei der Untersuchung durch den Amtsarzt nachträglich zu spät, dass sie den Führerschein nicht erhalten, weil sie ein Gebrechen haben (Gesichts-, Gehörfehler etc.), das gesetzliches Hindernis ist. Es empfiehlt sich daher, vor dem Eintritt in den Chauffeur - Lehrkurs das bezirksärztliche Zeugnis zu erwerben, um sich vor unnützer Zeit- und Geldhingabe zu schützen.

**Mœurs de sauvages.** M. Emile Chevalley, tenancier du kiosque des Bastions à Genève, revenait la semaine dernière à motocyclette de St-Gingolph, lorsqu'à un kilomètre de Thonon, près du pont de la Dranse, il heurta un attelage de la maison Schmied, d'Evian. Les charretiers qui n'étaient pas auprès de leur attelage, répondirent grossièrement aux justes reproches de R. Chevalley.

Ils firent pis: ils se saisirent de la machine de M. Chevalley et la jetèrent dans un fossé. M. Chevalley a ramené sa machine le lendemain.

Il y a pour 150 à 200 francs de dégâts.

Pour nos confrères français, si prompts à nous jeter la pierre, nous ferons remarquer que Thonon et Evian, pas plus que le Mont-Blanc du reste, ne se trouvent pas en France.

**Die Copa Catalunya.** Zum drittenmal ist am 29. Mai das Rennen um die Copa Catalunya, das einzige Automobilrennen Spaniens, auf dem Circuit von Mataro ausgefahren worden. Die Rundstrecke misst 15 Kilometer, und da die gesamte Rennstrecke 330 Kilometer lang ist, mussten die Konkurrenten 22 Runden abfahren. Folgende Voituretten hatten zu dieser Konkurrenz gemeldet: D'Avaray

(Crespelle), Pilleverdie (Hispano-Suiza II), Goux (Lion-Peugeot II), Zuccarelli (Hispano-Suiza I), Chassaigne (Hispano-Suiza II), Giuppone (Lion-Peugeot I), Careras (Hispano-Suiza IV), Pujol (Lion-Peugeot IV), Alvara de Lonca (Sizaire-Naudin I), Boillot (Lion-Peugeot III), Cusine (Dion-Bouton I). In den beiden Vorjahren hatte die französische Marke Lion-Peugeot den Sieg davongetragen, in diesem Jahre hatte das spanische Haus Hispano-Suiza besondere Anstrengungen gemacht, um endlich die spanischen Farben zum Siege zu führen, und vier Vierzylinder von  $65 \times 180$  standen den beiden Einzylindern von  $100 \times 250$  und dem Zweizylinder von  $80 \times 200$  des französischen Rivalen gegenüber. Giuppone nahm nach dem Start von Anfang an die Spitze, die er bis zur vierten Runde behielt, dann übernahm Zuccarelli die Führung und sicherte sich in 2 Stunden 2 Minuten 4 Sek. den Königspokal, für die erste Hälfte des Rennens. Zweiter war hier Pilleverdie 2:04:26 vor Goux 2:04:50, der sich bald darauf nach vorn schob, um in 4 Stunden 12 Min. 26 Sek. das Rennen als Erster zum drittenmal für seine Firma zu beenden. Dreizehn Minuten später folgte Giuppone in 4:25:40 vor Careras 4:31:12 und Chassaigne 4:39:13.

**La hausse du caoutchouc.** En 1825, le caoutchouc valait environ 40 centimes le kilo; en 1855, il atteignait déjà 4 francs; en 1889, le kilo valait 10 à 12 francs; en 1898, 17 francs; en 1905, 15 fr. 75. En 1910, il vaut 30 francs.

\* \* \*

On prédit une baisse du caoutchouc, mais pas avant qu'il ait atteint 37 fr. 50 le kilogramme; or il est actuellement à 30 fr. ou plus exactement à 15 fr. les 454 grammes.

La récolte du caoutchouc va avoir besoin de 50,000 ouvriers; ils seront presque tous recrutés parmi les Chinois ou coolies, qui sont de bons travailleurs et sur lesquels on peut compter. Le salaire des récolteurs est monté de 1 fr. 75 à 2 fr. 50 par jour, et il augmentera, car il faut un coolie par 8,000 mètres carrés. A Malacca seulement, chaque année, les arbres vont atteindre leur maturité, et par conséquent être bons à inciser sur une étendue de 24,276,000 mètres carrés.

Depuis le commencement d'avril, le public a été invité à souscrire à 150 nouvelles Sociétés caoutchoutières. Le lancement d'une souscription coûte communément de 30 à 35,000 fr.

Certaines Compagnies ont dépensé 75,000 fr. en deux jours pour la publicité. On estime qu'à Londres il a été dépensé, pendant le mois d'avril, 2,750,000 fr. pour attirer les actionnaires.

Le caoutchouc, tout comme le Panama, pourrait bien un jour mettre beaucoup de gogos sur la paille!

\* \* \*

#### Les valeurs caoutchoutières:

Certaines valeurs ont monté dans des proportions gigantesques. Dix compagnies, qui avaient été formées au capital de 20,550,000 francs, voient leurs actions estimées maintenant à plus de 418,750,000 francs; chaque shilling est devenu une livre sterling. Les actions de la Vallombrosa ont été émises à 2 shillings (2 fr. 50); elles valent aujourd'hui 3 livres (75 fr.). L'Anglo-Malays, fondée avec un capital de 3,750,000 francs, voit celui-ci monté à 71,250,000 francs. La Lynggi Plantations, de 2,500,000 francs monte à 80,000,000 de francs. Ce sont quelques exemples pris entre une dizaine.

Des gens ont fait des spéculations audacieuses qui les ont rendus millionnaires; d'autres ont tout bonnement vu la Fortune leur faire son plus gracieux sourire.

Une dame, restée veuve avec 3,750 francs pour tout capital, a, sur le conseil d'un ami, mis toute sa modeste fortune dans les caoutchoucs; elle a maintenant 7,500 francs de rente. Des centaines d'histoires analogues pourraient être citées. On dit que la hausse des valeurs caoutchoutières ne s'arrêtera pas là. Mai si, par exemple, on trouvait un caoutchouc artificiel réellement bon, quel krach ce serait! Ce serait un désastre comme on n'en aurait jamais vu: Dii talem avertite casum.

*(L'Accessoire de l'Automobile.)*

**Motorschlitten für den Südpol.** Die von Captain Scott zur Mitnahme auf seine Südpol-Expedition bestimmten Motorschlitten werden in Birmingham von der Wolseley-Gesellschaft hergestellt; die Motoren haben nur eine Stärke von 12 PS und sind möglichst klein gebaut, um Benzin zu ersparen; natürlich ist Luftkühlung vorgesehen.

*(Le Journal.) -- La Main à Gauche,* signé: L. Baudry de Saunier.

«Laissons le siège à droite, mais imposons la main à gauche, le dépassement à droite, et bientôt nous aurons, dans la circulation à travers les rues ou sur les routes, une «clarté» que nous ne soupçonnons pas.

«A cette solution si simple, on oppose un seul argument, qui, vraiment, est puéril. On dit: «Vous avez pleinement raison. Mais les conducteurs mettront beaucoup de temps à s'habituer à ce changement, et il y aura des accidents!»

«C'est là toute la frêle riposte du parti adverse! On reconnaît la nécessité rigoureuse de la bonne solution par la main à gauche, mais on l'ajourne indéfiniment parce qu'on a peur du nouveau! On préfère voir se perpétuer les accidents dus à l'engorgement des artères, parce qu'on les connaît, plutôt que d'assister peut-être à quelques collisions causées pendant huit jours par l'application d'un remède définitif, qui nous libérera à jamais des accidents de manœuvre des voitures. On tient à prouver une fois de plus que le peuple des révolutions et des grandes inventions est le plus routinier du monde, que le plus courageux est aussi le plus pusillanime.»

**Danemark.** La nouvelle loi, réglant la circulation automobile au Danemark, a été adoptée en seconde lecture par le Folkething. Le projet initial a subi plusieurs modifications qui, prises dans leur ensemble, ne constituent pourtant qu'un progrès bien relatif. C'est ainsi que, par 42 voix contre 24, le Folkething a adopté un paragraphe autorisant la circulation automobile entre minuit et quatre heures du matin, alors que, jusqu'à présent, elle était interdite la nuit durant presque toute l'année.

Quant à l'impôt sur les véhicules automobiles, aussi bien sur les voitures des particuliers que sur les autobus, les fiacres et les camions automobiles, il n'a été voté que par 40 voix contre 39 et une abstention.

On construit en Amérique, signale un de nos confrères, une maison où l'on pourra entrer en auto dans son appartement, grâce à un ascenseur.

Ce n'est pas mal, évidemment, mais il faudrait aussi que les visiteurs puissent venir rendre leurs visites en auto, les lois de l'hospitalité la plus élémentaire l'exigent.

Un appartement ainsi conçu, aura beau être luxueux; il aura toujours un petit air de garage.

#### CONSEILS ET RECETTES UTILES

**La trompe électrique.** Le développement constant du trafic automobile a eu, à côté de mille conséquences heureuses, le fâcheux effet d'habituer les oreilles du piéton

à l'appel de la trompe. On observe en effet que sur les artères incessamment parcourues par les autos et les bicyclettes armées de trompes à son grave, les usagers réguliers de la route finissent par acquérir une certaine accoutumance et ne « réagissent » plus aux appels de la trompe ordinaire. D'autre part, l'emplacement de la poire en caoutchouc est difficile à trouver. C'est souvent une gêne de lâcher le volant pour « corner » alors qu'il faudrait être à la direction et aux leviers en même temps.

C'est pour ces deux motifs qu'on a été amené à créer la trompe électrique qui, composée d'un disque vibrateur et d'un trembleur actionné par une petite batterie d'accus, est commandée par un simple bouton placé sur le volant ou par plusieurs boutons à portée des sièges arrière. Cette trompe donne un son plus grave, d'un volume plus continu, plus uniforme et plus particulier que la trompe à air.

Le seul inconvénient qu'elle présente provient de ses accus, qui naturellement se déchargent à la longue, mais il est aisément contrôlé la charge quand, au bout de plusieurs mois, on les suppose à bout. Nous connaissons, du reste, plusieurs automobilistes qui emploient cet appareil depuis longtemps et en sont parfaitement satisfaits. E.

**Pneumatiques interchangeables.** Malgré les stocks nombreux qui jalonnent les routes, on éprouve encore souvent des difficultés à se ravitailler en pneumatiques.

Voici quelques renseignements nouveaux qui, à l'occasion, peuvent permettre à l'automobiliste pressé, de se tirer d'affaire.

Les pneus de 120 et les 125 se montent sur une même jante; ceux de 100 sont construits pour se monter sur les jantes de 90; c'est leur jante normale. En cas de besoin, on peut monter une enveloppe ou une chambre de 105 sur une jante de 90; voici les sections correspondantes:

En remplacement de 810 × 90 on peut monter du 815 × 105.

En remplacement de 870 × 90, on peut monter du 875 × 105.

En remplacement de 910 × 90, on peut monter du 915 × 105.

\* \* \*

**Tenez vos chambres éloignées de l'essence.** Faute d'avoir pris cette précaution, un de nos lecteurs a perdu trois chambres, en plus de l'essence répandue.

Cependant, si pareille mésaventure vous advient, et que vous constatiez sur le caoutchouc des bouffissures révélatrices, gardez-vous d'y toucher. Gardez-vous également de vous inspirer de leur état pour qualifier vos chambres d'une épithète péjorative que vous méritez plus qu'elles. Mettez-les simplement à sécher. L'essence s'évaporera et, avec un peu de chance, les bouffissures s'aplatiront sans laisser de traces. Mais si vous avez le malheur d'y toucher avant, le caoutchouc malade vous restera collé aux doigts.

(La Locomotion.)

\* \* \*

**Un dossier aéré.** Un de nos aimables lecteurs, que ses occupations professionnelles appellent à circuler en auto à toute heure du jour et de la nuit, nous suggère un excellent et bien simple moyen de remédier à l'insupportable chaleur que donne au gros de l'été l'appui constant du dos sur le capitonnage des sièges. C'est une simple claire en osier, analogue à celles que l'on met sous les sacs de montagne; cette claire entretient entre le dos et le cuir du siège un constant courant d'air, bienfaisant dans les grandes chaleurs.

Essayez et vous y reviendrez !

E.

## Mitteilungen aus Industrie und Leserkreis Communications de l'industrie et des lecteurs

**Der Sieger der Prinz Heinrich-Fahrt 1910,** Herr Ferd. Porsche, Gewinner des Prinz Heinrich-Preises, sowie die Sieger in den beiden Flachrennen bei Genthin und Heiligkreuz benutzten Continental-Pneumatik. Ausser dem Sieger des Generalklassen hatten auch der Zweite, Dritte, Fünfte, Sechste, Achte, Neunte ihre Wagen mit Continental-Pneumatic montiert, der das in ihn gesetzte Vertrauen trotz der enormen Hitze und Strapazen der diesjährigen 2000 km-Strecke glänzend gerechtfertigt hat. Auch die bisherigen Prinz Heinrich-Fahrten und sämtliche Herkomm-Konkurrenzen wurden auf Continental-Pneumatik gewonnen.

**Die Erfolge der Bosch-Zündung bei der diesjährigen Prinz Heinrich-Fahrt.** Die Aufmerksamkeit aller Sportkreise der Welt ist stets auf die alljährlich stattfindende Prinz Heinrich-Fahrt gerichtet. Dieses Ereignis grossen Stils ist ein Glanzpunkt der Automobilsport-Saison. Umsicht und Erfahrung in der Führung der Wagen seitens der teilnehmenden Herrenfahrer, zu denen die hervorragendsten Vertreter des Sports gehören, werden in dem Versuch, einen Erfolg zu erreichen, wirksam unterstützt durch erstklassige Fabrikate ihrer Wagen. Die Erfahrungen der vorhergehenden Jahre werden benutzt, um Uebelstände, die man in der Praxis bemerkt hat, durch Verbesserungen zu beseitigen. In jedem Jahr stellen die teilnehmenden Wagen das Vollendetste vor, was die Ingenieur-Kunst im Automobilbau, gestützt auf die Erfahrungen in der Praxis, dem Fahrer zu bieten vermag.

Zur Erzielung eines günstigen Resultates ist die Wahl des richtigen Magnet-Apparates ausschlaggebend. Zu ihm muss der Führer des Wagens vor allem Zutrauen haben.

Ein Beweis für das grosse Vertrauen, das auch in diesem Jahre wieder auf die Bosch-Zündung gesetzt wurde, ist, dass von sämtlichen abgenommenen Wagen 77% diese Zündung führten. Die Zündapparate der übrigen 23% der abgelassenen Wagen verteilten sich auf drei andere Fabrikate.

nungen sind in jeder Weise erfüllt worden, denn von den ersten 20 Wagen führten nicht weniger als 19 diese Zündung, darunter auch die drei siegreichen österreichischen Daimler-Wagen der beiden Direktoren Porsche und Fischer, sowie der Wagen Fritz Hamburger-Wien (Fahrer Graf Schönenfeld).

Wir empfehlen die in dieser Nummer enthaltene Anzeige der Firma Robert Bosch-Stuttgart der besonderen Aufmerksamkeit unserer Leser.

### Die Mea-Hochspannungs-Zündung.

Ein Schreiben der Rheinischen Automobil-Gesellschaft A.-G. in Mannheim lautet:

„Wir bestätigen Ihnen hiermit, dass wir mit dem letztgelieferten „Mea-Apparat“ bisher recht zufriedenstellende Resultate erzielt haben.“

Wir wünschen und hoffen gerne, dass wir mit Ihren Lieferungen weiter so zufrieden sind und werden dann auch nicht verfehlten Ihnen unsere Aufträge auch weiterhin zukommen zu lassen.“

„unbegrenzter  
Spannweite“

behandelt die „Technische Rundschau“ sämtliche Gebiete der modernen Technik. Für jeden Interessenten ist es Notwendigkeit dieses anerkannt erstklassige Fachblatt zu lesen. Verlangen Sie Probenummer von der Wagner'schen Verlagsanstalt, Bern.