

Achtung! Die neue Ausgabe von MOTORRAD ist da! Und die hat's in sich:

Motorrad-Tuning in Deutschland

Andere und schnellere Maschinen zu besitzen, als im normalen Angebot stehen, ist Wunsch oder Ziel vieler Motorradfahrer. Was kann gemacht werden? Wer macht es? Was kostet es? MOTORRAD bringt eine große Übersicht über die Leistungszauberei in Deutschland.

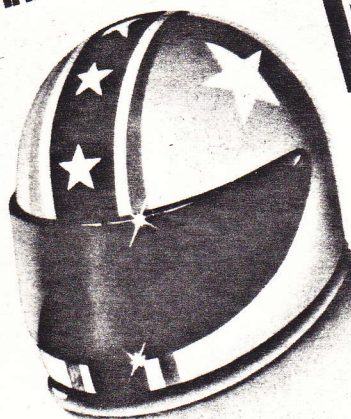
Fahrbericht Honda CBX Super-Sport

Im Heft 1/1978 stellte MOTORRAD das neue Flaggschiff im Honda-Programm vor, die sechszylindrige CBX Super-Sport. In Südfrankreich wurde die stärkste Serienmaschine der Welt ausgiebig gefahren. Erster Fahrbericht in MOTORRAD 4/1978.

Weitere Themen:

Doppeltest Moto Guzzi V 35/50 • Jungs, eure Fünfiger:
Test Motobécane Gelände-Mokick • Sturzhelm-Versuche
• Reportage: Motorrad-Rennfahrer auf Skiern • Sport:
Eisspeedway in Berlin.

**MOTORRAD – die große
Motorrad-Zeitschrift. Jetzt Nr. 4 bei
ihrem Buch- und Zeitschriftenhändler!**



MOTORRAD

Austro-Daimler ADM-R

Geschichte berühmter Rennwagen (18).

Hans Stuck, Jahrgang 1900, ging schon als junger Mann flott zur Sache. Landwirtschaft hatte er studiert, um Vaters Gut bei München zu bewirtschaften. Aber vom Milchauto, auf dem er mit der Stoppuhr trainierte, stieg er schon bald in einen Roadster der renommierten Bielefelder Marke Dürkopp, mit dem er bei Bergrennen Favorit war.

1926 gab ihm Austro-Daimler einen Sportwagen; nach einigem Pech fuhr er beim Tauernpaß-Rennen dem Werksauto davon und wurde engagiert. Auf dem nagelneuen Austro-Daimler ADM-R siegte Hans Stuck 1927 gleich in acht österreichischen und deutschen Bergrennen, dazu am Klausenpaß in der Schweiz. Bis 1930 erzielte Stuck senior 43 Siege auf den damals zahlreichen europäischen Bergrennstrecken. Dann mußte Austro-Daimler in der Wirtschaftskrise passen. Hans Stuck stieg 1931, zunächst als Privatfahrer, auf den Mercedes-Benz SSK um, 1934 dann auf den neuen Grand Prix-Wagen der Auto-Union.

Der ADM-R, mit dem er zum unumstrittenen „Bergkönig“ avancierte, ging auf eine Konstruktion von Ferdinand Porsche zurück. Die österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt, gegründet 1899 von dem Maschinenfabrikanten und Sportfahrer Eduard Fischer als Zweigwerk der deutschen Firma Daimler, wurde bald selbständig. 1905 holte Fischer einen Chefkonstrukteur ins Haus, der sich den Ruf eines jungen Genies erworben hatte: Ferdi-

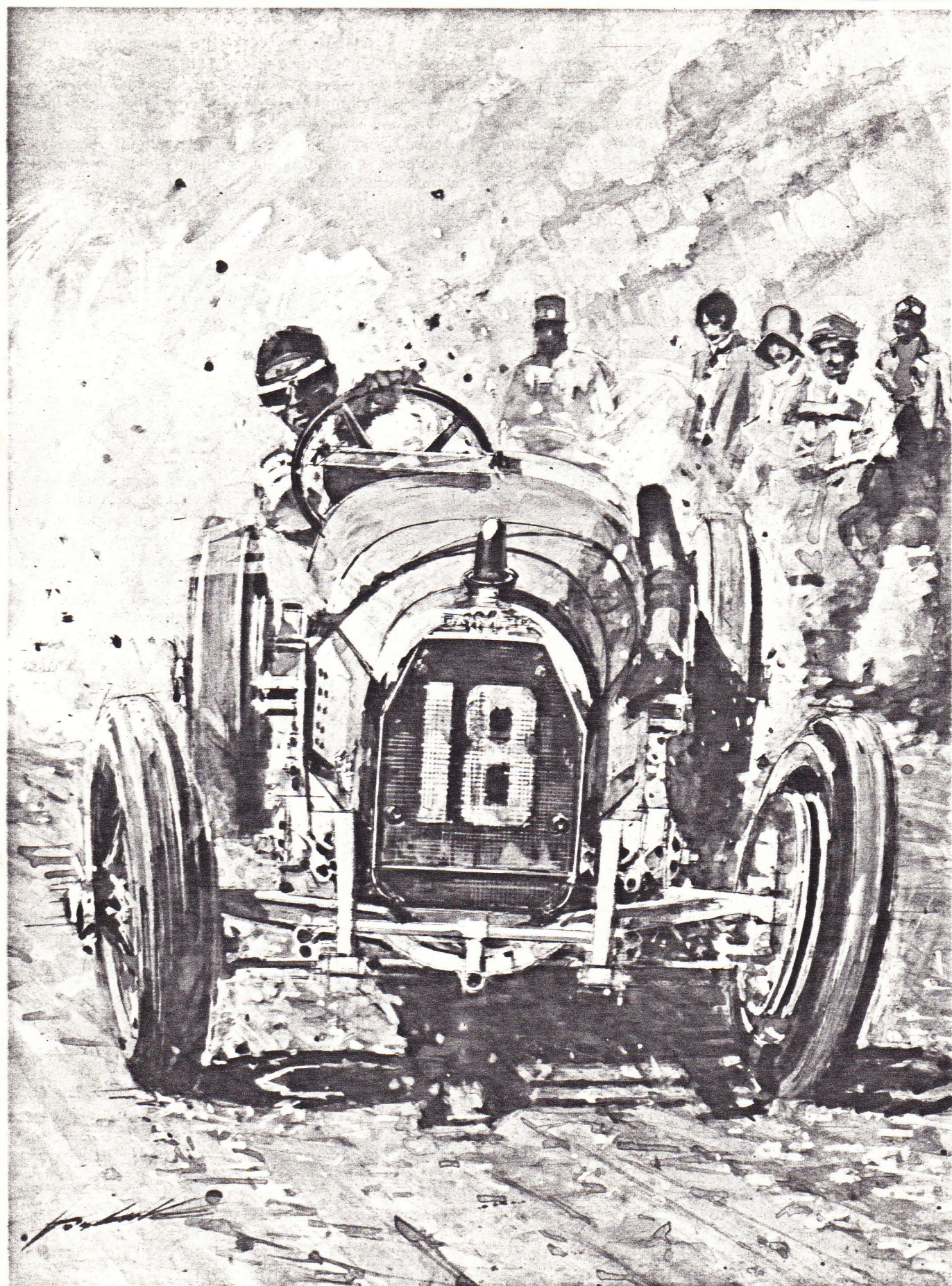
nand Porsche, damals 30 Jahre alt.

Nach Flugmotoren entwickelte Porsche ab 1908 fortschrittliche Hochleistungsmotoren für schnelle Wagen. 1911 löste sich die Firma mit dem Markennamen Austro-Daimler endgültig vom deutschen Stammwerk. Nach dem ersten Weltkrieg arbeitete Ferdinand Porsche so aufwendig, daß ihn Austro-Daimler 1923 schließlich als Cheftechniker zu Daimler-Benz nach Untertürkheim ziehen ließ.

Der Rennsportwagen ADM-R basierte auf dem Dreiliter-Sechszylinder-Typ ADM von 1926 als dritte Entwicklungsstufe einer Konstruktion von 1923. Der Langhuber (Bohrung x Hub 76 x 110 mm) leistete in der Serie 100 PS bei 3500/min. Mit obenliegender Nockenwelle, Block und Kurbelgehäuse aus Leichtmetall und zwei Vergasern war er ein echter Sportmotor. Die Rennversion leistete 120 PS bei 5500/min und wurde mit den Jahren bis auf 3,6 Liter Hubraum aufgebohrt, wobei sich zuletzt etwa 200 PS ergaben. Das von 3475 auf 2750 mm verkürzte Rennchassis mit Blattfeder-Starrachse vorn und Ausleger-Blattfedern für die Hinterachse lag nicht sehr gut, war aber wendig.

Für Rundstrecken-Rennen eignete sich der Langhuber nicht; um so mehr jedoch war sein wuchtiges Drehmoment im Zusammenspiel mit vier Gängen für den Berg Einsatz von Vorteil. Das Bild von Walter Gotschke zeigt Hans Stuck 1929 am Stilfser Joch.

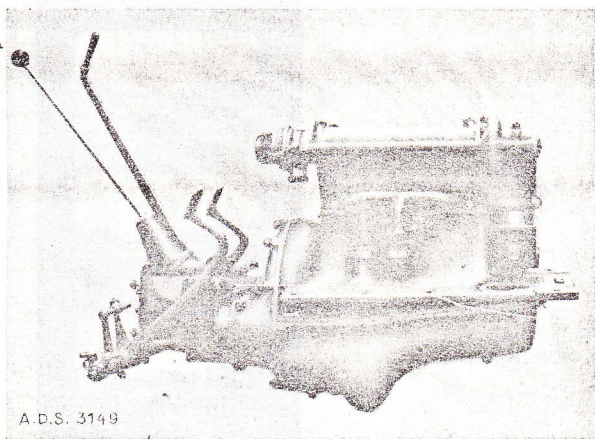
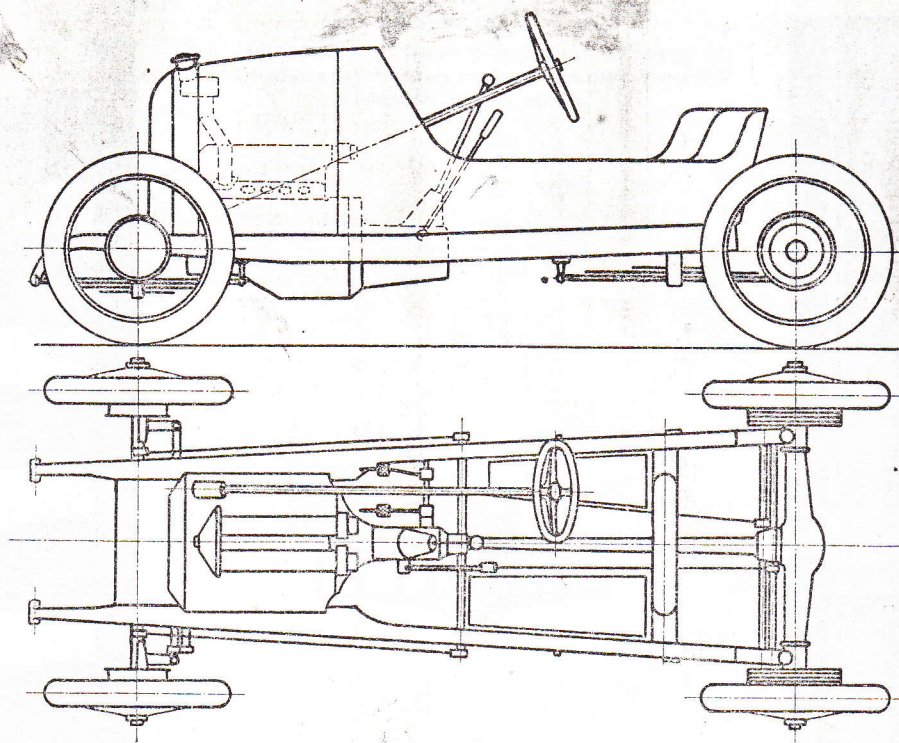
Paul Simsa



„Bergkönig“ Hans Stuck mit dem Austro-Daimler-Werksrennwagen ADM-R bei seiner Siegesfahrt 1929 am Stilfserjoch (Südtirol)

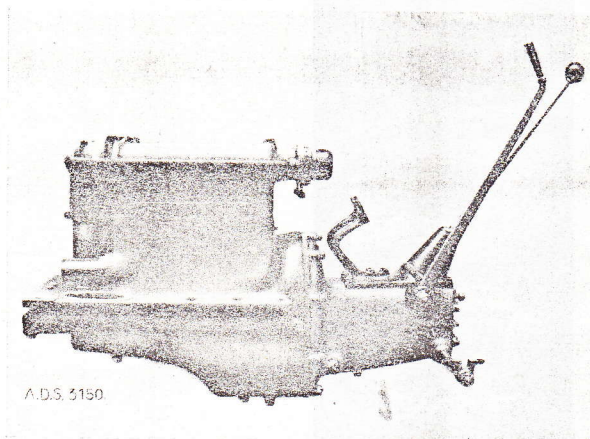
Zeichnung: Walter Golschke

Die erfolgreichen Wagen.



A.D.S. 3149

Motor- und Getriebe-Block.
Vergaserseite.



A.D.S. 3150

Motor- und Getriebe-Block.
Auspuffseite.

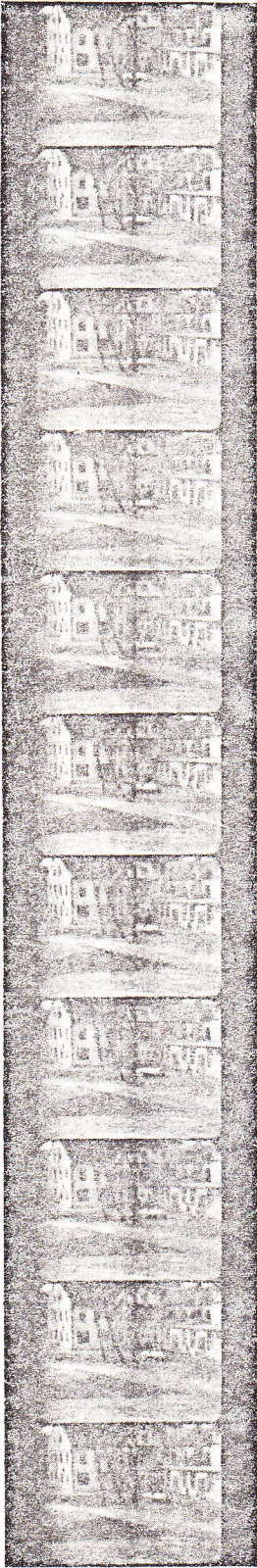
AUSTRO DAIMLER SPORTWAGEN

TYPE
„SASCHA“

Ausschnitte aus dem Film: Stabilitätsversuche an einem Austro Daimler Rennwagen.

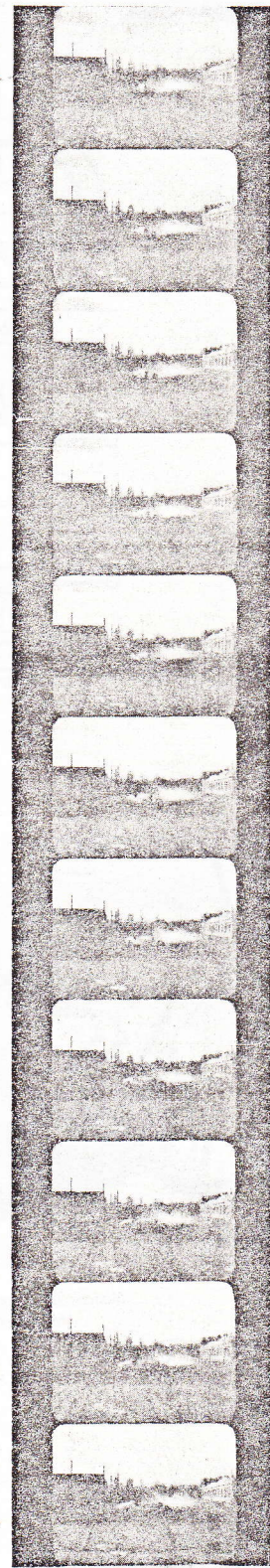
Links:

Der Wagen fährt mit großer Schnelligkeit in Schleifen und kleinsten Kurven um und durch eine sehr eng stehende Baumgruppe in einer Häuserreihe.

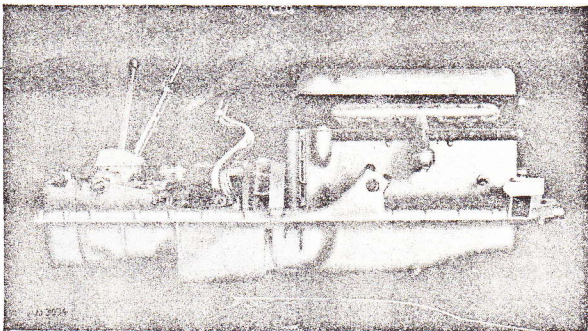
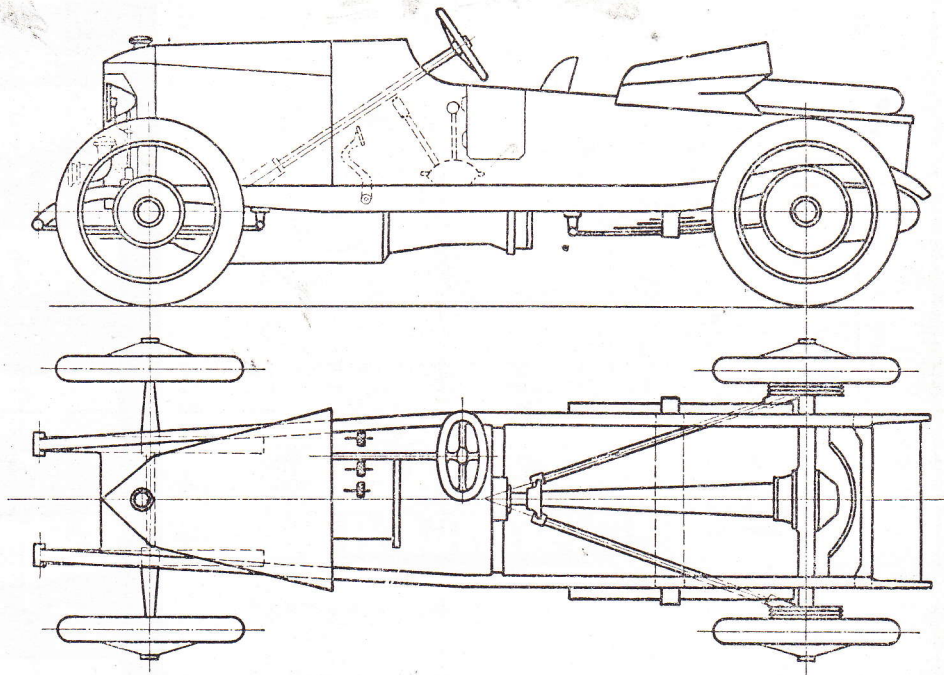


Rechts:

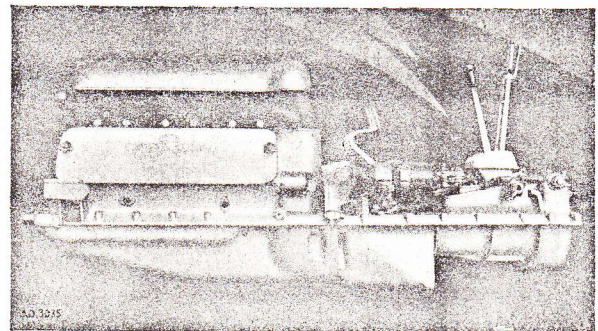
Ein Beispiel der Aufrechterhaltung kinetischer Energie. Der Fahrer läßt das in bedeutendem Tempo fahrende Fahrzeug plötzlich um seinen Schwerpunkt drehen, worauf der Wagen mit dem Heck nach vorne, ohne Motorantrieb, seinen Weg in der ursprünglichen Fahrtrichtung fortsetzt.



Die erfolgreichen Wagen.



Motor- und Getriebe-Block.
Vergaserseite.

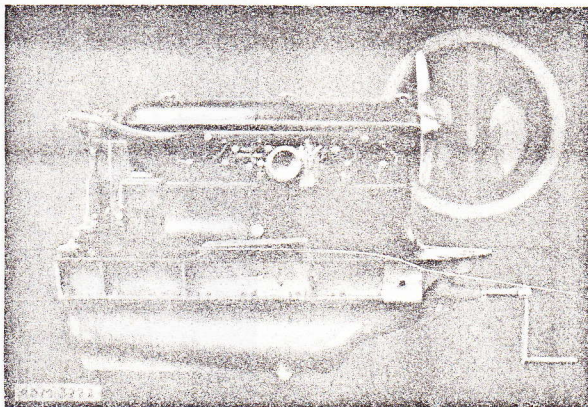
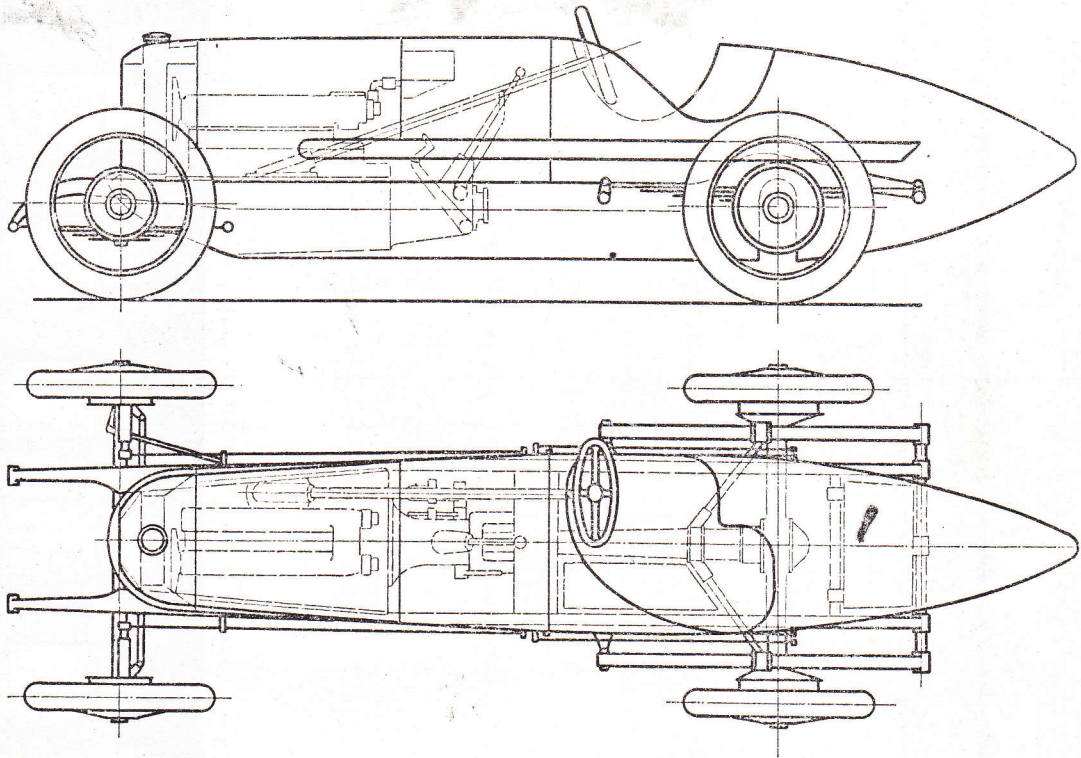


Motor- und Getriebe-Block.
Auspuffseite.

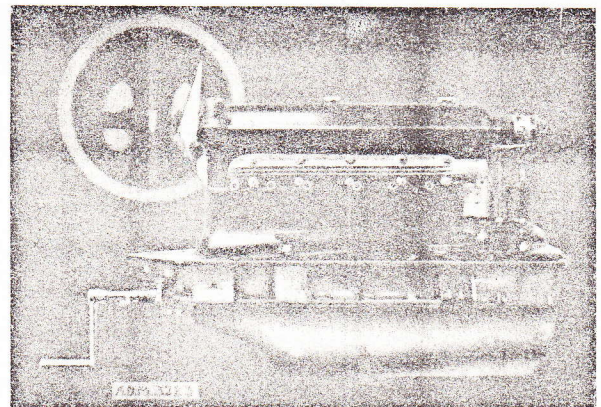
AUSTRO DAIMLER SECHSZYLINDER

TYPE
„A.D.“

Die erfolgreichen Wagen.



Motor-Block.
Vergaserseite.

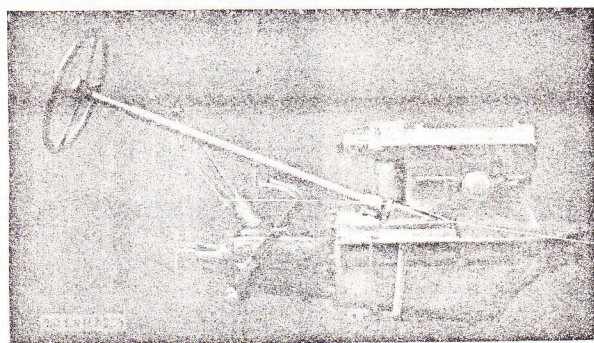
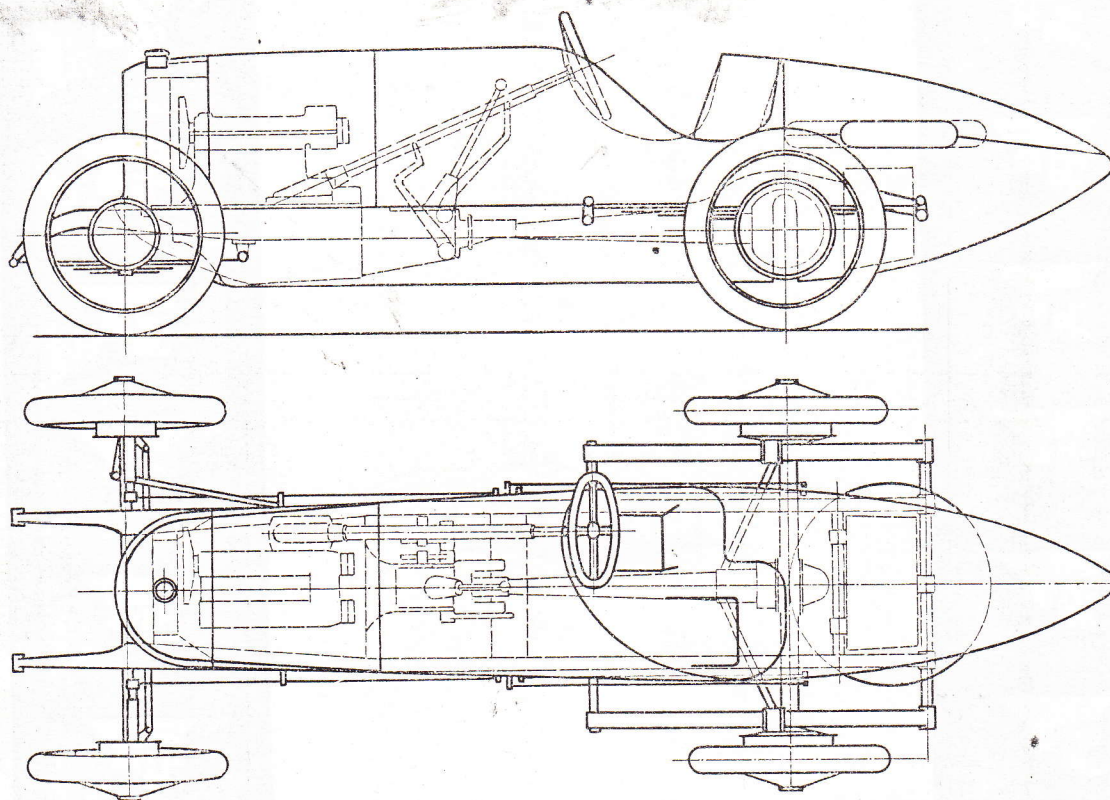


Motor-Block.
Auspuffseite.

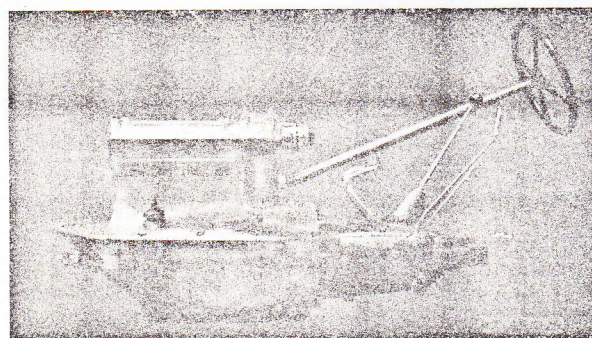
AUSTRO DAIMLER

TYPE
„A. D. M. - R.“

Die erfolgreichen Wagen.



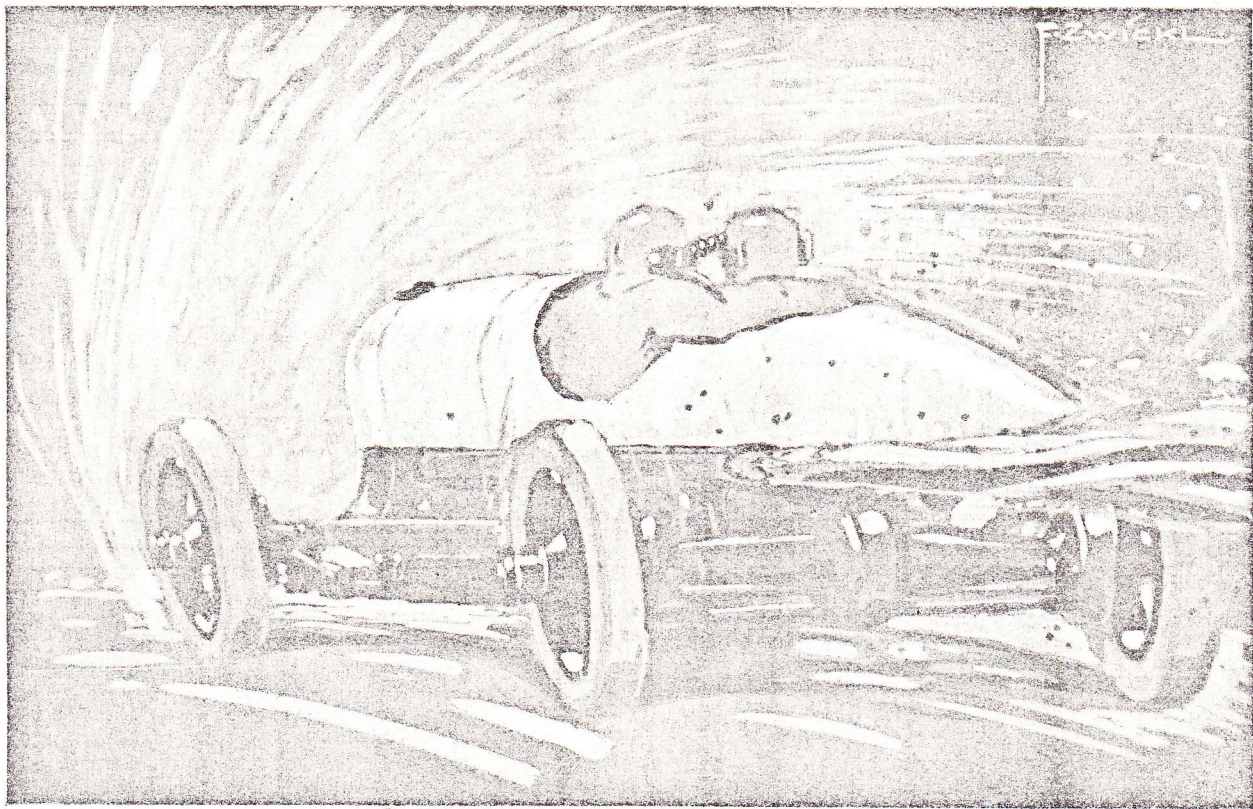
Motor- und Getriebe-Block.
Vergaserseite.



Motor- und Getriebe-Block.
Auspuffseite.

AUSTRO DAIMLER

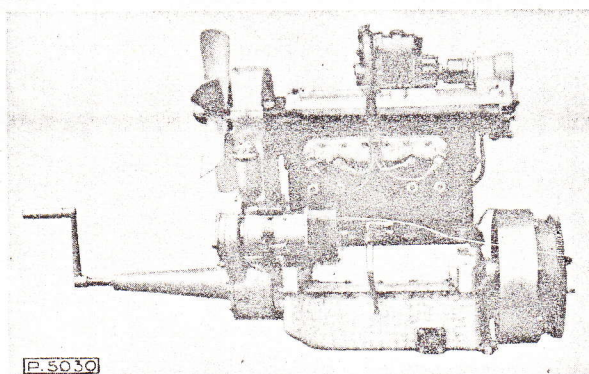
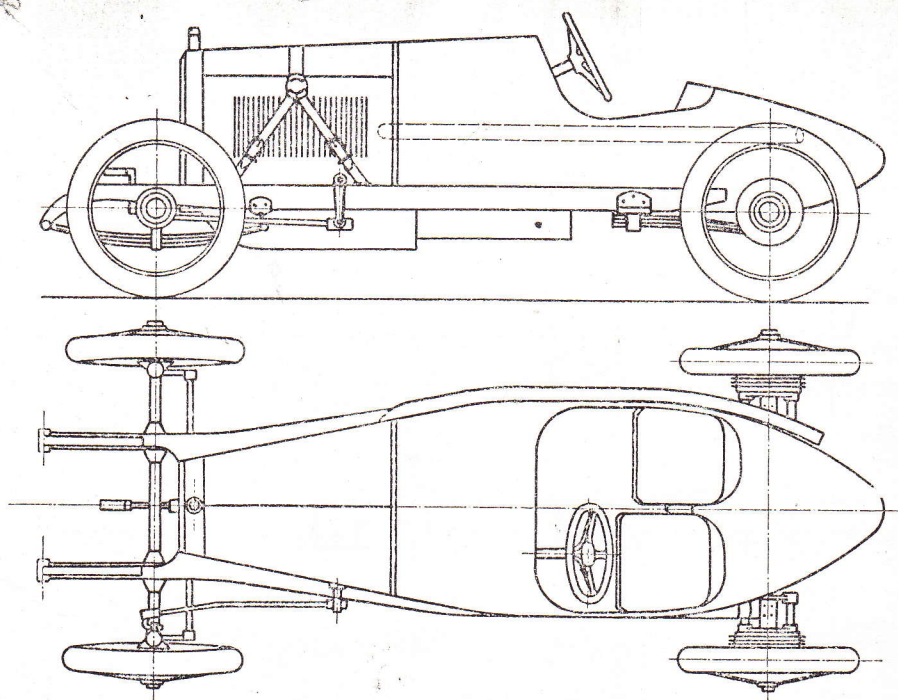
TYPE
„A. D. S. II. R.“



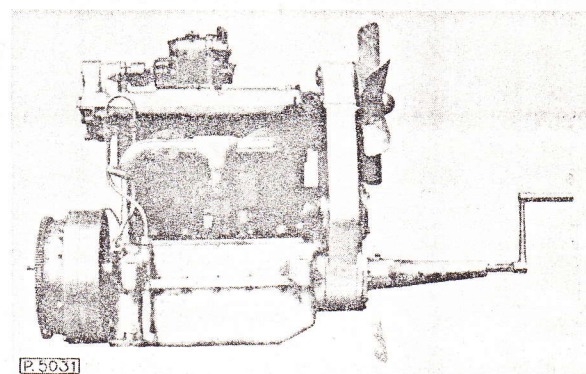
PERACTIS PERACENDIS



Die erfolgreichen Wagen.



Motor: Zündkerzenseite.



Motor: Vergaser und Auspuffseite.

PUCH
TYPE
„XII“



AAZ, 15. Dez. 1924

Der erfolgreiche deutsche Herrenfahrer Fritz Fröhlich, Essen.

Auf seinem Austro Daimler „ADM“ in einer Kurve während des Barmer Bergrennens.

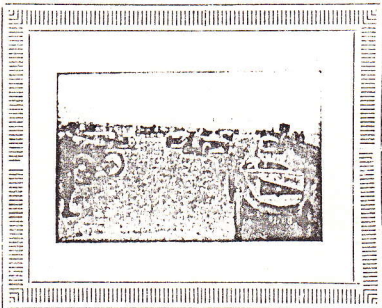
X



Bilder vom Ecce-Homo-Bergrennen.

Oben: Mittermüller auf Tatra-Nesselsdorf, kam in der Klasse bis 1100 ccm der Automobile serienmäßiger Erzeugung auf den ersten Platz. — Unten: Fritz v. Zsolnay, erzielte mit seinem Austro Daimler, A. D. M., die beste Zeit aller Serienwagen. (Siehe Text Seite 14.)

1925



SPORT-RUNDSCHAU.

Der Verband der international anerkannten Automobilklubs wird am 31. d. M. zu Paris die Hauptdaten des internationalen Automobilsportkalenders 1925 festsetzen. Einige Tage später wird das genaue Datum bekanntgegeben werden, an dem über die näheren Termine des französischen Automobilsportkalenders beraten wird.

Der bisherige, auf der Brooklandsbahn von J. Parry Thomas aufgestellte Rekord der Stundengeschwindigkeit, Juni 1923, 199 km 700 m pro Stunde, wurde bei den Trainingsversuchen auf dem neuen Autodrom von Linas - Montlhéry bei Paris zweimal verbessert. Zuerst

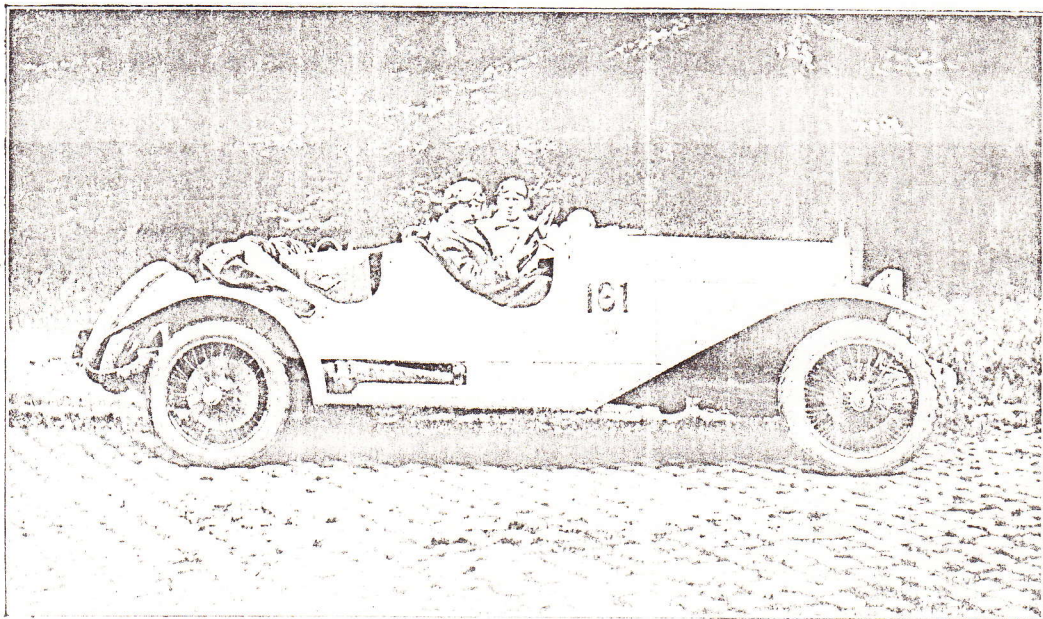
fuhr Eldridge mit seinem 300 PS Fiat, der Inhaber des Weltrekords für den Kilometer, auf der Straße (Arpajon, 234 km 936 m) ein Tempo von 210 km 300 m. Dieser Rekord hatte nur ein Eintags-liegendasein, denn schon 24 Stunden später gelang es Parry Thomas auf einem Achtzylinder Leyland (sieben Liter Zylinderinhalt) die 2500 m einer Bahnrunde in 42 Sekunden zurückzulegen, Stundendurchschnitt: 214 km 285 m.

Die Direktoren des Hauses Fiat in Turin haben beschlossen, im Großen Preis von Italien (19. Oktober) nicht zu konkurrieren. Bordino, einer der drei Fiat-Fahrer, die für Monza angemeldet wurden, reist nach Amerika, wo er in einem für den 29. Oktober angesetzten Rennen starten will.

Von der Kraftfahrervereinigung Niederösterreich-Land wurden wieder auf der 800 m langen Trabrennbahn in St. Pölten eine Anzahl Motorradrennen sowie ein Kleinautorennen zur Durchführung gebracht. In der Kategorie der Motorräder über 200 cm vollbrachte der Sieger Eddy Wimmer auf einer Superior die beste Leistung der Saison, d. h. er eine der Bahnrunden in 14 1/2 Sekunden (75 km pro Stunde) zurücklegte. Er wurde ihm hierfür der Große Preis der österreichischen Vereinigung zu-

auf N. S. U., Franz Fischer auf N. S. U., Wilhelm Ott auf Velocette, Karl Gall auf New-Imperial-J. A. P., Otto Poschek auf Zenith-J. A. P., Hans Warchat auf New-Hudson, Adolf Wimmer auf Sunbeam, Robert Jellinek auf New-Hudson, Ing. Ferdinand Eichler auf Viktoria und Frau Rosa Wochner, die Tochter des bekannten Trabersportmannes Hermann Diefenbacher, auf Indian mit Beiwagen. Das Kleinautorennen gewann Max Hofmann auf Amilcar. Beim Training am Vormittag stürzte der bekannte Wiener Rennfahrer Leopold

in Frage gekommen war aber zu diesem Zeitpunkt dem Freudenauer und eine Absperrung, bezogen in gedachtem Sinne in Krieau unmöglich machte Herrenfahrer-Vereinigung genötigt, die Veranstaltung auf einen späteren Zeitpunkt 1925 — zu verschieben. Damenrennen wird noch gegeben werden.



Ein Austro Daimler im Circuit de Belgique.

Verwaltungsrat Dabtrebande der Tattersalls Automobile S. A., Generalvertreter der Oesterreichischen Daimler-Motoren A. G. für Belgien, der auf einem Austro Daimler, Type A. D. M., Sportwagen, den dreitägigen Wettbewerb des Circuit de Belgique mitmachte und dasselbst erfolgreich abschloß.

Dirl und zog sich eine Gehirnerschütterung zu, weshalb er ins St. Pöhlner Krankenhaus gebracht werden mußte.

Seitens der Wiener Motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung wird uns mitgeteilt: Da für das heutige Damenrennen mit einem überaus starken Besuch zu rechnen war, was schon die zahlreich eingelaufenen Nennungen beweisen, sah sich die Herrenfahrer-Vereinigung genötigt, die organisatorischen Vorbereitungen in ungleich größerem Umfange als im Vorjahre zu treffen, um sowohl den Ansprüchen der Konkurrentinnen wie auch des Publikums in jeder Weise Rechnung zu tragen. So war unter anderem die vollkommene Absperrung der Rennstrecke auf der ganzen Länge und die Errichtung von Tribünen mit 2500 Sitzplätzen geplant. Diese für eine klaglose Abwicklung der Ver-

schaftsfahrt „Quer“ arrangiert. Die Jubiläumsspiele wurden in den letzten gehalten, und zwar in denen insgesamt etwa waren. Der Start der Klappenstationen waren Baden-Baden, Frankfurt schließlich das Ziel in den starteten Fahrzeugen so alle übrigen Teilnehmer fassung ans Ziel, unter Nore Stinnes als einziger Die Bewerber, welche die Strafpunkte zurücklegten, den Jubiläumsspielen dies 43 Teilnehmer, das Stöwer (Stettin), Geheimheim), Direktor Tischbein) auf Mercedes, Ro-

aner kennenden Worten der Austro Daimler-Zugwagen, Type Goltath, näher beschrieben wurde. Es war dies damals für Valparaiso ein interessantes Lokaleignis, das eine große Schar von Neugierigen herbeilockte. Dieser Tage nun kam uns aus Valparaiso von Herrn Carlos Walter, dem Generalvertreter der „Austro Daimler“ in der genannten Stadt, die Nummer einer automobilistischen Fachschrift zu, betitelt „Caminos y Turismo“ (Straßen und Tourenfahren), das schon im dritten Jahrgang in Valparaiso erscheint und das offizielle Organ des dortigen Automobilklub ist. In dieser Nummer fanden wir zwei Artikel, die in naher Beziehung zu unserer heimischen Automobilindustrie, speziell der Marke Austro Daimler, stehen. Der eine ist ein kurzer Bericht über das Rennen Santiago nach Lonquén, von dem in den obigen Zeilen ausführlich die Rede ist. In dem zweiten Artikel ist von dem Beginn einer großen Dauererprobung die Rede, die von Valparaiso (Westküste Südamerikas) über die Kordillierenkette, quer durch den

Kontinent, an die Ostküste nach der argentinischen Hauptstadt Buenos-Aires führt. Die Organisation hatte die obengenannte Firma Weber & Co. durchgeführt, die auch eine Austro Daimler-Garage in Valparaiso besitzt. Zweck dieser Unternehmung ist, die Beschaffenheit der Fahrstraßen von Chile nach Argentinien näher kennen zu lernen, desgleichen auch die Leistungsfähigkeit und Verwendbarkeit des hiezu benützten Vehikels, eines Austro Daimler, zu erproben. Ueberdies sollten auch engere Beziehungen zwischen den Automobilisten diesseits und jenseits der Anden angeknüpft werden. Dieser Artikel ist mit drei Illustrationen ausgestattet, die den Austro Daimler mit seiner aus vier Personen bestehenden Mannschaft und reichlichen Reiseequipten darstellen.

Riesige Entfernungen und wenig Verkehrsmittel, das ist der typische Mangel so vieler überseeischer Länder. Daran krankt auch das wirtschaftlich so hochbedeutende Chile. Zur Anlage eines dichten Eisenbahnnetzes ist das Terrain nicht geeignet. Um so nachdrücklicher macht sich die Nachfrage nach selbstbeweg-

lichen Vehikeln geltend. Zu dieser Einsicht ist man im Lande schon seit längerer Zeit gelangt. Speziell unsere heimische Marke Austro Daimler hat, wie unseren Lesern sicherlich sein dürfte, in Chile mit ihren Zugwagen, System Goltath, aber auch mit Personenaufmobilen feste Wurzel gefaßt. Man weiß, wie wichtig der Transport der Landesprodukte der südamerikanischen Republik nach der Hauptstadt Santiago und der großen Hafenstadt Valparaiso ist. Chile liefert nicht nur ungeheure Mengen des für Landwirtschaft und Glasfabrikation unentbehrlichen Natronsalpeters aus den großen, aber weit entlegenen Guano- und Salpeterlagern, sondern auch edle und halbedle Metalle, Steinkohle, Borax, ganz abgesehen von dem Getreidereichthum in den südlichen Gebieten. Hier ist also für leistungsfähige Transportmittel ein bedeutendes Absatzgebiet zu gewinnen, und es ist sicher schmeichelhaft für unsere heimische Industrie, daß man im fernen Süden, an der pazifischen Küste, so großen Wert auf unsere Fabrikate legt.



PRAKTIISCHE STRASSENBAU-VERSUCHE

EINE PROBESTRASSE BEI BRAUNSCHWEIG.



UR Erprobung der Widerstandsfähigkeit der üblichen Straßenbefestigungsarten gegen die Belastungen durch schweren Kraftwagenverkehr wird die vor kurzem gegründete Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau in der Nähe von Braunschweig, auf dem Bocksbartfeld an der Celler Bahn, eine Verbraunschweigischen Landesregierung zur Verfügung gestellt worden. Die Bauarbeiten und Versuche werden durch den Deutschen Straßenbauverband, das Reichsverkehrministerium und die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau finanziert.

Es ist ein Ausschuß gebildet worden, dem



IN DEUTSCHLAND.

sich nach der Befestigungsart. Der Unterbau wird für die ganze Straße gleichmäßig aus einer Packlage von 0.18 m Stärke aus Sandstein bestehen.

Die Straße wird in sechs gleiche Abschnitte eingeteilt, von dem jeder durchschnittlich 180 m lang ist. Jeder Abschnitt erhält eine andere Deckenkonstruktion. Ausgeführt werden: a) Chaussierung aus Hartschotter in bisher üblicher Ausführung, b) desgleichen mit Bitumen-Ueberzug, c) Innen-teerung mit Hart- und Weichschotter, d) Asphaltchotter mit Hart- und Weichschotter, e) Beton, f) Kleinpflaster.

Die Arbeitsausschüsse der Studiengesellschaft für Steinpflaster-, Asphalt-, Teer- und Beton-Straßen arbeiten Gultachten aus, auf

Die praktischen Versuche mit den verschiedenen Wagentypen und Bereifungen werden nach Anleitung von Professor Becker, der schon umfangreiche theoretische Untersuchungen am Institut für Kraftfahrwesen in Charlottenburg angestellt hat, ausgeführt. Die Versuche werden sich nur auf Beanspruchungen durch Lastwagen beschränken, deren Gewicht an die Grenze des durch die Kraftverkehrsordnung zugelassenen Gewichtes geht. Es wird dabei auch festgestellt werden, wie weit die neue Kraftverkehrsordnung höhere Gewichte zulassen dürfen. Versuche mit Personenkraftwagen sind zunächst nicht vorgesehen. Durch vergleichende Versuche mit Riesenluftreifen, Kissenreifen und Vollgummirreifen wird die Festlegung der Grenzen der Anwendbarkeit der verschiedenen

SCHOMÄCKER

**FAHRZEUGBAU • REPARATURWERK
FEDERN-SPEZIALWERKSTATT
BREMSEN • HYDRAULIK
FEDERN-VERTRIEB**

Heinrich Schomäcker & Co. · Bullerdeich 49-59 · 2000 Hamburg 26

Firma
H. J. Boeling
Schmiedeartikel
Langenhorner Chaussee 127
2000 Hamburg 62

Rechnung _Nr. 10459/te

Ihre Bestellung Nr. vom 23.09.80
Fahrzeugart f. Austro Daimler Pol. Kennzeichen
Reparatur von/bis 25.09.80 Lieferung am:

Komm.-Nr. 21173

Datum 26.09.80 *
(Bei Bezahlung unbedingt angeben!)

Art der Lieferung/Leistung	Menge	Stückpreis	DM	DM
2 angelieferte Hinterfedern am mit angelieferten Achskörper befestigt.				
<u>Arbeitsleistung</u>	2	54 00		108 00
				108 00
Skonto		2 00%		2 16-
				105 84
Mwst.		13 00%		13 76
				119 60*

Durch V-Scheck -Nr.
15242958 u.ü.V.

[Handwritten Signature]

Persönlich haftender Gesellschafter: Rolf Schnatmeier

Hausanschrift
Bullerdeich 49-59
2000 Hamburg 26

Telefon
(040) 25 70 36-39

Telex
02 12 557

Bankkonten
Commerzbank AG. Hamburg
(BLZ 200 400 00) 6/132 237

Deutsche Bank AG. Hamburg
(BLZ 200 700 00) 41/01 739

Postscheck
Hamburg (BLZ 200 100 20) 130 51-203



Schomäcker
Federn



Ladebordwände



Lkw-Ladekrane



ergische Achsen



Sauer-Achsen



Varstein-Achsen



Rockinger
Kupplungen



Ringfeder
Kupplungen



Sattelkupplungen



Fahrtsschreiber



silberblau

ein Begriff
für Hebezeuge