

motor bis 146 mm Bohrung und Sechszylinder bis 120 mm Bohrung. Für die Rennwagenklasse waren zwei Kategorien vorgesehen; die eine umfaßte Wagen, die im französischen Grand Prix 1908 startberechtigt waren, die also, wie erwähnt, eine maximale Zylinderbohrung von 155 mm aufwiesen, ferner eine Kategorie ohne Limit der Bohrung und des Gewichtes. Damals, zur Zeit des ersten Dezenniums der Semmering-Rennen, gewann man vom technischen Standpunkte sehr interessante Einblicke. Es war klar, daß man am Beginn einer neuen Ära des Motorenbaues stand, von Motoren mit verhältnismäßig geringer Bohrung, sehr großem Hub und hoher

Bohrung und Hub nach einer eigenen Formel berechnet, die aber nicht identisch war mit der späteren deutschen und auch österreichischen Steuerformel. Beim Semmering-Rennen 1909 des Oe. A. C. waren keine Motorradklassen vorgesehen, wohl aber veranstaltete am gleichen Tage der Allgemeine Motorfahrer-Verband sein eigenes Semmering-Rennen der Motorräder, das für drei Kategorien der Rennmaschinen und fünf Kategorien der Tourenmaschinen offen war. Mit dem Jahre 1909 war der zweite Semmeringwanderpreis definitiv von dem Mercedes-Fahrer Salzer in Rekordzeit gewonnen worden. Hier folgt nun ein breiter Einschnitt,

und dem Mindestgewicht auch eine minimale Reifenbreite vorgeschrieben.

In den Ausschreibungen für das Rennen 1923 war nur eine Kategorie der Fahrräder mit Hilfsmotoren und der Leichtmotorräder bis 150 ccm eine Neuheit. Im letzten Semmering-Rennen (1924) gab es auch zwei Kategorien von Motorrädern mit Beiwagen. Bei den Rennwagen kam eine kleine Kategorie bis 1100 ccm hinzu.

In der Zwischenzeit trat nun das Internationale Rennreglement in Kraft, dessen Neueinteilung für das kommende Semmering-Rennen maßgebend ist. Auch sonst reiht sich das vierzehnte Semmering-Rennen



**Aus dem Badeleben von Deauville.**

André Citroën, der bekannte französische Automobilfabrikant, hat der Munizipalität des Badeortes Deauville für die Beförderung von Badegästen über den Sand des Strandes einige mit Raupenantrieb versehene Automobile geschenkt, die als char à bancs karosiert sind. (Wide World Photos.)

Tourenzahl. Hier waren schon die ersten Keime der hochtourigen Motoren gegeben. Die Doppelkriterien der maximalen Bohrung und des Wagengewichtes wurden beim nächsten Semmering-Rennen (1909) nicht beibehalten, nur in den Rennwagenklassen verblieben die Bohrungsmaße, bei den Tourenwagen hingegen waren nur Mindestgewicht und Begrenzung nach der Pferdestärke maßgebend, letztere unter Berücksichtigung von

eine längere Pause. Das Semmering-Rennen wurde in der Vorkriegszeit nicht mehr gefahren und dann in der Nachkriegszeit auch nicht mehr vor dem Jahre 1922. In dieser Zwischenzeit von dreizehn Jahren hat sich nicht nur die Welt von Grund aus geändert, auch die Automobiltechnik arbeitete unter gründlich gewandelten Voraussetzungen. In den Ausschreibungen des Semmering-Rennens 1922 war neben dem Zylinderinhalt

unter neuen Auspizien an seine Vorgänger. Es wurde der Große Bergpreis von Oesterreich geschaffen (Beiwagenmaschinen, Touren- und Sportwagen), ferner eine Neueinteilung der Fahrer in Amateure und Experten, sowie die Festsetzung von Maximalfahrzeiten für die einzelnen Kategorien. So bildet denn das diesjährige Semmering-Rennen in vieler Beziehung ein Novum und wird sicherlich erhöhtes sportliches Interesse erwecken.

**Lastwagen gegen Rennwagen.**

Zu dem Titelbild der vorliegenden Nummer geben wir hier einige Erläuterungen. Auf der Londoner Brooklandsbahn fand nämlich ein sonderbares Rennen statt, und zwar das eines beladenen Truck gegen zwei Rennwagen. Das Rennen erfolgte auf Grund einer Wette zwischen Mr. J. G. Parry Thomas, der bekanntlich den Weltrekord über den Kilometer (fl. St.)

mit einem Durchschnitt von 275 km 341 m pro Stunde hält, und Mr. R. M. Hanlon der Brooklandsbahnleitung. Der Truck ist ein solcher, wie er in Eisenbahnstationen zu Beförderungszwecken von Lasten benützt wird. In dem Rennen war der Truck mit einer Last von zwei Tonnen beladen und erhielt über die Distanz von acht Meilen = 1287 km eine Vorgabe von

1 Stunde 31 Minuten. Das Rennen ging für den Truck siegreich aus, indem die Rennwagen die Vorgabe nur bis zu 32% Sekunden einholen konnten. Sonach siegte der Truck mit 32% Sekunden. Auf dem Bilde sieht man links den Rennfahrer P. Dutoit, in der Mitte Mr Duller und als Lenker des Truck Mr. Hanlon.