

für 1931 sauber weiterentwickelten Haupttypen: Stuttgart, Mannheim, Nürnberg, welche alle wertvolle Neuerungen trotz erfolgter Preissenkung aufweisen.

neuen Reifenkonvention geführt worden sind, müssen als gescheitert betrachtet werden. Es hat sich herausgestellt, dass die Zeit für eine generelle Regulierung des Reifenmarktes noch nicht reif ist. Man begnügt sich also wie bisher mit den ziemlich losen

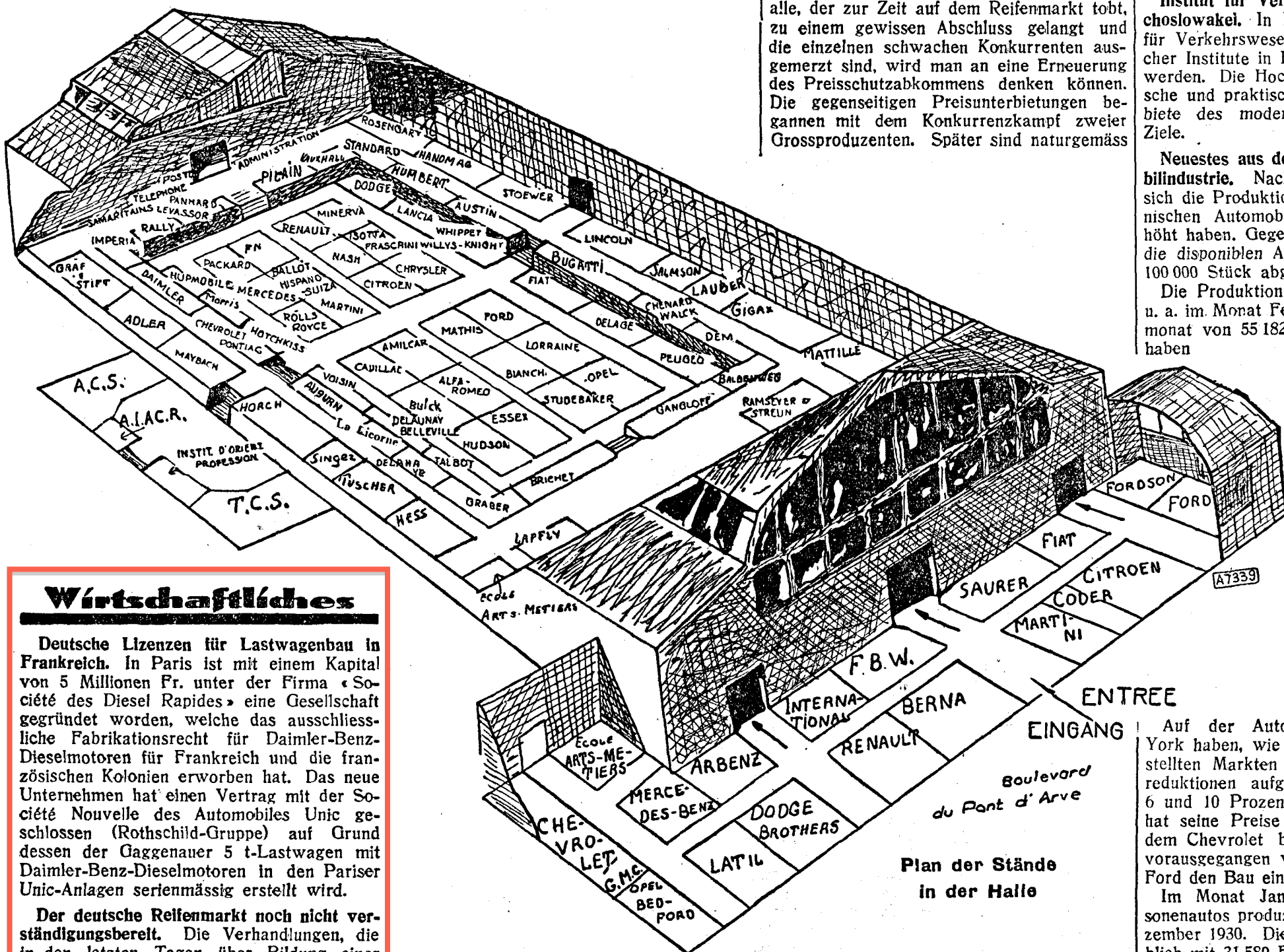
Abmachungen, durch welche lediglich Fragen sekundärer Ordnung, wie diejenige des Händlerprinzips, die Belleferung der Grosskonsumenten etc. geregelt werden und welche keine preispolitischen Bestimmungen festlegen. Erst wenn der Kampf aller gegen alle, der zur Zeit auf dem Reifenmarkt tobt, zu einem gewissen Abschluss gelangt und die einzelnen schwachen Konkurrenten ausgemerzt sind, wird man an eine Erneuerung des Preisschutzabkommens denken können. Die gegenseitigen Preisunterbietungen begannen mit dem Konkurrenzkampf zweier Grossproduzenten. Später sind naturgemäss

alle andern Produzenten in den Kampf verwickelt worden. Anlass zum Sturz der Reifenpreise gab neben der verschlechterten Automobilkonjunktur vor allem die äusserst scharfe Baisse am Rohgummimarkt. Wy.

Institut für Verkehrswesen in der Tschechoslowakei. In Prag soll eine Hochschule für Verkehrswesen nach dem Muster ähnlicher Institute in London und Paris errichtet werden. Die Hochschule hätte die theoretische und praktische Ausbildung für alle Gebiete des modernen Verkehrswesens zum Ziele. x.

Neuestes aus der amerikanischen Automobilindustrie. Nach neuesten Berichten soll sich die Produktion bei zahlreichen amerikanischen Automobilgesellschaften wieder erhöht haben. Gegenüber dem Vorjahre haben die disponiblen Automobilbestände um zirka 100 000 Stück abgenommen.

Die Produktion der Fordwerke soll sich u. a. im Monat Februar gegenüber dem Vormonat von 55 182 auf 84 000 Wagen erhöht haben



Wirtschaftliches

Deutsche Lizenzen für Lastwagenbau in Frankreich. In Paris ist mit einem Kapital von 5 Millionen Fr. unter der Firma « Société des Diesel Rapides » eine Gesellschaft gegründet worden, welche das ausschliessliche Fabrikationsrecht für Daimler-Benz-Dieselmotoren für Frankreich und die französischen Kolonien erworben hat. Das neue Unternehmen hat einen Vertrag mit der Société Nouvelle des Automobiles Unic geschlossen (Rothschild-Gruppe) auf Grund dessen der Gaggenauer 5 t-Lastwagen mit Daimler-Benz-Dieselmotoren in den Pariser Unic-Anlagen serienmässig erstellt wird.

Der deutsche Reifenmarkt noch nicht verständigungsbereit. Die Verhandlungen, die in den letzten Tagen über Bildung einer

Auf der Automobilausstellung in New York haben, wie in Deutschland, die ausgestellten Marken fast durchwegs mit Preisreduktionen aufgewartet, welche zwischen 6 und 10 Prozent schwankten. Auch Ford hat seine Preise neuerdings gesenkt, nachdem Chevrolet bereits im Dezember 1930 vorausgegangen war. Wie verlautet, plant Ford den Bau eines neuen 8-Zylinderwagens.

Im Monat Januar wurden 139 810 Personenautos produziert, gegen 122 640 im Dezember 1930. Die Lastkraftwagenproduktion blieb mit 31 580 Einheiten fast stabil. Wy.

L'HOMME DU MÉTIER AFFIRME:

Les pistons en alliage léger

traités et améliorés thermiquement perdent leur degré de résistance, lorsque ils sont successivement soumis aux températures élevées - en particulier dans les moteurs surchauffés en côte (températures atteignant 1700° C) - et à un refroidissement lent à l'arrêt. Ils s'usent rapidement et exigent bientôt leur remplacement.

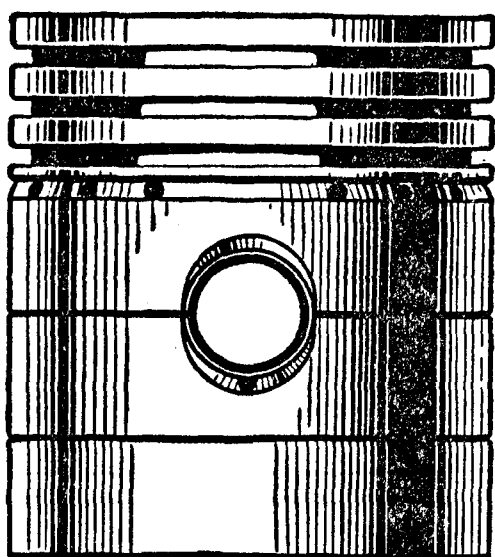
Les pistons ordinaires en alliage léger

possèdent un coefficient de dilatation élevé. Pour qu'ils ne grippent ou ne serrent pas pendant le fonctionnement du moteur, il est nécessaire de les monter avec un jeu relativement important ou de les munir de fentes qui permettent la dilatation. Dans le premier cas, les pistons claquent à froid et sont la cause de remontées d'huile et d'une consommation exagérée de lubrifiant; ils provoquent l'ovalisation des cylindres du fait qu'ils ne possèdent pas un bon guidage. Dans le deuxième cas, les pistons légers perdent leur principal avantage, la bonne conductibilité de la chaleur du fait des fentes qui interrompent la conduction calorifique.

Le mauvais mécanicien dit:

Les pistons en alliage léger ordinaires sont à recommander aux clients, car un jeu de plusieurs centièmes de millimètres n'y fait rien est leur montage ne demande pas des soins et une peine aussi grands que les pistons exacts. Le client ne comprend rien à ce travail ou n'en remarque le mauvais effet que beaucoup plus tard.

PISTONS DIATHERM



Pas plus chers que les autres pistons!

Ces pistons

augmentent la puissance du moteur, produisent une économie d'essence et d'huile et ne claquent pas.

Rectification des cylindres et équipement des moteurs en pistons Diatherm dans les délais les plus courts.

Les pistons Diatherm

ne sont pas traités thermiquement. Ils ne sont pas influençables par la chaleur et résistent infiniment plus longtemps, sans jamais gripper dans le cylindre.

Les pistons Diatherm

sont construits au moyen de l'alliage spécial en Alpac, dont le coefficient de dilatation est le plus voisin de celui de la fonte. Ils sont donc montés avec un jeu presque aussi faible que les pistons de fonte, ne claquent pas à froid, ont un guidage constamment égal à lui-même, ne causent pas de remontées d'huile ni aucun dommage aux cylindres. Ils ne sont pas fendus et leur avantage réside avant tout dans l'excellence de la conductibilité de la chaleur, grâce à la forme spéciale et brevetée de leur jupe.

Le bon mécanicien dit:

Des pistons Diatherm seulement sont montés par moi, quoiqu'ils exigent un travail très précis et très soigné. Le client m'en est reconnaissant par la suite.

Demandez notre liste des prix et la brochure explicative: „Notice concernant les pistons Diatherm“.

SOCIÉTÉ SUISSE DE MÉTALLURGIE
Muttenz près Bâle

Adresse télégraphique: Plomblei

Téléphone: Muttenz Safran 60.50