

Deutsche Automobilausstellung 1926

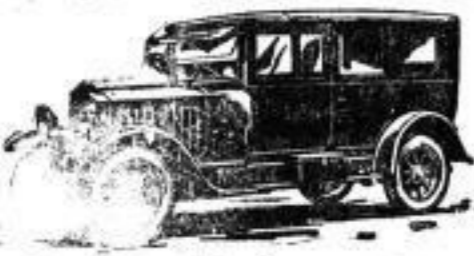
Sonderbeilage

Ein Rundgang durch die Ausstellung.

Von unserm Berliner Mitarbeiter Hans Tischert.

Die „Deutsche Automobilausstellung 1926“, die in der Zeit vom 29. Oktober bis 7. November in den großen Ausstellungshallen am Kaiserdamm in Berlin stattfindet, gibt einen vollkommenen und geschlossenen Überblick über die Ergebnisse der deutschen Kraftfahrzeug- und Zubehörteil-Industrie. Die Zeit ist vorbei, in der eine Automobilausstellung bahnbrechende Neugkeiten bringt. Wenn man den Fortschritt in den letzten Jahren aufmerksam verfolgte, beobachtete man nur kleine Umformungen und Veränderungen. Trotzdem kann man einen Wagen, der im Jahre 1900 gebaut wurde, mit einem heutigen nicht in Vergleich stellen. Jeder, der die Automobilausstellung besucht, fragt sich, „Was bringt die Automobilausstellung Neues?“

Die Protos-Automobile G. m. b. H. ist ihr 10-PS-Motor mit vier Zylinder-Apparat geblieben. Kautschuk wird das Fahrzeug verbessert, es stellt einen Gebrauchswagen dar, bei dem Wert auf Betriebssicherheit und Sparsamkeit gelegt ist. Die Aufbauten



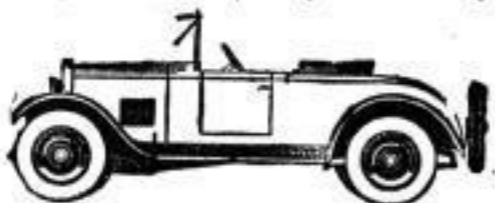
an den Enden stellen die normale Serienausstattung dar, um dem Publikum zu zeigen, was das Ziel aus der normalen Fabrikation liefert. In der neuen Halle sieht man noch zwei Protos-Lieferwagen, der in der Konstruktion dem Personwagen-Chassis entspricht.

Bei einer geschickten durchgeführten Umrüstung sind die beiden neuen Adler-Wagen mit 2 1/2 10 PS Personwagen und 2 1/2 15 PS Schnell-Lieferwagen von 9 PS, der Adler-Verke, vorm. Heinrich Krieger. Beide zeigen das Resultat der Beachtung aller



wesentlichen theoretischen Erkenntnisse und praktischen Erfahrungen. Bei dem ersten kleinen Volkswagen ist von besonderem Interesse die Ventilsteuerung, die von der Kurbelwelle aus mittels einer völlig lautlos arbeitenden Zahnstange geschieht. Besondere Beachtung finden auch die Typen 6/25 PS, 10/50 PS und 15/80 PS.

Die Wandere-Verke, Schönaun bei Chemnitz zeigen den bekannten und bewährten 6/80 PS Wagen. Solide Qualitätsarbeit kennzeichnen die Güte des Erzeugnisses. Das Chassis mit einem vierzylinder-Motor mit hängenden Ventilen eignet sich für den Touren-



Sport-, Gepäc- und Lieferwagen, sowie für das Cabriolet und Innenfeuer-Limousine Verwendung. Ausgerüstet sind sämtliche Wagen mit Reichweiten-Trockenkupplung. Die Kraftübertragung geschieht vollkommen reiblos durch Gelenkwelle mit 2 elastischen Gelenkscheiben.

Die Fürst Stolberg-Hütte, Hfenburg/Harz hat es unternommen, einen leichten 4/16 PS Personwagen mit einem vierzylinder-2-Taktmotor herauszubringen. Neben praktischer Bauart macht der Wagen einen schönen und schmeichlichen Eindruck. Die Eigenart des Motors besteht darin, daß die Kolben gleichzeitig die verbrannten Gase mit der von ihnen verdrängten Luft ausströmen und das frische Gasgemisch über den Kolben drücken, so daß dieser gleichzeitig als Gas- und Luft-

pumpe wirkt. An dem Motor vermischt man vollkommen die gekauerten Ventile mit all ihren Einströmkanälen.

Die Firma C. J. Magirus, Ulm a. D. bringt einen neuen Omnibus-Typ für 80 Sitzplätze mit 6-Zylinder-Motor und Vierradbremse, ein Niederfahrwagen für diesen Omnibus zur Ausstellung. Unter den ausgestellten Omnibustypen fällt der neue Magirus-Omnibus schon durch seine äußere Form



auf. Der 100-PS-Motor ist über die Vorderachse vorgebaut und gibt dadurch viel Platz für den Passagiertraum frei. Ferner ist die Anwendung eines dreifachen normalisierten 33-Grad-Getriebes und eines leichten linksseitigen Differenzials, dessen Reduktionsgetriebe getrennt und seitlich etwa Mitte des Fahrgestells gelagert ist.

Die Daag (Deutsche Last-Automobil-Fabrik Akt.-Ges.) Ratingen-Oßfeldorf zeigt vier serienmäßig hergestellte Fahrzeuge ihrer Standard-Typen, die alle mit Cardan-Antrieb, Luftbremse und Vierradbremse ausgerüstet sind. Die Daag ist bekanntlich das erste Werk, das keine sämtlichen Lastwagen mit Vierradbremse baut, deren Vorteile im Personentransport schon länger erkannt wurden. In erstklassiger Werkmannsarbeit haben wir dort: ein 4 tons Schnelllastwagen-Chassis, Typ C 4, mit Zentralsteuerung, ein Spezial-Omnibus-Fahrgestell, Typ C 6, mit Zentralsteuerung und Druckluftbremsen, einen Schnell-Lieferwagen, Typ C 8, für Lasten bis zu 8 tons, sowie einen Niederfler-Omnibus, Typ C 9, mit 30 Sitzplätzen. Alle vier Fahrzeuge sind mit dem bekannten Daag-Motor versehen, dessen hervorragende Konstruktion und Leistung bei niedrigstem Betriebsstoffverbrauch durch die wissenschaftliche Untersuchung an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg durch Prof. Dr. G. Becker bestätigt wurde. Die Bauart des Daag-Motors, die bahnbrechend für den Automobilbau wurde, verwendet in weitestgehendem Sinne Leichtmetalle; so sind Motor-Gehäuse-Oberteil und die Zylinder aus einem Stück in Aluminium gegossen. Hier eingesogene Stahlbüchsen bilden die Zylinderläufe. Bei dem Schnell-Lieferwagen haben diese eine Bohrung von 110 mm, bei den übrigen Fahrzeugen 120 mm. Bei einer minimalen Drehzahl von 1200 entspricht dies einer Leistung von 10 bzw. 60 PS. Die Ventile sind hängend in dem leicht abnehmbaren Zylinderkopf angeordnet. Zylinder und Zylinderkopf haben je einen getrennten Kühlwasser-Kreislauf, so daß die Gefahr des Eindringens von Wasser in den Zylinder nicht vorhanden ist.

Der zunehmende Verkehr hat die Vervollständigung guter, gebrauchsfähiger Person-Omnibusse notwendig gemacht. Die Faun-Verke G. m. b. H., Nürnberg bringen ein Fahrgestell für einen Niederfler-Omnibus für

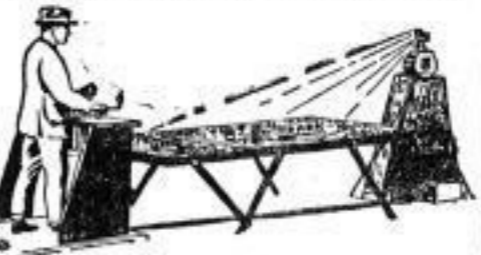


30-50 Personen je nach Einrichtung des Aufbaus mit einem 6-Zylinder Vordach-Motor zur Schau. Das Getriebe ist organisch mit dem Motor zusammengebaut, und hat dann Regelrad-Hinterachsen-Antrieb mit Vorgelege. Ein gleiches Fahrgestell finden wir auch mit benzin-elektrischem Antrieb. Hier fallen Kupplung, Getriebe, Zahnräder, Ketten, Ausgleichgetriebe, Kardangelenke fort, das Schalten und Ruppeln ist unnötig, so daß die Bedienung außerordentlich einfach ist.

Die intensive Steigerung des Verkehrs bringt Aufgaben mit sich, die dem Kupfenstenden nicht so ohne weiteres in Erscheinung

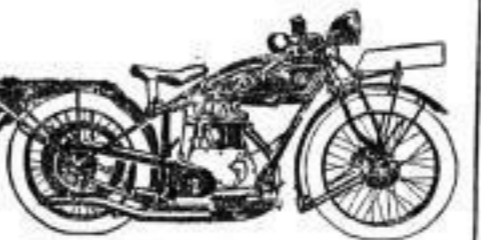


treten. Dagegen weiß der Verkehrradmann, daß er heute an die Auslese und Ausbildung des Wagenlenkers weit höhere Ansprüche stellen muß. Der Verkehrradmann bedient sich wiederum zeitgemäher Hilfsmittel. Dies führte zur Schaffung von Apparaturen, Lehr- und Prüfapparaten der Maschinenfabrik H. Paus, Berlin-Reinickendorf. Der Gessfor-Lehr- und Prüfapparat C H 2 hat überall in Betriebsstellen beste Aufnahme gefunden. Strenge Konstruktion bildet ferner der Paich'sche Straßenbahn-Lehr- und Prüfapparat L M 2. Bei beiden Apparaten wird dem Schüler das wildbewegte Straßenbild vor Augen geführt.



Es ist eine wahre Freude, wenn man sieht, welche Arbeit und Mühe hier aufzuwenden wurde, um die Zahl der Verkehrradfahrer auf ein Mindestmaß herabzubringen.

Das Motorrad ist in den letzten Jahren immer mehr verbessert worden und hat damit gleichzeitig viele Freunde gefunden. Die Ergebnisse der Deutschen Industrie-Verke Akt. G. stellen ohne Zweifel das Gebrauchsmotorrad für Sport, Reise usw. dar. Der Motor ist als Pleinmotor ausgebildet und ist in dem Rahmen durch 2 durchgehende Bolzen befestigt. Das rein deutsche Fabrikat läßt sich



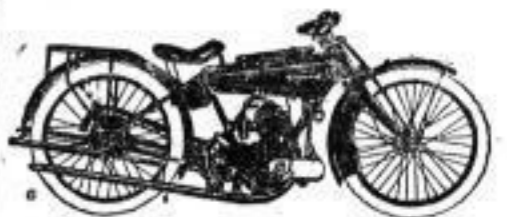
sowohl als Solomachine, als auch in der Seitenwagen-Verbindung verwenden. Um eine absolute Leistungssicherheit zu erreichen, ist das V-Rad als 600 ccm Typ entwickelt. Für den täglichen Gebrauch sind V-Räder mit Seitenwagen für alle Betriebe hergestellt worden, so befindet sich die Schutzpolizei, Reichspost, Reichswehr und die ungarische Staatspolizei dieser Fahrzeuge.

Zum ersten Male tritt die Firma Jochpauer Motorenwerke I. S. Rossmuffen Akt. G. mit einem 2-Zylinder-Motorrad an die Öffentlichkeit. Das Motorrad von 1927 ist neben dem Sportmodell die 600 ccm 2-Zylindermaschine. Bei einer Durchschnittdrehleistung



von 12 PS an der Bremse hat das Motorrad 2,88 Steuer-PS. Durch die große Dimensionierung der Rührrippen wird eine Dauerbeanspruchung sichergestellt. Bei der neuen Maschine hat ein Drehmomentgetriebe und Ritzpaar Verwendung gefunden.

Die Mammut-Verke, Nürnberg haben eine neue Type mit Ballonverstellung herausgebracht, die dem Motorradfahrer neben den schon allgemein großen Vorteilen des tiefen Schwerpunktagerung sowie der Wendigkeit des Rades auch die große Annehmlichkeit bringt, daß eine Fahrt verhältnismäßig erschütterungsfrei ist. Die Stabilität des Rades wurde noch besonders erhöht, daß patentierte Röhren eingebaut wurden, die das Rad unverwundlich machen. Der neue 300 ccm 4-Zylinder-Motor, der im Mammut-Motorrad eingebaut ist, stellt mit seinem geringen Gewicht eine Höchstleistung der Motorabindultrie dar. Ferner stellen die Verke ein Lieferbremsrad mit dem bewährten Motor aus. Das Lieferbremsrad



der Mammut-Verke ist für den kleinen Geldbeutel das praktische Beförderungsmittel. Er ist in der Lage auch diejenigen Kunden schnell zu bedienen, die außerhalb der Stadt wohnen.

Wir sind heute in der Lage, ein neues Fabrikat in der Kraftfahrzeugbranche zu verzeichnen, nämlich das Raststrahl „Belox“ der Maschinen- und Motorenfabrik Scharrer & Groß, Nürnberg. Diese Firma stellt seit dem Jahre 1925 Kraftmotoren nach dem Viertakt-System her, und zwar in vier verschiedenen Typen. Sie baut Kraftmotoren mit 30 ccm Zylinderinhalt mit Ventilen und Seitenventilen und 500 ccm Motoren in der gleichen Ausführung. Der sehr fröhlich gehaltene Stahlrahmen ist hergestellt aus Mannesmann-Röhren mit 4 mm Wandstärke und verbindet mit absoluter Bruchfestigkeit eine gewisse Eleganz.

Die Vergebrüder der Firma Lauer & Wiedemann, Pforzheim bringt ebenfalls



Emalleplaketten, auf denen sich die in Bronze und Silber künstlerisch geprägte Figur des Sankt Christoph, des Schutzheiligen des Motorradfahrers befindet. Diese Plaketten werden auf dem Armaturenbrett oder an der Längs des Wagens angebracht. Bereits im Ausland findet man diese Plakette an fast allen Kraftfahrzeugen.

Nach vieles mehr bringt die Deutsche Automobilausstellung 1926. Der deutsche Ingenieur hat auf neue gezeigt, daß er seine Arbeit ernst nimmt, daß er genau wie früher mit der ihm eigenen und vielseitigsten Gründlichkeit die mannigfachen Probleme im Kraftfahrzeugbau zu meistern weiß. Die Deutsche Automobilausstellung zeigt der Welt, daß wir uns von dem Wahn frei gemacht haben, Hilfe vom Ausland zu erlangen, daß die deutsche Kraftfahrzeugindustrie mehr denn je von dem Drange befeuert ist, ihre Selbstständigkeit zu erhalten und ihren Ruf dauernd zu befestigen.

Deutsche kauft Deutsche Kraftfahrzeuge