

Durchmesser von 0.8 tausendmal eingedrückt und wieder entlastet. Ebenso oft kommt jeder Teil des Umfangs mit der Straße in Berührung. Dabei ist die angenommene Geschwindigkeit keineswegs für ein Rennen zu hoch gegriffen. Daß bei einer Renngeschwindigkeit durch die dauernde Reibung der einzelnen Reifenteile erhebliche Wärmemengen erzeugt werden, leuchtet ohne weiteres ein, hat man doch wiederholt Temperaturen von 100 bis 130 Grad Celsius gemessen.

Hierbei ist die Beschaffenheit der Straße nicht berücksichtigt. Man darf sich nicht vorstellen, daß die bekanntesten Rennstraßen etwa eine glatte Fahrdecke haben, oder daß nur eine kleine Zahl von Kurven den Fahrer zur Mäßigung des Tempos zwingt. Betrachten wir uns einmal das felsige Gelände auf Sizilien, die Stätte der berühmten „Targa Florio“ oder auch den „Nürburgring“! Nur kurz sind die graden Strecken. Man sagt nicht mit Unrecht, ein solches Rennen wird in den Kurven entschieden.

Eine Reifenpanne im Renntempo bedeutet Lebensgefahr. Die Notwendigkeit will dem Laien, oft auch dem Fachmann nicht einleuchten, wenn der Fahrer ständig bessern will, sei es auch an Kleinigkeiten. Da hört man den Vorwurf: „Das sind Überspanntheiten, Crackallüren, Primadonnenlaunen.“ Nichts ist unberechtigter als das. Wie weit oft diese scheinbar unbedeutenden Verbesserungen die Gesamtwirkung beeinflussen, ist bekannt. Der Rennfahrer hat eben das Ideal der Vollkommenheit im Auge und hilft damit der Industrie, diesem Zustande der Vollendung möglichst nahezukommen. Denn gerade die Erfahrungen im Rennen finden sofort ihre Nutzenanwendung in der Serien-Fabrikation. Es ist eine ganz einfache logische Schlußfolgerung, wenn man sagt: Eine Reifenfabrik, die brauchbare Rennreifen bauen kann, muß auch einen guten Reifen für den Verkehr liefern können.

Durchläuft man die Automobilrennen 1927, so kehrt der Name „Continental-Reifen“ immer wieder. Das beweist, daß die Rennfahrer in ihm eine Gewähr erblicken für Sicherheit und Erfolg.

Köppen errang seinen hervorragenden Sieg in der „Targa Florio“ gegen stärkste ausländische Konkurrenz. Er schreibt folgende Worte: „Es hat mich eigentümlich berührt, daß die Majorität der Fahrer mir vor dem Rennen davon abrieten, andere Reifen als die Spezialreifen, wie sie die Italiener für die mörderische Fahrt benutzten, zu fahren, da nur diese der Beanspruchung gewachsen wären. Dennoch blieb ich meinen „Contis“ treu, und wie haben sie gehalten!“

Auto = Allerei

Es ist ein großer Unterschied, ob du von einem Wagen oder von einer Frau behauptest: „Das ist eine Marke . . .“

Eine Frau, die pünktlich ist, ist wie ein Wagen, der keine Fehler besitzt: Sie existieren beide noch nicht.

Die erste Rate ist der Eingang zum Paradies, die letzte — der Ausgang zum Offenbarungseid.

Das schönste Geschenk zu Ostern

ist zweifellos ein „Electrola“-Kofferinstrument. Besonders die neuen Luxusapparate in grauer und roter Lederausführung werden überall großen Beifall finden. Bequeme Monatsraten erleichtern die Anschaffung. Vorspiel ohne Kaufzwang wird gern gestattet bei der Electrola-Gesellschaft m. b. H., Berlin W 8, Leipziger Straße 23 und Berlin W 15, Kurfürstendamm 35.



Auto-Fahrschule
des Automobilclub von Deutschland
 Berlin NW 40, Invalidenstraße 55 a, Eingang Lehrter Straße
 Tel.: Moabit 3607

Auch für Nichtmitglieder des Clubs