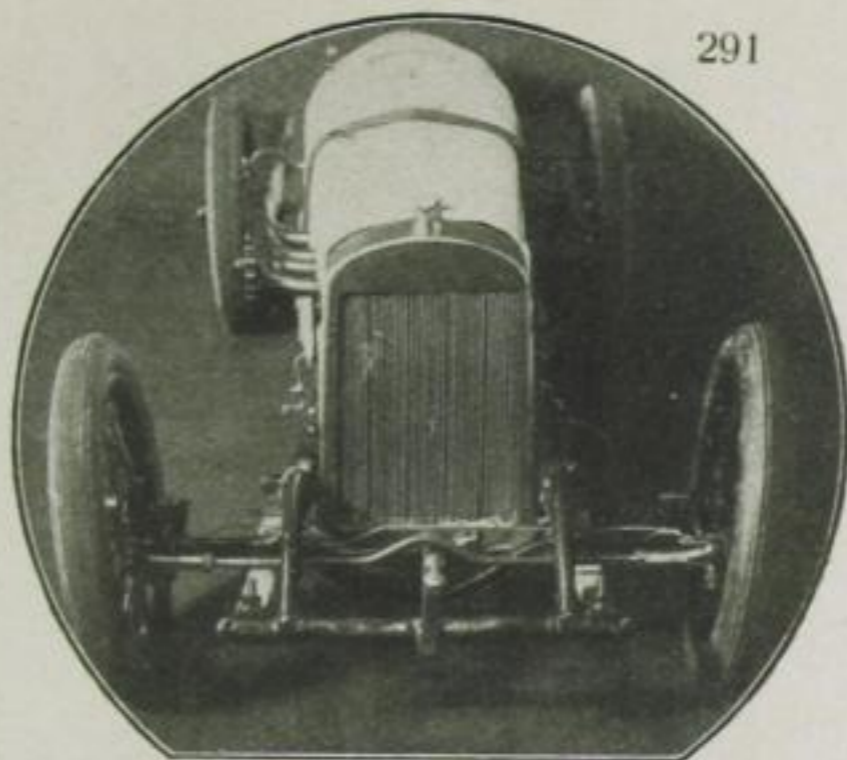


Das kleinste Auto der Welt

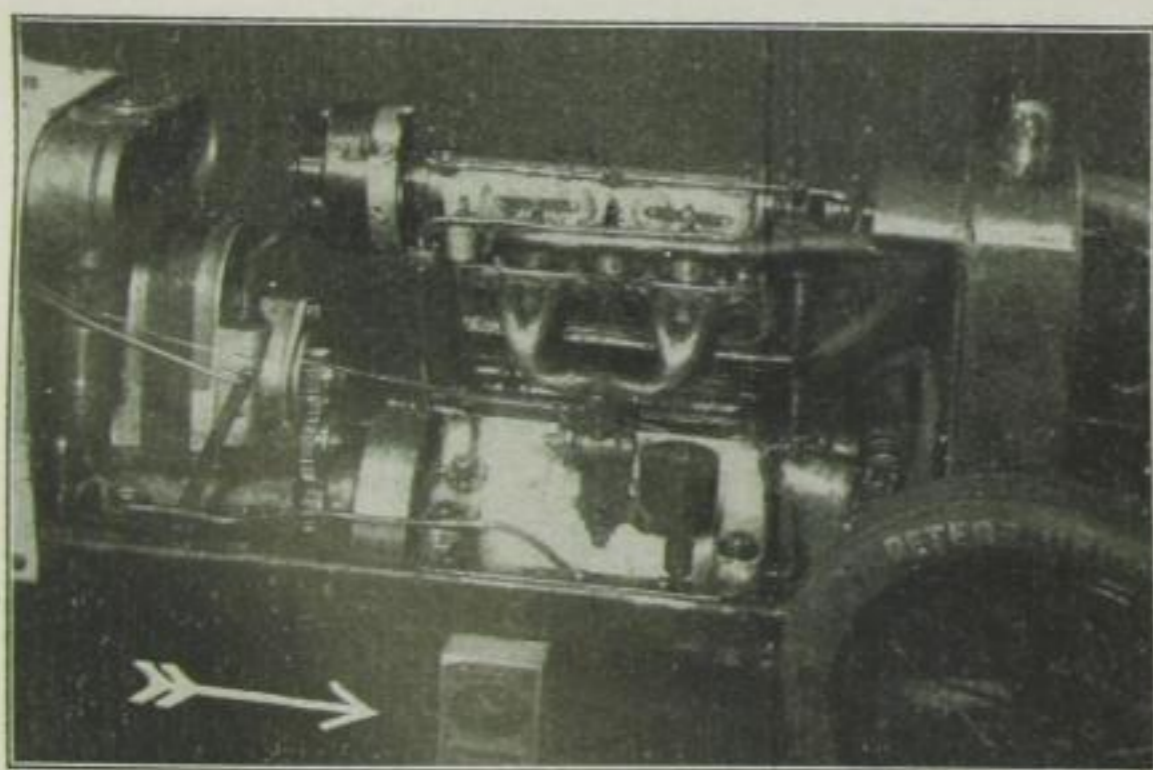
Von Alex Büttner

Die meisterhafte Liliputkonstruktion eines Mechanikers

Der in Baden-Baden lebende Mechanikermeister Janschütz ist kürzlich mit einem selbstgebautes Miniaturauto an die Öffentlichkeit getreten, das seiner winzigen Ausmaße wegen ein erstaunliches Konstruktions-Kunststück darstellt. Janschütz hat sich seit etwa 15 Jahren mit dem Bau eines der Wirklichkeit vollkommen nachgebildeten Kleinmodellautos beschäftigt und nach Fertigstellung neun verschiedener Versuchstypen nunmehr den Bau des hier abgebildeten betriebsfähigen Autos beendet. Zeugen schon Form und Aufbau von Fahrgestell und Karosserie dieses Liliput-Rennwagens von großem Geschick, so ist besonders der wassergekühlte Vierzylindermotor ein technisches Meisterwerk, zumal der Erbauer sämtliche Teile selbst angefertigt hat. Die vier in einer Reihe hintereinander liegenden Zylinder mit abnehmbarem Kopf (dessen Asbestabdichtung bei der Herstellung größte Schwierigkeiten bereitete!) haben je 20 mm Bohrung und 30 mm Hub, also einen Gesamtvolumen von 37 (!) ccm und sind zu einem Block vereinigt. Die Ventile werden durch eine obenliegende Nockenwelle gesteuert. Jeder der winzigen Kolben, aus $\frac{1}{2}$ mm



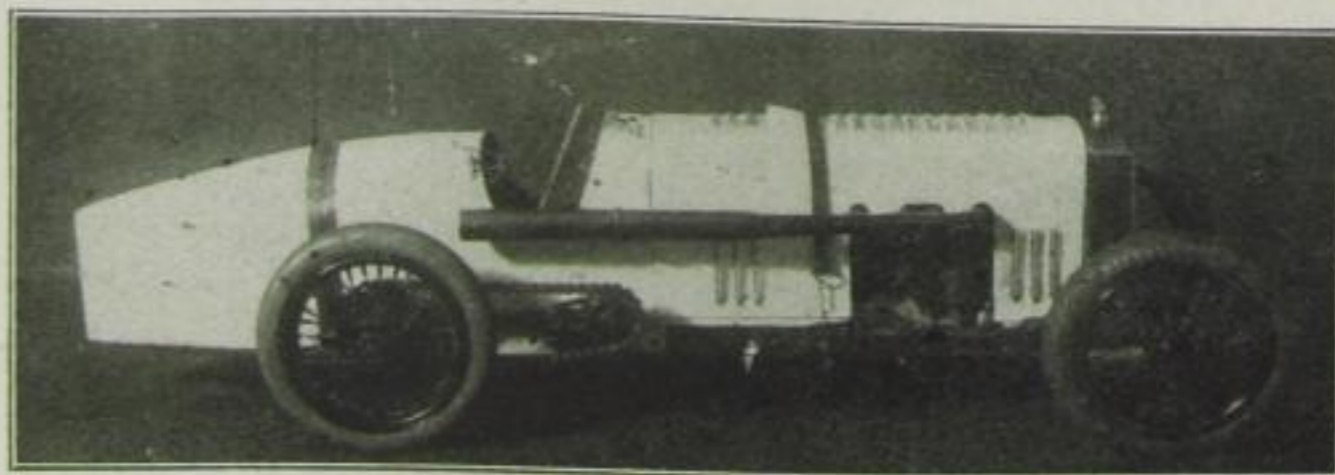
Vorderansicht des Miniatur-Autos



Gesamtbild des 32 ccm Vierzylindermotors
(Man beachte die Größe der Streichholzschachtel)

starkem Stahlblech mit aufgelötetem Boden gefertigt, ist mit drei „normalen“ Kolbenringen versehen. Die Schmierung des Motors und der hohlgebohrten kleinen Pleuelstange, die wie die Pleuelstangen auf Stella-Lagermetall läuft, besorgt eine Messerpumpe, die Kühlung eine Wasserpumpe in Verbindung mit einem an der Wagenfront angebrachten kleinen Röhrenkühler. Als Zündquelle dient ein Boschmagnet FBC mit Verteiler, der den Bosch-Zwergkerzenzündstrom liefert. Der Motor, der unter Belastung 6000 Touren pro Minute, unter Halblast sogar 7500 Uml/min. leistet und den Ton eines in der Nähe vorbeirasenden Bugatti-Wagens hat, wird durch eine vorn unter dem Kühler befindliche Andrehkurbel angeworfen. Ein Getriebe fehlt, doch ist eine Kupplung mit 16/1 mm großen Stahllamellen vorhanden. Das Chassis aus Stahlblech hat vorn und hinten Blattfedern und eine Länge von 75 cm, während der Wagen mit Karosserieaufbau über seine ganze Länge genau 1 m mißt. Der Antrieb der Hinterräder, die einen Achsstand von 30 cm haben, geschieht mittels Ketten; als Bereifung findet eine besonders angefertigte Kleingarnitur von Peters-Union-Decken und -Schläuchen Verwendung. Das Gesamtgewicht des betriebsfertigen Fahrzeuges beträgt 25 kg. Was dieses ganze Wunderwerk der Feinmechanik vor allem krönt, ist die Tatsache, daß es betriebsfähig ist, glänzende Bergsteigefähigkeit besitzt und eine Geschwindigkeit bis zu 25 km/Std. erreicht, wobei der „Chauffeur“ das Kuppeln, Gasregulieren und Steuern der Vorderräder, neben dem Fahrzeug laufend, durch feine Drahtseilzüge von Hand aus besorgt.

Seitenansicht
des 1 m langen Wagens



Jeder der winzigen Kolben, aus $\frac{1}{2}$ mm starkem Stahlblech mit aufgelötetem Boden gefertigt, ist mit drei „normalen“ Kolbenringen versehen. Die Schmierung des Motors und der hohlgebohrten kleinen Pleuelstange, die wie die Pleuelstangen auf Stella-Lagermetall läuft, besorgt eine Messerpumpe, die Kühlung eine Wasserpumpe in Verbindung mit einem an der Wagenfront angebrachten kleinen Röhrenkühler. Als Zündquelle dient ein Boschmagnet FBC mit Verteiler, der den Bosch-Zwergkerzenzündstrom liefert. Der Motor, der unter Belastung 6000 Touren pro Minute, unter Halblast sogar 7500 Uml/min. leistet und den Ton eines in der Nähe vorbeirasenden Bugatti-Wagens hat, wird