

wesentliche Rolle spielen, gehört die Kraftwagenbereifung. Diese richtig fachmännisch behandeln, heißt sparen.

Die luftgefüllte, elastische Gummibereifung ist so vielerlei hohen Beanspruchungen ausgesetzt, daß sie einer Betrachtung wert erscheint.

So selbstverständlich es vielleicht erscheinen mag, kann ich es doch nicht unterlassen, zunächst von der rein mechanischen Beanspruchung der Kraftwagenbereifung zu sprechen.

Gerade diese, ich möchte fast sagen, elementarsten Regeln einer gesunden Behandlung der Gummireifen werden so häufig mißachtet. Wer es schon sah, wie mancher Kraftfahrer um die Ecken feigt, daß der Gummi auf den Rädern regelrecht pfeift, oder wenn man Bremsen sieht, daß die Reifen unter dieser Mißhandlung stöhnen, dem bleibt das Herz stehen. Die Fahrkunst verlangt eben auch Rücksicht auf die Reifen. Ist es wirklich nötig zu betonen, daß Gummi und Leinwand eine viel geringere Festigkeit haben als Stahl und Eisen? Fast scheint es so. Das übermäßig scharfe Anfahren, das plötzliche Bremsen, das Streifen der Bordkanten, das Fahren durch Schlaglöcher, über zerstörende Gegenstände wie Stacheldraht und Glasscherben, Blechdosen und spitze Steine — alles dies sind die tückischsten Feinde der Kraftwagenbereifung. Man kann häufig die Beobachtung machen, daß manche, sogar ältere Fahrer, mit konstanter Bosheit über Gegenstände auf der Fahrbahn fahren. Man kann m. E. nach nicht bei höheren Geschwindigkeiten, mit denen ein Kraftwagen mitunter fährt, so schnell erkennen, ob der Gegenstand ein vollständig harmloser ist oder nicht vielleicht einer, der darauf wartet, dem sowieso angestregten Reifen eine tiefe Wunde zu schlagen. Selbstverständlich verstehe ich unter höherer Geschwindigkeit eine solche, bei der ohne Gefahr ein Ausweichen vor derartigen Gegenständen noch möglich ist. Eine besondere Untugend in der Fahrweise mancher Fahrer halte ich noch für erwähnenswert: Das Fahren auf den Schienen der Straßenbahn. Die oftmals scharfen Kanten der eisernen Schienen sind Gummifresser, daher gehe man ihnen aus dem Wege. Über die Untugend vollständig sinnloser und überflüssiger Überbeanspruchung glaube ich mich nicht länger auslassen zu müssen, sie ist wie gesagt, eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

Ein weit wichtigerer Punkt und meiner Meinung nach sogar der wichtigste der sachgemäßen Reifenpflege ist der Druck. Der Luftdruck im Innern der Bereifung — das sei jedem Autofahrer ans Herz gelegt, — steht in der Beachtung an erster Stelle! Der Vergaser verlangt zur wirtschaftlichen Fahrt die richtige Einstellung, das Motortriebwerk seine richtige Ölmenge — der Reifen verlangt, um wirtschaftlich in der Abnutzung zu sein, den richtigen Luftdruck! Und wie groß soll dieser sein? Diese Frage ist nur durch Gegenfragen zu beantworten. Welche Reifengröße und Art sieht die Fabrik für den betreffenden Wagen vor? Wieviel wiegt der Wagen? Ist Sommer oder Winter? Wie groß ist die durchschnittliche Belastung des Wagens? Die Reifenfabriken geben in Tabellenform, wie ich nachstehend ein Beispiel gebe, genaue Angaben über den vorschriftsmäßigen Luftdruck. Diese Werte sind das Ergebnis langer Versuche.