

um nicht als Insasse übermäßig durchrüttelt zu werden, die Fahrgeschwindigkeit vermindert. Diese Tatsache war es in erster Linie, die zur Schaffung des Ballonreifen führte. Der Niederdruckreifen, wie der Ballonreifen auch oft genannt wird, soll sich den kleinen Bergen und Tälern auf der Straße anpassen, so daß trotz großer Fahrgeschwindigkeit das Fahren zum Genuß wird. Daß der Wagen durch Abfangen der Stöße mehr geschont wird, ist natürlich auch als Vorteil anzusehen.

So unterschiedlich die beiden Reifenarten sind, eins haben sie jedoch gemein: Die Behandlung! d. h. richtige und sachgemäße Behandlung, und dazu gehört in erster Linie Beachtung des vorschriftsmäßigen Luftdrucks. Um diesen kontrollieren zu können, braucht man natürlich ein Manometer. Dieses kleine Prüfmanometer ist das unentbehrlichste Instrument für die Bereifung. Nach Abschrauben der Ventilstaubkappen kann jederzeit der Luftdruck gemessen werden, und dieses sollte so häufig wie möglich geschehen. Jeder Fahrer ist gewöhnt, häufig den Ölstand in dem Motor zu kontrollieren, warum soll dann die Luftbereifung stiefmütterlich behandelt werden? Der Reifen beantwortet dies sonst mit frühzeitiger Abnutzung.

Nach diesem „luftigen“ Kapitel, das ich als das wichtigste absichtlich länger streifte, komme ich nun zu weiteren schädlichen, inneren und äußeren Einflüssen, denen man zur Schonung des Gummis unbedingt Beachtung schenken sollte. Da sind es vor allem zwei bittere Feinde, die der Gummibereifung die Lebensdauer zu kürzen bestrebt sind: Das Sonnenlicht und das Öl! Man wird im Sommer nicht selten Wagen mit weiß gestrichenen Gummireifen sehen können. Dem Laien zwingt es ein Lächeln ab, da es so aussieht, als wollte der Fahrer des Wagens diesem ein besonders auffälliges und rassiges Aussehen geben, und man ärgert sich sogar, daß der Fahrer nicht mehr Sorgfalt auf das Anmalen seiner Reifen verwendete. Daß mit diesem weißen Anstrich jedoch eine Schutzmaßnahme gegen Sonnenbestrahlung bezweckt wird, weiß der lächelnde Laie nicht. Das ist kein weißer Ölfarbenanstrich, sondern zur Rückstrahlung des heißen Sonnenlichts sind die Reifen mit einer unschädlichen Tonfarbe versehen: Es ist der Sommersonnenhut des Gummireifens! Den schädlichen Einfluß auf den Gummi übt also übermäßige Wärme, die auf die Dauer zersetzend wirkt, aus. Aus diesem Grunde sollte man auch nach einer längeren Fahrt mit dem Wagen dem durch innere und äußere Reibung erhitzten Reifen Beachtung und Behandlung zuteil werden lassen. Man lasse vor allen Dingen bei längerem Aufenthalt den Wagen nicht der Sonne ausgesetzt stehen, sondern stelle ihn in den Schatten. Kurz nach dem Anhalten wird man ferner die Beobachtung machen können, daß im Stillstand die Reifen sich langsam erwärmen. Die Erklärung hierfür ist nicht schwer. Der fahrende Wagen sorgt durch Ventilation der Radspeichen für eine gute Kühlung und Abfuhr der Wärme aus den Reifen, die beim Anhalten des Wagens natürlich aufhört. Es tritt eine Wärmestauung ein. Wenn man den Wagen dann noch achtlos im prallen Sonnenschein stehen läßt, raubt man den Reifen unnötig vielleicht viele Kilometer Laufstrecke.

In gleicher Weise wie die Wärme zermürbt Öl die Reifen. Man achte daher vor allem darauf, daß die Garagenfußböden rein von Öl gehalten