

werden und nicht etwa der Wagen in einer Öllache steht und sich die Gummisohle langsam verfaulen läßt.

Auch beim Nachfüllen von Öl im Motor lasse man Vorsicht walten. Die Reibungswärme, die man im Motor durch Ölen abzuführen sucht, kann man am Reifen durch Öl nicht mindern, in ganz besonderen Fällen höchstens durch Wasser. Dies wird z. B. nicht selten bei Rennveranstaltungen gemacht. In Montagepausen werden die Reifen durch Übergießen mit Wasser gekühlt. Für den Privatfahrer kommt es aber so gut wie niemals in Anwendung. Also nochmals: jegliches Fett und Öl vom Gummi fernhalten!

Von den Zerstörern, die durch chemischen Einfluß auf die Bereifung zersetzend wirken, führe ich noch alle Säuren und die heißen Auspuffgase der Maschine an. Fast jeder modernere Wagen besitzt eine Akkumulatoren-batterie, vielfach ist diese in einem Blechkasten auf dem Trittbrett angebracht, in gefahrvoller Nähe oft auch das Reserverad in fertig montiertem Zustande! Vorsicht darum beim Prüfen der Akkumulatoren-Schwefelsäure. Und dann sehe man sich am Wagen die Auspuffleitung, die vom Motor bis zu der Hinterachse führt, an. Einmal soll sie wegen ihrer Wärmeausstrahlung nicht zu dicht an den Reifen vorbeigeführt sein, zum anderen, was noch schlimmer ist, darf keinesfalls die Leitungsöffnung auf die Bereifung gerichtet sein.

Von einem der wichtigsten Kapitel der Reifenschonung, der Montage der Reifen auf die Felgen, hier eingehend zu sprechen, scheidet leider daran, daß erfahrungsgemäß hier nur die Praxis helfen kann. Auch die schönsten Bilder und Beschreibungen, wie ein Reifen aufgezogen wird, ersetzen nicht das, was man sich praktisch vorführen und erläutern läßt, bzw. dann mit eigener Hand geübt hat. Man lasse sich die kleinen Kniffe und Handgriffe von Fachleuten zeigen, am besten, wenn man Gelegenheit dazu hat, in einer unserer Gummifabriken, die bereitwilligst jede Anleitung geben werden. Wie man ein Klemmen des Schlauches bei der Montage des störrischen Mantels vermeidet — das alles läßt sich auf dem sonst so geduldigen Papier nicht festhalten. — Nur folgendes empfehle ich unbedingt zur Beachtung: Beim Abziehen eines Reifens, der längere Zeit gelaufen hat, wird der Wulst in der Felge oftmals kleben, und zwar in der Folge von Rost, der sich am inneren Umfang der eisernen Felge gebildet hat. Beim häufigen Waschen des Wagens dringt doch mit der Zeit etwas Feuchtigkeit zwischen Felge und Reifenwulst. Verrostete Felgen sollten vor dem Neuaufziehen eines Reifens wieder mit schwarzem Lack überzogen werden. Meist genügt ein einfacher Spirituslack-Anstrich.

Ich wende mich hiermit dann gleich anderen wichtigen Abschnitten zu, das ist die Lagerung von Gummireifen und einige Winke für die Fahrpraxis.

Hält man sich zu Hause Reservereifen und -Schläuche auf Lager, so tue man es in dunklen, kühlen, dabei aber trockenen Kellern. Man vergesse nicht, daß die Leinwandeinlage ein ebenso wichtiger Bestandteil der Bereifung ist wie der Gummi, durch Feuchtigkeit leicht dem Verfaulen ausgesetzt ist, wie jeder Kartoffelsack. Damit der Reifen seine Rundung nicht verliert, lege man ihn flach auf den Boden, beim Zementfußboden auf Holzleisten, in gleicher Weise, wenn man wegen Raumersparnis mehrere über-