

einander lagert, immer einige Leisten zwischen die Reifen. Auch die Schläuche lege man, und zwar etwas aufgepumpt, flach auf den Boden. Das Aufhängen an einen Nagel in der Wand ist durchaus zu verwerfen.

Wenn man seinen Wagen längere Zeit außer Betrieb setzt, denke man auch an die Bereifung. Wenn man nicht das beste Mittel zur Schonung anwenden will, d. h. die Reifen abziehen und sie lagern, wie ich eben beschrieb, so Sorge man wenigstens dafür, daß der Wagen mit seinem Gewicht nicht ständig ein und dieselbe Stelle der Reifen belastet; man ändere von Zeit zu Zeit den Standpunkt, oder besser noch, man winde den Wagen hoch und lasse ihn auf zwei breiten Holzklötzen, die man unter die Vorder- und Hinterachse stellt, schweben.

Als Abschluß meiner Ausführungen möchte ich noch einige praktische Winke beim Fahren mit Bezug auf die Bereifung sagen.

Ein guter Reifen soll sich bei Beachtung aller Vorsichtsmaßregeln am ganzen Umfang ganz gleichmäßig abnutzen. Vor Nagelpannen und Schnitten im Gummi ist man zwar nie geschützt, dafür kann auch die beste Gummifabrik keine Garantie leisten. Aber man achte auf guten Sitz der Felge auf dem Rade und Rundlaufen der Räder. Ganz abgesehen davon, daß so ein Hin- und Herschwanken des schiefen Rades unschön wirkt, vor allem: der Reifen läuft einseitig ab. Ferner dürfte auch bekannt sein, daß beispielsweise die Vorderräder vielfach auf Sturz stehen. Damit bezeichnet man ein von der Fabrik beabsichtigtes Schiefstellen der Räder, dergestalt, daß die Räder zur leichteren Lenkbarkeit an der Fahrbahn enger zusammenstehen als oben. Dadurch müssen die Vorderradreifen sich an der äußeren Seite mehr abnutzen. Es empfiehlt sich daher, die Reifen der Vorderräder nach einiger Zeit mit denen der senkrecht stehenden Hinterräder zu wechseln.

Luftverlust in der Bereifung während der Fahrt, sei sie langsam oder plötzlich, ist eine Erscheinung, auf die ein Fahrer jederzeit gefaßt sein muß. Als oberster Grundsatz, das sei auch hier nochmals wiederholt, gilt: Keinen Meter ohne Luft fahren! Langsamer Luftverlust in einem Vorderreifen macht sich durch Behinderung in der Wagenlenkung bemerkbar, die Lenkung zieht einseitig. Plötzliches Platzen eines Reifens kann gefahrvoll sein. Wenngleich man das Lenkrad beim Fahren nicht krampfhaft bedienen soll, sofortige Griffbereitschaft ist in einem solchen Augenblick unbedingtes Erfordernis.

Luftverlust im Hinterradreifen ist in den wenigsten Fällen gefährlich. Meist merkt man langsames Nachlassen des Luftdruckes an schlechter Durchzugskraft des Motors, und wenn die Luft ganz entwichen ist, ohne es vorzeitig gemerkt zu haben, am holprigen Fahren. Man fährt auf der eisernen Felge. Es heißt sofort anhalten und Reifen wechseln, was bei den heute nur noch gebräuchlichen, abnehmbaren Felgen oder Rädern die Arbeit weniger Minuten ist.

In großen Zügen glaube ich hiermit alles Wesentliche der sachgemäßen Behandlung gesagt zu haben. Wer seinen eigenen Wagen fährt, und sei es auch nur ein kleiner, wer neben allen anderen Nebenausgaben auch die Bereifung aus eigener Tasche bezahlen muß, der wird sicherlich schon häufig das Gefühl gehabt haben: wie lange mögen die teuren Reifen halten. Daß dieses „wie lange“ sogar recht lange sein kann, liegt nicht zuletzt am Wagenbesitzer selbst. Die vielfachen Klagen über zu kurze Laufdauer der Reifen ist leider noch zu sehr eine Folge schonungsloser Behandlung, durch die man letzten Endes doch nur sich selbst schädigt.