

Hat man alle gesetzlich vorgeschriebenen Scheine — Zulassungspapiere, Polizeinummer usw. — beisammen, kann getrost mit den Fahrten begonnen werden. Sinnlos ist es, schon bei diesen ersten Fahrten Rekordversuche zu unternehmen, aus schon erwähnten Gründen. — Der Leidtragende wäre bestimmt nur der Besitzer des Wagens.

Die ersten 1000 Kilometer dürfen keinesfalls schneller als mit halber Höchstgeschwindigkeit gefahren werden. Auch bei den zweiten Tausend sei man noch recht vorsichtig und schone seinen Wagen so gut es geht. — Der Wagen wird dankbar sein und dem Fahrer später nur Freude bereiten.

Obwohl die Fahrzeuge vor dem Verlassen der Fabrik genau kontrolliert werden, empfiehlt es sich doch, in der ersten Zeit nach jeder Ausfahrt sämtliche Schrauben und Muttern daraufhin zu prüfen, ob sie noch fest und sicher sitzen. Nur zu leicht kann bei den Fahrerschütterungen ein Lockern derselben vorkommen. Achtet man also nicht auf diese Kleinigkeiten, so kann das Verlieren einer Verschraubung usw., leicht die Ursache zu einem Unfall werden.

Sofortiges Festziehen etwa gelockerter Schrauben ist selbstverständliche Pflicht.

Nach längerer Betriebsdauer setzen sich die Muttern und Schrauben meist so fest, daß man diese Kontrolle nur noch in größeren Zeitspannen vorzunehmen braucht.

Jeder Motorsportler denke daran, daß eine schonende Behandlung und sachverständige Pflege die Lebensdauer des Autos beträchtlich erhöht und handle danach. Ein guter Fahrer wird sein Fahrzeug und vor allem seinen Motor so behandeln, wie es ein guter Reiter mit seinem Pferde tut. Im gewissen Sinne ist ja auch das Auto ein Wesen, das sich mit seinen Leistungen ganz nach der ihm zuteil gewordenen Pflege und Behandlung richtet.

Eine Sünde wider den Motor ist es, ihn mit zuviel Frühzündung laufen zu lassen. Gerade bei einem noch nicht vollständig eingelaufenen Motor wirkt ein solcher Fehler doppelt ungünstig. — Allerdings darf er auch nicht zuviel Spätzündung haben. Aber dieses Übel ist immerhin noch nicht so groß wie ersteres. — Auf jeden Fall achte man auf die Zündung und prüfe die Zündeneinstellung sorgfältigst.

Angelassen muß der Motor natürlich mit Spätzündung werden. Entsprechend der Steigung der Tourenzahl des Motors muß bis zu einer gewissen Grenze mehr und mehr Frühzündung gegeben werden. Bei vielen modernen Fahrzeugen ist eine automatische Zündverstellung vorgesehen.

Das Anlassen des Motors wird meist falsch gemacht. Der Motor soll nicht angedreht, sondern angerissen werden. — Auch beim Anlassen mit Hilfe eines elektrischen Anlassers wird oft gesündigt. Springt der Motor nicht sofort an, so hat es keinen Zweck, den Anlasser-Druckknopf ständig zu drücken, also den Anlaßmotor ständig laufen zu lassen. Die Zylinder füllen sich dabei nur mit falschem Gasmisch, das schlecht oder gar nicht zündet. Außerdem wird die Batterie unnütz verbraucht. Richtiger ist es, den Anlasser kurz und energisch mehrere Male nacheinander zu betätigen.