

Springt der Motor noch immer nicht an und ist Zündung und Brennstoffzufuhr in Ordnung, so öffne man die Kompressionshähne und lasse den Motor mit dem Anlasser eine kurze Zeit laufen. Ratsam ist es, dabei den Brennstoffhahn am Tank zu schließen, damit nicht zuviel Brennstoff in das Zylinderinnere gelangt. Sobald der Motor läuft, muß der Hahn am Tank natürlich sofort wieder geöffnet werden.

Auch das Anfahren wird oft falsch gemacht. Es soll sanft und weich geschehen, keinesfalls ruckweise.

Man kann sehr oft bemerken, daß der Wagen ein eigenartiges schleifendes Geräusch von sich gibt. Dies hat meist seinen Grund darin, daß der Fahrer den Fuß auf dem Kupplungspedal ruhen hat und dabei unmerklich auf dieses drückt, so daß die Kupplung schleift und das erwähnte Geräusch erzeugt.

Über das Gängeschalten braucht nichts gesagt zu werden. Jedermann weiß, daß gerade dies dem Fahrer die größten Schwierigkeiten bereitet. — Am Schalten erkennt man den guten oder schlechten Fahrer. — Man richte sich danach.

Grundsätzlich sollte der Wagen ohne zwingenden Grund nie mit einer zu hohen Übersetzung gefahren werden. Man lasse sich von der Herstellerfirma die einzelnen, den verschiedenen Gängen entsprechenden Geschwindigkeiten nennen und richte sich beim Fahren danach. — Der Fahrer wird sich dann wenig über Lagerreparaturen zu beklagen haben.

Wie oft kann man beobachten, daß manch „kühner“ Fahrer voller Stolz seinen Wagen mit dem großen Gang eine Steigung hinauf quält, die schon längst das Umschalten auf einen kleineren Gang verlangt hätte. — Er glaubt ein Fahrmeister zu sein und ist doch nur ein . . . ! — Also keinen falschen Stolz, sondern mehr Gewissen.

Schon am Anfange des Artikels wies ich darauf hin, daß man das neue



Panne machen ist nicht schwer — jedoch Wagen schieben sehr!