

Man braucht kein Prophet zu sein, um übernatürlich Fernes in die nahe Zukunft zu rücken; es genügt, mit offenem Blick Umschau zu halten in den Konstruktionsstuben und Versuchszellen, in denen unermüdlich der Lösung einer einzigen Aufgabe nachgegangen wird, nämlich dem Ziel, das Auto noch wirtschaftlicher, noch zuverlässiger und noch unabhängiger von der menschlichen Betreuung zu machen, mit kurzen Worten, das Ideal für den ungeübten und mit maschinellem Verständnis nicht belasteten Selbstfahrer zu schaffen.

Schon allein der **Motor!** Vom Ein- bis Achtzylinder-Motor als impulsierendes Antriebsorgan unseres Autos ist ganz gewiß ein großer Schritt gewesen. Jeder Laie kennt heute die Vorzüge der mehrzylindrischen Kraftmaschinen, die Prospekte und Anzeigen der Automobilfabriken hämmern ihm täglich seine Vorzüge ein, die Lautlosigkeit, erschütterungsfreier Gang, Anzugsmoment, Elastizität usw. Wir haben uns an die Erkenntnis gewöhnt, daß für den Leichtkraftwagen bis etwa 1 bis 1½ Liter Zylinderinhalt der Vierzylinder immer noch ausreichend, ja vorherrschend ist, daß das Feld des Sechszylinders zwischen 2 und 4 Litern liegt und daß über diese Grenze hinaus das Dominium des Achtzylinders beginnt. Allerdings ergreift dieser in jüngster Zeit auch bereits das Herrschaftsgebiet in motorisch schwächeren Leistungsklassen. Hier scheint vorläufig die Grenze zu sein, solange wir überhaupt an dem Prinzip des Explosionsmotors mit Saugladung festhalten und nicht plötzlich durch grundsätzlich andere Kraftzentralen aus der Bahn geworfen werden. Ändern können hieran auch kaum einige vorhandene Außenseiter, wie etwa der auf der letzten Olympiade-Schau in London gezeigte Englische Daimler-Zwölfzylinder-Wagen, für den die Fabrik die Kleinigkeit von 54 000 RM. fordert, noch gar der „schnellste Wagen der Welt“, ein mit drei Motoraggregaten ausgerüsteter, amerikanischer Rennwagen von insgesamt sechsunddreißig Zylindern, mit denen sein Besitzer Ray Keech 250 englische Meilen in der Stunde zu leisten behauptet, ebensowenig wie Autorennern mit Flugzeugmotoren und Propellerantrieb.

Unumstößlich fest liegt die Tatsache, daß der Verbrennungsmotor, ob Ein- oder Vielzylinder, ob Zwei- oder Viertakter, ein nur wenig variables Drehmoment besitzt. Seine fast unveränderliche Tourenzahl muß der jeweils erforderlichen Umdrehungsgeschwindigkeit der treibenden Hinterräder durch Kraftübertragungsorgane angepaßt werden, die der Maschineningenieur von jeher als „gottgewollte Abhängigkeit“ und als ein bisher nicht aus der Welt zu schaffendes Kompromiß betrachtet hat. Der Normalmotor heutiger Bauart arbeitet ziemlich unelastisch und bedarf daher des Schaltgetriebes. Der Berliner Ingenieur Otto Graf ist diesem Problem energisch zu Leibe gegangen und hat einen Motor konstruiert, dessen Verbrennungsraum sich automatisch der Drehzahl des Motors anpaßt. Die Maschine wird nach diesem Prinzip so elastisch, daß das Getriebe überflüssig wird. Von hier bis zur Verbrennungsturbine mit nur rotierenden Teilen als