

Kuppeln und Schalten. Bei dieser Kupplung sind zwei Grundsätze der Technik: Fliehkraft und Hebelwirkung in genialer Weise ausgenutzt worden. Sechs an der sonst ganz normalen Kupplung angebrachte Fliehkgewichte geben bei einer bestimmten Tourenzahl des Motors sechs Hebel frei, wodurch die Kupplung durch Federwirkung ganz automatisch und völlig sanft zum Eingriff gebracht wird. Der Motor kann nie unabsichtlich stehen bleiben, das heißt, um einen Fachausdruck zu gebrauchen, nicht „abgewürgt“ werden, wie es bei den bisher gebräuchlichen Kupplungen häufig der Fall ist. Die Elastizität der Kupplung ist so groß, daß man sogar mit dem direkten Gang anfahren kann, ohne daß der Motor stehen bleibt; eine im Großstadtverkehr außerordentliche Annehmlichkeit, die jeder erfahrene Automobilist zu würdigen weiß. Nur bei starken Steigungen erfolgt der notwendige Gangwechsel noch in der bisher gewohnten Weise. Dieser neueste Typ der N. A. G. ist ferner mit einem Freilauf ausgestattet, dessen Vorteile bisher dem Radfahrer vorbehalten waren. Er führt zu einer bedeutenden Betriebsstoff-Ersparnis und zu einer großen Schonung des Motors. Bisher trennte man Motor und Getriebe dadurch, daß man den Kupplungshebel heruntertrat. Nahm man den Fuß von diesem fort, so rückte die Kupplung wieder ein. Nimmt man jedoch diese Trennung mit der N. A. G.-Kupplung vor, so bleiben Motor und Getriebe weiter voneinander getrennt, bis wieder Gas gegeben wird. Der Wagen läuft also solange, wie man will und solange die Beschleunigung ausreicht. Freilauf-Vorrichtungen dieser Art waren schon vorher — namentlich in England — gebräuchlich. Ihr Nachteil bestand im Gegensatz zu der N. A. G.-Konstruktion darin, daß man nicht mehr mit dem Motor bremsen konnte, was bei langen Abwärtsfahrten als eine große Annehmlichkeit betrachtet wurde. Auch gestattete der Freilauf keine Rückwärtsfahrt durch die Motorkraft. Aus beiden Gründen mußte dieser Freilauf mit einer Vorrichtung versehen werden, durch die man ihn vom Führersitz aus mittels eines Hebels oder Bowden-Zuges nach Belieben aus- und einschalten kann.

Die Möglichkeiten umwälzender Änderungen, die vielleicht in absehbarer Zeit Allgemeingut werden, sind mit den vorher geschilderten neuen Konstruktionen bei weitem noch nicht erschöpft. Man denke an den Vorderradantrieb, der das gefährliche Schleudermoment so gut wie ausschaltet. Es ist bekannt geworden, daß die Allgemeine Berliner Omnibus-A.-G. zurzeit Versuche mit Omnibussen anstellt, die den Vorderradantrieb auf der Grundlage des Bussienschens „Voran“-Patents besitzen. Schwingende Hinterachsen, wie sie bereits seit Jahren von Steyr u. a. und letzthin von Austro-Daimler durchgebildet sind und durch die die Räder unabhängig voneinander arbeiten, wenn Hindernisse etwa beim Überfahren von Schlaglöchern zu überwinden sind, sollten eigentlich an keinem Wagen fehlen. Sie tragen nicht nur zur Schonung des Fahrzeuges, sondern ganz besonders zur behaglichen, erschütterungsfreien Reise bei. Neuerdings werden auch die Vorderräder schwingend angeordnet. In der