

Neues von der Karosserie

von Wilhelm Kirchner

Die größte Anzahl der Automobilkäufer läßt sich bei der Auswahl eines Wagens fast ausschließlich von den äußeren sowie den inneren Eigenschaften der Karosserie leiten und trifft dementsprechend ihre Entscheidung. Es ist daher für den zukünftigen Automobilisten nicht ohne Vorteil, wenn er auch über die Materialien der heutigen gebräuchlichsten Karosserien und deren Verarbeitung etwas erfährt.

Die fortschrittliche Entwicklung des Automobilbaues, die zu der Schaffung von Kraftwagen mit den besten Fahreigenschaften der heutigen Zeit führte, brachte es mit sich, daß man auch der Herstellung von Karosserien, die bis dahin eine Angelegenheit des handwerksmäßigen Wagenbaues gewesen war, größere Beachtung schenkte und daß man mit der Zeit dazu überging, dieselben Arbeitsmethoden beim Karosseriebau zu verwenden, wie sie die größten Automobil-Fabriken für den Chassisbau benutzen. In der Wandlung der Ansichten über die zweckmäßigsten Baustoffe für die leichte, elastische und geräuschlose Karosserie ist man heute noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis gekommen. Einig allein ist man sich über die Tatsache, daß die nur aus Holz bestehende Karosserie keine Existenzberechtigung mehr hat. Es gibt heute drei Gruppen von Karosserie-Fabrikanten, die ihre Erzeugnisse als Massenfabrikate, teilweise in Millionen von Exemplaren auf den Markt bringen und deren Fabrikationsprinzipien sich in der Hauptsache durch die verschiedenartige Bespannung der Rohgerippe, also der Haut der Karosserie, unterscheiden. Die Fisher Body Corporation. Sie arbeitet nach dem gemischten System der Holzmetall-Bauart. Ihr Antipode ist die Ganzstahl-Karosserie, die ebenfalls in Amerika von Edward C. Budd seit dem Jahre 1912 in großen Serien hergestellt wird und die aus geprägtem und zusammengeschweißtem Stahl besteht. Nach dieser Methode arbeitet in Deutschland das Ambi-Budd-Preßwerk in Berlin-Johannisthal. Die dritte Art der Karosserie-Herstellung ist die des elastischen, mit Stoff bespannten Holzgerippes nach dem System des französischen Flugzeugbauers Weymann.

Bleiben wir zunächst bei der Fisherschen Holz- und Stahlblech-Konstruktion. Die wichtigste und schwierigste Aufgabe für den Fabrikanten ist die richtige Wahl und Behandlung des Holzes. Dieses muß 90 Tage in der offenen Luft trocknen, ehe es in die Trockenkammern gelangt. Würde man das Holz nach dem Zersägen sofort in diese Kammern bringen, so träte während des Austrocknungs-Prozesses eine Entwertung von mindestens 50 Prozent entweder durch Schwammigwerden oder durch Ribbildung ein. Bei richtiger Behandlung dagegen wird das Holz bis zu einem 50prozentigen Feuchtigkeitsgehalt ausgetrocknet. Dies ist der niedrigste Grad, der ohne Gefährdung der Holzqualität erreichbar ist. Nach Verlassen der Trockenkammern wird das Holz gelagert und langsam abgekühlt. Dadurch wird es wenig empfindlich gegen die vielen Temperaturschwankungen, denen es im Laufe seiner Verarbeitung unterworfen ist. Etwa 200 Holzteile werden ungefähr 1200 Arbeitsgängen unterworfen, wobei alle Nuten, Verzapfungen, Falze, Löcher für Schrauben usw. ausschließlich maschinell hergestellt werden, bevor das für eine Karosserie erforderliche Material in die Montagehalle zum Zwecke der Zusammensetzung des Holzrahmens wandert. Die aus etwa 1 mm starkem Stahlblech gestanzten Verkleidungen der Karosserie werden in riesengroßen, hydraulischen oder mechanischen Pressen geformt. Diese haben einen Druck