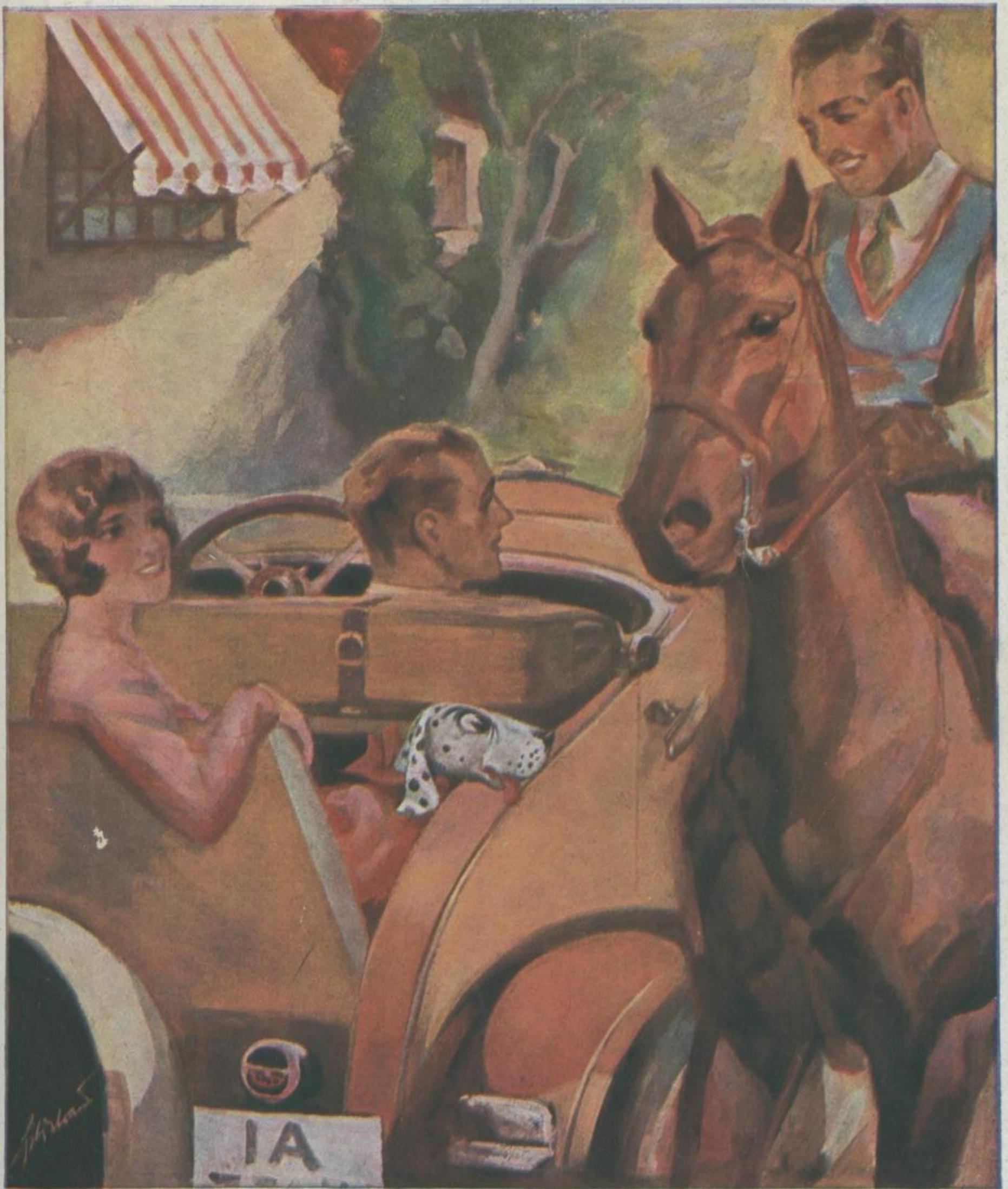


AUTO MAGAZIN



Aus dem Inhalt:

Straße und Auto / Die Technik des Passfahrens / Das Auto in der Landwirtschaft / Die polizeiliche Abnahme eines Kraftwagens / Unfallverhütung in Amerika / Von Helgoland zum Lido / Generaluntersuchung des Motorrades

Nr. 16

Mai 1929

RM 1.-



SECHS ZYLINDER

6

DER

CITROËN



CITROËN

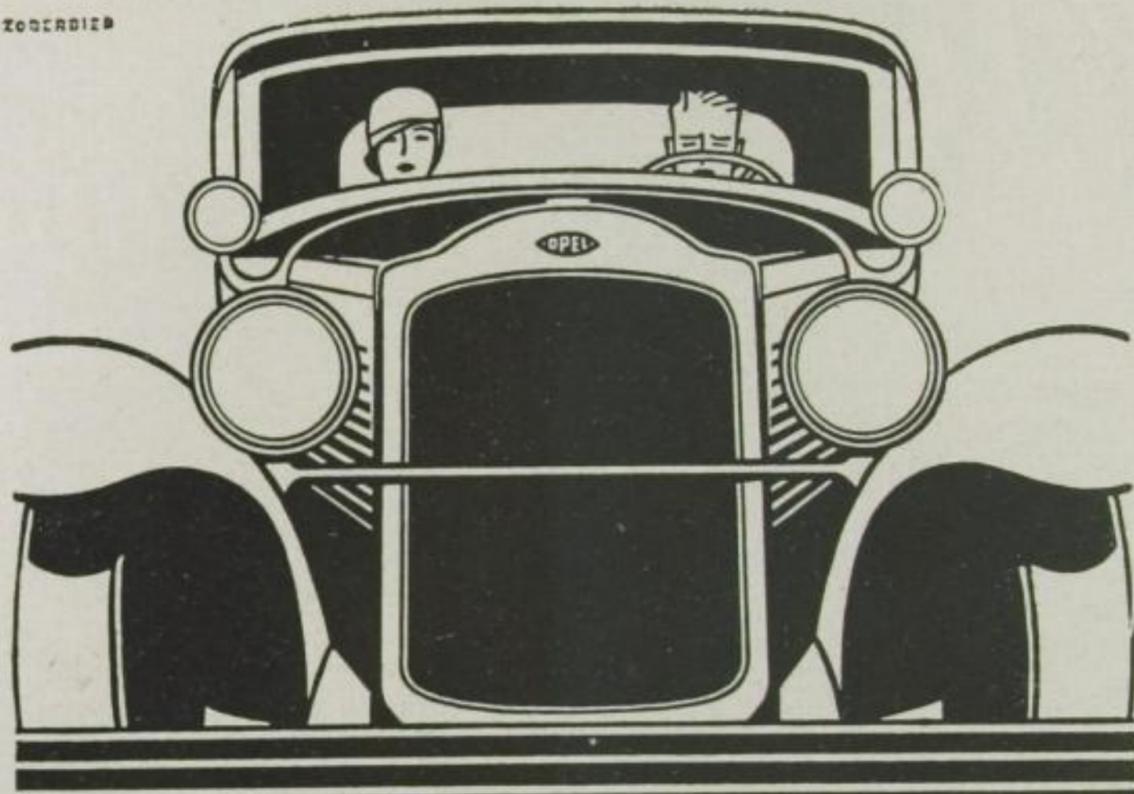
Elite

Die grosse Klasse für den Dauergebrauch



S.
MAGAZIN ATELIER

ZUGERDIEB



Opel ist mehr...

Opel ist mehr als bloß ein Transportmittel!
 Hunderttausenden ist er Helfer und Freund.
 Er verdoppelt unsere Leistung im Beruf und
 schenkt uns neue Stunden der Erholung.
 Er gibt uns Ansehen und erhöht unseren Kredit.
 Wir schätzen bei ihm die Kraft der Maschine
 und freuen uns an Form und Farbe der
 Karosserie.

Wir haben Vertrauen zu seiner Leistung und
 sind stolz auf ihn, – DENN ER IST SCHÖN!

OPEL

5-B 40 de BH

AUTO MAGAZIN

1929

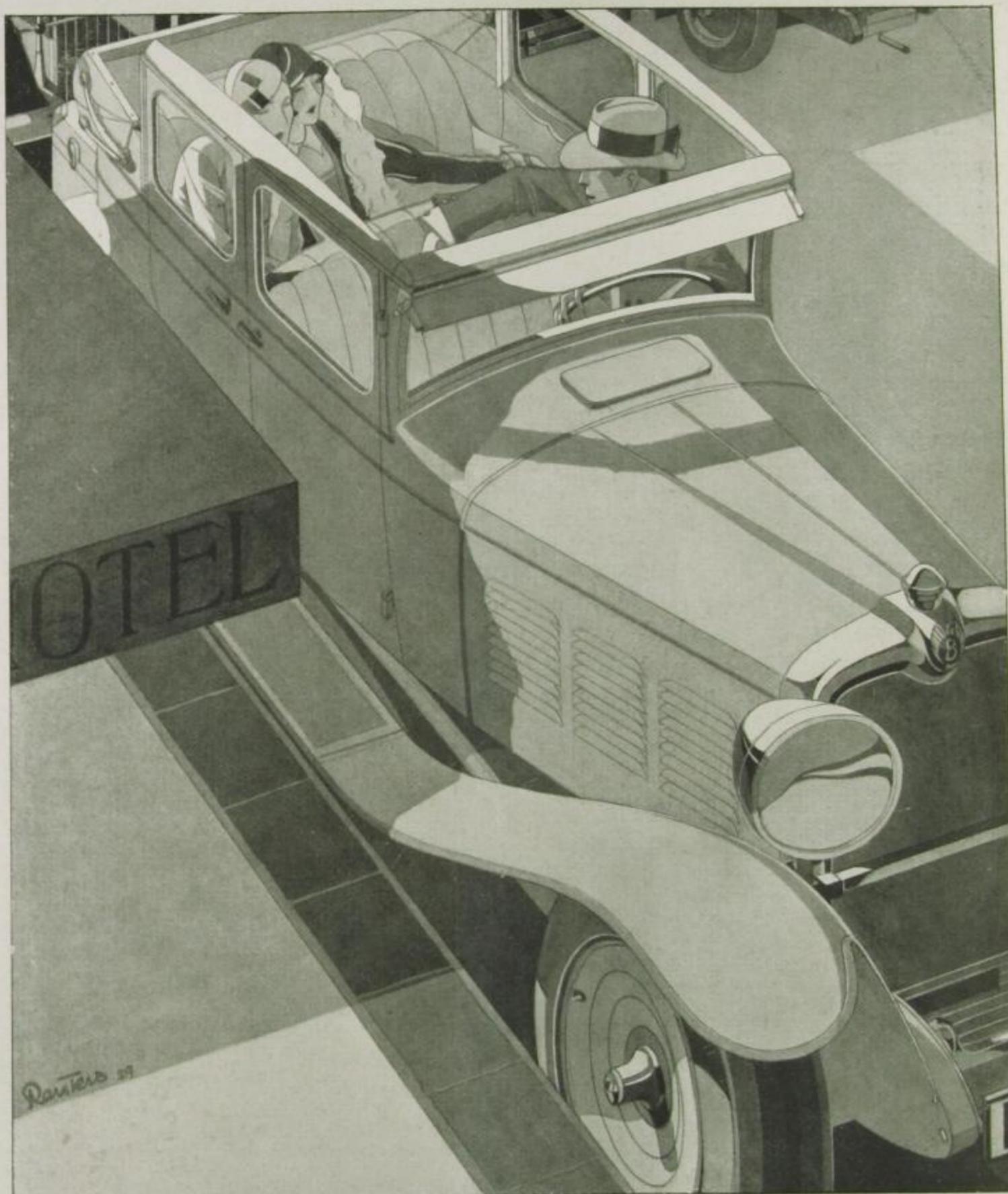
APRIL/MAI

HEFT 16



In Vertretung

Metro-Goldwyn-Mayer



BRENNABOR

vermittelt Ihnen erst den wahren Genuß am Reisen. Er macht Sie unabhängig von den überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln, von Zeit und Raum, vom launischen Wettergott. Unsere jüngste Schöpfung, „der Wagen mit dem offenen Himmel“, der bereits in Paris, Berlin, Amsterdam, Wien und Genf internationale Anerkennung fand, der Sieger zahlreicher schärfster Wettbewerbe, wird auch Ihre hochgespannten Erwartungen noch übertreffen. Bitte machen Sie uns die Freude einer unverbindlichen Probefahrt, um seine überragenden Eigenschaften aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Unsere weitverzweigte Vertreter-Organisation wartet auf Sie.

Zweisitzer-Cabriolet ab RM. 4875.— Viersitzer-Cabriolet ab RM. 4950.—

Offene und geschlossene Modelle in reicher Auswahl
Fabrikfilialen und Brennbabor-Vertretungen an allen größeren Plätzen

GEBR. REICHSTEIN BRENNABOR-WERKE BRANDENBURG (HADEL)

AUTO MAGAZIN

VERLAG: DAS MAGAZIN DR. EYSLER & CO. VERLAG G.M.B.H.
BERLIN DRESDEN
BERLIN SW 68, MARKGRAFENSTRASSE 77 / TEL. DONHOFF 4065-4070
DRESDEN-N. 6, RAHNITZGASSE 18/20 / TELEPHON: 56848/49
REDAKTION: S. HERZFELD, WILHELM KIRCHNER, WERNER KLEFFEL
F. W. KOEBNER, DIPL.-ING. ROLF SCHUR

1929

APRIL/MAI

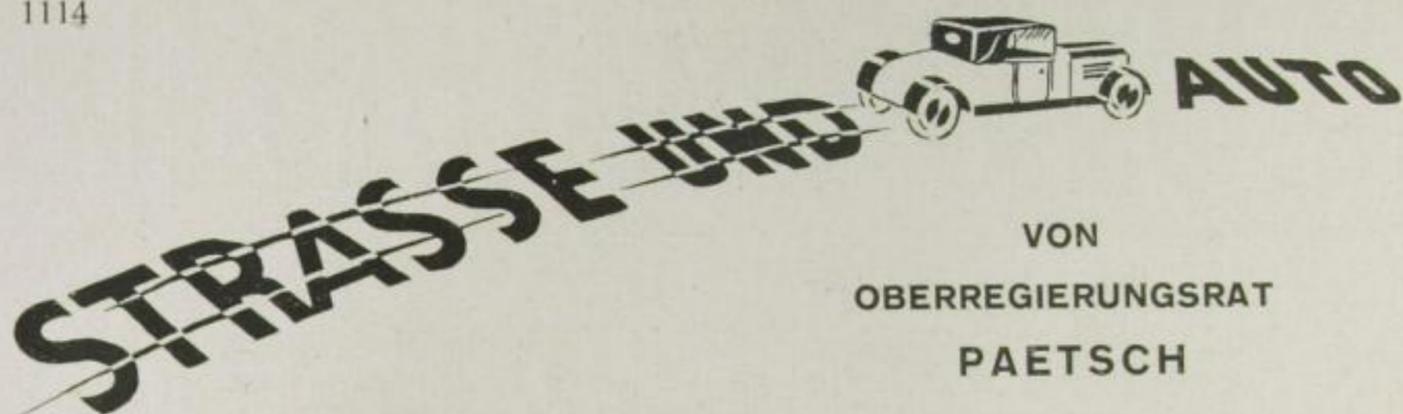
HEFT 16



Dita Parlo

Phot. Ufa

Auto-Kameraden



STRASSE UND AUTO

VON
OBERREGIERUNGSRAT
PAETSCH

In der letzten Zeit ist in der Öffentlichkeit die Schlüpfrigkeit des Pflasters in Berlin bei nassem Wetter kritisiert worden. Man hat der Polizei nahegelegt, durch Zwangsmaßnahmen eine Änderung herbeizuführen. Leider ist dieses Problem so einfach nicht zu lösen, da es in erster Linie eine finanzielle Frage ist.

Jahrzehntelang hat die Straße in der Stadt und die Landstraße keine nennenswerte Bedeutung gehabt. In den Städten war man froh, eine möglichst glatte Straßendecke zu haben, auf der das Rollen des eisenbereiften, pferdebespannten Fuhrwerks möglichst wenig zu hören war, das „Klick-klack-klick-klack“ des Pferdes mußte man in Kauf nehmen. Auch beim Landstraßenbau genügte die wassergebundene Schotterstraße allen Anforderungen. Seitdem aber das Auto ein so wichtiger Wirtschaftsfaktor geworden ist und in der Stadt und auf dem Lande der Lastkraftwagen zum Gütertransport nicht mehr entbehrt werden kann, in den Großstädten der Autoomnibus und die Autodroschke neben dem Privatkraftwagen nicht mehr aus dem Verkehrsbild zu bannen ist, ist der Straßenbau plötzlich wieder in ein neues, hochaktuelles Stadium getreten.

Zunächst ist es notwendig, in Deutschland das Durchgangsstraßennetz festzulegen. Die verschiedensten Verbände haben hier bereits eine wertvolle Vorarbeit geleistet, so daß damit zu rechnen ist, daß nunmehr die einzelnen Landesregierungen in Zusammenarbeit mit dem Reichsverkehrsministerium in kürzester Zeit das Durchgangsstraßennetz endgültig festlegen und mit einer entsprechenden Karte herausbringen werden. Es wird Sache der Straßenbauverwaltungen sein, dann dafür zu sorgen, daß zunächst dieses Durchgangsstraßennetz dem Automobilverkehr angepaßt wird, und zwar wird bei der finanziellen Lage, in der sich das Reich, Staat und Selbstverwaltungskörper befinden, bis auf weiteres ein Bau von besonderen Autostraßen nicht in Frage kommt. Es wird sich lediglich um einen Ausbau der vorhandenen Straßen, bei denen jedoch Begradigungen unübersichtlicher und scharfer Kurven, die Anlage von Umgehungswegen um Ortschaften, Verbreiterung der Wege, Beseitigung von Sommerwegen, Anlage von besonderen Streifen für Radfahrer, Überhöhung von Kurven, Beseitigung von jetzt allzu stark

gewölbten Straßendecken und schließlich Belegen der Straßen mit einer staubfreien, haltbaren Decke handeln. Mit Rücksicht darauf, daß wir z. Zt. in Deutschland einen großen Durchgangsverkehr überhaupt nicht haben, es sich vielmehr im allgemeinen um einen Ausstrahlungsverkehr um größere Städte herum handelt, ein Durchgangsverkehr nur in industriereichen Gegenden vorhanden ist, wird bezüglich der Straßendecke so zu verfahren sein, daß je nach den Ergebnissen der Verkehrszählung auf den am stärksten benutzten Straßenstücken die dauerhaftesten Belege zur Anwendung kommen, auf den weniger beanspruchten weniger dauerhafte. Notwendig ist es auch, bei der nächsten Änderung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr die Gewichtsfrage und die Breiten der Automobile endgültig zu klären. Dies liegt nicht nur im Interesse der Automobilfabrikation, sondern besonders auch des Straßenbaues; darf doch nicht verkannt werden, daß die Breite der festen Fahrbahn von der Breite der Autos abhängig ist und schon Verbreiterungen um $\frac{1}{2}$ m der Fahrbahn Millionen Mehrausgaben mit sich bringen. Um die Höchstgewichtsgrenze wird sich sicherlich ein lebhafter Kampf entwickeln. Die Finanzlage zwingt gebieterisch dazu, die Höchstgewichte zu beschränken, es sei denn, daß die Konstrukteure und die Automobilindustrie ganz neuartige Wege bezüglich der Abfederung der Kraftfahrzeuge beschreiten. Die Wirtschaft dagegen hat ein Interesse auf Steigerung der Gewichte, andere große Verkehrsunternehmungen, wie die Reichsbahn und auch namentlich die Kleinbahnen daran, daß der Güterverkehr nicht in allzu großem Maße auf das neuartige Verkehrsmittel, das Auto, abwandert. Diese kurze Erwähnung einiger Gegensätze zeigt schon, wie schwierig es sein wird, hier zu einer Lösung zu kommen, die sicherlich nur in einem Kompromiß gefunden werden kann.

Ein besonderes Kapitel auf dem Gebiete des Straßenbaues bildet die Stadtstraße. Jahrzehntlang war hier besonders maßgebend, einen Straßenbelag zu finden, der eine glatte Oberfläche hatte und daneben möglichst billig war, außerdem sich leicht ausbessern ließ. Der Stampfasphalt hat Jahrzehnte hindurch alle diese Forderungen in hervorragendem Maße erfüllt, jetzt hat er aber seine Rolle, jedenfalls in der jetzigen Form, ausgespielt. Jeder Automobilist weiß ein Lied von dem schlüpfrigen Asphalt bei feuchter Witterung zu singen. Gewiß ist der glatte Asphalt nicht allein an den zahllosen Verkehrsunfällen, die durch Rutschen der Autos entstehen, schuld. Fragen der Straßenreinigung, einer zweckmäßigen Bereifung, einer richtigen Gewichtsverteilung bei den Autos, einer zweckmäßigen Bremswirkung, schließlich auch die Frage des Antriebes von Autos, nämlich ob Vorder- oder Hinterantrieb, beeinflussen die Schleudergefahr. Aber das muß mit aller Deutlichkeit betont werden, das Hauptübel ist nach wie vor die zu glatte Oberfläche des Stampfasphaltes. Nun sind in der Öffentlich-

keit Stimmen laut geworden, durch Zwangsmittel die Städte in ihrer Eigenschaft als Wegeunterhaltungspflichtige zu veranlassen, den Stampfasphalt zu beseitigen. Solche Forderungen sind leicht aufzustellen, aber unmöglich durchzuführen. Wir können nicht viele 100 km noch brauchbare Decken beseitigen und durch andere ersetzen. Hierzu fehlt es an Geld, und es ist daher widersinnig, wenn immer wieder eine solche Forderung erhoben wird. Sie zeigt, daß die Antragsteller nicht denken können. Was aber gefordert werden muß ist, daß bei Neuanlagen, oder bei der Notwendigkeit einer vollständigen Erneuerung alter Belege, der Stampfasphalt in seiner jetzigen Form nicht mehr verwendet wird. Zu fordern ist aber, daß mit mehr Nachdruck wie bisher versucht wird, durch Einpressen von Riffelung, durch Aufwalzen einer rauheren Schicht, unter Wahrung der finanziellen Möglichkeiten doch zu einer brauchbaren Lösung auch hinsichtlich des vorhandenen Stampfasphalts zu kommen. Hier ist mehr Energie bei den Stadtverwaltungen am Platze. Schließlich muß die Straßenreinigung neue Wege gehen. Die Straßenkehrmaschine, die in ihrer mannigfachsten Form heutzutage im allgemeinen so konstruiert ist, daß derselbe Apparat Wasser gibt und die Reinigung in Form einer Borsten- oder Gummiwalze, je nach der Pflasterart, vornimmt, hat gezeigt, daß sie beim Stampfasphalt nicht in der Lage ist, die auf ihm befindliche Schmutzschicht zu beseitigen. Es fehlt ein gründliches Aufweichen, dann die Beseitigung des Schmutzes durch möglichst stark wirkendes Druckwasser. In vielen anderen Weltstädten ist man bereits dazu übergegangen, die Straßenreinigung durch die Feuerhydranten derart vorzunehmen, daß der hier wirksam werdende starke Strahl die Schmutzschicht fortschwemmt, um dann noch durch ein Nachwaschen die Straße vollkommen zu säubern. Außerdem ist es zwecklos, bei Stampfasphalt Sand zu streuen. Es muß verlangt werden, daß sich nicht zermahlender Feuersteinsplitt zum Streuen verwendet wird. Er bedeutet gegenüber dem Sand und auch gegenüber dem Kies einen recht brauchbaren Schleuderschutz. Es gibt also bei gutem Willen allerhand Mittel und Wege, die jetzige Schleudergefahr zu verringern.

Interessant ist es, in diesem Zusammenhange kurz zu streifen, wie die Straßenbaufrage in anderen Ländern geregelt wird.

In Amerika ist der Straßenbau Sache der einzelnen Staaten, von denen es bekanntlich 48 gibt. Der Bund gibt jedoch für die Durchgangsstraßen Zuschüsse und knüpft an diese Zuschüsse bestimmte technische Bedingungen. Eine der wichtigsten ist die Forderung, daß schienengleiche Übergänge nicht mehr erlaubt sind. Wichtig ist aber die Hervorhebung der Tatsache, daß bei der Anlage solcher Wege-Über- oder Unterführungen auch die Eisenbahn zu einem recht erheblichen Prozentsatz, durch gesetzliche Bestimmungen verpflichtet, beisteuern muß. In Amerika herrscht die 6 m breite Betonstraße vor. Der Straßenbau wird unter Anwendung aller neuzeitlichen Maschinen mit knappsten Menschenkräften in bewunderswürdiger Schnelligkeit durchgeführt.

In England wird nach einheitlichen Richtlinien das Straßennetz muster­gültig ausgebaut, so daß man behaupten darf, daß England das beste Straßennetz der Welt besitzt.

Die Staatsstraßenbauverwaltung in Frankreich hat in den letzten Jahren außerordentliche Anstrengungen gemacht, um ihr Netz dem Autoverkehr anzupassen.

Italien und Spanien sind ebenfalls dabei, das Straßennetz zu modernisieren. Nurautostraßen findet man in den verschiedenen Ländern, aber doch in beschränkter Zahl und nur dort vor, wo die wirtschaftlichen Verhältnisse oder ein ganz besonders gestalteter Ausflugsverkehr dies erforderlich machen, wie z. B. von Neapel nach Pompeji. In Deutschland wird man sich den Luxus der Nurautostraße in dem nächsten Jahrzehnt wohl nur in ganz besonderen Ausnahmefällen erlauben können.

Im Zusammenhang hiermit bedürfen alle Zubehörungen zur Straße einer internationalen Vereinheitlichung. Bei den Zubehörungen spielen wieder alle Verkehrszeichen die wichtigste Rolle. Der Verkehrsausschuß des Völkerbundes hat es sich zur Aufgabe gemacht, diese Vereinheitlichung herbeizuführen.

Hoffen wir, daß es glückt, das jetzt völlig im Fluß befindliche Problem Straße und Auto im Laufe der nächsten Jahre in systematischer Fortarbeit zu einem alle befriedigenden Ergebnis zu bringen, zu Nutz und Frommen der deutschen Wirtschaft.

CHICAGO

Zum Linksabbiegen ist die
Straße untertunnelt





DIE SCHRECK-

SEKUNDE



Ihre Berücksichtigung bei Klärung der Schuldfrage

Von Staatsanwaltschaftsrat Grau

Der häufige Szenenwechsel, den das Verkehrsleben mit sich bringt, stellt an die schnelle Entschlußkraft des Kraftfahrzeugführers besonders hohe Anforderungen. Nicht nur, daß er die technischen Fähigkeiten besitzen muß, um die ihm anvertraute Maschine zum willfähigen Werkzeug seiner Wünsche zu machen, daß sich zu diesen Fähigkeiten auch eine gründliche Kenntnis der Verkehrsvorschriften gesellen muß, er muß vor allem das jeweils wechselnde Verkehrsbild aufs schnellste erfassen und die sich aus ihm ergebenden fahrtechnischen Notwendigkeiten beurteilen können. Es ist eine ebenso bekannte wie nicht zu ändernde Tatsache, daß gerade in letzterer Beziehung die Menschen erhebliche Verschiedenheiten aufweisen. Dem geistesgegenwärtigen Führer, der auch aus heiklen Situationen schnell einen Ausweg findet, steht der vorsichtige Führer gegenüber, den gerade sein reifliches Abwägen die Gelegenheit zu sachgemäßem Handeln verpassen läßt.

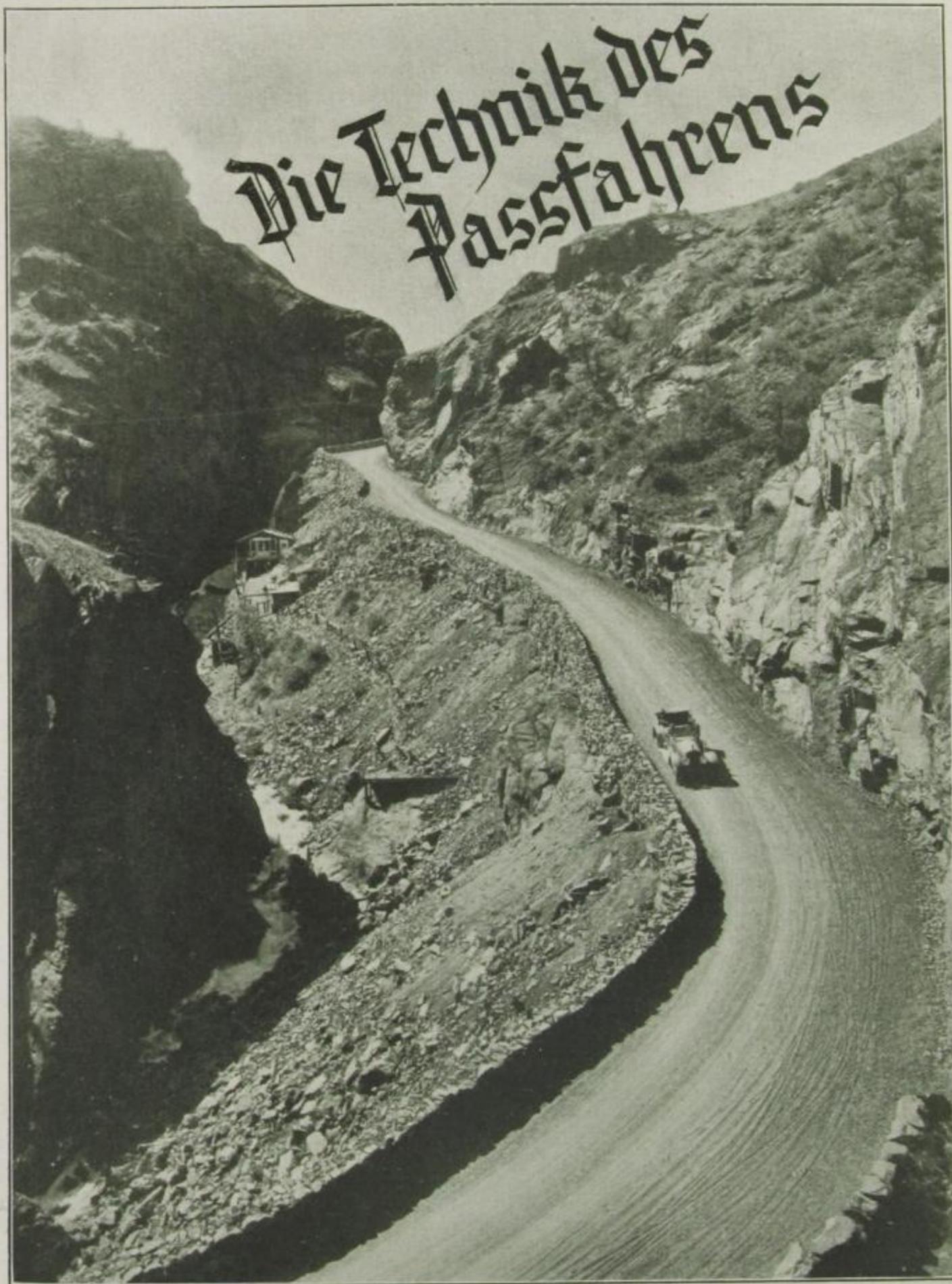
Bedauerlicherweise werden bei der gerichtlichen Beurteilung von Unfallsfolgen diese Gesichtspunkte immer noch zu wenig gewürdigt. Läßt sich schon an und für sich gegen eine Verkehrsregelung, die ein bestimmtes Verhalten bis in die kleinsten Einzelheiten vorschreibt, das gewichtige Bedenken erheben, daß gleichwohl Fälle übrigbleiben werden, für die es an behördlichen Anordnungen fehlt, so sind die Gesichtspunkte, die bei der Anwendung gesetzlicher Vorschriften auf einen Einzelfall im Sinne einer Klärung der Schuldfrage verfolgt werden, häufig noch stärker zu beanstanden. Es ist bei der Aufklärung von Unfällen, an denen Kraftfahrzeuge beteiligt sind, sehr einfach, den Bremsweg festzustellen und aus ihm Schlüsse auf die innegehaltene Geschwindigkeit zu ziehen bzw. nach seinem Beginn die Frage zu entscheiden, ob der Führer den Entschluß, seinen Wagen anzuhalten, nicht schon früher hätte fassen können. Es ist schon wesentlich schwerer, sich zu vergegenwärtigen, welche Zeit die Erwägungen, zu denen das plötzliche Auftauchen eines Hindernisses den Führer veranlaßt hat, in Anspruch genommen haben, bis sie sich zu einem Entschluß verdichteten. Berücksichtigt man, daß in einem Bruchteil von Sekunden die Fortbewegung des Kraftfahrzeuges mehrere Meter beträgt, daß also die Schnelligkeit, mit der der Führer die Zweckmäßigkeit der in Frage kommenden Maßnahmen gegeneinander abwägt, von entscheidender Bedeutung für das Zusammentreffen mit einem Hindernis sein kann, so wird man die Notwendigkeit erkennen, diesen psychischen Vorgängen verstärkten Einfluß auf die Beurteilung von Schuld oder Nichtschuld einzuräumen.

Ein kürzlich vom Reichsgericht (2. D. 576/28) gefälltes Urteil hat zum ersten Male die vorstehend erörterten Gesichtspunkte verwertet und ist auf Grund derselben zu einem Ergebnis gelangt, das ihm die besondere Beachtung aller kraftfahrenden Kreise sichern muß. In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Falle hatte ein Fußgänger, im Begriff, die Fahrstraße im Laufschrift zu überqueren, sie zu einem Zeitpunkt betreten, als der Kraftwagen etwa sieben Meter von der Überquerungslinie entfernt war.

Der Fußgänger brauchte für die wenigen Schritte bis zur Kreuzung mit der geraden Fahrtlinie des Kraftwagens etwa 1 Sekunde, während der Wagen bei der von ihm innegehaltenen Geschwindigkeit auf drei bis vier Meter zum Stehen zu bringen war, also einige Meter vor der Kreuzung mit dem Wege des Fußgängers gestanden hätte, wenn die vorhandenen Bremsvorrichtungen von dem Augenblick an ausgenutzt worden wären, in dem der Fußgänger die Straße betrat. Im Gegensatz zur Strafkammer verneinte das Reichsgericht den ursächlichen Zusammenhang der Unterlassung sofortigen Bremsens und der durch den Zusammenstoß erfolgten Körperverletzung. Mit Recht wendet sich der höchste Gerichtshof gegen das Verfahren der Strafkammer, die lediglich den Bremsweg berücksichtigt, dagegen nicht untersucht habe, ob in dem Augenblick, in dem der angeklagte Kraftwagenführer das Betreten der Straße durch den Verletzten hätte bemerken müssen, bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit die Bremsen schon eingreifen oder auch nur in Bewegung gesetzt werden konnten, oder ob zunächst unvermeidliche Widerstände zu überwinden waren. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Verarbeitung des dem Angeklagten bei hinreichender Aufmerksamkeit sich bietenden äußeren Bildes im Gehirn, die Erzeugung und die Betätigung eines Entschlusses und das In-Bewegung-Setzen der Bremsen notwendig einen Zeitaufwand auch nur von etwa $\frac{1}{2}$ Sekunde erforderten, wird eine fahrlässige Körperverletzung mangels ursächlichen Zusammenhanges als nicht feststellbar bezeichnet.

Die Stellungnahme des Reichsgerichts ist vom juristischen wie vom psychologischen Standpunkt aus in gleicher Weise zu begrüßen. Die Reaktionszeit, die zwischen dem Erblicken des Hindernisses und dem Beginn der Betätigung der Bremsen liegt, muß nach Versuchen, die Prof. Dr. M a r b e (Würzburg) angestellt hat, mit durchschnittlich 0,2 Sekunden bewertet werden. Diesem Ergebnis liegen Laboratoriumsversuche zugrunde, bei denen die Versuchsperson den (akustischen oder optischen) Reiz mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgte. Auch waren die in Betracht kommenden Reize und die geforderten Bewegungen bei diesen Versuchen immer identisch. Der Versuchsperson wurde z. B. an demselben Ort immer wieder ein und dasselbe rote bzw. gelbe Signal dargeboten, und sie mußte z. B. auf das rote Signal immer wieder den zweiten, auf das gelbe immer wieder den Mittelfinger niederdrücken. Mit Recht weist Marbe darauf hin, daß der Kraftwagenführer, der von vornherein nicht wisse, wann und wo ein Hindernis erscheint, je nach Umständen sehr verschieden reagieren müsse. Auch wird, wie andere Laboratoriumsversuche ergeben haben, die Reaktionszeit verlängert, wenn die Versuchsperson den Reiz nicht erwartet, sondern von ihm überrascht wird. Diese sogenannte Überraschungszeit muß ebenfalls dem Führer zugute gerechnet werden. Im vorliegenden Falle darf daher die kürzeste Reaktionszeit, die dem Angeklagten zugebilligt werden muß, nicht kleiner als etwa $\frac{1}{2}$ Sekunde angesetzt werden.

Das Urteil wird die erwünschte Wirkung haben, daß die Gerichte sich nicht mehr darauf beschränken werden, in dem Kraftfahrzeug die Maschine zu erblicken, die unabhängig von der Person des Führers stets in gleicher Weise gehandhabt werden kann, sondern ihr Augenmerk mehr den Voraussetzungen widmen werden, die nach der mehr oder minder ausgeprägten geistigen Beweglichkeit des Führers die sachgemäße Bedienung des Fahrzeuges gewährleisten oder verhindern. Es ist nicht angängig, auf Grund der Tatsache, daß das Gesetz einen bestimmten Ausbildungsgang und das Bestehen einer Prüfung erfordert, jeden Führer als gleichwertig zu behandeln. Die psychischen Fähigkeiten des Menschen sind durch eine Prüfung ebensowenig festzustellen wie seine Charaktereigenschaften. Beide aber sind für die Sicherheit des Verkehrs von ungeheurer Bedeutung. Mehr als bisher wird demnach die Rechtsprechung die persönliche Veranlagung des Führers würdigen müssen.

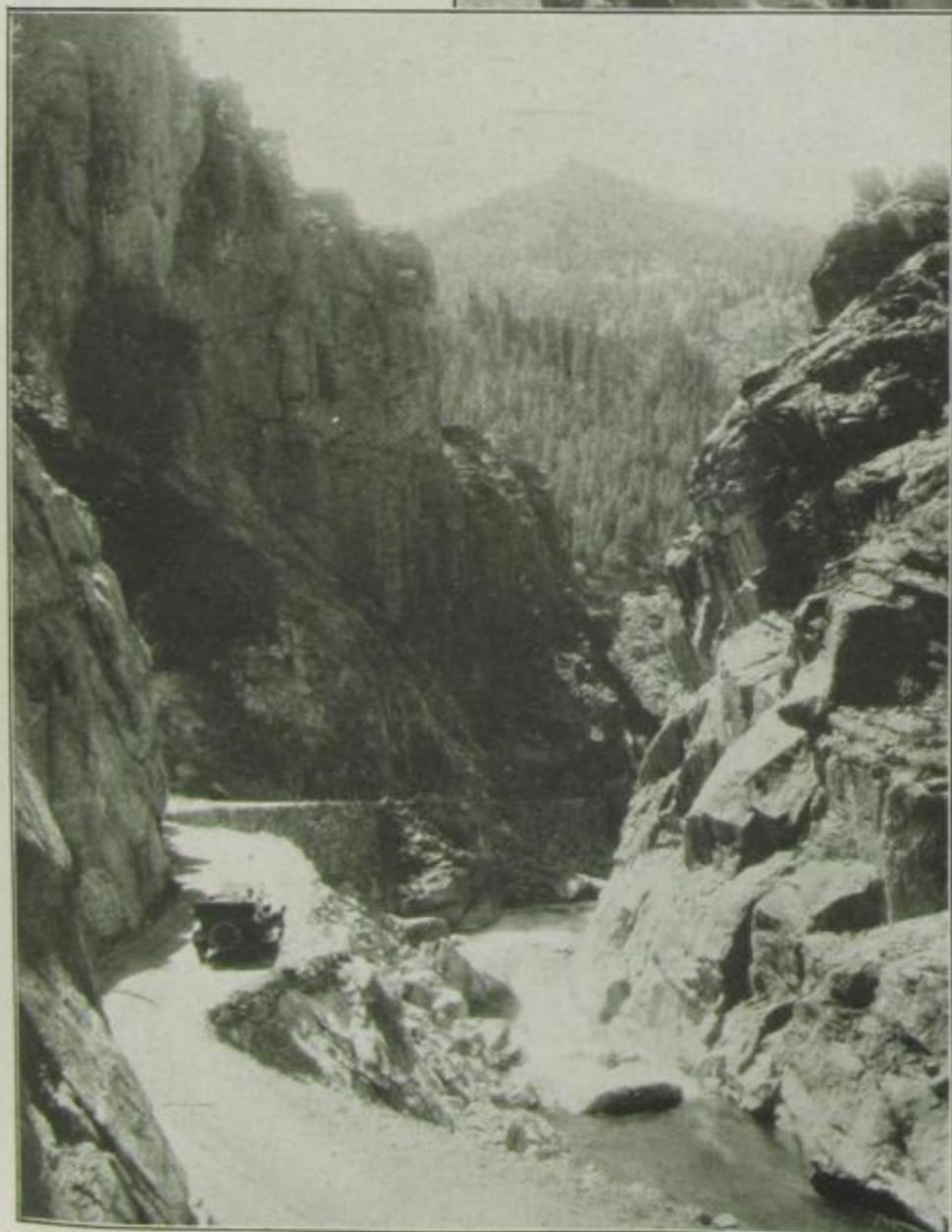
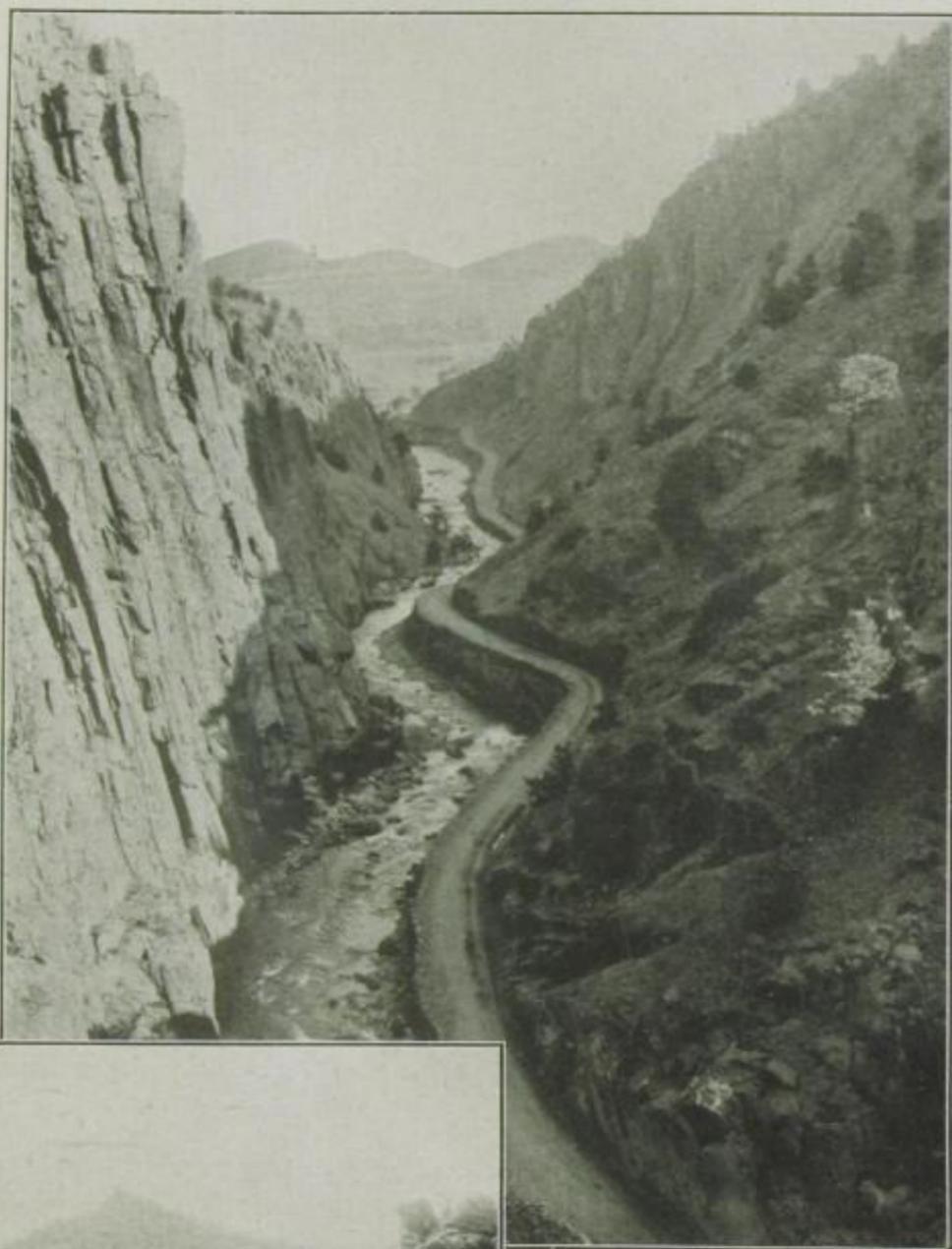


Von Clemens Webster

Vor etwa dreißig Jahren erregte es Aufsehen, ja sogar Bewunderung, als ein Automobil den — Burgberg bei Meissen hinauffuhr! Die Nachricht ging durch alle Zeitungen. Man kann mit dem Auto nicht nur in der Ebene, sondern bergauf fahren! Die Sache erinnert lebhaft an den Zufall, der vor vielen Jahrzehnten den Ingenieuren die Augen darüber öffnete, daß man mit Lokomotiven auch Steigungen nehmen könne. Auf der Strecke zwischen Vienenburg und Harzburg im Harz fuhr man bis zur Steigung mit

der Lokomotive. Dann wurden Pferde vorgespannt. Als einmal beide Pferde krank waren, sagte der Lokomotivführer, er wolle es probieren. Und siehe da, es ging!

Dem Burgberg bei Meißen folgten bald Fahrten auf den Schachen in den bayerischen Alpen und auf andere niedrigere Höhen. Aber allmählich wuchsen die Höhen immer mehr. Immer kühner wurden die Automobilisten. Heute gibt es für sie überhaupt kein Hindernis mehr. Auch der höchste und schwierigste Paß wird überwunden.



Automobilstraße durch den BigThompson Canyon in Colorado, dem Eingang zum Rocky Mountain National Park

Zunächst muß dem Bergfahrer die Grundregel für jede Paßfahrt in Fleisch und Blut übergegangen sein: rasch bergauf, langsam bergab!

Beginnen wir mit der Bergauffahrt, die wir gemäß diesem Grundsatz mit entsprechender Schnelligkeit vornehmen. Die Art und Weise, wie wir diesen Grundsatz in die

Autostraße durch den Cache la Poudre Canyon nächst Fort Collins in Colorado. Hier fanden einst die erbittertsten Kämpfe zwischen Franzosen und Indianern um das wertvolle Jagdgebiet statt



Das neue Paradies der Autotouristen. „Rond Point Swing“ an der neuangelegten Broadmoor-Cheyenne-Bergstraße in Colorado, nahe Colorado Springs

Praxis umsetzen, wird durch die Steigung beeinflusst. Die Übersetzungen sind bei den meisten Wagen so durchgebildet, daß sie bei drei Übersetzungen und voller Belastung mit dem direkten Gang Steigungen von 7 bis 9 Prozent, mit dem zweiten Gang solche von 16 bis 18 Prozent und alles was darüber ist, mit dem ersten Gang überwinden können, ohne daß die Tourenzahl abfällt. Wir bemerken hierzu, daß auf den Alpenstraßen Steigungen bis 27 Prozent, wie z. B. am Katschberg, vorkommen. Ein guter Wagen soll auch diese Steigung, wie angegeben, mit dem ersten Gang nehmen. Freilich findet man immer noch einzelne Wagen, die bei derartigen Steigungen versagen.

Erfolgt die Brennstoffzufuhr zum Vergaser nach dem Prinzip der Unterdruckförderung, so überzeuge man sich vor Beginn einer Reise durch alpines Gebiet davon, daß der an der Vorderseite des Armaturenbrettes befindliche Behälter hinreichend groß dimensioniert ist. Für einen Wagen von 3 bis 4 Liter Zylinderinhalt (entsprechend 12 bis 16 Steuer-PS) muß er mindestens 4 Liter fassen. Unterläßt man diese Vorsorge, so darf man sich nicht wundern, wenn dem Wagen gerade auf der steilsten Stelle die Puste ausgeht. Man hat dann übrigens auch für den Spott nicht zu sorgen, wie manchem Teilnehmer der letzten, internationalen Alpenfahrt im Jahre 1928 in Erinnerung sein wird.

Wir haben betont, daß die Steigung genommen werden soll, ohne daß die Tourenzahl abfällt. Wir betonen dies nochmal. Sinkt nämlich die Geschwindigkeit des Wagens, so sinkt auch die Drehzahl des Motors. Beim Sinken der Motordrehzahl sinkt wiederum die Tourenzahl des Flügelrades der Wasserpumpe. Dann wird das Kühlwasser weniger rasch umgewälzt. Auch der Ventilator läuft langsamer. Infolge der geringeren Fahrgeschwindigkeit wird der Fahrwind geringer, — alles Umstände, die verschiedene



Autostraße in der Nähe des Pikes Paek-Gipfels

Nachteile zur Folge haben. Es sei daran erinnert, daß bei vollbelastetem Motor und niederen Touren infolge der geringeren Kolbengeschwindigkeit die Verbrennungsperiode länger dauert. Dadurch verlängert sich die Zeit



Blick auf eine kurven- und serpentinreiche Strecke der neuangelegten Broadmoor-Cheyenne-Automobilstraße

der Wärmeabgabe an die Zylinderwandungen. Der Motor wird heiß. Das Kühlwasser beginnt zu kochen. Darum nochmals: bergauf möglichst flott!

Dabei soll der Motor noch beschleunigungsfähig sein. Das Abfallen der Tourenzahlen läßt sich dadurch verhüten, daß man gegebenenfalls den nächst niederen Gang wählt. Der Zeitpunkt, an dem auf den nächst niederen Gang überzugehen ist, ergibt sich aus den Wagengeschwindigkeiten, die bei den einzelnen Schaltstufen und höchsten Motortouren erzielt werden. In praktischer Weise sind diese Geschwindigkeitsgrenzen z. B. bei allen Mercedes-Benz-Wagen am Geschwindigkeitsmesser für alle Getriebestufen rot markiert. Im allgemeinen kann man sich merken, daß dann zurückzuschalten ist, wenn die Wagengeschwindigkeit etwa 20 bis 30 Prozent unter die Geschwindigkeit fällt, die mit erlaubten Höchsttouren mit dem nächst niederen Gang erreicht werden kann. Wenn also z. B. bei einem Wagen mit drei Geschwindigkeiten bei erlaubter Maximaldrehzahl des Motors mit dem zweiten Gang eine Wagengeschwindigkeit von 50 Kilometer erreicht wird, so wird vom dritten auf den zweiten Gang erst geschaltet, wenn der Wagen mit dem dritten Gang etwa 20 bis 30 Prozent unter die Geschwindigkeit von 50 Kilometer kommt, also auf 35 bis 40 Kilometer.

Auf Pässen ist die Steigung nicht immer gleich. Sie wechselt meist und oft auf sehr kurze Strecken. Deshalb muß der Fahrer stets auf sie acht geben und ihr Rechnung tragen. Verringert sich die Steigung, so wird er vorübergehend die Wagengeschwindigkeit mit dem höheren Gang um ein größeres Maß sinken lassen. Nimmt sie zu, so wird er knapp unter der oberen Geschwindigkeitsgrenze des nächst niederen Ganges schalten. Bei hohen Drehzahlen des niederen Ganges muß dabei das Zwischenkuppeln zu Hilfe genommen werden.

Bei der Bergabfahrt gilt, was nochmals betont sei, der Grundsatz: langsam! Das ist nötig, um die Bremsen zu schonen und um bei geringerer Bremswirkung oder bei Bremsdefekten Sicherheit zu haben. Die Bremswirkung des gedrosselten Motors soll nicht entbehrt werden. Man soll auch nicht auskuppeln, auf keinen Fall aber darf im Gebirge bei Talfahrt mit Leergang, d. h. ohne eingeschalteten Getriebeingang, gefahren werden. Im allgemeinen gilt die Regel, daß der gleiche Gang zu wählen ist, der an der gleichen Stelle bei Bergauffahrt zur Verwendung kommt. Bei Gefällen unter 20 Prozent tritt eine Verschiebung insofern ein, daß sie, wenn bei Bergauffahrt der zweite Gang notwendig wäre, mit dem dritten Gang bergab gefahren werden können. Gefälle über 20 Prozent fahre man mit dem kleinsten Gang, selbst wenn dabei die Bremsen nicht viel benutzt werden müssen. Bei eingeschalteten niederen Gängen darf die höchst zulässige Motordrehzahl nicht überschritten werden.

Ein besonderes Kapitel beim Paßfahren sind die Kurven oder, wie speziell die Bergkurven genannt werden, die „Kehren“. Auch hier gibt es einen Grundsatz: Langsam in die Kehre — schnell heraus!

Eine weitgehende Aufmerksamkeit muß beim Paßfahren der Kühlung zugewendet werden. Kühlwasserthermometer am Armaturenbrett oder am Kühlerverschluß sind daher sehr erwünscht. Beginnt das Kühlwasser zu kochen, so braucht man nicht sofort zu halten. Man kann noch etwa fünf Minuten mit kochendem Kühler weiterfahren. Ist man dabei auf die Paßhöhe hinaufgekommen, so kann man ohne weiteres und ohne zu halten die Talfahrt anschließen, weil sich bei dieser das Kühlwasser ziemlich rasch abkühlt. Vor einer neuen Steigung fülle man aber auf. Ist man jedoch nicht in der glücklichen Lage, vor Ablauf von etwa fünf Minuten auf die Paßhöhe hinaufzukommen, so muß man an der nächsten Wasserstelle anhalten und das Kühlwasser ergänzen. Den Deckel vorsichtig abschrauben, damit er einem infolge des herrschenden Drucks nicht etwa ins Gesicht fliegt.

Beim Halten auf Paßstraßen ist die Handbremse festzustellen, ferner ist bei ausgeschalteter Zündung der erste Gang oder der Rücklauf einzurücken. Die alte Bergstütze ist verschwunden. Deshalb lege man unter die Hinterräder große Steine.

Das Auto in der Landwirtschaft

Von Willibald Parkholz

Das war einmal ein harter Kampf, den das Auto auszufechten hatte, ehe es in der Landwirtschaft festen Fuß fassen konnte. Wenn es heute auch in dieses Gebiet siegreich eingedrungen ist, wenn sich seine Freunde unter den Landwirten ständig und immer rascher mehren, wenn die Zahl der in der Landwirtschaft verwendeten Kraftwagen ununterbrochen zunimmt, so ist dies ein Zeichen dafür, daß man auch hier die wertvollen Eigenschaften des Kraftwagens richtig erkannte.

Der Hauptfeind des Autos war auf landwirtschaftlichem Gebiet das Pferd. In den Städten und auf den Straßen ist der Kraftwagen rasch damit fertig geworden. Nicht so in der Landwirtschaft! Dem Auto fehlt nämlich eine Eigenschaft, die dieser Vierfüßer besitzt. Was man in ihn vorn hineinfüttert, kommt hinten als Mist wieder zum Vorschein. Und gerade dieser Mist ist es, auf den der Landwirt nicht verzichten zu können glaubte. Er sagte, er benötige ihn als Dünger für seine Äcker. Wenn er ihn nicht habe, dann wachse auf diesen nichts. Je mehr Pferde, desto mehr Mist, desto reicher die Ernte!

Inzwischen haben die Landwirte eingesehen, daß man im Zeitalter der Chemie den Dünger auch auf andere Weise darstellen könne als dadurch, daß man kostbare Nährstoffe lediglich deshalb an ein Roß verfüttert, damit es sie in die bekannten Äpfel umwandelt. Dieses Verfahren liefert auch in wirtschaftlicher Hinsicht ein schlechtes Ergebnis, weil ja das als Dünger für den Acker nicht in Betracht kommt, was das Pferd unterwegs verliert.

Außerdem aber sind die Vorteile, die das Auto gegenüber dem Zugtier bietet, so außerordentliche, daß es heute gar keinen Zweifel mehr darüber gibt, was nutzbringender ist, das Tier oder der Kraftwagen. Es sei daran erinnert, daß dieser nur dann Futter braucht, d. h. Betriebsstoff verzehrt, wenn er arbeitet. Das Tier muß aber das ganze Jahr über gefüttert werden. Auch dann, wenn es, wie in strengen Wintern, monatelang gar keine Arbeit leistet. Es bedarf der Ruhe und des Schlafes. Seine Leistung ist daher eine

Auto-Schlepper mit Raupenkette bergauf fahrend



beschränkte. Das Auto aber hat weder das eine noch das andere nötig. Es ist stets arbeitswillig und dienstbereit.

Wie oft kommt es vor, daß Pferde gerade dann krank werden, daß sie „umstehen“, wenn man sie am notwendigsten braucht. Sie sind dann oft monatelang nicht arbeitsfähig. Beim Auto liegen die Verhältnisse bei weitem günstiger. Wird gelegentlich eine Reparatur nötig, so kann sie meist von den Fahrern ausgeführt werden, die heute in den Motorpflugführer-Schulen eine sehr gute Ausbildung erhalten. Außerdem sitzen in fast allen Landstädten gut durchgebildete Monteure. Überall sind Reparaturwerkstätten errichtet, so daß jeder Schaden rasch behoben ist. Da kann es vielleicht einmal eine Verzögerung um einige Stunden, aber normalerweise nicht um Wochen oder Monate geben.

Die Landwirtschaft leidet unter der „Leutenot“. Alles wandert nach den Städten. Immer schwerer sind die Arbeitskräfte aufzutreiben. Auch hier greift das Auto helfend ein. Man denke an ein weit entlegenes Feld, von dem die Ernte eingebracht werden muß. Ein Paar kräftiger Pferde kann höchstens einen einzigen hochbeladenen Erntewagen langsam dahinziehen. Man muß also, will man die Ernte rasch unter Dach und Fach bringen, viele Wagen, viele Pferde und dazu entsprechend viele Kutscher bereithalten. Das Auto dagegen kann hinter sich vier, fünf oder sechs Erntewagen schleppen. Dabei ist nur ein einziger Fahrer nötig. Seine Leistung kann durch richtige Einteilung der Arbeit ganz erheblich gesteigert werden, insbesondere dadurch, daß man die beladenen Wagen vor der Scheuer stehen läßt, ohne zu warten, bis sie abgeladen werden und daß man statt ihrer bereits abgeladene zurückfährt.

In Gestalt des Kraftpfluges hat das Motorfahrzeug seinen Einzug in die Landwirtschaft gehalten. Amerika ist hier bahnbrechend vorangegangen. Ums Jahr 1911 herum begann die Einführung des Kraftpfluges in der deutschen Landwirtschaft. Die Pflüge waren, technisch betrachtet, eine Einheit. Motor und Pflugapparat waren fest zusammengebaut. Bald jedoch ging man dazu über, die Pflugscharen abnehmbar zu machen. Dadurch wurde eine Anzahl von Vorteilen erreicht. Zunächst einmal konnte man die Scharen auswechseln, also zerbrochene durch bereitgehaltene neue ersetzen. Dann aber ließ sich durch die Auswechslung sämtlicher Scharen eine Anpassung an den Boden erzielen. Für leichten Boden schraubte man diese Sorte von Scharen an, für schweren Boden andere, wieder andere für mageren und wieder andere für fetten. Waren die Pflugscharen abgenommen, so konnte der Pflug dazu benutzt werden, um Beförderungsdienste zu leisten. Man konnte an ihm Wagen anhängen, in denen man die Arbeiter aufs Feld hinausfuhr. Man konnte Saatfrüchte dorthin befördern, Rodungsarbeiten konnten durchgeführt werden, die Erntefrucht ließ sich nach Hause ziehen. Es zeigte sich jedoch, daß der früher fast ausschließlich hergestellte Großpflug als Beförderungsmittel nur in besonderen Fällen wirtschaftlich arbeitet. Im allgemeinen ist es nicht ökonomisch, 60 oder 80 Pferdestärken aufzuwenden, um einige Säcke Kartoffeln zur Bahn zu schaffen oder einen einzigen Heuwagen von der Wiese nach Hause zu ziehen.

Deshalb entstand nach dem Großpflug bald der Kleinpflug, der wesentlich dazu beitrug, die Verwendung des Autos in der Landwirtschaft zu fördern. Der Großpflug war wegen seiner erheblichen Anschaffungskosten meist nur für den Großgrundbesitzer erschwinglich. Der kleine und mittlere Besitzer mußte in alter Weise weiter pflügen, es sei denn, daß die Anschaffung auf genossenschaftlicher Grundlage erfolgte. Der Kleinpflug machte das Auto auch für den kleineren und mittleren Besitzer zugänglich. Die Bezeichnung „Auto“ ist hier ganz besonders am Platze; diente doch der Pflug, wie wir gesehen haben, niemals nur als solcher. Er wurde nach Abnahme oder nach Hebung der Pflugscharen — die verschiedensten Konstruktionen wurden geschaffen — stets auch, und zwar von Anfang an, für die Zwecke des Zugs verwendet.



In der Führerschule beim praktischen Unterricht im Fahren

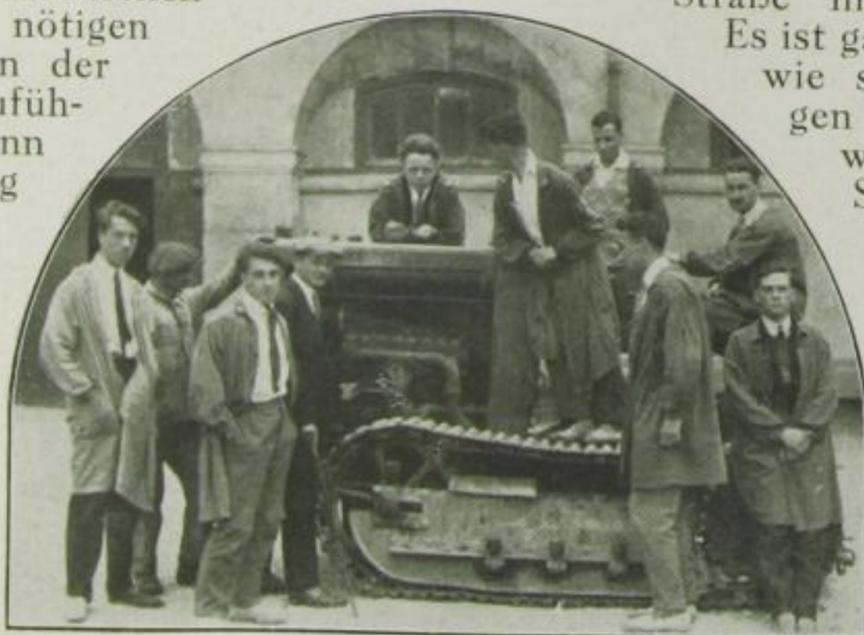
Heute wird man Groß- und Kleinpflüge in der Landwirtschaft nicht mehr entbehren wollen. Um die Ausnützung der Motorkraft aber möglichst vielseitig zu gestalten, wurde der landwirtschaftliche Schlepper gebaut, der infolge seiner Wendigkeit, seiner steten Betriebsbereitschaft und seines geringen Verbrauchs an Betriebsmitteln hinsichtlich Annehmlichkeit, Leistung und Wirtschaftlichkeit kaum mehr übertroffen werden kann.

Der Schlepper ist alles in allem: Zugtier, Säe- und Erntemaschine, sogar Elektrizitätserzeuger. Man hängt an ihn hinten an, was man braucht. Er zieht ebensowohl den Pflug wie den Düngerstreuer, die Drillmaschine, die Egge, die Kartoffelerntemaschine, den Bindemäher, den Heuwagen oder was sonst es auch sei. Je nach dem Boden und der Beschaffenheit des Geländes werden Motorpflüge und Schlepper entweder mit Rädern oder mit Raupenkettensystemen ausgestattet. Vielfach sieht man Konstruktionen mit breiten, mit Schaufeln versehenen Rädern. Diese haben den Zweck, beim Pflügen in besonderen Arten von Böden und vor allem, wenn es sich um die Herstellung von Tieffurchen

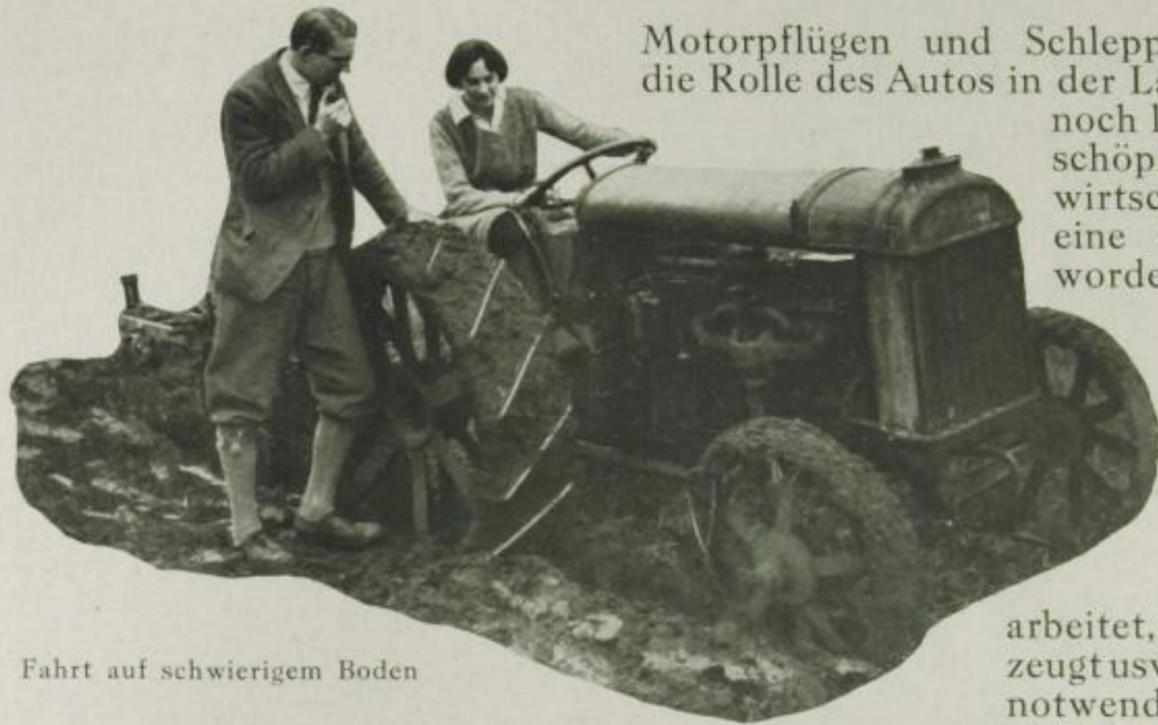
handelt, den nötigen Widerstand in der Erde herbeizuführen. Soll dann der Motorpflug als Transportmittel auf der Landstraße Verwendung finden, so werden die breiten Schaufeln abgeschraubt, damit sie die

Straße nicht ruinieren. Es ist ganz erstaunlich wie starke Steigungen sich mit landwirtschaftlichen Schleppern nehmen lassen.

Die Landwirtschaft kann sich dieser Hilfsmittel sowie auch der Motorpflüge in jedem Gelände bedienen. — Mit



In der Führerschule für Motorschlepper



Fahrt auf schwierigem Boden

Motorpflügen und Schleppern ist aber die Rolle des Autos in der Landwirtschaft noch lange nicht erschöpft. Die Landwirtschaft ist heute eine Industrie geworden, die Erzeugnisse der verschiedensten Art herstellt, die z. B. die Kartoffel sofort zu Stärke verarbeitet, die Alkohol erzeugt usw. Damit ist es notwendig geworden, daß sie sich auch des

Autos in Form des Lastautos bedient. Wir haben oben angedeutet, daß der Schlepper auch als Elektrizitätserzeuger dienen kann. Da, wo man ihn nachts nicht braucht, läßt man ihn vielfach auf einen Stromerzeuger arbeiten, der den Gutshof oder das Gehöft mit elektrischem Strom für die Beleuchtung versieht. Ähnliches läßt sich auch mit anderen Arten von Autos durchführen. Freilich handelt es sich hier wohl nur um Übergangsmaßnahmen, nimmt doch die Zahl der Ortschaften ständig zu, die an die Leitungsnetze der großen Kraftwerke angeschlossen sind. Aber immerhin — auch diese Übergangsmaßnahmen zeigen die vielseitige Verwendbarkeit des Autos in der Landwirtschaft.



Bei der Bodenbearbeitung



Der Verkehrspolizist als Gentleman

Von W. Kleffel

Spricht man heutzutage über die Polizei, so hört man eigentlich nur Schelten und Unwillen. Dem einen gefällt dies nicht, der andere ist mit dem unzufrieden, und die Polizisten werden ganz allgemein immer als ungeschlachte, unhöfliche und unfreundliche Menschen hingestellt. Das ist — vielleicht mit Ausnahme von England — fast überall das gleiche. Liegt wohl in der Natur der Sache! Denn zumeist kommt der gewöhnliche Sterbliche mit dem Hüter der öffentlichen Ordnung ja nur in Berührung, wenn er ein schlechtes Gewissen hat. Dabei geht es dann nicht immer gerade sehr freundlich zu.

Aber die kleinen, rührenden menschlichen Züge werden übersehen, und so mancher Liebesdienst, den ein Polizist seinen Volksgenossen erweist, wird ohne jeden Dank als etwas ganz Selbstverständliches hingenommen, oft gar nicht beachtet. Das ist bedauerlich, denn gerade darin offenbart sich ja in dem Polizisten der „gentleman“.

Oder ist es nicht etwa „gentleman-like“, wenn der „Schupo“ in Berlins Hauptverkehrsstraßen einer alten Dame freundlich den Arm bietet und sie durch das Gewühl auf der Straße zum sicheren Bürgersteig hinübergeleitet? Und liegt nicht etwas von der Geste eines „grand-seigneur“ in der Bewegung des mit schmuckem Käppi und kurzem Überwurf bekleideten „Flic“, der auf der Place Vendôme oder auf den verkehrsumbrausten Boulevards



Im alten
RomPhot.:
Keystone

Ausschau hält nach ängstlichen Damen und Herren, um sie durch den mit einem Zeichen gestoppten Corso der Autos zu lotsen? Ist es keine sympathische Eigenschaft des Londoner mit Recht so viel gerühmten

„Bobby“, wenn er bei festlichen Aufzügen, sportlichen Kämpfen die kleinsten unter den Kleinen auf seine bärenstarken Arme nimmt, damit auch sie etwas von dem jubelnden Treiben erspähen?

Auch über unseren guten, alten, blauen Schutzmann ist



Am Broadway

viel geschrieben und gesprochen worden. Lob und Tadel hielten sich gewiß die Wage. Wie oft haben wir ihn bewundert und gefürchtet, wenn wir bei Paraden oder anderen festlichen Ereignissen unserer



In den Straßen Belgrads



In Chicago gilt es
nicht nur Verbrecher zu
bekämpfen ...

*

Kinderzeit stundenlang
auf der Straße standen!
Aber der Polizist von
heute erscheint uns nicht
mehr als Verkörperung
des strengen Gesetzes,
das der Bürger am lieb-
sten in weitem Bogen
umgeht. Darin ist in fast
allen Ländern ein Um-
schwung zum Besseren
eingetreten.

Nicht nur unser „Schu-
po“, sondern auch der
„Konstabler“ in Prag,



London's
Bobby



der „Wachtmann“ in
Wien und nicht zu-
letzt der braune „Mo-
hammedaner“ in der
Türkei, haben mit der
Zeit Schritt gehalten.

Eine Prinzessin heiratet ...



Bobbys als Kindermädchen



Der Pariser Sergent de ville

— Nur selten finden wir noch den überall gleich gefürchteten, griesgrämigen und barschen Hüter des Gesetzes. Überall weist uns heute der „Mann in Uniform“ in rücksichtsvollster Weise zu-recht und spricht mit uns wie der vollendetste Weltmann.





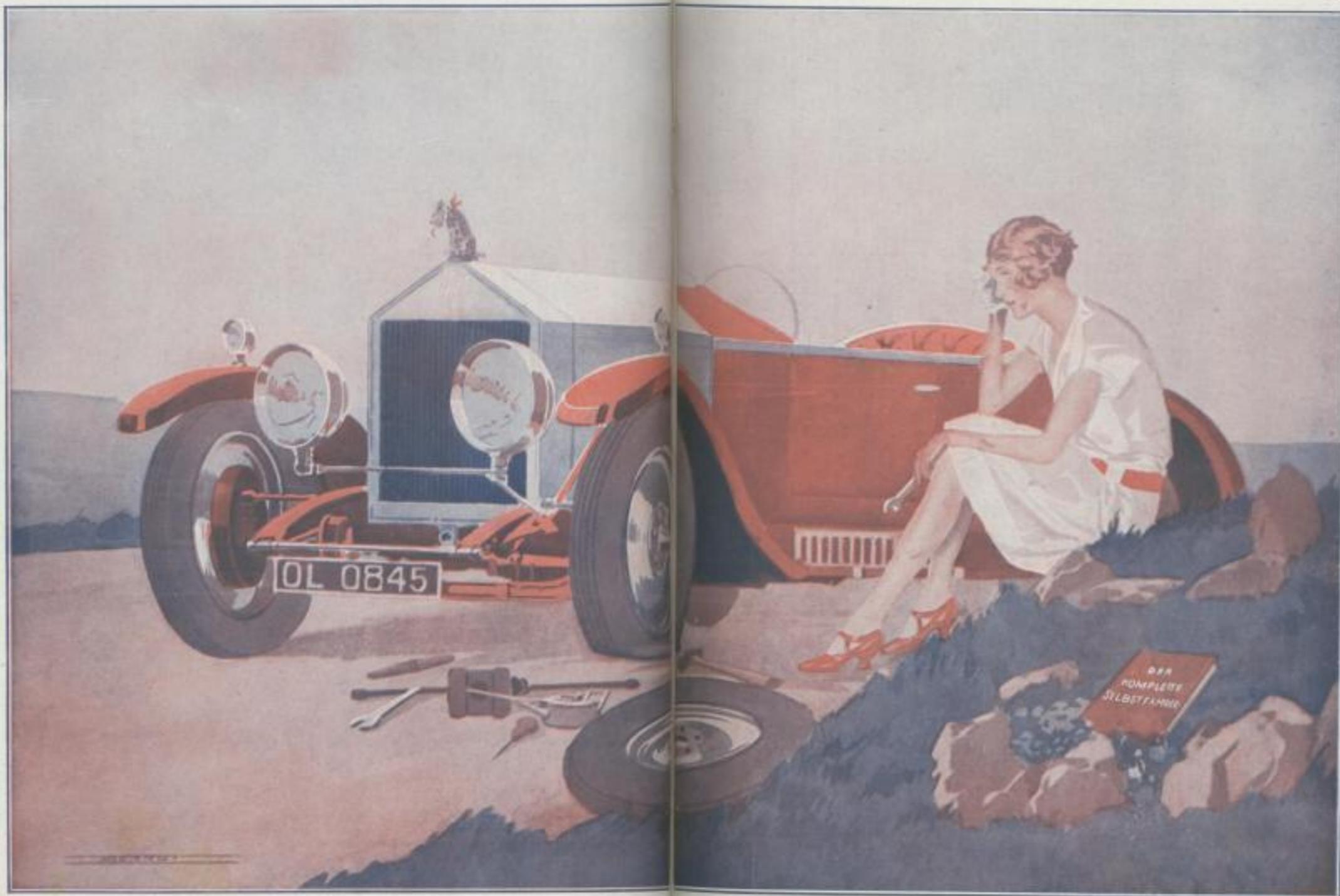
REPRÄSENTATION

MIT SEINEM NAMEN UND SEINER RAGENDEN KONSTRUKTION WIE KEIN ANDERER DAZU PRÄDESTINIERT • MIT SEINEM UNNACHAHMLICHEN FEDERUNGS- UND STOSSDÄMPFER-SYSTEM DER SICHERSTE UND KOMFORTABELSTE WAGEN DER WELT • EBEN EIN P A C K A R D

P A C K A R D

FRAGE DEN • DER EINEN HAT

GENERALDEPOT FÜR DEUTSCHLAND: HANKO G. M. B. H., KOBLENZ-BERLIN



Die erste
Zeichnung

Ausfahrt
von Pierrot



Wer zuletzt lacht....

Zeichnung von Georg Hildebrand



Chauf der flucht

Von Maurice Renard

(Berechtigte Übersetzung von Käle Ruß)

Hast du schon einen Chauffeur gefunden?“

„Nein, es sind mir schon verschiedene vorgeschlagen worden, aber ich habe noch keine Entscheidung gefällt.“

„Willst du meinen?“

„Deinen? Was? Du willst dich von Charles trennen?“

„Nur auf ein Jahr. Ich reise fort . . . Ich würde mich freuen, wenn ich Charles während meiner Abwesenheit gut untergebracht wüßte. Wenn dir mein Vorschlag gefällt“

„Wie, du reisest fort, Gérald? Und gleich auf ein Jahr? Was soll das alles heißen?“

Ich sah, daß mein Freund sehr erregt war. Nur mit Mühe konnte er ein Zittern in der Stimme unterdrücken:

„Luftwechsel-Bedürfnis. Eine dumme Geschichte.“

„Ist's das Herz, Gérald?“

„Ja,“ flüsterte er. Dann brüsk: „Also, was Charles anbelangt, sind wir einig?“

„Jawohl, ich dank dir schön.“

„Ich brauche dir wohl nicht seine Verdienste alle einzeln aufzuzählen, was? Auf den Jungen kannst du in jeder Lebenslage rechnen.“

„Ich weiß, er ist eine Perle. . . .“

„Nein, nein, so darf man es nicht abtun. Er verdient weit mehr als solch ein allgemeines Lob. . . .“

„Sei ohne Sorge, Gérald, Charles soll es bei mir genau so gut haben wie bei dir. Ich werde nicht vergessen, daß ihr Waffenbrüder gewesen seid, und daß er dir das Leben gerettet hat. . . .“

„Er hat mir schon mehr als das Leben gerettet,“ sagte Gérald und sah mich bedeutungsvoll an.

Ich wartete.

Gérald hatte seine Hand auf meine Schulter gelegt. Er schwieg noch einige gedankenschwere Sekunden lang, dann aber fing er an zu reden, wie man eben nicht umhin kann, wenn man Kummer hat.

„Hör' mich an,“ begann er. „Zu Anfang des Sommers, in Dinard, habe ich eine wundervolle Frau und ihren Mann, einen Industriellen, kennengelernt. Ihre Namen tun ja nichts zur Sache. Reiche Leute, sogar „Neureiche“, aber nicht etwa „Raffkes“. Eine gute Ehe, glücklich und zufrieden. Keine Kinder. Sie wollten vier Wochen an der See bleiben und dann den Rest des Sommers auf einer Besitzung in Savoyen, wo der Mann seine Fabriken hat, verbringen. Durch gemeinsame Bekannte wurden wir einander vorgestellt, und sehr bald waren wir fast gute Freunde zu nennen. Überflüssig, hinzuzufügen, daß zwischen . . . ihr und mir bald ein tieferes Gefühl als Freundschaft wach wurde und Wurzeln schlug. Ich liebte sie leidenschaftlich. Ach, ich liebe sie immer noch! Ich muß mir Gewalt antun, um mir immer wieder klar zu machen, daß ich ein Mensch wie andere bin, ein Mensch, den Zeit und Raum Liebesgram verschmerzen lassen.“

Nach einem Monat reisten sie wieder ab. Tieftraurigen Herzens sah ich das Auto fortfahren, daß Herr X selbst steuerte und Frau X und ihre jüngere Schwester in die Berge entführte. Diese Abreise hätte allem ein Ende bereiten können. Aber es kam anders. . . . Ein paar Tage später erhielt ich einen sehr liebenswürdigen Brief von Herrn X, in dem er mich einlud, nach Savoyen zu kommen. Aus diesem Schreiben erkannte ich den Plan seiner Frau, mich in ihre Nähe zu bringen, und ich muß zu meiner Schande gestehen, daß mich eine irrsinnige Freude überfiel.

Am nächsten Morgen fuhr ich also ab. Charles und ich saßen allein in meinem Torpedo. Die Fahr ging rasch. Am Abend kamen wir auf einen Serpentinweg, der an einem herrlichen Abhang entlangführte. Der Wagen erkletterte steile Anhöhen, fuhr kreuz und quer auf schwindelnden Geländen. Endlich, sehr hoch oben, hielten wir vor einer hocheleganten Villa, wo wir von Herrn und Frau X sehr herzlich empfangen wurden.



Außer ihnen war nur noch die jüngere Schwester da und eine ziemlich unbedeutende ältere Verwandte.

Das Haus war geräumig, der Zuschnitt luxuriös. Ein wundervoller Park umschloß sammetweiche Rasenflächen mit riesenhaften Bäumen.

Du ahnst sicher, welch bezauberndes und schmachvolles Leben nun für mich begann. Ich glaube, du errätst den verführerischen Reiz verbotener Genüsse, den Wert eines verstohlenen Blickes, eines flüchtigen Händedrucks. Genug davon! Nun ist ja alles aus und vorbei. Aber hör' weiter zu! Da ereignet es sich eines Tages, daß Herr X . . . drei Tage geschäftlich verreisen muß. . . . Was diese drei Tage für uns bedeutet haben, wirst du dir vorstellen können, wenn ich dir sage, daß wir beide beschlossen hatten, zu fliehen, noch bevor Herr X wieder zurückkäme.

Er wurde am vierten Tage in aller Frühe zurückerwartet. Am Abend vorher sprach ich mit Charles und gab ihm meine Anweisungen. Mein Wagen mußte beim Morgengrauen unterwegs sein, das Verdeck ganz heruntergeklappt. Charles sollte am Volant sitzen und das Torpedo den Abhang hinuntergleiten lassen, ohne den Motor anzustellen.

In jener Nacht tat ich kein Auge zu. Um zwei Uhr früh war ich reisefertig und schlich mich vorsichtig erst in die Halle der Villa hinunter, dann in den Park. Noch bevor die Morgenröte am Himmel auftauchte, kam Frau X zu mir, und unter einer Baumgruppe warteten wir gemeinsam auf den Wagen. Endlich sah ich ihn in der fast undurchdringlichen Finsternis herankommen. Er blieb vor uns stehen. Wie eine Gondel sah das dichtgeschlossene Auto aus.

Wir stiegen ein. Sofort wurden die Bremsen gelockert; der Wagen begann abwärts zu gleiten, dem Abgrund, der Ebene, der Freiheit entgegen. . . Frau X preßte sich zitternd an mich. Oberhalb des Geländes sah man den Weg verschwinden und wieder auftauchen. Vor uns saß unser zuverlässiger

Charles und handhabte geschickt das Steuer. Er führte schnell, sehr schnell. So schnell, daß ich ihm trotz meines unbegrenzten Vertrauens empfahl:

„Etwas langsamer, Charles!“

Er nickte mit dem Kopf, fuhr aber nicht langsamer.

„Er soll aufpassen,“ sagte Frau X, „dort unten kommt eine sehr gefährliche Kurve, und das Gelände ist dort Hunderte von Meter in den Abgrund gestürzt.“

„Charles,“ rief ich ihm zu, „hast du gehört? Sei vorsichtig!“

Aber da geschah etwas ganz Unerhörtes:

Ich hatte mich beim Sprechen zu ihm hinübergebeugt und . . . (trotz seines hochgeschlagenen Mantelkragens) an Stelle eines glattrasierten Gesichts ein bärtiges entdeckt. . . . Nicht Charles steuerte, sondern . . . Herr X.

Eiskalt lief es mir den Rücken herunter.

Unser Tempo wurde immer wahnsinniger. Ich zweifelte keinen Augenblick mehr daran, daß der die Absicht hatte, uns dort unten an der berühmten Kurve mit dem Wagen in die Tiefe zu schleudern. Was tun? Er hatte also alles gemerkt! Seine Abwesenheit war nur geheuchelt!

In meinen Augen gab es nur noch eine Rettung: Ich legte den Finger auf den Mund und warf Frau X. einen Blick zu . . . einen Blick, den die Ärmste gewiß ihr lebelang nicht vergessen wird. Dabei rief ich laut und vernehmlich:

„Halt, Charles! Dreh um! Wir haben es uns überlegt. Wir wollen zur Villa zurück! Und beeile dich, damit niemand etwas merkt!“

Und so geschah es.

Meine Begleiterin sah mich mit großen, entsetzten Augen an, während wir uns ihrem Heim wieder näherten. Mein Zeichen befahl ihr Still-schweigen. Natürlich verstand sie nichts von allem, was vorging. Ich aber fühlte, daß wir gerettet waren und meine Brust atmete freier. Jawohl, freier. . . . Denn hatte ich nicht soeben zweierlei Katastrophen vermieden? . . . Und nicht nur ein Verbrechen? Etwas war heil geblieben, was kostbarer als das Leben ist, nicht wahr?

Und jetzt will ich fortreisen. . . . Das Haus dort unten wird seinen Frieden behalten. Frau X. . . . wird auch vergessen . . . auch sie . . .“

„Aber,“ warf ich ein, „wird ihr denn der Gatte verzeihen?“

„Der Gatte? Herr X. hat niemals etwas geahnt. . . . Hatte ich dir nicht gesagt, daß Charles mir schon mehr als das Leben gerettet hat? Es war ja Charles, der am Volant saß. . . . Ach, lache nicht! Wie es dieser gescheite Kerl angestellt hat, sich einen so vortrefflichen Bart zu kleben, weiß ich nicht. Warum er es tat, darauf allein kommt es an!“



Auto Weisheiten

(Die Autofreunde meiner Autofreunde sind meine Autofreunde)

Das Auto spielt in der Freundschaft zwischen Mann und Frau eine große Rolle, und wenn die Freundschaft, wie man sagt, der Weg zur Liebe ist, so ist das Auto — abgesehen vom Flugzeug — entschieden das Gefährt, das auf diesem Wege augenblicklich noch am schnellsten zum Ziele führt.

Es gibt sehr viele und sehr verschiedene Autofreunde. Da haben wir zuerst den Taxifreund, der heutzutage für ein gut organisiertes Leben nun einmal unentbehrlich ist.

Der Taxifreund ist ein Junggeselle, der, da er augenblicklich keine kleine Freundin hat, nicht weiß, was er mit seinen Sonntagen anfangen soll, und sie deshalb dazu benutzt, seine Bekannten im Mietsauto spazieren zu fahren. Zwischen dem Taxi- und dem anderen, dem Reisefreund, wird eine Art stillschweigenden Kontrakts geschlossen, dessen Paragraphen sich zwischen den beiden während der Fahrt folgendermaßen regeln:

Das bei der Abfahrt getankte Benzin wird vom Taxi-, das unterwegs eingenommene vom Reisefreund bezahlt. Aber ein Taxifreund, der weiß, was sich schickt, nimmt gleich von vornherein genug Betriebsstoff mit!

Der Reisefreund bestimmt die Route, wählt das Restaurant und macht das Menü, der Taxifreund bezahlt die Rechnung. Aber später, beim Kaffee, der in irgendeinem anderen Ort eingenommen wird, sagt der Reisefreund zum anderen

„Aber lassen Sie doch, jetzt ist die Reihe zu zahlen an mir!“

Die beschwörenden Handgesten und das Kartestudieren fällt dem Reisefreund zu, der auch absteigen muß, um nachzusehen, ob etwa ein Hinterreifen geplatzt ist. Bei einer Panne muß er dem Taxifreund hilfreich an die Hand gehen, das heißt, ihm das nötige Werkzeug reichen. Dem Taxifreund bleibt natürlich das Recht vorbehalten, die Reparaturen auszuführen.

Wird ein Mechaniker benötigt, so hat der Reisefreund die Verpflichtung, auf die Suche zu gehen. Er nimmt dabei den weiblichen Teil der Expedition mit. Da sie nirgends eine offene Garage, dafür aber eine gute, verschwiegen gelegene Konditorei entdecken, findet der Taxifreund, der den Wagen inzwischen so gut es ging repariert hat, die beiden erst nach ein paar Stunden wieder.

Bei Unglücksfällen verlangen die einfachsten Gesetze der Gastfreundschaft, daß sich der Schädel des Taxifreundes spaltet. Auch wenn der Reisefreund am Steuer gesessen hat!

Ein verheirateter Mann muß sich ein oder mehrere Schutzfreunde verschaffen. Der Schutzfreund ist nämlich der, mit dem man gerade essen muß, wenn man in Wirklichkeit mit einer kleinen Freundin diniert.

Es ist keineswegs leicht, ein Schutzfreund zu sein. Er muß dazu die Augen-, Fuß- und Kneifsprache außerordentlich gut verstehen!

Der Taxifreund kann zu gleicher Zeit auch die Rolle des Schutzfreundes spielen. In diesem Fall setzt er die Gattin des Reisefreundes neben sich, während dieser mit der Freundin seiner Gattin, die, nach dem bekannten Ausspruch, auch seine Freundin ist, hinten sitzt.

Ein anderer, gleichfalls nicht zu unterschätzender Freund ist der Weekendfreund, der ein Landhaus besitzt. Die Pflichten eines Weekendfreundes sind äußerst heikel. Er muß eine gute Köchin und einen erstklassigen Weinkeller besitzen, darf aber keinen Radioapparat haben, um seine Gäste des Abends nicht zu langweilen, wenn sie sich schlafen legen oder im Park spazieren gehen wollen. Seine Frau braucht nicht musikalisch und braucht auch nicht hübsch zu sein. Dagegen hat sie sich mit lebenswürdigen Kusinen und mit solchen Frauen zu umgeben, deren Männer in der Stadt geschäftlich zurückgehalten werden. Die Zimmer müssen möglichst nahe voneinander liegen. An solchen Details erkennt man eine gute Hausfrau.



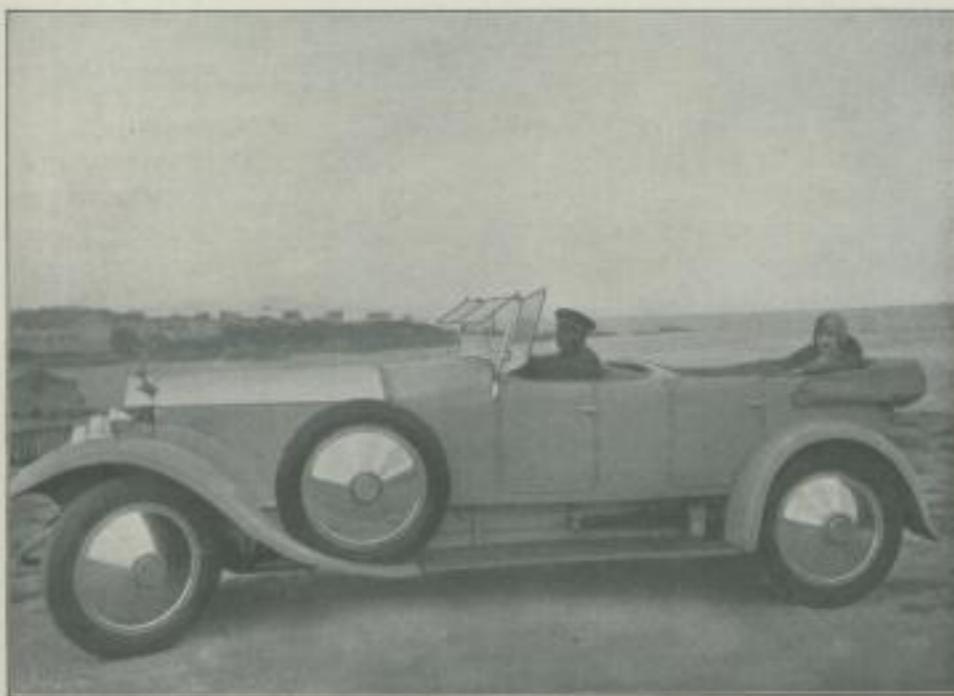
Fräulein Malino von Kink an ihrem neuen Mercedes 15/70/100 PS Sportwagen



Eine Führe Schauspieler (Hanni Kretzsch, Eugenie Nikolskaja, Max Ebelich, Walter Olzaf)
Wanderer 6/30 PS Cabriolet



Frau Hub Egede Tissen in ihrem Luyzen 17/80 PS Roadster



Frau Lucia Trumm in ihrem 29/100 PS Kalla-Wagen an der Küste von Biarritz

Die polizeiliche Abnahme eines Kraftwagens

Von Landrichter W. Kleffel

Ein Einwand, dem man immer wieder begegnet, daß nämlich die polizeiliche Abnahme eines Kraftfahrzeuges vor späterer Bestrafung schützen müsse, muß endlich einmal im Interesse der Kraftfahrer hinreichend geklärt werden. Daß meistens von der Zulassung gesprochen wird, während offensichtlich die polizeiliche Abnahme gemeint ist, muß auch hervorgehoben werden. Man findet diese Unklarheit in der Anwendung der beiden Begriffe nicht nur bei Laien, sondern vielfach auch bei selbst höchsten Behörden und Gerichten. Zulassung und Abnahme sind nicht dasselbe, sie sind scharf von einander zu trennen und haben eine ganz verschiedene Bedeutung.

Als erstes stellt der Fahrzeugeigentümer den schriftlichen Antrag auf „Zulassung“, und zwar bei der für seinen Wohnort höheren Verwaltungsbehörde. Für den Fall der Zulassung wird der Wagen in die Liste der zugelassenen Fahrzeuge eingetragen, dem Fahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt und hiervon dem Antragsteller eine Benachrichtigung gegeben. Über Zulassung, Eintragung in die Liste und Erteilung des Kennzeichens wird eine „Zulassungsbescheinigung“ ausgefertigt, die der Polizeibehörde des Ortes übersandt wird, wo das Fahrzeug in Betrieb gesetzt werden soll. Die Polizeibehörde hat das Fahrzeug zu prüfen, das Kennzeichen abzustempeln und dem Eigentümer die Zulassungsbescheinigung auszuhändigen.

Die entscheidenden Augenblicke sind also die Abstempelung des Kennzeichens nach Prüfung und die Aushändigung der Zulassungsbescheinigung. Das nennen wir „polizeiliche Abnahme“. Die polizeiliche Abnahme eines Kraftfahrzeuges enthebt aber den Führer und den Halter nicht seiner Verantwortung für den ordnungsmäßigen Zustand des Kraftwagens. Mit dem bloßen Hinweis auf die polizeiliche Abnahme wird man gewöhnlich schon gar nicht den Nachweis führen können, daß das Fahrzeug im Zeitpunkt der Beanstandung sich in dem gleichen Zustande befunden hat, wie z. Zt. der polizeilichen Prüfung. Zwischen Prüfung und Beanstandung können selbstverständlich und werden gewöhnlich auch viele erhebliche Veränderungen vorgenommen worden oder eingetreten sein. Als typisches Beispiel sei nur auf eine Abnutzung des Motors und eine dadurch bedingte Geräusch- oder Rauchentwicklung hingewiesen. Sind derartige Geräusche oder Belästigungen nicht anders als durch Einbauen eines neuen Motors zu vermeiden, so muß der Halter diesen Einbau vornehmen oder aber er darf mit dem Wagen nicht fahren. Tut er es trotzdem, so macht er sich mindestens fahrlässig strafbar. Die polizeiliche Abnahme ist also keine endgültige und deckt keineswegs alle — übersehene oder auch neuentstandene — Fehler.

ADLER

STANDARD 6

ADLER

STANDARD 6

ADLER

STANDARD 6

STANDARD 6

ADLER

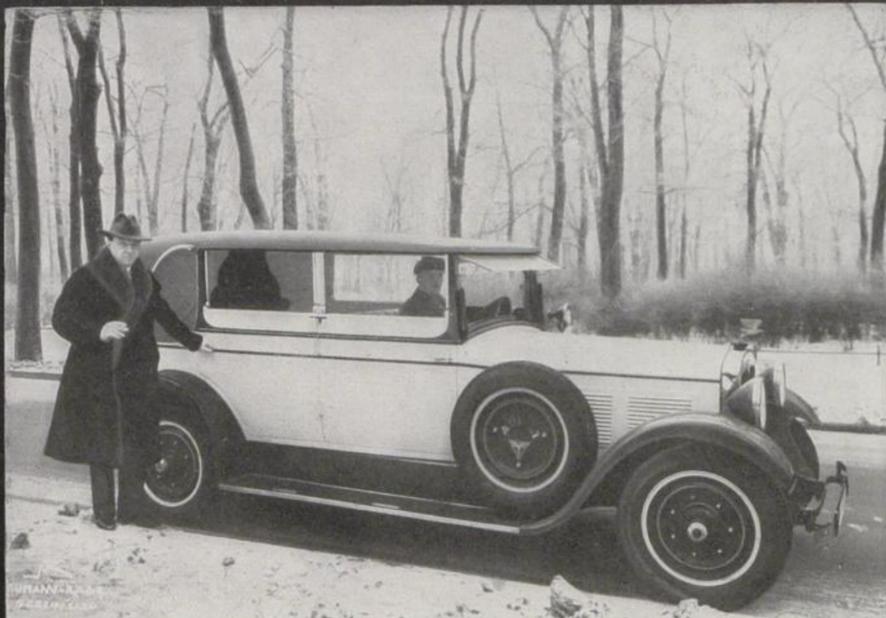
STANDARD 6

ADLER

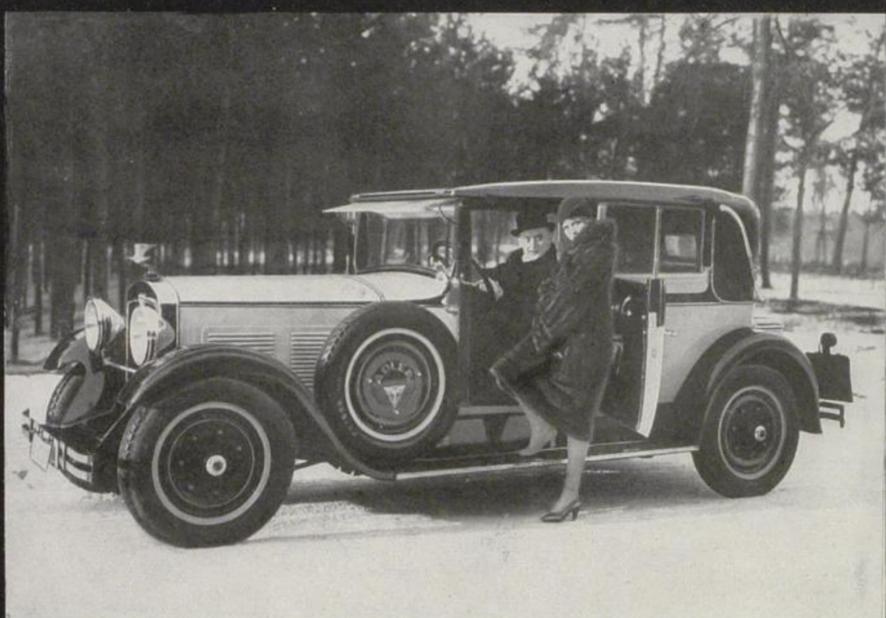
STANDARD 6

ADLER

STANDARD 6



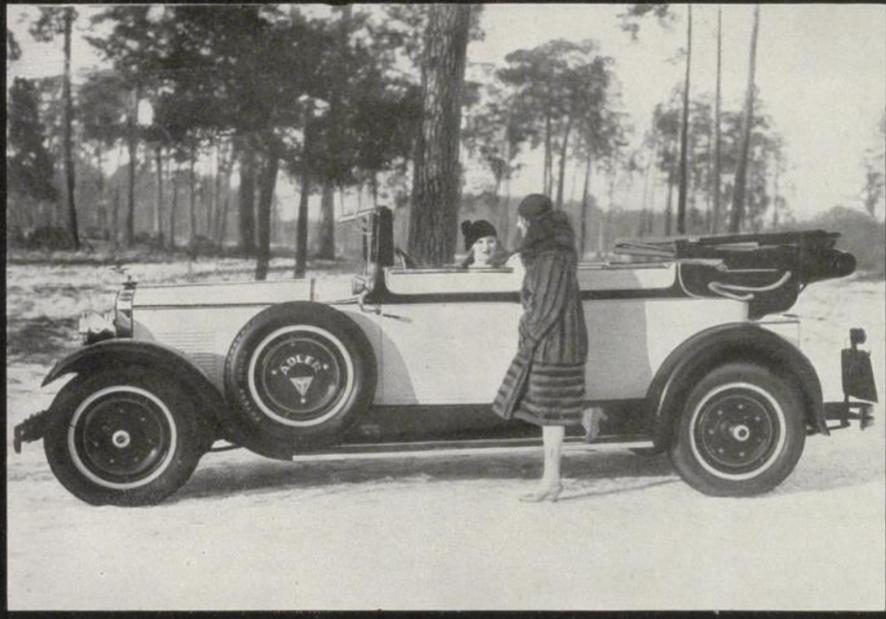
Friedmann-Frederich vom Neuen Theater, Berlin,
am „Adler Standard 8 Cabriolet“



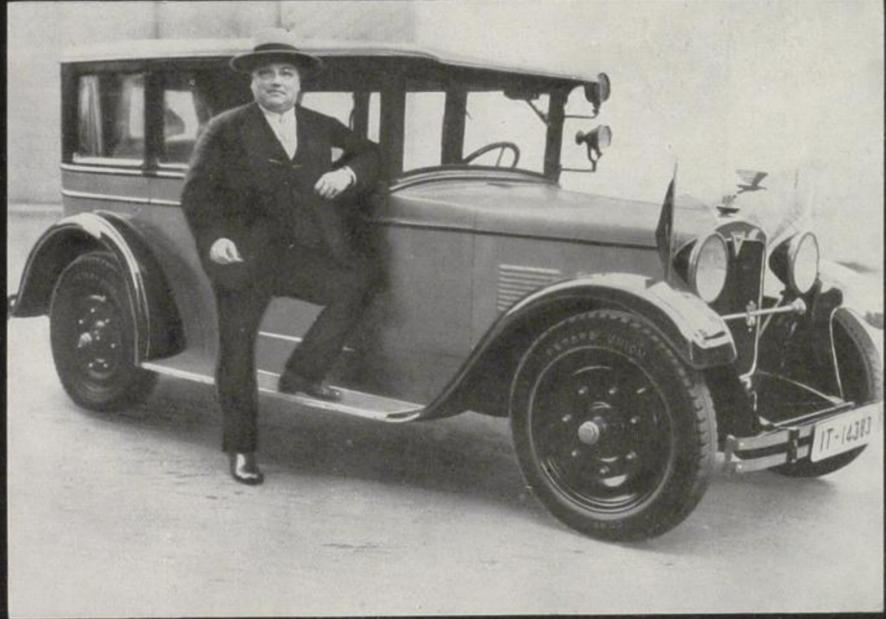
Eugen Rex, der vorzügliche Berliner Theater-Komiker
am Steuer des „Adler Standard 8 Cabriolet“



Der Schauspieler Reinhold Schünzel, die Soubrette Lilly Flohr,
die Tänzerin Eugenie Nikolaiewa und der Schauspieler Eugen Rex
mit „Adler Standard 6“ und „Adler Standard 8“ in fröhlicher Harmonie



Die Soubrette Lilly Flohr (am Volant) und die Tänzerin
Eugenie Nikolaiewa mit dem „Adler Standard 8“



Kammersänger Hans Erl, der hervorragende Bassist der
Frankfurter Oper und sein „Adler Standard 6“



Die Tanzgirls des Neuen Operetten-Theaters und ihr
bester „Schlager“ — der „Adler Standard 6“

SOLCHE AUTOBILDER WOLLEN WIR HABEN!

Quelle: Dr. Ingeborg Lohmann, Pflanzl. Mus. Berlin



Amerika in der Land der Autos

Wagnersche von einem Flugzeug aus über New York



SLUB

Wir führen Wissen.

<http://digital.slub-dresden.de/id359715567-10291600/38>
gefördert von der **DFG**
Deutschen Forschungsgemeinschaft



UNIVERSITÄT
ERFURT



1145

Chang-Kai-Shek

der frühere Führer der Kuomintang-Regierung in seinem militärisch
bewaffneten Packard-Wagen

Besonders oft ist diese Rechtsfrage mit Bezug auf die Beleuchtungsanlage gerichtlich behandelt worden. Der Führer ist dafür verantwortlich, daß das Kennzeichen in vorgeschriebener Weise beleuchtet ist. Daraus folgt, daß der Kraftfahrer nicht nur für die ordnungsmäßige Bedienung der einmal vorhandenen Anlage, sondern auch dafür einzustehen hat, daß die Anlage hinreicht, um eine ordnungsmäßige Beleuchtung des Kennzeichens zu gewährleisten. Diese Verantwortlichkeit wird ihm auch nicht durch die Zulassung des Fahrzeuges oder die polizeiliche Abnahme erlassen. Bei der Beleuchtung schon deshalb nicht, weil sich die Prüfung nicht auf das Funktionieren der Beleuchtungsanlage erstreckt.

Man wird also den Rechtsgrundsatz aufstellen können, daß ein Kraftfahrer sich zum Nachweis dafür, daß sein Wagen und dessen Anlagen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, nicht einfach auf die Tatsache berufen kann, daß sie bei der polizeilichen Prüfung des Fahrzeuges — bei der Abnahme — nicht beanstandet sind. Die Polizeibehörde hat sich allerdings vor der Abstempelung des Kennzeichens durch sorgfältige Prüfung davon zu überzeugen, daß das Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Aber die Abstempelung bedeutet nicht eine Anerkennung und damit einen Beweis, daß das Fahrzeug in allen Beziehungen vorschriftsmäßig ist.

Die Behörde hat zwar eine sorgfältige Prüfung vorzunehmen; diese erstreckt sich aber in erster Linie auf die Verkehrssicherheit und soll den Nachweis erbringen, daß das zur Abstempelung des Kennzeichens vorgeführte Fahrzeug mit dem durch das Gutachten des Sachverständigen bzw. durch die Typenbescheinigung ausgewiesenen übereinstimmt. Die gesetzlichen Vorschriften lauten zudem aber auch nicht so, daß mit der Abstempelung auf jeden Fall festgestellt wird, daß der Wagen fehlerfrei ist. Man kann aber auch der Behörde unmöglich die Verantwortung für den ordnungsmäßigen Zustand des Wagens aufbürden. Wollte man das tun, so würde die polizeiliche Abnahme mit geradezu unerträglichen Belästigungen, vor allem auch für die Kraftfahrer selbst, verbunden sein. Man wird dann nicht nur bei der Aufnahme seitenlanger, eingehender Protokolle verbleiben, man würde auch zu einer tagelangen Prüfung der Wagen kommen müssen. Die Lösung, die die Praxis und die Rechtsprechung gefunden haben, scheint daher auch die praktischere zu sein. Ob sich der Beamte bei nicht sachgemäßer Prüfung einer Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig macht, kann hier dahingestellt bleiben. Das Verschulden eines anderen schließt nie das Verschulden des Mitverantwortlichen aus. Die polizeiliche Abnahme des Wagens bedeutet nur, daß der Beamte nichts Vorschriftswidriges gefunden hat.

Für seinen Wagen bleibt immer und allein der Führer, Halter oder Eigentümer verantwortlich, und nirgends ist gesagt oder kann festgestellt werden, daß diese Verantwortung für den gesetzmäßigen Zustand auf die Behörde oder den prüfenden Beamten übergeht.



Lustige Propagandafahrt

EIN NACHTRAG ZUR „RUWO“

Von Ernst Smithanders

Bei der Großartigkeit des amerikanischen Automobilverkehrs wirkt vor allem die Verkehrsdisziplin des Publikums und der Fahrer vorbildlich. Vorweg sei hervorgehoben, daß man Geschwindigkeiten, wie sie bei uns oft beobachtet werden, in Amerika nicht kennt. Wenn einmal in beschleunigtem Tempo gefahren wird, geschieht es lediglich, um den nachdrängenden Verkehr nicht aufzuhalten. Im Gegensatz zu Deutschland wickelt sich der Verkehr bemerkenswert geräuschlos ab. Selten wird die Hupe gebraucht; notfalls aber nur kurz. Im allgemeinen suchen die Fahrzeuge ohne jedes Warnungszeichen ihren Weg. In dem rücksichtsvollen Verhalten, das der Amerikaner hier in der Öffentlichkeit zeigt, beweist sich praktisch der commonsense der Nation. Und dieser ist der Abwicklung des Verkehrs sehr förderlich und erleichtert nicht zuletzt dem Policeman sein verantwortungsvolles Amt. Wie ein Felsen steht so ein New Yorker Schutzmann in den brandenden Verkehrswogen, die er mit geradezu unnachahmlicher Ruhe lenkt. Ein Fingerzeig, ein Heben der Hand, ein Nicken, ein Kopfschütteln, das sind die bescheidenen Hilfsmittel, mit denen er die tausende Fußgänger und Fahrer dirigiert.

Trotz der sehr mustergültigen Verkehrsordnung und Erziehung ereignen

sich in den Vereinigten Staaten noch zahlreiche Unfälle. Bei im Jahre 1917 vorhandenen 5 000 000 Kraftfahrzeugen waren 6724 tödliche Unfälle zu verzeichnen, während bei einem Kraftfahrzeugbestand von 12 238 375 im Jahre 1922 nur 11 666 und bei 15 092 000 Wagen im Jahre 1923 nur 16 000 tödliche Unfälle zu verzeichnen waren. Die Unfallziffer ist also im Verhältnis zum rasch wachsenden Fahrzeugbestand gesunken. Trotzdem ist die Zahl enorm. Sie hat mit der steigenden Produktion natürlich eine weitere Erhöhung erfahren. Man rechnet heute mit rund 50 Unfällen täglich. Mit großer Energie ist man dabei, die Unfallziffern herabzudrücken. Eine sich nach allen Seiten wendende Sicherheitspropaganda wird durch Vorträge, Lichtbilder, Filme, Radio, Presse und Plakate betrieben. Überall begegnet man dem Schlagwort: „Safety first“. Die Vereinigten Staaten sind geradezu von „Safety“-Anschlägen überschwemmt. Keine Drucksachen mit langweiligen Ermahnungen, sondern meist farbenfrohe Bilder oft unwiderstehlich drolliger Art, die zeigen, wie man sich zur Vermeidung eines Unglücksfalles verhalten soll und wie nicht. So kann man in Kraftwagenhallen folgendem Anschlag begegnen: Eine Photographie von einem Haufen „alten Eisens“, in welches ein Auto durch besonders ernsthaften Zusammenstoß verwandelt wurde, und als Text die peinliche Gewissensfrage: „Wann wurden Deine Bremsvorrichtungen zuletzt nachgesehen?“ — Oder ein anderer Anschlag. Angeblich der Ausschnitt einer Kansas-Zeitung: „George B. Jones zündete gestern abend ein Streichholz an, um zu sehen, ob der Benzinbehälter leer wäre. Er war nicht leer. Kranzspenden verboten!“

Unaufhörlich wird die Öffentlichkeit auf die Gefahren des Straßenverkehrs aufmerksam gemacht. Überall da, wo dem Kraftfahrer an Bahnübergängen, schwierigen Kurven, Gefällen oder unübersichtlichen Wegkreuzungen Gefahr droht, sind leicht erkennbare, sinnfällige Warnungszeichen angebracht worden. So hat man an einem Bahnübergang, an dem schon häufig Zusammenstöße zwischen Zügen und Automobilen vorgekommen waren, auf einem Pfahlgestell die Trümmer eines von einem Zuge überfahrenen Kraftwagens aufgebaut und auf einer darüber angebrachten Tafel steht zu lesen: „Hätte der Fahrer dieses Wagens gestoppt, hätte er aufgeschaut und aufgepaßt, — so wäre dies nicht geschehen!“ Unter den 150 000 Tafeln des Staates Kalifornien findet man folgende typisch amerikanische Warnungen. An einer Stelle, die sehr unübersichtlich ist, und wo sich öfter Zusammenstöße ereignet haben, liest man: „Slow down! Look before you weep“ — „Fahre langsamer. Sieh dich zur rechten Zeit um, dann wirst du nicht weinen“. An einem Eisenbahnübergang steht auf der Tafel: „Stop, look and live“. — „Halt — Aufpassen — dann wirst du am Leben bleiben“. An der neu angelegten 700 Kilometer langen Autostraße der Pacific Avenue, die von Vancouver bis an die Grenze Kaliforniens reicht, finden sich Schilder mit der Aufschrift: „This is a good road. It will cost you money to burn it up“. „Dies ist eine gute Straße. Es wird dich Geld kosten, wenn du sie zerfährst“. An einer Straße, an der viele

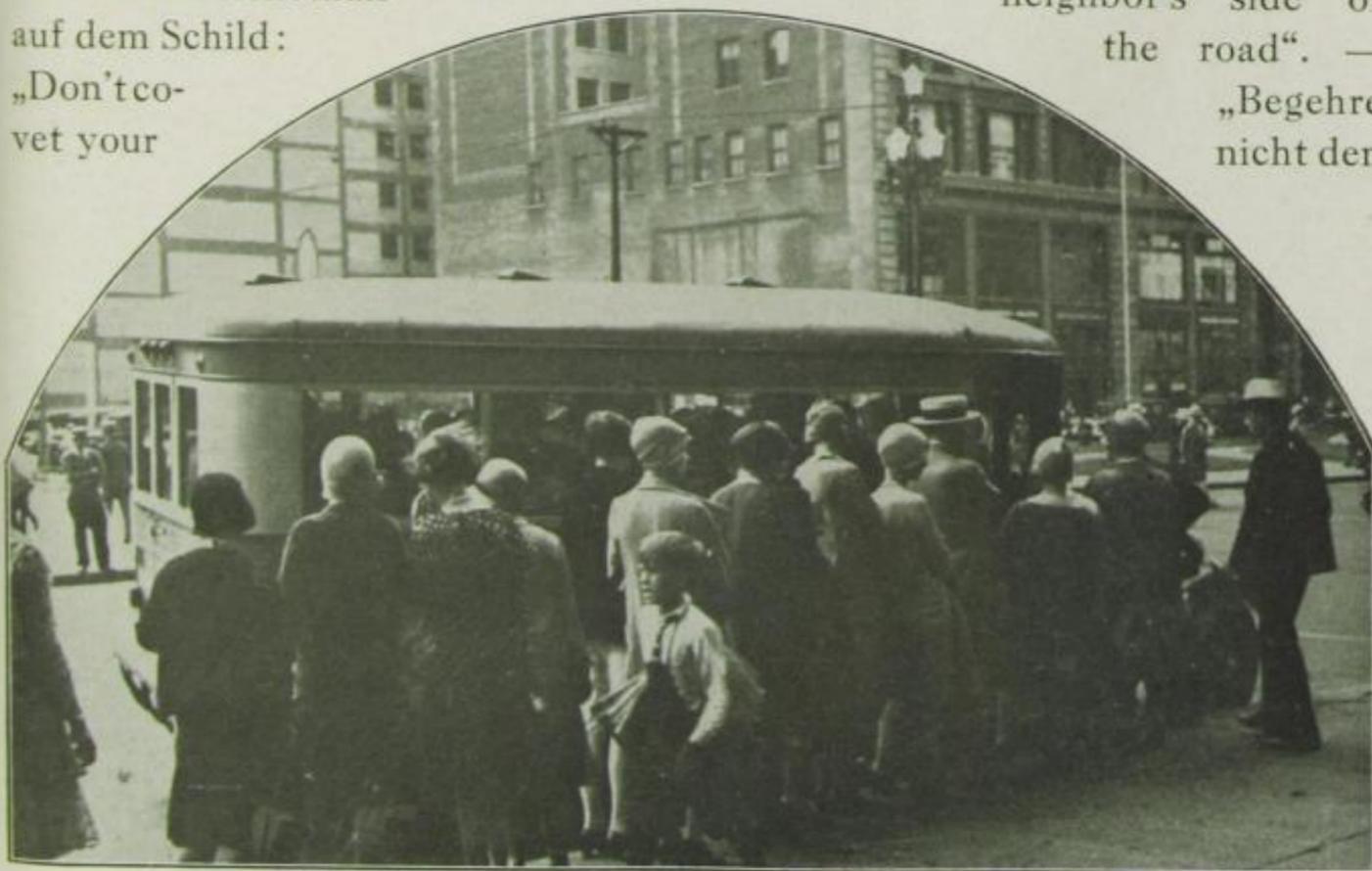


In dieser Ordnung, einer hinter dem andern, wartet der amerikanische Passant auf die Straßenbahn

Geschäfte gelegen sind, ist folgende Warnung angebracht: „Hurrying to the office is no excuse for speeding. The courthouse is just around the corner“. — „Eile haben, ins Geschäft zu kommen, ist keine Entschuldigung für Schnellfahrer. Das Gerichtsgebäude ist gleich um die Ecke“. In der Nähe einer scharfen Kurve findet sich folgende Warnung: „Prepare to meet thy God“, — „Mach dich bereit, vor deinen Gott zu treten.“ An einer Landstraße sieht man

auf dem Schild:
„Don't covet your

neighbor's side of the road“. —
„Begehre nicht den



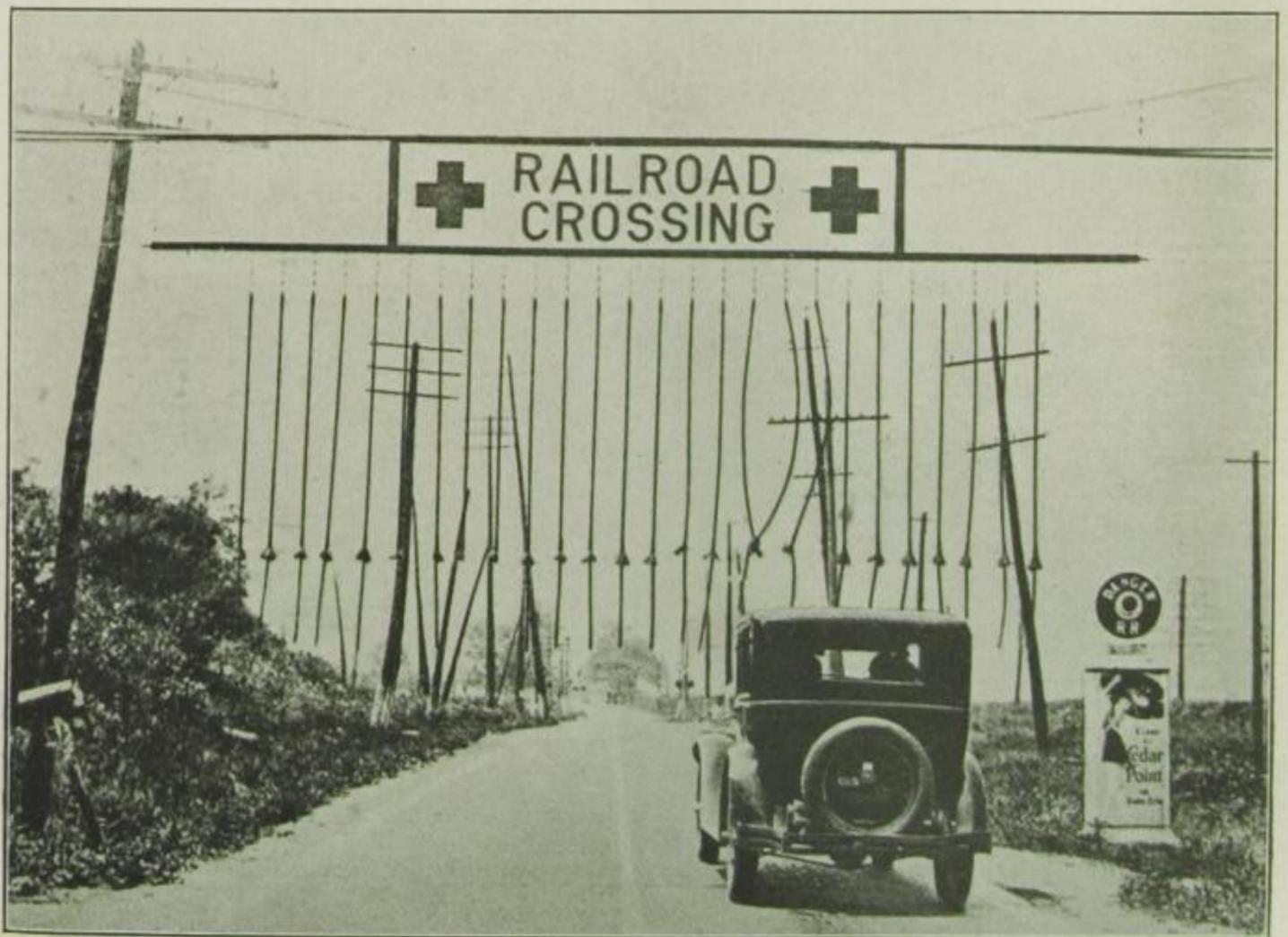
.... und auf den „bus“



An einer Bahnkreuzung bei der Talstation Kreuzeck steht ein Schild für Automobilisten, das auf der einen Seite die Worte: „Auto langsam bitte“ trägt, während man sich auf der anderen Seite für die Einhaltung des langsamen Tempos bedankt

Teil der Straße, auf dem dein Nachbar fährt.“ „One was killed here“ (Hier ist ein Mensch umgekommen) liest

man in Chicago an vielen Straßenecken. New York hat ein besonderes Bureau of Public Safety (Bureau für öffentliche Sicherheit), das in origineller und wirkungsvoller Weise sich für die Regelung und Sicherung des Verkehrs einsetzt. Dazu werden zunächst an Straßenkreuzungen und gefährlichen Stellen große Plakate angebracht, die mit packenden Inschriften versehen sind. Überall leuchten in auffallenden Farben die drei großen Buchstaben des internationalen Notzeichens für Schiffe: S. O. S., die in ihrer Anwendung als Warnung im Straßengetriebe bedeuten: Safety or sorrow (Sicherheit oder Kummer).



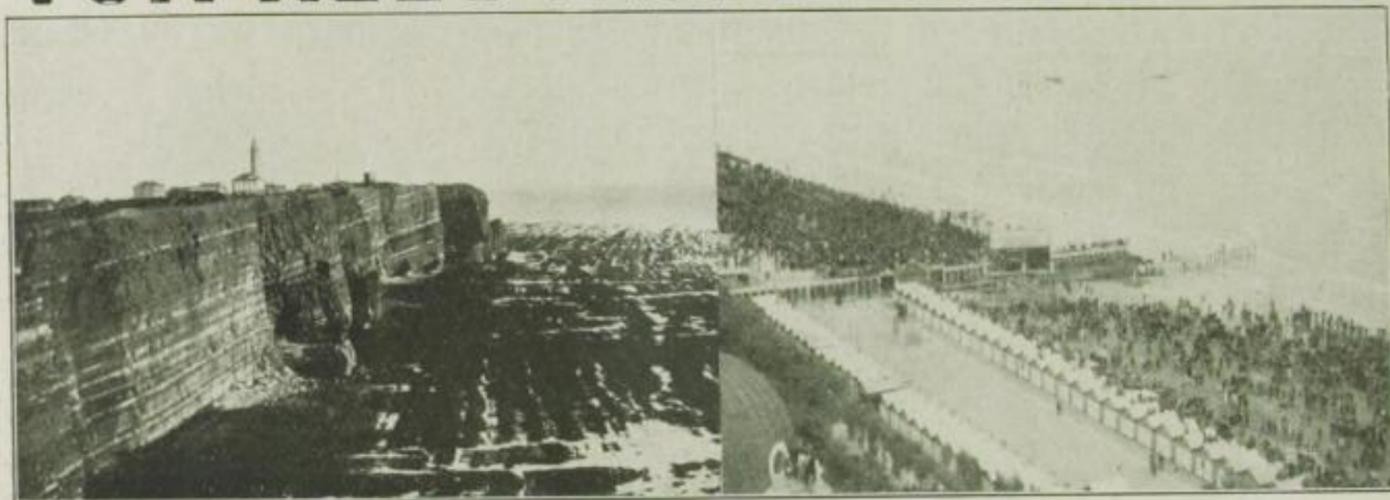
So werden in Amerika Autolenker auf eine schwierige Eisenbahnkreuzung aufmerksam gemacht

Sehr interessant ist auch die Flugblattarbeit der amerikanischen Sicherheitspolizei. Eine Anzahl knapp geschriebener Prospekte werden in regelmäßigen Abständen sowohl an Kinder und Fußgänger, als auch an die Automobilisten verteilt. Eines der bekanntesten Zirkulare trägt die Aufschrift: „Save Human Life“ (Rettet das menschliche Leben) und enthält die sog. zehn Sicherheitsgebote, statistische Bemerkungen über die Höhe der jährlichen Unfälle und eine Anzahl von Regeln, wie Eltern ihre Kinder und Kraftwagenbesitzer ihre Chauffeure stets aufs neue auf die Gefahren der Straße hinweisen sollen. Dieses Flugblatt wird in sämtlichen Schulen und Unternehmen verteilt. In den Schulen wird, um besonders eindringlich von Anfang an die Jugend zu erziehen, ein „Sicherheitsversprechen“ abgelegt. Ein Formular, worin der Name des Kindes eingesetzt wird, enthält das Versprechen des Kindes und seiner Eltern, die Vorschriften und Sicherungen im Straßenverkehr zu beachten. Es wird von dem Kinde mit unterschrieben und erhält den Unterschriftsstempel der



Polizei. Schon seit langem ist in den Schulen obligatorisch die sog. „Sicherheitspause“ eingeführt. Während dieser erhält jedes Kind kurz vor Schulschluß Verhaltensmaßregeln für den Nachhauseweg. Diese Maßnahme zeigte bereits nach Jahresfrist, daß z. B. in New York die Kinderunfälle von 31 Toten und 689 Verletzten auf 16 Tote und 415 Verletzte sich verringert hatten, zweifellos ein Beweis für den Segen des Verkehrsunterrichts.

VON HELGOLAND ZUM LIDO



Von Irmgard Lange-Allmers

Die Nordsee-Woge umspülte die rote Insel und die weiße Düne. Brennende Sommertage gingen über das grüne Land und den weißen Strand, kraftvolle Regengüsse peitschten sturmgetrieben gegen die schützenden Molen und Bühnen. Und doch, das sehnsüchtige Automobilistenherz ließ uns keine Ruhe. Wir wußten: Ein Telegramm nach Bremen genügte, und der starke Hansa-Lloyd-8-Zylinder mit seinem neuen Schnellganggetriebe und allen anderen technischen Errungenschaften, die er in den letzten Jahren adoptiert hatte, stand am Bollwerk von Bremerhaven für uns bereit, um uns in die blaue Weite zu führen. Und so wurden, wie gut es uns auch auf Helgoland erging, immer wieder die Karten aufgeschlagen und der rot angezeichneten Wege vielverschlungenes Netz verfolgt. Lockende Straßen, schwierige Kurven, steigende und fallende Serpentin, Namen uralter Städte, blaue Seen, breite Flüsse. . . . Hoch von Norden her lenkten wir unseren Blick nach dem Süden, wo eine andere, mildere Küste sich dehnte. Es stand bei uns fest: Von Meer zu Meer sollte die Fahrt führen, von Helgoland zum Lido!

Durch Norddeutschland ging's über Hannover und Thüringen zunächst nach Bayern. Immer jagten wir in schnellem Tempo dahin, ganz bezaubert von dem Reiz einer Fahrt im starken Wagen, ganz sicher in dem Gefühl, einen uhrwerksgenau arbeitenden Motor zu haben. Kaum, daß wir im alten bischöflichen Würzburg ein wenig rasteten, um wieder einmal die schönste Barock-Residenz zu sehen.

Schon eilte der Wagen weiter über München, Kochel und Mittenwald, hinein in die unerhörte Alpenherrlichkeit, die sich jenseits von Scharnitz vor uns auftat. Wie schön sind diese Straßen heute! Fast wie ein Traum zu denken, daß einst Hannibal im grauen Altertum mehr als sein halbes Heer bei der Überquerung der Alpen einbüßte; ja, daß es noch Napoleon vor nicht viel länger als hundert Jahren bitter schwer gewesen ist, mit seinen 30 000 Mann über den großen St. Bernhard zu kommen! Schön sind sie — und doch auch schwierig für Fahrer und Wagen. Mit Stolz und Begeisterung blickt der Lenker auf seine Maschine, die, ganz gleich ob sie den Finstermünz-Paß mit seiner 1000 m Höhe nahm, oder ob sie die beinahe 3000 m des Stilfser Jochs erklimm, mit ihrem ruhigen Gang trotz



Die schöne Alpenstraße

eiskalter Winde droben auf der Höhe, trotz Hergabe aller Kraftreserven beim steilen Aufstieg keinerlei Schwankungen meldet, wenn das Kühlwasser nicht kocht und der Herzschlag des Motors genau so leise und regelmäßig geht wie in der Ebene! Ja, das Stilsfer Joch wollten wir uns nicht schenken, obwohl es abseits von unserem Wege nach Venedig lag. Wir sind von Spondinig aus hinauf und von der Paßhöhe wieder nach Spondinig hinabgefahren. Es ist zu reizvoll, die höchste und zugleich impo-

santeste Alpenstraße zu befahren; so nahe an die Gletscher heran, so dicht unter die winkenden Kristallspitzen der Ferner kommt man wohl auf keiner anderen Alpenstraße. In mehr als 21 km Länge führt die Straße in vielen Steilkehren von der Talsohle 1225 m hoch auf die 2756 m über dem Meere liegende Paßhöhe empor. Von oben zeigt ein Rundblick auch heute noch die Verheerungen des Krieges: verrostete Drahtverhaue, ein zerschossenes Hotel, in Felsgestein gebettete Schützengräben.

Der Blick vom Stilsfer Joch auf die Ortler-Spitze, auf den Modatsch-Gletscher, auf die Ruine des Trafoi-Hotels, ist eine unverlöschliche Lebens-Erinnerung. Nerven und Geistesgegenwart gilt es zu haben, wenn man diese Straße unbedenklich bergwärts und talwärts fahren will.

Meran, Bozen, Trient. Die Schwierigkeiten liegen hinter uns. In Mestre muß der 8-Zylinder zurückbleiben, denn wir wollen nach der Stadt der Vaporetti und Gondeln. Wenn man, wie wir, von Padua nach Mestre kommt, befindet man sich alsbald an den großen Einstellgaragen dicht beim Bahnhof. Uns wurde erzählt, daß sich auch 5 km weiter in San Giuliano reichlich Garagen befinden, und daß man von dort aus bequem im Motorboot nach Venedig gelangen kann. Auch wir zogen es vor, nicht auf der 4 km langen Eisenbahnbrücke quer durch die Lagune nach Venedig hinein zu rollen, sondern vertrauten uns dem Dampfer an. Die braunen Segel der venezianischen Fischerbarken gaben uns allenthalben das Geleit.

Venedig ist für Automobilisten eine ganz unvorstellbare Stadt. Nicht eine einzige breite Straße, die meisten Gäßchen nur 2 m breit, in wilder Unordnung durcheinander geschlungen. Wie gut, daß sie schon ihrer Natur nach einen Automobilverkehr ausschließen! Hier würde auch die beste Verkehrsregelung mit Schupos, Ampeln, Türmen, Blinklichtern und Schildkröten nicht das geringste nützen. Hier kehrt der Automobilist in eine verkehrslose Zeit zurück. Die Gondel regiert hier seit Jahrhunderten. Heute macht ihr natürlich das Motorboot stärkste Konkurrenz. Auf dem Canale Grande und auf zahllosen Seitenkanälen enthüllt sich dem Blick von der Gondel aus die wunderbare Architektur der alten Paläste. Man rudert nach Murano hinüber und staunt über die entzückenden Erzeugnisse



Meran

und Mosaiken der vielen Glasfabriken; oder man flaniert in den Laubengängen der Prokuration um den Markusplatz herum und besteigt den Campanile, um das „Labyrinth von Brücken und von



Bremen



Würzburg

Gassen“ zu überschauen.

Wir selbst haben in einem der vielen mondänen Badehotels draußen am Lido gewohnt und beim milden Wellenschlag der blauen Adria der stürmischen Nordseewoge gedacht, von der wir hergekommen waren.

Um es ganz offen zu sagen:

Die weiche italienische



Alpen



München

Non-chalance, ewige Sonne und blauester Himmel, das sybaritische Badeleben, die große Welt und die Halbwelt am Lido, die von früh bis spät in Badeanzügen herumläuft, im Badeanzug frühstückt, im Badeanzug luncht und womöglich auch im Badeanzug das Diner einnimmt,



St. Bernhard



Alpenstraße

hat uns, die wir aus dem rauheren und stürmischeren Norden kamen, begeistert und entzückt. Doch nach einigen Tagen packte uns die Sehnsucht nach grünem Wasser, roten Klippen, Tannen, Wind und — Sturm.

Generaluntersuchung des Motorrades

Von Ingenieur R. THEBIS

Es müßte jedem Motorradfahrer in Fleisch und Blut übergehen, sein Motorrad wenigstens einmal im Jahr gründlich auseinanderzunehmen, zu untersuchen und wieder vollkommen instand zu setzen. Auch dann, wenn das Motorrad stets einwandfrei lief und ohne zu mucken arbeitete. Bestimmt werden sich bei der Generaluntersuchung kleine Mängel zeigen, deren Beseitigung keine Mühe macht, dabei aber vor großen kommenden Schäden schützt. — Darum: „Vorgesehen ist besser als nachgesehen.“

Nein, nicht planlos sollen Sie dabei vorgehen. Immer hübsch der Reihe nach, wie es sich gehört!

Und noch eins! — Achten Sie beim Auseinandernehmen darauf, wie die Teile zusammengehören. Andernfalls könnten Sie nur zu leicht beim Zusammensetzen in Druck kommen. — Ja, es ist schon so. Es ist ein falscher Stolz, behaupten zu wollen, daß man rationeller als die Herstellerfirma arbeiten könne, weil man einige Bolzen und Schrauben usw. übrigbehalten hat. — Glauben Sie mir, die Fabriken sind sehr genau und verschenken nichts, also auch keine Ihnen als überflüssig erscheinenden Schrauben usw.

Doch ich will nicht abschweifen.

Nachdem Sie das Motorrad hübsch von allem Schmutz gereinigt haben, dürfte es sich empfehlen, zuerst den Motor abzumontieren. Dieser wird beim Betrieb des Motorrades naturgemäß am meisten in Anspruch genommen und ist demzufolge auch mehr als alle anderen Teile einer Abnutzung unterworfen.

Der Motor muß auseinander genommen werden.

Wie das zu geschehen hat, ist am besten aus der Betriebsanleitung zu ersehen, die von der Fabrik jedem Motorrad beigegeben wird.

Die vorzunehmenden Arbeiten sind natürlich in erster Linie mit von der Art des Motors abhängig. Bei einem Zweitaktmotor z. B. sind viel weniger Handgriffe nötig als bei einem Viertaktmotor, der durch seine Ventile usw. die Reinigungsarbeit erschwert.

Da ich aber nicht wissen kann, ob Sie einen Zweitakt- oder Viertaktmotor besitzen, so will ich beide Motorarten getrennt behandeln und nur die Arbeiten, die bei beiden Systemen ungefähr dieselben sind, zusammen aufzählen. Mit den letzteren will ich beginnen.

Auf jeden Fall ist es erforderlich, den Zylinder abzunehmen. Dies ist bei den heutigen Motoren meist ohne Demontage des Kurbelgehäuses möglich. Angebracht ist es, vor dem Abnehmen des Zylinders etwas Petroleum in das Zylinderinnere zu spritzen. Hierdurch gleitet der Kolben freier und leichter im Zylinder. Der Zylinder läßt sich viel leichter und bequemer abheben.

Selbstverständlich muß vor dem Abnehmen des Zylinders der Vergaser, das Auspuffrohr usw. entfernt werden. Hat man dann auch die Befestigungsschrauben herausgenommen, so fahre man mit einem Schraubenzieher unter die Grundplatte des Zylinders und hebe diesen leicht an. Jetzt bringe man den Kolben durch Drehen an der Schwungradscheibe in seine untere Totpunktstellung und hebe nun den Zylinder mit beiden Händen ab. Unter leichtem Hin- und Herdrehen ziehe man ihn dabei aufwärts. Auf keinen Fall aber darf man bei dem Abziehen des Zylinders der Kolben nebst Pleuelstange an die Wandung des

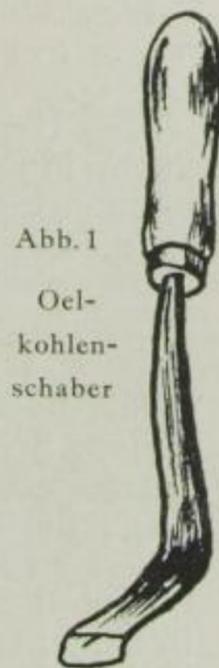


Abb. 1

Oel-
kohlen-
schaber

Kurbelgehäuses zurückfallen, da hierbei sehr leicht das Kurbelgehäuse beschädigt werden kann. Hat man noch eine Hilfskraft zur Verfügung, so ist es schon besser, man beauftragt diese, die Pleuelstange festzuhalten.

In den meisten Fällen wird man auf dem Kolbenboden einen mehr oder weniger dicken Ölkohlenbelag feststellen können.

Erfahrungsgemäß besteht diese Schicht aber nicht allein aus Ölkohle, sondern auch aus Straßenstaub und dergleichen. Kurz, es wird sich eine ziemlich harte Kruste gebildet haben.

Aber nicht nur auf dem Kolbenboden, sondern auch an den Zylinderwänden wird sich Ölkohle angesetzt haben.

Der Ölkohlenansatz muß auf jeden Fall gründlich entfernt werden. Das ist sehr einfach mit einem Schraubenzieher, mit einem alten Messer oder Schaber usw. auszuführen. Bei dem Abkratzen mit solchen oder ähnlichen Werkzeugen springt die Ölkohle — eben wie eine hart gewordene Schmutzkruste — ab.

Keinesfalls dürfen Ölkohleteilchen in das Kurbelgehäuse gelangen. Sie würden sich mit dem Schmieröl vermischen und so eine Art Schmirgel bilden, so daß eine rasche Abnutzung der sich drehenden Motorteile die Folge davon wäre. Also Vorsicht! Man decke am besten vor Beginn der Reinigungsarbeit das Kurbelgehäuse mit einem Tuch usw. gut und sicher ab.

Wichtig ist es auch, die Kolbenringe einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Etwa beschädigte ersetze man durch neue.

Die Kolbenringnuten des Kolbens müssen nun ebenfalls von dem Ölkohlenansatz befreit werden, damit sich die gereinigten oder neuen Kolbenringe ordnungsgemäß in den Nuten bewegen können. Bekanntlich müssen die Kolbenringe so sitzen, daß sie federn, dabei aber leicht in ihren Nuten drehbar sind.

Empfehlenswert ist es, die Kolbenringe nicht nur außen, sondern auch innen gut zu reinigen. Dies geschieht am besten mit Petroleum.

Es liegt in der Natur der Sache, daß sich die Kolbenringe nach einer gewissen Betriebsdauer abnutzen. Diese Abnutzung ist eine um so intensivere, je mangelhafter die Schmierung war. Man prüfe sie also daraufhin. Zu erkennen sind solche Kolbenringe daran, daß sich an ihrer äußeren Seite schwarze Stellen bilden. Man versuche nicht, solche Kolbenringe wieder brauchbar zu machen, denn es würde doch nur Stückwerk bleiben. Besser ist es schon, dieselben gegen neue auszuwechseln, die vorteilhaft von der Herstellerfirma des Motorrades zu beziehen sind. Denn nur so wird man die Gewißheit haben, daß die Ersatzringe auch wirklich zu dem Motor passen.

Das Abnehmen und Einsetzen der Kolbenringe muß mit der allergrößten Vorsicht geschehen, denn die Kolbenringe sind sehr zerbrechlich — beinahe wie Glas.

Das Herausnehmen der Kolbenringe geschieht am leichtesten mit Hilfe eines Messers. Man setzt die Spitze desselben unter den Einschnitt des Kolbenringes ein und hebt dadurch das eine Ende des Ringes etwas an. In diesem Augenblick fahre man mit dem Messer unter dem Kolbenring weiter und macht mit demselben eine drehende Bewegung nach Art des Apfelschälens. Auf diese Weise wird der Kolbenring meist schon auf halbem Wege aus seiner Nute herausgleiten.

Mit noch größerer Vorsicht ist beim Einsetzen der Kolbenringe vorzugehen. Selbstverständliche Voraussetzung hierbei ist es, daß die einzusetzenden Kolbenringe genau und gut passen. Das heißt, sie müssen nicht nur federn, sondern auch in der Nut, ohne viel Luft nach oben und nach unten zu haben, dicht an der Zylinderwand anliegen. Da der Kolbenring während des Arbeitens des Motors heiß wird und sich ausdehnt, muß er in seinem Schlitz noch ungefähr 0,5 mm Luft haben, wenn er in den Zylinder eingeführt ist.

Neu eingesetzte Kolbenringe erfordern unbedingt ein Einschleifen im Zylinder. Andernfalls geschieht dies während der Arbeit des Motors von diesem selbst, natürlich auf Kosten der Zylinderwandung.

Bevor man jedoch diese Arbeit ausführt, untersuche man den Zylinder sehr eingehend. Vor allem muß festgestellt werden, ob er noch ordnungsgemäß rund und nicht etwa oval ausgelaufen ist. Die Abnutzung des Zylinders soll keinesfalls mehr als $\frac{1}{10}$ mm betragen. Wird dieses Maß überschritten, so muß der Zylinder eben neu eingeschliffen werden. Eine solche Arbeit kann aber von einem Laien nicht vorgenommen werden, sondern hat in einer guten Reparaturwerkstatt zu geschehen. Es sind dazu besondere Arbeitsvorrichtungen und Maschinen nötig, die man sich unmöglich wegen eines Motorrades anschaffen kann. — Und überdies wollen die Reparaturwerkstätten doch auch verdienen! Hm! Hm!

Nehmen wir also an, der Zylinder wäre in Ordnung.

Es kommt nun der Kolbenbolzen an die Reihe. Dieser muß fest und stramm in dem Kolben sitzen.

Die auf dem Kolbenbolzen lagernde Pleuelstange darf senkrecht kein Spiel haben. Ein seitlicher Spielraum schadet dem Motor nichts, wenn er nicht zu groß ist. — Hat die Pleuelstange senkrecht Spiel, so muß ein neues Lager, resp. eine neue Buchse eingesetzt werden.

Ruht die Pleuelstange auf Gleitlagern, so achte man darauf, daß die Lager einwandfrei in Ordnung sind. Sie müssen andernfalls sauber geschabt und eingepaßt werden. Vor allem achte man darauf, daß die Schmiernuten und Öllöcher sauber und frei sind.

Dasselbe ist bei den Lagern der Kurbelwelle zu beachten, wenn diese noch als Gleitlager ausgebildet sein sollten. Meist hat man aber an Stelle der Gleitlager Kugel- oder Rollenlager, die sich fast nicht abnutzen. Ist dies aber trotzdem einmal der Fall, so müssen die in Frage kommenden Lager erneuert werden. Eine Reparatur an ihnen selbst vorzunehmen ist ausgeschlossen.

Man kann fast mit tödlicher Sicherheit damit rechnen, daß beim Abheben des Zylinders die Zylinderdichtung beschädigt und damit untauglich wird. Das ist nicht schlimm. Eine neue kostet nicht viel und außerdem kann man sich eine solche auch leicht selbst herstellen. Dies geschieht wie folgt: Nachdem man die Auflageflächen des Zylinders und des Gehäuses gereinigt hat, lege man ein mit Öl vollständig durchtränktes Stück Packpapier auf diese Fläche auf. Jetzt schlage man mit einem leichten Hammer auf den Umfang des Flansches, wodurch sich dessen Form gut auf dem Papier hervorhebt. Auf keinen Fall darf dabei die Markierung der Schraubenlöcher der Befestigungsbolzen vergessen werden. Nun gehört keine große Kunst mehr dazu, die so aufgezeichnete Form aus dem Papier auszuschneiden.

Außerst wichtig aber ist es, darauf zu achten, daß die neue Dichtung genau dieselbe Stärke wie die frühere hat, da sonst die inneren Zylinderabmessungen nicht mehr stimmen. Der Motor würde also dann anders arbeiten als vorher. Besonders bei einem Zweitaktmotor muß hierauf geachtet werden. Ratsamer ist es deshalb schon, sich von der Herstellerfirma des Motorrades eine Originaldichtung zu beschaffen.

Am Vergaser wird in der Regel wenig auszubessern sein. Er ist ja fast keiner Abnutzung unterworfen. Gereinigt muß er allerdings auch werden. Das ist aber sehr schnell geschehen. Hat man ihn einmal auseinandergenom-



Abb. 2
Einsetzen der Kolbenringe

men, so prüfe man, ob die Ventalnadel noch genau gerade ist und ob ihre Spitze gut an ihrem Sitze abschließt. Wenn dies nicht der Fall ist, so schleife man sie etwas ein. Um dies erledigen zu können, bringe man an die Ventilspitze etwas feinen Schmirgel und Öl und drehe nun die Ventilstange

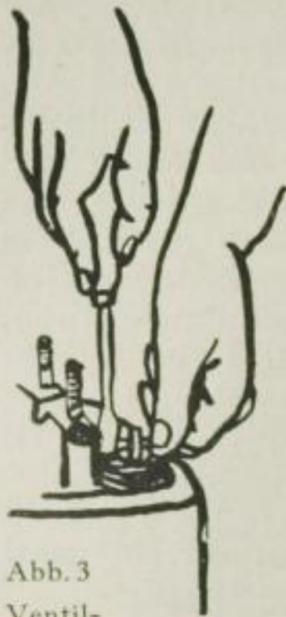


Abb. 3
Ventil-
feder niederdrücken

leicht einige Male unter gelindem Druck auf ihren Sitz hin und her.

Selbstverständlich müssen die Siebe des Benzinseihers herausgenommen und gereinigt werden.

Bei einem Zweitaktmotor reinige man vor allem auch die Kanalschlitze des Zylinders gut von aller Ölkohle. Da die Zweitaktmotoren meist ohne besondere Schmiervorrichtung geschmiert werden, also mittels Gemischschmierung, ist bei diesen die Gefahr der Ölkohlenbildung eine größere als beim Viertakter. — Aber es liegt sehr viel mit an dem Fahrer, die Ölkohlenbildung auch beim Zweitakter auf ein Minimum herabzusetzen, indem er das von der Herstellerfirma vorgeschriebene Mischungsverhältnis genau einhält. Wenn also z. B. DKW ein solches von 20 : 1 vorschreibt, dürfte niemals mehr als 1 Liter Öl mit 20 Liter Brennstoff vermischt werden. Gerade hierin wird von vielen Fahrern gesündigt.

Beim Zweitakter hat man also keine Arbeit mit der Schmiervorrichtung (es gibt ja keine). Aber auch beim Viertakter ist die Schmiervorrichtung schnell durchgesehen und in Ordnung gebracht. Vorteilhaft schraube man die Ölleitung ab, entleere den Ölbehälter und spüle beides, die Leitung und den Behälter, gut mit Benzin aus. Genau dasselbe ist mit dem Kurbelgehäuse vorzunehmen, nur mit dem Unterschied, daß man hierbei kein Benzin, sondern Petroleum verwenden soll.

Sofort nach dem Reinigen des Kurbelgehäuses muß wieder ordnungsgemäß Öl eingefüllt werden. Vergißt man das, so wird man nur zu bald einen festgefressenen Motor haben. Und dieser macht dann viel Unkosten und Arbeit.

Hatte der Motor während des Betriebes Öl durchgelassen, so untersuche man auf jeden Fall die Dichtungen und erneuere diese. Der Motor dürfte selbst nach einer sehr langen Fahrt fast gar nicht oder nur sehr wenig von Öl beschmutzt sein.

Und nun kommt wohl die Zündung an die Reihe. Maßgebend für die Reihenfolge der Untersuchung ist es, was für ein Zündsystem zur Anwendung gelangt. Man hat heute Hufeisenmagnetapparate und Schwungradmagnete. Die letzteren sind naturgemäß viel einfacher in ihrer Herstellung, Konstruktion und Wartung als die Hufeisenmagnete. Sie brauchen also auch weniger Pflege als die letzteren. Wichtig aber ist es bei beiden Arten, den Zündzeitpunkt zu prüfen. Wie dies zu geschehen hat, ist aus der dem Motorrad beigefügten Betriebsanleitung zu ersehen. — Dann kommt der Unterbrecher dran. Die beiden Platinkontakte müssen unbedingt sauber und rein sein. Auch müssen ihre beiden Flächen vollständig parallel aufeinanderliegen. Hat sich an den Kontakten Schmutz angesetzt, der nicht durch Abwischen mit einem mit Benzin getränkten Lappen entfernt werden kann, so müssen die Kontakte mit einer ganz feinen Feile bearbeitet werden. — Die Einstellung der beiden Kontakte ist genau zu prüfen. Sie müssen sich im günstigsten Zündmoment genau 0,4 mm voneinander entfernen. Mit Hilfe einer Blechlehre kann dieses Maß nachkontrolliert werden. Nach dem Einstellen müssen die Gegenmuttern der Kontakte wieder fest und sicher angezogen werden.

Hat der Motor mehrere Zylinder, so muß auch die dann notwendige Verteilerscheibe gereinigt werden. Dies geschieht in der Regel mit Hilfe eines in Benzin getauchten Lappens. Hat sich aber an den Kontaktstellen des Verteilers eine feste Kohlschicht angesetzt, so ist diese mit Hilfe von feinem Schmirgelpapier zu entfernen. Hierbei darf das Schmirgelpapier jedoch nur in der Drehrichtung der Verteilerkohle bewegt werden.

Nachdem nun noch die Zündkerze gründlich gereinigt oder erneuert worden ist, und auch die Zündkabel untersucht sind, kann man an die Untersuchung der übrigen Motorradteile gehen.

Beim Viertaktmotor erfordern nun noch die Ventile besondere Aufmerksamkeit, die ja beim Zweitakter nicht existieren. Vor allem muß geprüft werden, ob die Ventilsitze richtig schließen, ob die Stößel richtig eingestellt sind und ob die Ventile ordnungsgemäß öffnen und schließen.

Naturgemäß setzt sich an den Ventilsitzen leicht Ölkohle an, besonders aber an dem Auspuffventil. Diese Ölkohle verhindert ein ordnungsgemäßes Arbeiten des Motors und muß deshalb rechtzeitig entfernt werden, d. h. die Ventile müssen eingeschleift werden.

Um das Ventil einschleifen zu können, muß es erst einmal herausgenommen werden. Das ist zwar sehr leicht gesagt, aber weniger leicht getan. Die straffe Ventilsfeder macht hierbei sehr viel zu schaffen. Sie muß zusammengedrückt werden, damit sich der Keil aus dem Federteller herausziehen läßt. Erst jetzt kann das Ventil herausgenommen werden.

Hat man keinen Ventilheber, also ein Spezialwerkzeug zum Zusammendrücken der Ventilsfeder zur Hand, so kann man sich, wie in der Abbildung 3 gezeigt, behelfen. Mittels eines Schraubenziehers drücke man die Ventilsfeder zusammen und ziehe mit der anderen Hand den Keil heraus.

Das Einschleifen des Ventils ist sehr einfach. In dem Ventilteller ist gewöhnlich ein Schlitz eingearbeitet, in den ein Schraubenzieher eingesetzt werden kann. Bevor man damit beginnt, ist es ratsam, den Ventilschaft und die Ventilschraube zu prüfen. Der Ventilschaft muß genau gerade und die Ventilschraube darf nicht einseitig ausgeschlagen sein. Trifft dies zu, so kann mit dem Einschleifen begonnen werden.

Etwas ganz feiner Schmirgel wird zu diesem Zweck mit Öl oder Vaseline vermischt und dann auf den Ventilsitz aufgetragen. Mit dem in den Ventilschlitz eingesetzten Schraubenzieher mache man nun unter mäßigem Andrücken kurze, drehende Bewegungen. Besser noch ist es, den Schraubenzieher in eine Brustleier einzuspannen, wie dies in der Abbildung 4 dargestellt ist. Das Einschleifen geht dadurch bedeutend schneller.

Das Einschleifen muß solange fortgesetzt werden, bis die Auflageflächen ganz gleichmäßig grau erscheinen. Man prüft dann noch, ob das Ventil auch wirklich einwandfrei dicht abschließt, indem man auf die ganz trockenen Stellen etwas Benzin aufgießt. Es darf keinesfalls Benzin hindurchtropfen.

Bei dem Einschleifen muß ganz streng darauf geachtet werden, daß absolut keine Schleifmasse in das Zylinderinnere gelangt. Andernfalls würde es gar nicht lange dauern, bis irgendwelche Teile des Motors gründlich zerstört würden.

Auch die Ventilsfeder muß tadellos in Ordnung sein. Gegebenenfalls ersetze man sie durch eine neue.

Das Einsetzen der Ventile ist verhältnismäßig leichter als das Auseinandernehmen. Die Hauptschwierigkeit aber wird ebenfalls wieder das Zusammendrücken der Ventilsfeder sein.

Nachdem nun alle Motorteile wieder in Ordnung sind, empfiehlt es sich, das Auspuffrohr und den Schalldämpfer gründlich von den Ölkohlenansätzen zu reinigen. Am einfachsten wird die Arbeit so erledigt, daß man das Auspuffrohr und den Auspufftopf glühend macht und dann mit leichten Hammerschlägen gegen die Rohrwandungen schlägt. Die hierdurch spröde gewordene Ölkohle wird dabei leicht abspringen und kann dann einfach ausgeschüttet werden. Auch der Brennstofftank sollte bei der General-



Abb. 4

Ventil-
Einschleifen

reinigung nicht vergessen werden. Man spüle diesen gründlich mit Benzin aus und wird erstaunt sein, was für eine Menge Unreinlichkeiten dabei aus dem Tank herauskommen.

Hat das Motorrad Riemenübertragung, so ist die Untersuchung an dem Kraftübertragungsorgan bald beendet. Vor allem untersuche man, ob die Riemenscheibe des Motors auch wirklich noch axial mit der Riemenscheibe des Hinterrades verläuft. Das ist leicht mit Hilfe einer Schnur festzustellen, die man an den Außenseiten der Riemenscheiben des Motors und des Hinterrades ausspannt. Jede Abweichung aus der axialen Richtung zeigt sich daran, daß die Schnuren nicht genau parallel zu einander verlaufen. In diesem Falle sind die Riemenscheiben genau auszurichten.

Der Riemen selbst bedarf wenig Wartung. Man reinige ihn gut und prüfe das Riemenschloß. Hat sich dieses an einer Stelle abgescheuert, so setze man ein neues ein. — Besteht der Riemen aus Leder, so empfiehlt es sich, ihn mit etwas Fischtran einzureiben.

Die Kettenübertragung erfordert schon etwas mehr Pflege und Arbeit. Vor allem nehme man die Kette ab und lege sie in einen mit Petroleum gefüllten Behälter. Mit einer harten Bürste reinige man sie dann von allem Schmutz. Hiernach lege man sie in einen Trog, der mit Talg gefüllt ist und erhitze diesen so lange, bis der Talg schmilzt. Der geschmolzene Talg setzt sich nun in die einzelnen Glieder der Kette fest und schmiert diese auf diese Weise sehr gut. Ratsam ist es, den Talg nicht zu stark zu erhitzen und die Kette so aufzuhängen, daß der überschüssige Talg abtropfen kann.

Schon während der Fahrt wird man wohl bemerkt haben, ob die Kette ordnungsgemäß lang war. Dementsprechend müssen Kettenglieder entfernt oder eingesetzt werden. Wie dies zu geschehen hat, ist wohl jedem Motorradfahrer bekannt.

Daß auch die Bremsen eingehend nachzusehen sind, ist wohl selbstverständlich. Etwaige Fehler sind sofort zu beseitigen. Hat die Bremswirkung stark nachgelassen, so muß die Bremse nachgestellt werden. Führt dies aber nicht zum Ziele, so kontrolliere man den Belag der Bremsbacken und erneuere diesen gegebenenfalls.

Sehr oft aber wird nur der Bowdenzug Schuld an dem Nichtwirken der Bremsen haben. Das Bowdenkabel muß dann zweckentsprechend gekürzt werden.

Sehr wichtig ist es, den Rahmen nach irgendwelchen Bruch- oder Rißstellen zu untersuchen. Findet man solche, so muß der Rahmen sofort in eine gute Reparaturwerkstatt gebracht werden.

Besonderes Augenmerk richte man auf die Lenkstangenführung. Diese soll nicht zu viel Luft haben, muß sich dabei aber leicht bewegen lassen.

Zum Schluß untersuche man noch die Räder und die Bereifung. Findet man an diesen irgendwelche fehlerhaften Stellen, so bringe man diese sofort wieder in Ordnung. Hierbei wird ein sogenannter Pneu-Reparaturkasten von Continental gute Dienste erweisen. In diesem sind alle zur Schlauch- und Deckenreparatur notwendigen Mittel enthalten.

Nachdem nun alle Teile des Motorrades wieder vollständig in Ordnung gebracht und keine Schrauben usw. übriggeblieben sind, lasse man den Motor eine kurze Zeit zur Probe laufen. Arbeitete er auf Stand einwandfrei, so unternehme man noch eine kleine Probefahrt. Bei dieser Fahrt probiere man alle Gänge usw. gut durch und achte genau auf irgendwelche störende Geräusche, deren Ursache sofort festgestellt und beseitigt werden mußte.

Sofort nach der Probefahrt reinige man das Motorrad wieder von allem Schmutz und decke es dann mit einigen Tüchern gut zu, vorausgesetzt, daß es nicht täglich benutzt werden soll.

Die verhältnismäßig geringe Mühe, die dem Motorradfahrer das Generalreinigen seines Motorrades macht, lohnt sich hundertfältig. Das Fahren in der kommenden Saison wird ihm dies bestätigen!

Darum keinen falschen Stolz, sondern forsch an das Generalreinigen des Motorrades gegangen!

Das Auto als Schreibmaschinenklinik.

Von Arno West

Von Jugend auf sind wir es gewohnt, daß man kleinere, der Reparatur bedürftige Gegenstände dorthin bringt, wo sie wiederhergestellt werden können. Das mochte zu einer Zeit gehen, wo man noch gemächlicher lebte, als heutzutage. Da kam es auf ein paar Tage hin oder her nicht an. Wer in einem kleineren oder entlegeneren Ort wohnte, wußte es überhaupt gar nicht anders, als daß er einen zerbrochenen Gegenstand erst nach Wochen wieder in die Hände bekam. Da mußte man warten, bis jemand kam und ihn abholte. Dann eilte man sich mit der Reparatur erfahrungsgemäß überhaupt nicht. Schließlich wartete man ruhig ab, bis aus der größeren Stadt mehrere Gerätschaften in dem betreffenden Ort abzuliefern waren. Wurde dem Auftraggeber der aufgearbeitete Gegenstand wiederzugestellt, so hatte er oft schon ganz vergessen, daß er ihn überhaupt besessen hatte.

Unsere Zeit verlangt ein anderes Tempo. Dieses Tempo kann aber nur das Auto bringen.

Es ist nicht angängig, daß man eine

Schreibmaschine, weil sie gereinigt werden muß, wochenlang entbehrt. Aus dieser Erkenntnis heraus ist die erste fahrende Klinik für Schreibmaschinen entstanden, die auf die Anforderungen



Fahrende Schreibmaschinen-Reparaturanstalt mit Emailierofen, Kupfer- u. Nickelbad



Blick in die geräumige Werkstatt

und Bedürfnisse unseres schnellebigen Zeitalters zugeschnitten ist. Aus zwei großen Lastwagen besteht diese bedeutsame Neuerung, aus einem Zugwagen und einem Anhänger. Der Triebwagen enthält alles, was zu einer gut ein-

gerichteten Schreibmaschinen-Werkstätte gehört: Drehbank, Polierzelle, Emaillierraum, Vernickelungs- und Entstaubungsanlage, diese letztere von einer Leistungsfähigkeit, daß auch die verschmutztsten Maschinen bald sauber werden.



Automobilzug als fahrende Schreibmaschinen-Reparaturwerkstatt

Alle zahlreichen und vielseitigen Arbeiten geschehen während der Wagen irgendwo hält oder auch während einer Rundfahrt. Das abgeholte Stück wird in kürzester Frist wieder zugestellt. Keine Zeit geht verloren. Besonders ausgebildete Mechaniker begleiten den Wagen, ja, sie schlafen sogar in ihm. Ebenso ein kaufmännischer Sachwalter, denn der zweite Wagen, der Anhänger, ist als Büro ausgestattet. Hier wird gleich der kaufmännische Teil der ganzen Angelegenheit erledigt.



Blick in den Schlafräum

Sicherlich bedeutet diese fahrende Schreibmaschinen-Klinik nur einen Anfang von höchster Bedeutung. Bald werden sich ihr weitere fahrende Kliniken zugesellen:



Bureau-Einrichtung im fahrenden Auto

für Nähmaschinen, für Motore aller Art, für landwirtschaftliche Maschinen und für viele sonstige Dinge. Diese Entwicklung ist aber nur durch das Auto möglich geworden, dessen Schnelligkeit zu Leistungen befähigt, von denen man sich früher nichts träumen ließ.

Der Leichtmetallkolben

von Dipl.-Ing. R. Schur

Das Bestreben der Automobilfabriken, Leichtmetalle, und unter diesen das Aluminium, beim Bau der Motoren zu verwenden, ist schon sehr alt. Genau so wie Edison, der Erfinder des Blei-Akkumulators und viele andere Forscher nach dem leichtgewichtigen Akkumulator suchen, um das Verhältnis der Leistung des Elektrizitätsreservoirs zum Gewicht so günstig zu gestalten, daß dieses besonders für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu verwenden ist, so strebt der Automobilbau ständig nach Verringerung des Totgewichts der Kraftwagen. Bei weitgehendster Verwendung von Leichtmetall im Fahrgestell, in den Kraftübertragungsteilen und im Motor steigt mit der Verkleinerung des Eigengewichts des Fahrzeuges bei gleicher Maschinenleistung das Gewicht der zu befördernden Last, sei es Gegenstand oder Person. Wenn bei Konstruktionsteilen durch den Ersatz durch Leichtmetall dann außer der Gewichtsersparnis auch noch Leistungssteigerung des Motors sich erzielen läßt, ist ein doppelter Vorteil erreicht.

Diesen konnte der Leichtmetallkolben für sich buchen.

Besonders in den Kreisen der weniger technisch vorgebildeten Kraftwagenbesitzer findet man das Für und das Wider den Leichtmetallkolben umstritten, weniger unter den Technikern selbst.

Letzten Endes ist auch der Automobilfabrikant von den Wünschen der Verbraucher abhängig. Aber so weit braucht meines Erachtens die Abneigung gegen eine Neuerung im Motorenbau nicht zu gehen, daß zeitweise Wagenkäufer sich ablehnend gegen Wagen, deren Motoren mit Aluminiumkolben ausgerüstet sind, zeigten.

Ich glaube, daß vielfach das ungünstige Urteil über den Aluminiumkolben von denjenigen gefällt wurde, die sich wohl an äußeren Nachteilen stießen, jedoch die Vorteile des Kolbens nicht erkannten.

Wenngleich bereits vor langem Versuche mit Leichtmetallkolben gemacht wurden, so ist der eigentliche Zeitpunkt, der dem Kolben für seine weitere Entwicklung von Bedeutung war, das Jahr 1921. Im Auftrage des Reichsverkehrs-Ministeriums wurde in diesem Jahr ein Wettbewerb für Leichtmetallkolben an der Technischen Hochschule Charlottenburg veranstaltet, der nach den Ergebnissen, die die Versuche zeigten, den gesamten Automobilmotorenbau beeinflusste.

Die Vorteile des Leichtmetallkolbens liegen, wie eingangs erläutert, neben der Gewichtsersparnis in seinen wärmetechnischen Eigenschaften, durch die eine Leistungssteigerung des Motors erzielt wird.

Als wichtigeren von diesen beiden Vorzügen will ich zunächst versuchen, den Zusammenhang zwischen Wärme und Leistung zu erklären.

Ein Kraftfahrzeugmotor ist eine Wärmekraftmaschine, das bedeutet: die im Benzin oder Benzol schlummernde Wärmeenergie wird bei der Explosion im Motor ausgelöst und verwandelt sich in Druckenergie, die sich wiederum

in die bewegliche Energie des Kolbens umsetzt. Bei der Umsetzung von Wärme in Druck verschwindet jedoch die Wärme nicht vollends, sondern es treten Wärmeverluste auf, die nicht in Druck verwandelt werden, sondern die Metallteile der Maschine mit anheizen. Dies sind in erster Linie der Zylinder und der Kolben, — Teile, die der Explosion ausgesetzt sind und die überschüssige Wärme aufnehmen müssen. Diese an und für sich schädliche Wärme bedingt einmal die Auswahl des Baustoffes von Zylinder und Kolben und zum anderen zwingt sie zur Kühlung dieser Teile. Je schneller also diese überschüssige Wärme an die Kühlung, d. h. an das Kühlwasser, abgegeben wird, desto vorteilhafter.

Verwendete man bisher gußeiserne Kolben mit geringem Wärmeaufnahmevermögen, so hatte der Leichtmetallkolben diesem gegenüber ein wesentlich größeres. Die Folge davon war die Möglichkeit, die sogenannte Kompression der Maschine zu erhöhen. Das bedeutet: der Kraftfahrzeugmotor als 4-Takt-Verbrennungsmaschine saugt sich das Brennstoffluftgemisch aus dem Vergaser selbst an und komprimiert dieses durch den hochgehenden Kolben (Kompression). Die Grenze des Komprimierens eines solchen Gemisches, das sich durch das Zusammenpressen erhitzt, liegt bei der Selbstentzündungsgrenze von Benzin oder Benzol. Bei der Verwendung von Metallen mit guter Wärmeleitung kann bei gleichbleibendem angesaugtem Hubraum, also der Raum, auf den die Brennstoffladung komprimiert wird, verkleinert werden. Das bei den Versuchen festgestellte Kompressionsverhältnis liegt bei der Verwendung von Leichtmetallkolben bei 1 : 5,5 gegenüber 1 : 4,5 bei gußeisernen Kolben. Der versuchsmäßige Erfolg, den der Leichtmetallkolben hierdurch im praktischen Betriebe für sich buchen konnte, war: 20 Prozent Leistungssteigerung bei 20 Prozent Verringerung des Brennstoffverbrauches pro 1 PS und Stunde.

Der Fehler, der nach Feststellung dieses Vorteils der Leichtmetallkolben gegenüber den gußeisernen jedoch m. E. gemacht wurde, ist, daß Kolbenfabriken sofort die Neuerung aufgriffen, ohne die Begleitumstände zu berücksichtigen. Wenngleich in wärmetechnischer Beziehung der Leichtmetallkolben seine Überlegenheit gezeigt hatte, so waren die rein mechanischen zu wenig berücksichtigt worden. Die richtige konstruktive Ausbildung des Kolbens zu finden, unter Berücksichtigung der andersartigen Wärmeausdehnung, der Auswahl der richtigen Materialmischung und damit der Festigkeit, der Lagerung des Kolbenbolzens, hat weiterer jahrelanger Arbeit der Konstrukteure und Versuchsingenieure bedurft, um den Leichtmetallkolben zu einem wirklich guten Triebwerksteil des Motors zu machen.

Das größte Kopfzerbrechen bereitete das richtige Maß des Kolbenspiels im Zylinder. Das größere Ausdehnungsvermögen der Leichtmetalle zwang dazu, beim Einpassen der Kolben in die Zylinder im kalten Zustand mehr Spielraum vorzusehen als beim gußeisernen Kolben. Anderenfalls brannten die Kolben bei betriebswarmer Maschine fest. Diese Notwendigkeit brachte also einen loseren Sitz der Kolben im Zylinder mit sich, und es machte sich ein Kippen der Kolben bemerkbar. In manchen Motoren war dieses in Form eines ziemlich starken Klapperns hörbar, und es hat mancher Fahrer frühmorgens, nachdem er seinen Motor angelassen hatte, kopfschüttelnd vor diesem gestanden. Mit zunehmender Erwärmung

hörte selbstverständlich das Klappern auf, nachdem der Kolben im Durchmesser durch die Wärme wuchs.

Gerade dieses Klappern, an dem sich die Fahrer stießen — ob zu Recht oder nicht, mag umstritten sein —, hat der Einführung des Leichtmetallkolbens unendlich geschadet. Die Abneigung der Wagenbesitzer gegen diese Kolben war zeitweise so groß, daß manche namhafte Fabriken Anweisung gaben, daß gelegentlich einer Motorreparatur die Werkstätten stillschweigend die alten gußeisernen Kolben wieder einbauen sollten.

Heute jedoch ist der Leichtmetallkolben auch konstruktiv soweit durchgebildet, daß er in jeglicher Beziehung allen Anforderungen gerecht wird. Teilweise, durch besondere Ausbildung des Kolbenschaftes und durch gußeiserne Einlagen, hat man das störende Klappern beseitigt, so daß man in den vollen Genuß der Vorteile des Leichtmetallkolbens gelangt.

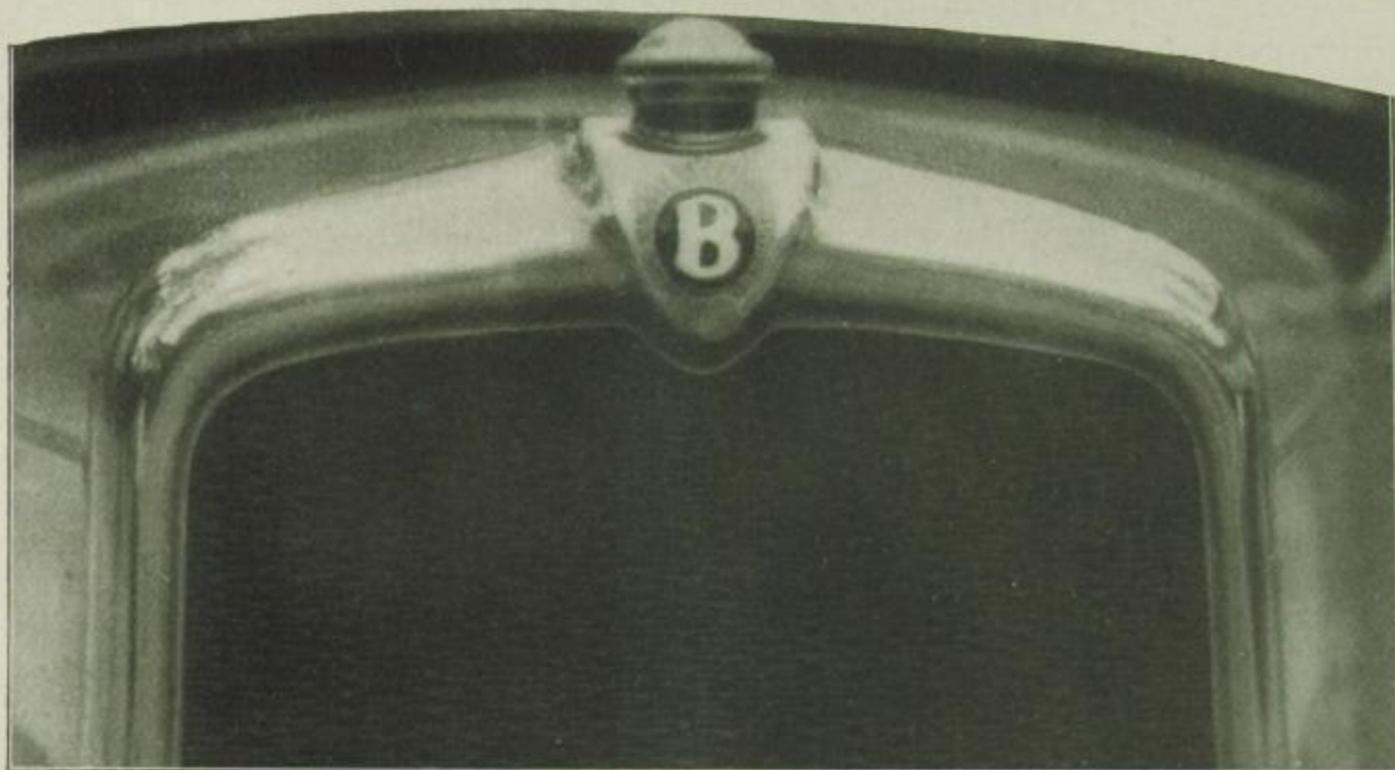
Zu diesen letzteren gehört, wie anfangs erwähnt, neben den günstigen wärmetechnischen Eigenschaften auch die erzielte Gewichtsersparnis, weniger wohl mit Bezug auf die Verringerung des Gesamtgewichtes des Wagens, wie dies für größere Fahrzeugteile (Bremstrommeln, Getriebegehäuse usw.) der Fall ist, als bezüglich der Verkleinerung der sogenannten Massenkräfte im Motor.

Der Kolben und die Pleuelstange sind die beiden hin- und hergehenden Teile des Motortriebwerks. Man stelle sich vor, mit welcher Kraft diese beiden an der Kurbelwelle reißen. Die Kurbelwelle, die sich ausbalancieren läßt, läuft gleichförmig in einer Richtung in Kreisbewegung, Kolben und Pleuelstange aber müssen ständig bei ihrer geraden Bewegung die Richtung ändern: von oben nach unten, von unten nach oben, wieder und immer wieder! Bei 3000 Touren des Motors wird 6000mal in der Minute der Kolben in den Totpunkten angehalten. Je größer also das Gewicht, desto größer die Massenkraft, mit der die Pleuelstange in sich auf Zerreißen und Knicken, die Kurbelwelle auf Drücken und Biegen, beansprucht wird. Diese schädliche Massenkraft muß letzten Endes aus der Energie, die im Benzin schlummert, auch erzeugt werden: sie ist also ein Verlust, um die die Explosionskraft als Arbeitskraft verringert wird.

Die Bestrebungen, dieserhalb außer dem Kolben auch die Pleuelstangen aus Leichtmetall herzustellen, sind in neuerer Zeit von Erfolg gewesen. Für diesen Maschinenteil fällt die Rücksicht auf die wärmetechnischen Eigenheiten des Leichtmetalls fort. Als Konstruktionsgrundlage sind nur die Festigkeitszahlen maßgebend, die die Formgebung der Stangen bestimmt. In dieser Beziehung hat die Technik große Fortschritte gemacht. Die Festigkeit von Stahl ist nicht erreichbar, durch geeignete Zusammensetzungen der Leichtmetall-Legierungen und Behandlung läßt sich jedoch ein Veredelungsprozeß durchführen, der die Leichtmetallstange sehr gut im Kraftwagen-Motorenbau verwenden läßt. Eine ganze Anzahl deutscher und ausländischer Qualitätswagen ist hiermit ausgerüstet, ohne daß der Besitzer es bislang wußte.

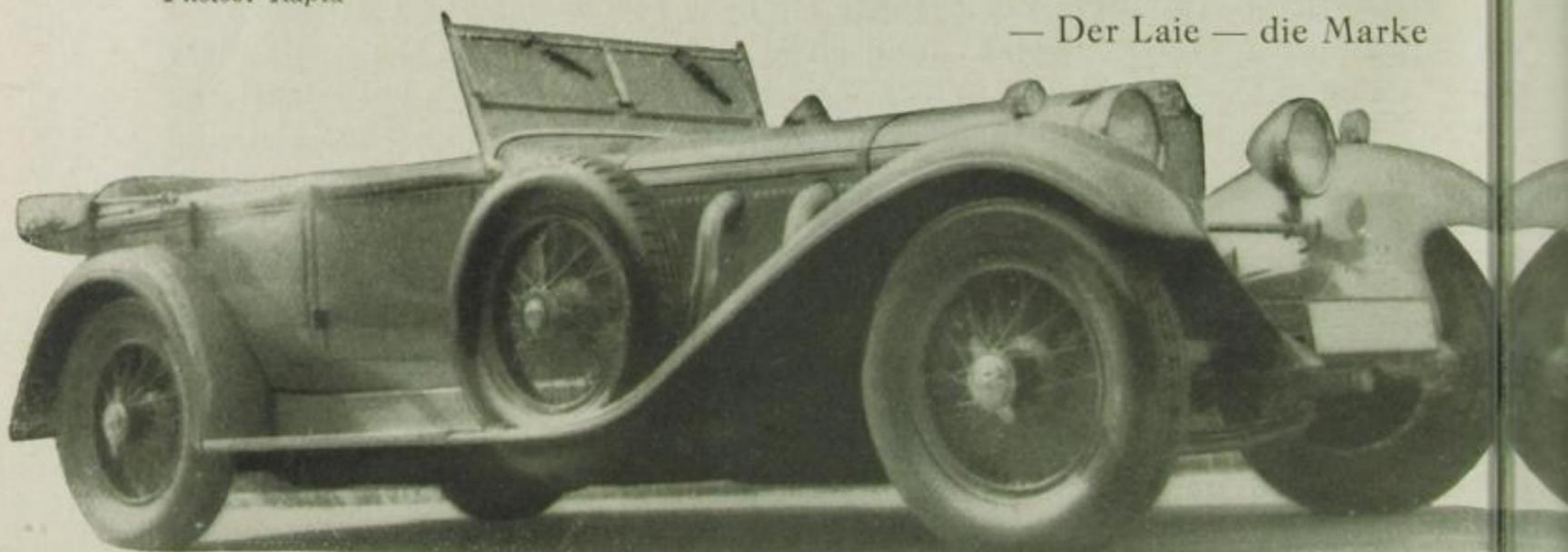
Ich hoffe, hiermit das zeitweise Vorurteil gegen Leichtmetallkolben und -Pleuelstange, auch bei dem weniger technisch veranlagten Fahrer, beseitigt zu haben. Es war eine Zeitlang berechtigt, — heute jedoch nicht mehr!

Was sie am Auto sehen . . . !



Photos: Rapid

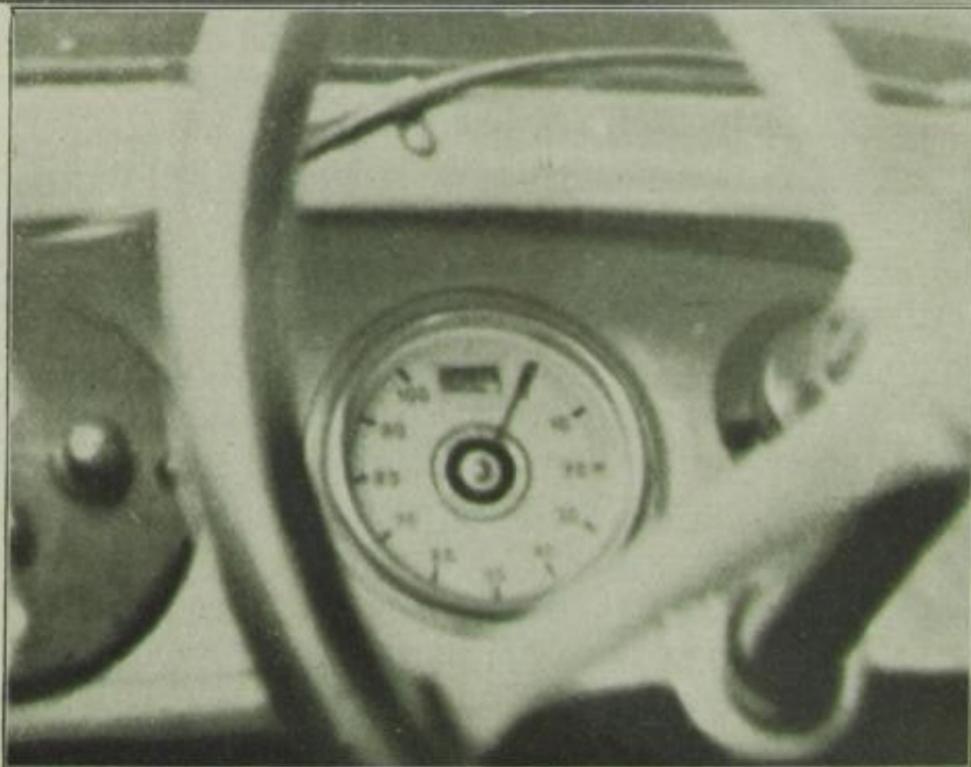
— Der Laie — die Marke

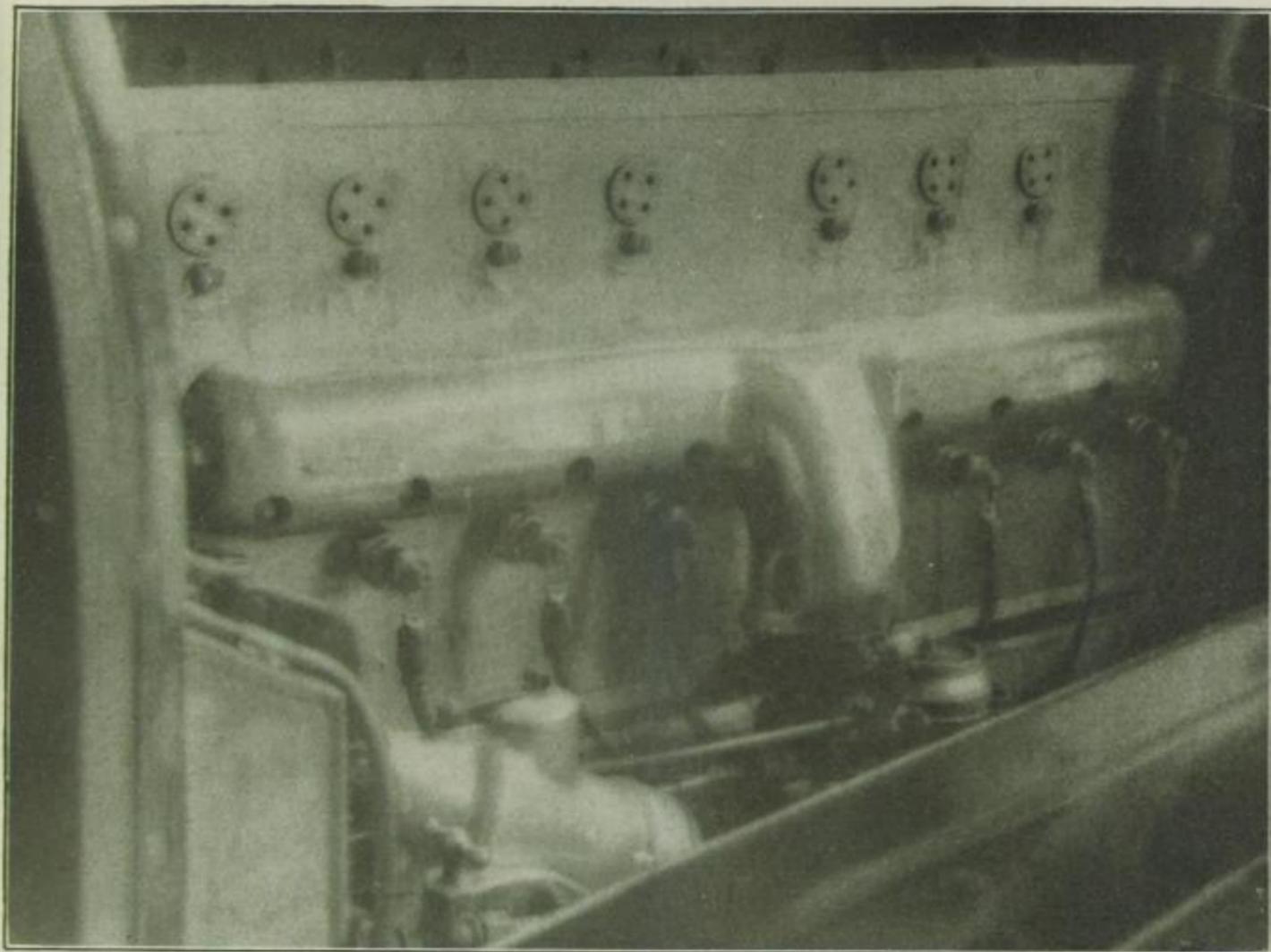


— die Frau —
die Linie

*

— der Sportsmann
— den Geschwin-
digkeitsmesser





— der Fachmann —
den Motor



*

— der Kauflustige —
den Preis

Das erste Abenteuer

des jungen Pierre

Von Pierre Valdaque

Herr Georges Cruchy, der Minister, sagte zu seinem Sohn Maxime:

„Also jetzt los, Junge! . . . Unterhalte dich nach Herzenslust . . . Ich habe schon seit fünf Jahren, seit deine arme Mutter tot ist, keinen einzigen Urlaubstag gehabt . . . Wenn man zweiundzwanzig Jahre alt ist, so aussieht wie du, mich zum Vater und alle Wege vor sich offen hat, dann dankt man seinem Schicksal und fordert es nicht heraus . . . Sei vorsichtig, mein Junge! . . . Bist du sicher, daß du deinen Wagen in der Gewalt hast? Du hast deinen Führerschein erst seit vierzehn Tagen — ich bin ein wenig unruhig. Ihr leichtsinnigen jungen Leute denkt nur daran, Kilometer zu fressen. Da du in die Provence fährst, hast du ganz Frankreich zu durchqueren. Lasse dir Zeit und fahre nicht bei Nacht! Jetzt mache, daß du fortkommst, ich habe zu arbeiten.“ Der Vater umarmt den Sohn, der leichten Schrittes forteilt und sich im Geist mit Zukunftsplänen beschäftigt.

„Sei vorsichtig!“ Maxime wird vorsichtig sein, hat er doch erst seit vierzehn Tagen seinen Führerschein in der Tasche — eine verflüchtete kurze Zeit! Überdies ist er kein Draufgänger. Er ist ein guter, etwas schüchterner Junge, noch nicht lange aus der Schule heraus und er hat sich bisher nie sonderlich um Sport bekümmert. Da alle Welt einen Wagen besitzt, so hat er eines schönen Tages ebenfalls einen solchen haben wollen, und sein Vater hat ihm diesen Wunsch erfüllt. Jetzt ist er stolz auf sein Auto, aber insgeheim fürchtet er sich beinahe ein bißchen davor. Er hat seine Fahrprüfung bestanden, nur die Übung fehlt ihm noch, und er findet, daß das Automobil nicht immer auf seine Erlaubnis wartet, um ein rascheres Tempo einzuschlagen! Er hat sich vorgenommen, eine Autoreise zu unternehmen, denn die Unabhängigkeit, die er zum erstenmal kennen lernen soll, erscheint ihm verlockend. Er, der die Welt bisher nur aus Büchern kannte, soll sie jetzt wirklich kennen lernen . . . Vielleicht sogar Abenteuer erleben . . . Wer weiß!

Man denke: zweiundzwanzig Jahre! Der erste Teil der Reise geht ohne Zwischenfälle vor sich. Maxime hat nach drei Tagen Marseille erreicht, das ist gerade kein Rekord, aber er wollte nichts riskieren. Dann kommt Toulon, die herrliche Maurenküste, eine wahre Pracht, Blumen, Pinien, Mimosen, Orangen- und Zitronenbäume, Terrassen, die sich bis zum Meer erstrecken. Und da ist ein Hotel, das wie ein Palast aussieht. Wie wäre es, wenn Maxime sich hier ein paar Tage aufhielte?

Er fährt die breite Allee entlang, die bis zur Freitreppe führt, und mit einer eindrucksvollen Wendung, die ihm großartig glückt, fährt er vor. Auf der Terrasse sind zwei Personen, die ihm zusehen: ein älterer, etwas dämlich aussehender Herr, und eine ungewöhnlich hübsche Frau, deren dunkle Augen mit plötzlich erwachter Sympathie auf ihm ruhen. Sollte das bereits das erträumte Abenteuer sein? Nachdem Maxime Cruchy ein Bad genommen hat, erkundigt er sich beim Kellner, und erhält folgende Auskunft:

„Herr Antonin Verdier, Fabrikant aus Lille, und seine Frau . . . oder . . .“
 „Oder?“

„Nun, im Vertrauen, sie scheinen nicht richtig verheiratet zu sein . . .
 Wenn man die Sorte kennt . . .“

Maxime Cruchy mißfällt die Sorte ganz und gar nicht. . . . Als er einige Stunden später in den Speisesaal tritt, sitzt die hübsche Frau dem älteren Herrn gegenüber an einem der Tische. Der ältere Herr ist ebenso garstig, als sie reizend ist. Und wie sie sich zu langweilen scheint! Alles an ihr drückt die Langeweile aus: ihre dunklen Augen, ihr voller Mund, ihre etwas gepolsterten Hände. Sie träumt! . . . Manchmal streift ihr Blick Maximes frisches Gesicht, denn er sitzt am Nachbartisch. Ihre Serviette gleitet zu Boden — vielleicht nicht ganz zufällig — und Maxime stürzt herbei, um sie aufzuheben, wofür ihm ein bezauberndes Lächeln zuteil wird. Sympathien entstehen oft urplötzlich und unaufhaltsam, nicht wahr? Bald erfährt Frau Verdier, oder die reizende Frau, die sich so nennen läßt, wie der dienst-eifrige junge Mann, der ihr zu gefallen beginnt, heißt. Das ganze Hotel weiß es nach einer Viertelstunde, daß der junge Automobilist der Sohn des Ministers Cruchy ist. Man sieht ihn an und tuschelt. Maxime hat nur Augen für Frau Verdier.

Der ältere Herr nennt sie beim Namen, „Valentine“. . . . Was für ein hübscher Name, er erscheint Maxime bereits anbetungswürdig! Als man später in der Halle den schwarzen Kaffee trinkt, entspinnt sich ein Gespräch zwischen den dreien. Herr Verdier ist stolz darauf, den Sohn eines Mitgliedes der Regierung kennen zu lernen, und Valentine ist anmutig, kokett und verheißungsvoll.

Herr Verdier hatte schon längst sein Zimmer aufgesucht, als Maxime und Valentine dicht nebeneinander auf das Geländer der



Auf der Terrasse sind zwei Personen, die ihm zusehen



Ihre Serviette
gleitet zu Boden —
vielleicht nicht ganz
zufällig —

Terrasse gelehnt, an-
gesichts einer hinrei-
ßenden Landschaftsszenerie und
des von Sternen übersäten Nach-
himmels, zusammen plauderten.

Er, ein einnehmender, junger Mensch, verliebt und schüchtern, zaghaft vor dem Glück, das sich ihm zu bieten scheint . . . Sie, eine ausnehmend hübsche Frau von Welterfahrung, die sich an der Seite des mürrischen, älteren Freundes langweilt und an Maxime Gefallen findet . . . Aber Valentine sieht sich veranlaßt, die Entwicklung zu beschleunigen. Sie weiß, daß in Liebesangelegenheiten keine Zeit zu verlieren ist, da man nie weiß, was geschehen kann. Vielleicht fällt es Herrn Verdier schon morgen ein, nach Lille zurückzukehren. Und der junge Verliebte scheint ihr nicht genug Initiative zu besitzen!

„Sie sind, wie ich gesehen habe, im Auto gekommen?“

„So ist es, meine Gnädige!“

„Wissen Sie, daß ich in der Stimmung wäre, eine kleine Spazierfahrt zu machen? Das Wetter ist herrlich und ich habe noch gar keine Lust, schlafen zu gehen . . . Möchten Sie mich nicht mitnehmen?“

Maxime stammelt ein paar Worte — er wagt nicht, an sein Glück zu glauben.

„Es wird mir eine große Freude sein . . . Aber glauben Sie nicht, daß ihr Gatte . . .“

„Mein Gatte schläft wie ein Murmeltier . . . Kümmern Sie sich nicht darum! Ich habe Lust, diese Spazierfahrt mit Ihnen zu machen, ich fahre leidenschaftlich gern bei Nacht!“

Maxime ist aufgesprungen.

„Nehmen Sie eine warme Umhülle mit, gnädige Frau, und erwarten Sie mich auf der Straße. Ich hole meinen Wagen und bin in drei Minuten bei Ihnen.“

Sie rollen dahin, sie schmiegt sich bebend an ihn, der Dinge gewärtig, die da kommen sollen, und er fühlt sich als siegreicher Held, der seine Beute entführt.

*

Wer die „Corniche des Maures“ kennt, weiß, daß die Straße in die Flanke des Abhangs gebohrt wurde, und daß sie über Felsen führt, die bis ans Meer hinunter reichen. Die Küste ist zerklüftet und zackig, und die Straße folgt all ihren Biegungen. Es geht unablässig hinauf und hinunter, eine Kurve folgt der anderen! Ein gefährlicher Weg . . . aber das wäre noch gar nichts, wenn das Terrain fahrbar wäre. Jedoch es wimmelt von Löchern und Furchen. Links ist der Abhang, rechts starrt es von unregelmäßigen Felsblöcken — selbst der Fußgänger kommt hier mühsam vorwärts, und ein Auto riskiert jeden Augenblick das Platzen eines Reifens oder sonst einen Defekt. Bei Nacht ist es eine Fahrt in den Abgrund! Maxime Cruchy klammert sich krampfhaft an das Steuer und preßt entsetzt die Lippen aufeinander. Sein Wagen macht unglaubliche Sätze, bebt unter ihm und entschlüpft seinen Händen. Das Licht der Scheinwerfer läßt vor seinen Augen gespenstische Visionen erstehen, die ihn bald um den Verstand bringen. Alle zwanzig Meter fährt man in ein Loch oder man rempelt einen Stein an. Fortwährend sind Wendungen auf dem schmalen Weg auszuführen, auf den Schienen eines Bahnübergangs bäumt sich der Wagen, und nur durch ein Wunder behauptet sich Maxime auf seinem Sitz. Er hat Angst — eine unsinnige Angst! Wäre die Sonne am Himmel, so könnte Valentine sehen, daß er aschfahl ist, und daß seine Augen aus den Höhlen treten. Aber sie sieht nichts. Sie will von Liebe reden:

„Maxime . . . Ach, sagen Sie doch ein Wort!“

Eben hat der Wagen wieder einen fürchterlichen Hopser gemacht! Der junge Lenker hat nicht die mindeste Lust zum Plaudern!

„Maxime . . . Rücken Sie doch näher . . .“

Aber er hätte den Wagen soeben um ein Haar in die Schlucht geschleudert, und kaum der Gefahr entronnen, streift die linke Seite des Fahrzeugs an einen vorstehenden Felsen an.

„Maxime . . . Bleiben Sie stehen!“
Der Arme wünscht sich nichts Besseres!
Aber er ist ganz konfus, statt zu bremsen, beschleunigt er das Tempo . . .
Er kennt sich nicht mehr aus! Zum Kuckuck mit



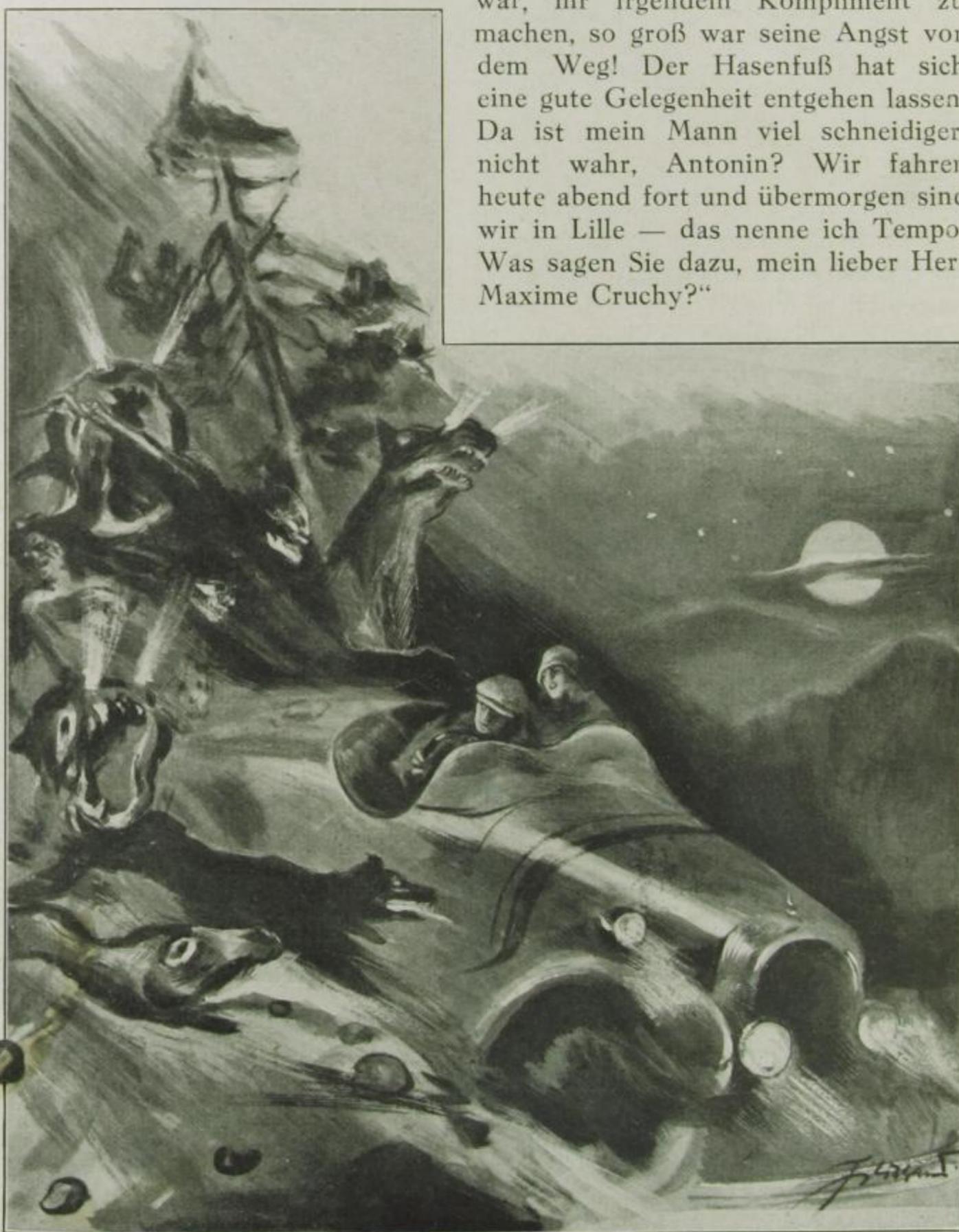
. . . als Maxime und Valentine dicht nebeneinander an das Geländer der Terrasse gelehnt . . .

dieser unausstehlichen Frau, die ihn in dieses Abenteuer gehetzt hat! Plötzlich bekommt Valentine ebenfalls Angst und die Empfindungen, die sie für den jungen Mann hegt, ändern sich erheblich. Dieser kleine Einfaltspinsel, der nicht einmal ordentlich chauffieren kann, kommt ihr erbärmlich vor, und ihre Enttäuschung macht sie grausam: „Aber Sie werden uns ja den Hals brechen, Sie fahren wie ein Stümper, mein Lieber . . .“

Eine Stunde später ist man im Hotel angelangt — dem Himmel sei es gedankt, ohne Schaden. Maxime ist bleich und mit Schweiß bedeckt und redet kein Wort. Valentine verläßt ihn mit einem spöttischen Lachen, das ihn ins Herz schneidet. Er kehrt in sein Zimmer zurück und überlegt, wie die Sache wieder einzurenken wäre. Aber schon am nächsten Morgen beim Frühstück erkennt er, daß sie sich nicht mehr einrenken läßt.

Valentine sagt mit lauter Stimme und höhnischer Betonung:

„Ich habe einmal einen jungen Mann gekannt, der eine Dame in seinem Auto hatte und nicht einmal imstande war, ihr irgendein Kompliment zu machen, so groß war seine Angst vor dem Weg! Der Hasenfuß hat sich eine gute Gelegenheit entgehen lassen. Da ist mein Mann viel schneidiger, nicht wahr, Antonin? Wir fahren heute abend fort und übermorgen sind wir in Lille — das nenne ich Tempo! Was sagen Sie dazu, mein lieber Herr Maxime Cruchy?“



Das Licht der Scheinwerfer läßt vor seinen Augen gespenstische Visionen erstehen . . .



Panzerwagenpark des New Yorker Bankvereins

Das Auto als Tresor



Panzerautos für Geldtransporte

Die vielen räuberischen Überfälle in Amerika haben die Banken zu ganz besonderen Abwehrmaßnahmen veranlaßt. Nicht nur die Bankgewölbe werden immer stärker gepanzert, um sie vor Dieben zu schützen, auch die Geldtransporte werden jetzt in Panzerautos vorgenommen, die mit Schnellfeuerwaffen ausgerüstet sind. Außerdem sind die Begleitmannschaften auch sonst bis an die Zähne bewaffnet. Es ist den Begleitern zur Pflicht gemacht, beim Ausladen der Geldsäcke stets die eine Hand an der entschicherten Schußwaffe zu haben. Die andere hält das kostbare Gut. Mindestens ein Mann bleibt stets im Panzerauto zurück und sichert von dort aus, an der Schnellfeuerwaffe kniend, den Transport. An der Außenseite des Wagens sind deutlich die Schießöffnungen zu erkennen.



Juristischer Parkplatz

I. Ein Vorfall reicht aus, um den Kraftwagenführerschein zu entziehen.

Ein weit verbreiteter Irrtum besteht darin, daß die Kraftfahrer annehmen, daß ein einziger Vorfall nicht ausreiche, um einem Kraftwagenführer den Führerschein zu entziehen. Das ist aber nicht der Fall. Schon eine einzige Verfehlung kann den zeitweiligen oder dauernden Verlust des Scheines nach sich ziehen. So wurde z. B. ein Kraftwagenführer von den Strafgerichten verurteilt, weil er mit einer übermäßigen Stundengeschwindigkeit in eine Straßenbiegung hineingefahren war. Die Verwaltungsbehörden entzogen ihm daraufhin den Führerschein. Verwaltungsgerichte bestätigten diese Maßnahme. Das Verhalten des Führers habe eine an Rücksichtslosigkeit und Leichtfertigkeit kaum zu überbietende Handlungsweise gezeigt, so daß die Annahme, daß dem Kraftwagenführer das erforderliche Verantwortlichkeitsgefühl fehle, durchaus gerechtfertigt sei. Verantwortlichkeitsgefühl müsse von jedem Kraftwagenführer im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit unbedingt gefordert werden. Führer ohne dieses Gefühl seien eine schwere Gefahr für den öffentlichen Verkehr.

II. Das Schneiden von Kurven.

Nach der Kraftfahrzeugverkehrsordnung hat der Kraftfahrer beim Durchfahren von scharfen Wegekümmungen nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu fahren. Diese Vorschrift ist unbedingt zwingend und kann nicht durch das freie Ermessen des Kraftfahrers abgeändert werden. Auch eine entgegengesetzte Übung der Kraftfahrer kann sie nicht außer Wirkung setzen. Das schließt nicht aus, daß in besonders gelagerten Einzelfällen eine Abweichung geboten sein kann, bedarf aber immer eines ganz besonderen Beweises. Einem Schleudern des Wagens z. B. kann der Führer durch Verlangsamung der Geschwindigkeit entgegenwirken. Wird ihm aber das Ausfahren der Kurve z. B. durch eine auf der falschen Straßenseite gehende oder fahrende Person usw. unmöglich gemacht, so kommt eine weitere Verlangsamung der Fahrt, unter Umständen auch ein Anhalten in Frage.

III. Was ist Schrittgeschwindigkeit?

In den verschiedensten Vorschriften, die sich mit dem Kraftfahrzeugverkehr befassen, kehrt der Begriff der „Schrittgeschwindigkeit“ außerordentlich häufig wieder. Hierunter ist aber nicht etwa eine besondere „Autoschrittbewegung“ im Sinne einer stark verminderten, aber immer noch weit über dem Schrittempo anderer Verkehrsteilnehmer liegende Fahrgeschwindigkeit zu verstehen. Der Sprachgebrauch und die gesetzlichen Vorschriften stellen es auf die Fortbewegung eines im Schritt gehenden erwachsenen Menschen oder eines im Schritt fahrenden Pferdefuhrwerks ab. Ob das eine oder das andere gemeint ist, ist im übrigen gleichgültig; beide Maßstäbe führen zu einem annähernd gleichen Ergebnis, nämlich einer Geschwindigkeit von 5 bis 6 km in der Stunde. Die neue Berliner Verkehrsordnung hat im übrigen 6 km ausdrücklich hierfür festgelegt. Auf keinen Fall kann also eine höhere Geschwindigkeit noch als „Schrittgeschwindigkeit“ angesehen werden.

IV. Wie nahe darf man an Straßenbahnschienen herankommen?

Bei der Annäherung von Straßenbahnen haben Kraftfahrzeuge die Schienen, wenn sie sie befahren, zu räumen. Aber auch in dem Fahren so nahe an den Straßenbahnschienen, daß die Straßenbahn nicht vorbeifahren kann, liegt ein Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften. Der Kraftfahrer muß unbedingt der Straßenbahn den Weg freimachen, so daß diese vorbeifahren kann, es sei denn, daß es ihm durch andere Wegebenutzer unmöglich gemacht wird. Er kann sich aber nicht darauf berufen, daß er gar nicht auf den Schienen, sondern daneben gefahren sei. Bestrafung muß immer auch dann eintreten, wenn der Kraftfahrer durch sein Verhalten die Straßenbahn am Vorbeifahren gehindert hat. Die Bestimmungen sind also nicht wörtlich, sondern sinngemäß auszulegen. Sie gehen darauf hinaus, den ungehinderten Verkehr der Straßenbahn sicherzustellen.



Bemerkenswerte Zahlen und Tatsachen des Verkehrs

Von Dr. van Elsen

Im industriellen Rheinland finden sich mehr Lastkraftwagen als in den vier süddeutschen Ländern Bayern, Württemberg, Hohenzollern und Baden zusammen.

*

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wurden im Jahre 1926 2,3 Milliarden Reisende durch Omnibusse befördert, wobei diese insgesamt 3 Milliarden Kilometer zurücklegten. In Deutschland wurden im gleichen Jahre 68 Millionen Personen befördert, wobei die Omnibusse insgesamt 50 Millionen Kilometer zurücklegten.

*

Der Wert der in Deutschland „verpufften“ Benzin- und Benzolmengen betrug im Jahre 1927 schätzungsweise 400 Millionen Mark.

*

In Neuseeland kommt auf 10 Einwohner 1 Kraftwagen, in Deutschland auf 120 Einwohner.

*

Erdöl (Petroleum) ist schon seit den ältesten Zeiten bekannt. Es diente als Heil- und Einreibemittel.

*

Die Entdeckung der modernen Lagerstätten verdankt man dem Zufall. Im Jahre 1859 stieß ein amerikanischer Farmer, bei dem Versuch, einen Brunnen zu graben, in Pennsylvanien auf ausgedehnte Quellen. Da nicht genügend Fässer aufzutreiben waren, ließ man das Petroleum in schnell aufgeschüttete Becken und Teiche laufen.

*

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika befinden sich rund 80 Prozent aller Kraftfahrzeuge der Welt, in Deutschland noch nicht 2 Prozent.

*

In den Vereinigten Staaten verunglückten im Jahre 1927 22 500 Personen durch Kraftwagenunfälle tödlich. Schwer verletzt wurden 450 000 Personen (Einwohnerzahl Düsseldorfs).

*

Zur Herstellung unserer Autobereifungen benutzt man kein eigentliches Gummi, sondern Kautschuk. Gummi (*Gummi arabicum*) ist ein Klebemittel, aber der deutsche Sprachgebrauch bezeichnet fast alles als Gummi.

*

„Künstlichen“ Kautschuk kennt man schon seit dem Jahre 1879, wo dem Franzosen Bouchardet die Herstellung aus flüssigem Kohlenwasserstoff, dem Isopren, gelang. Vor dem Kriege stellte die deutsche chemische Industrie schon bis zu 15 Prozent des deutschen Kautschukverbrauches auf chemischem Wege her.

*

In England steht der Bau einer ersten Automobilbahnstraße vor der Ausführung. Sie wird von London zum Seebad Brighton geführt. Sie wird 63 Über- und Unterführungen von Eisenbahnen und gewöhnlichen Straßen erhalten. Veranschlagte Kosten: 60 Millionen Mark.

Die Kosten einer Anpassung des deutschen Straßennetzes an die gesteigerten Verkehrsansprüche sind auf die Kleinigkeit von 4 Milliarden Mark geschätzt.

*

Die Rheinische Verkehrsgesellschaft in Köln hat den längsten, regelmäßig betriebenen Kraftlinienkurs in Deutschland eingerichtet. Er führt von Köln über Frankfurt—Heidelberg—Basel—München—Leipzig nach Berlin. Fahrdauer 14 Tage.

*

Es gibt eine mitteleuropäische Stadt von über 100 000 Einwohnern, in der auch heute noch kein einziges Automobil anzutreffen ist: Venedig.

*

In Berlin befinden sich mehr Kraftwagen als in Pommern, Provinz Sachsen, den thüringischen Freistaaten und Schleswig-Holstein zusammen.

*

Ein Angehöriger des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs stellte kürzlich einen merkwürdigen Rekord auf. Bei einer 25jährigen Fahrpraxis erhielt er nicht ein einziges Strafmandat.

*

Der englische Hauptmann Campbell geht auf Abenteuer aus. Er reist jetzt nach Syrien, um die Weltrekorde für Geschwindigkeit bei Kraftwagen zu unterbieten. Die Rennstrecke liegt in der Wüste, eine Tagesreise von Damaskus. Es ist harter Lehmboden, der mitten im Sande eine Insel von 30 Kilometer Länge bildet und völlig flach ist. Der Wagen ist schon in Daytona in Amerika gelaufen und enthält einen 1000-PS-Napier-Super-Motor. Hauptmann Campbell wird versuchen, eine Stundengeschwindigkeit von 215 bis 220 Meilen herauszuholen. Man wird draußen in der Wüste ein Lager aufschlagen und sich zur Unterstützung der friedlichen Absichten gegen etwaige Überfälle der Wüstenbewohner allgemein bewaffnen. Es fehlt nur noch der wilde Honig und die Heuschrecken, von denen die alten Wüstenväter erzählen.

*

Major Segrave, der zweite englische Rekordfresser, will nicht nur den Land-, sondern auch den Wasserrekord drücken. Diesmal pilgert er nach Daytona. Sein Wagen hat Geschloßform, 8½ m Länge und ist mit Motoren ausgerüstet, die bis zu 1000 PS Leistung erzeugen können. Das Fahrzeug wird vergoldet (dann sieht es eben besser aus), vorn und hinten ist je ein Motor angeordnet. Das Ziel, Streckenmarkierungen würden bei der rasenden Fahrt übersehen werden, wird vom Fahrer durch ein Fernrohr anvisiert. Kopfschmerzen macht dem Rekordbrecher die Gummibereifung, die sich bei dem wahnsinnigen Tempo stark erhitzen wird. Man rechnet mit einem Höchsttempo von 412 Kilometer in der Stunde. Das Rekordboot, mit dem er den Wasserrekorden zu Leibe rücken will, ist 10 Meter lang und mit zwei Propellern ausgerüstet. Höchstgeschwindigkeit, wenn alles gut geht, 160 Kilometer pro Stunde.

*

Während in Deutschland die Reichsbahn einen Kampf um die Erhöhung ihrer Tarife betreibt, haben die vier großen Eisenbahngesellschaften Englands, die sämtlich Privatunternehmen sind, ihre Fahrpreise auf vielen Strecken herabgesetzt. Der Grund zu dieser Maßnahme liegt in der zunehmenden Konkurrenz der Kraftfahrzeuglinien.

*

Man kann England von Nord und Süd, Ost und West im Omnibus durchreisen, ohne auf Eisenbahnverbindungen angewiesen zu sein.

*

Den durch den Wettbewerb des Kraftwagens der Eisenbahn verursachte Einnahmeausfall wird für das Jahr 1928 auf 400 Millionen Mark geschätzt. Den Ausfall für den Personenverkehr schätzt man allein auf über 100 Millionen Mark.

Der beliebte
Innenlenker

520



ZIMMERMANN

FIAT
FIAT

9/45 PS
4-5 SITZER

Seine vorzüglichen Fahreigenschaften, besonders sein verblüffendes Beschleunigungsvermögen haben diesem Wagen nur Freunde geworben. — Die schnittige Linienführung seiner Karosserie, die äußerst geschmackvollen Farben der Lackierung und des Innenausschlages und dazu ein mäßiger Preis machen ihn zu einem begehrten Kaufobjekt.

DEUTSCHE FIAT-AUTOMOBIL-VERKAUFS-A.-G.

BERLIN-TEMPELHOF / INDUSTRIESTRASSE 35/37

NIEDERLASSUNG MÜNCHEN: BERG AM LAIMSTRASSE 31

NIEDERLASSUNG KÖLN: KÖLN-NIEHL, BREMERHAVER STRASSE
(MILITÄRRING- ECKE NEUSSER STRASSE)



Die neue Citroën-Niederlassung in Berlin-Halensee, Heilbronner Straße 1-6

CITROËN IN BERLIN

Citroën-Köln hat soeben in Berlin eine vollständige Erneuerung und wesentliche Erweiterung seiner Verkaufs- und Kunden-Organisation vorgenommen. In raschem Tempo erobert diese Marke auch den Berliner Platz, nachdem sie in beispielloser Entwicklung an die weitaus erste Stelle in den westlichen Hauptstädten des Kontinents gerückt ist.

Citroën-Köln hat die durch ihre großzügige Ausführung in der ganzen deutschen Autowelt be-

kannt gewordenen Anlagen der Firma Albert Leopold in der Heilbronner Straße 1-6 erworben, die wenige Minuten vom Kurfürstendamm entfernt und ganz in der Nähe des Ausstellungsgeländes gelegen sind, auf dem jeden Herbst die große Internationale Autoschau vor sich geht. Dieses Anwesen mit einem Flächeninhalt von 4000 qm ist jetzt zur Zentrale für den Vertrieb der Citroën-Werke in der Reichshauptstadt ausgebildet und umfaßt eine luxuriöse Ausstellungs-



Die riesige lichtdurchflutete Ausstellungshalle der neuen Citroën-Niederlassung in Berlin-Halensee, Heilbronner Str. 1-6 gewährt einen anschaulichen Überblick über die zahlreichen Farbzusammenstellungen der neuen Citroën-Modelle



Der Montblanc-Stoßtrupp in Parade-Aufstellung

halle, eine mustergültig eingerichtete Reparaturwerkstatt mit zahlreichen modernen Werkzeugmaschinen und ein ausgedehntes Ersatzteillager. Mit diesem Erwerb hat Citroën sich ein seiner Bedeutung würdiges Heim in der Reichshauptstadt geschaffen.

Der Bautenkomplex ist in den großen Linien wie in den Einzelheiten vom Geiste moderner Sachlichkeit und Zweckmäßigkeit getragen. (Siehe Abbildung 2), und besonders eindrucksvoll präsentiert sich dem Beschauer die große Ausstellungshalle, die unsere Abbildung darstellt. Es dürfte in ganz Deutschland kaum einen zweiten Ausstellungsraum geben, der den neuen Räumlichkeiten der Firma Citroën an Großzügigkeit, Übersichtlichkeit und Vornehmheit der Gestaltung gleichkommt. Hier ist ein hervorragend

günstiger Rahmen dafür geschaffen, die Reichhaltigkeit der Citroën-Modelle in Form und Farbe überzeugend vor Augen zu führen.

Neben dieser neuen glänzenden Citroën-Niederlage, in der das vielberufene Wort Service in seinem besten Sinne Verwirklichung gefunden hat, bestehen die bisherigen Citroën-Räumlichkeiten in der Pankstraße weiter, und zwar dienen sie nicht dem direkten Kundenverkehr, sondern werden intern teils als Wagen-Depot, teils als zweite Reparaturwerkstatt verwendet.

Ebenso bleibt weiter bestehen das bekannte Citroën Ausstellungslokal Unter den Linden, dessen geschmackvolle Ausstattung — abends erhöht durch künstlerische Beleuchtung — die elegante Welt immer von neuem fesselt.

Größer und größer wird das Interesse der

Zwei Zeichen für Qualität und Herkunft



8 Cyl.

Die
3 Mannesmann
mit Schnellgang u. sep. Oelrührung

Modelle 1929

10/55 PS Type Sechzig
10/70 PS Type Sport
20/100 PS Type Hundert

Qualität, Höchstleistung
Fahrsicherheit, Preiswürdigkeit

MANNESMANN-AUTOMOBIL-WERK A-G REMSCHEID



**Jahresschau
Reisen und Wandern
& Ausstellung**

**Dresden 1929
Mai-Oktober**

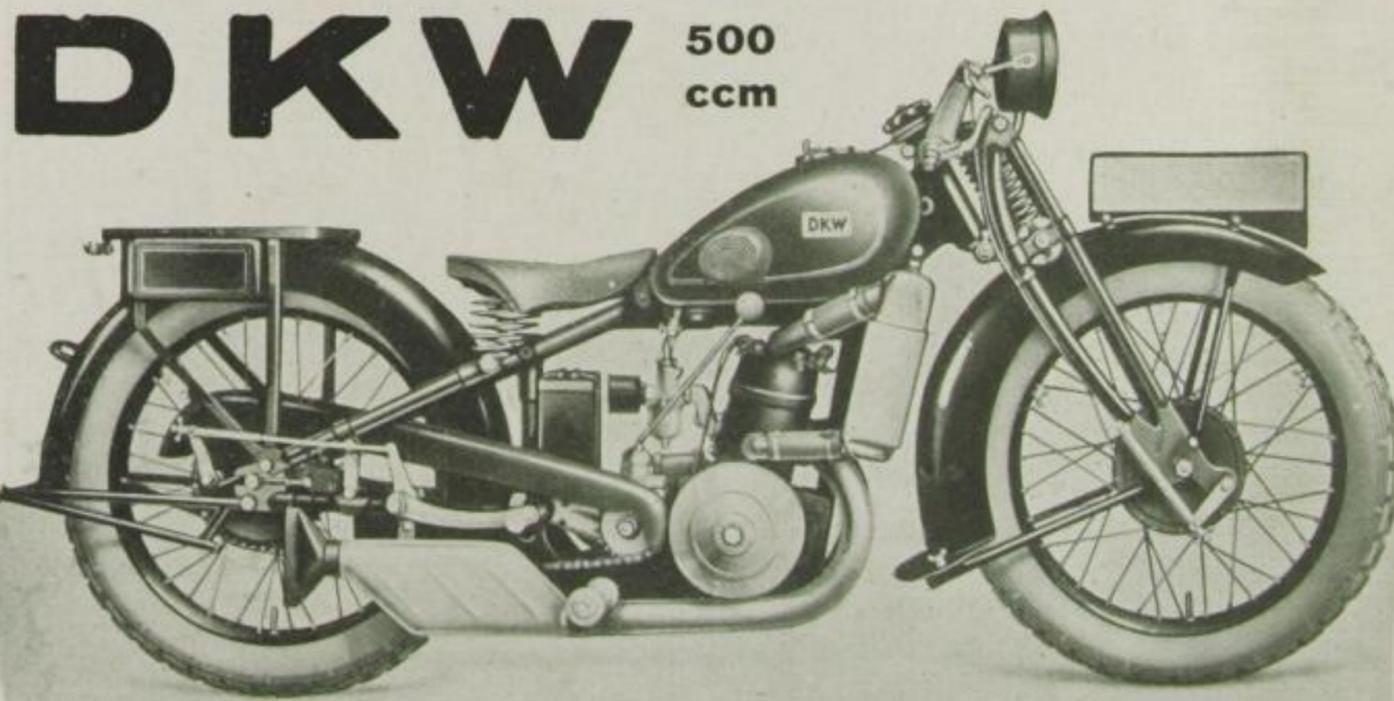
deutschen Automobilhändlerschaft für den Citroen-Wagen. Dieser gegenwartsstarken und zukunftsreichen Automobilmarke hat sich neuerdings auch die bekannte und bedeutende Automobil-Vertretung in Berlin, die Firma Albert Leopold angeschlossen. Die großen prächtigen Ausstellungsräume der Firma Albert Leopold im vornehmen Westen, im Capitol, gegenüber der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, sind eine Sehenswürdigkeit Berlins. Tagtäglich und allabendlich bewundert dort eine fortgesetzt wachsende Zahl von Interessenten die vollendet schönen neuen Citroen-Modelle.

Für den raschen Aufstieg der Marke Citroen auf dem Berliner Markt spricht es, daß weitere namhafte Häuser, die Firmen: Böhler-Motor Komm. Ges., Berlin-Tempelhof, Ringbahnstr. 21, Industrie-Gesellschaft für Automobil-Vertrieb, Berlin-Wilmersdorf, Mannheimer Straße 33-34 und weiter Kraftfahrzeugvertrieb G. m. b. H., Berlin-Halensee, Kurfürstendamm 91, die Vertretung von Citroen übernommen haben.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Berliner Droschkenhandelsgesellschaft m. b. H., Berlin W 8, Mohrenstraße 47 sich auf den Verkauf von Citroen-Taxameter-Droschken als Sonderfach konzentriert und in der Dahlmannstraße eine Spezialwerkstatt für Citroen-Droschken betreibt.

Citroen-Köln hat keine Mühen und keine Kosten gescheut, um seine bekannt mustergültige Organisation des Kundendienstes auch in Berlin zur höchsten Entwicklung zu bringen. Citroen bietet wesentliche Vorteile schon beim Kauf des Wagens und leistet für seine Kunden außerdem dauernd ein übriges durch die sorgfältige Pflege, die jeder Citroen-Käufer für seinen Wagen findet.

Gerade darin, daß Citroen nicht nur einen ungewöhnlich preiswürdigen Wagen liefert, sondern seine Kunden, sei es unmittelbar oder durch die angeschlossenen Händlerfirmen dauernd mit größter Zuverlässigkeit bedient, beruht der einzigartige Aufschwung dieser Marke in allen Ländern, in denen sie bisher erschienen ist.



Die neue **DKW** mit Satteltank

Blockgetriebe und Kugelschaltung

Verlangen Sie Angebot über diese ideale Sportmaschine **mit 120 km/std.**

Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen A. G., Zschopau AZ Sa.



Service-Station — Rhenania - Ossag A. G.
„Shell-Konzern“ in Schmöckwitz bei Berlin

Kamm-Rätsel

A	A	A	A	D	E	E	E	B
E	F	G	I	I				
I	K	K	K	L				
L	L	M	N	N				
N	O	P	R	R				
R	S	T	Y	Y				

Die Buchstaben in überstehender Figur sind so zu ordnen, daß die senkrechten Reihen Wörter folgender Bedeutung ergeben:

1. Verbindung zweier Knochen, 2. Stadt in Arabien, 3. Erdteil, 4. Amerikanischer Ingenieur, Erfinder eines nach ihm benannten Arbeitssystems, 5. Astronom. Die wagerechte Leiste nennt ein wichtiges Sportsystem.

Deutsches Kennzeichen „Eichel und Blatt“ jetzt auch für österreichische Wagen.

Wie uns von der Steyr-Werke A.-G. mitgeteilt wird, hat der Reichsverband der Automobilindustrie in seiner Sitzung vom 22. Februar d. J. beschlossen, den österreichischen Automobilfabriken die Führung des deutschen Kennzeichens zu gestatten. Die Anbringung des sinnbildlichen Merkmales großdeutscher Arbeit ist nur zulässig für Fahrzeuge, die mit einem deutschen bzw. österreichischen Motor ausgerüstet sind, und, soweit diese außerdem mindestens zu 75 Prozent aus deutschem bzw. österreichischem Material und Lohnarbeit bestehen.



HERSTELLER: BOMBASTUS-WERKE, FREITAL-ZALKREBODEN/DRESDEN.

HAPAG NORDLAND FAHRTEN



3 Hapag-Nordkapfahrten

mit dem Vergnügungsreisen-Dampfer
„OCEANA“
vom 14. Juni bis 2. Juli, vom 4. Juli bis
22. Juli, vom 24. Juli bis 11. August
Fahrpreis *R.M.* 500.- und aufwärts.

Hapag-Fjord- und Polarfahrt

mit dem Dreischrauben-Luxusdampfer
„RESOLUTE“
vom 11. Juli bis 3. August
Fahrpreis *R.M.* 850.- und aufwärts.

Hapag-Island-, Spitzbergen- und Norwegenfahrt

mit dem Doppelschrauben-Motorschiff
„ORINOCO“
vom 18. Juli bis 13. August
Fahrpreis *R.M.* 825.- und aufwärts.

2 Ostsee- und Skandinavienfahrten

mit dem Vergnügungsreisen-Dampfer
„OCEANA“
vom 14. August bis 4. September
vom 6. September bis 22. September
Fahrpreis
R.M. 500.- bzw. *R.M.* 650.- und aufwärts.

Auskünfte und illustrierte Prospekte
kostenlos durch die

HAMBURG-AMERIKA LINIE

HAMBURG

und die Vertretungen in:
Baden-Baden, Sofienstraße 1, am Kurgarten.
Berlin, Unter den Linden 8, und am Zoo, Har-
denbergstraße 29 a-e, Bremen, Herdenthors-
steinweg 49-50, Breslau, Gartenstr. 60, Dres-
den, Waisenhausstr. 17, Frankfurt a. Main,
im Hapaghaus am Kaiserplatz, Hamburg, Ver-
kehrspavillon am Jungfernstieg, Reisebüros am
Hauptbahnhof und im Hotel Atlantic, An der
Alster, Hannover, Bahnhofstraße 10, Köln,
Wallrafplatz 3, Königsberg, Kantstraße 2,
Leipzig, Augustusplatz 2, Lübeck, Auf dem
Markt, Magdeburg, Breiterweg 14, Mainz,
Reiche Clarastr. 10, München, Theatinerstr. 38,
Oldenburg, Heiligengeistwall 2, Stuttgart,
Königstr. 12 und im Hauptbahnhof, Weimar,
Bürgerschulstr. 4, Wiesbaden, Kranzplatz 5,
Wien I., Kärntnerstr. 38, Zürich, Bahnhofstr. 90.

Konkurrenzlos!**Nötig für jeden Krafffahrer!****Gegen niedrige Jahresgebühr bieten wir:**

- Schutz gegen Polizeistrafen
- Prozeßführung in Strafsachen und Zivilsachen
- Regreßdurchführung bei Verkehrsunfällen
- Freie Anwaltswahl
- Ersatz sämtlicher Kosten einschl. Gerichtskosten



Berlin W 9, Eichhornstr. 1

Telefon: Lützow 2588, 2598

Brennabor in Wien und Genf

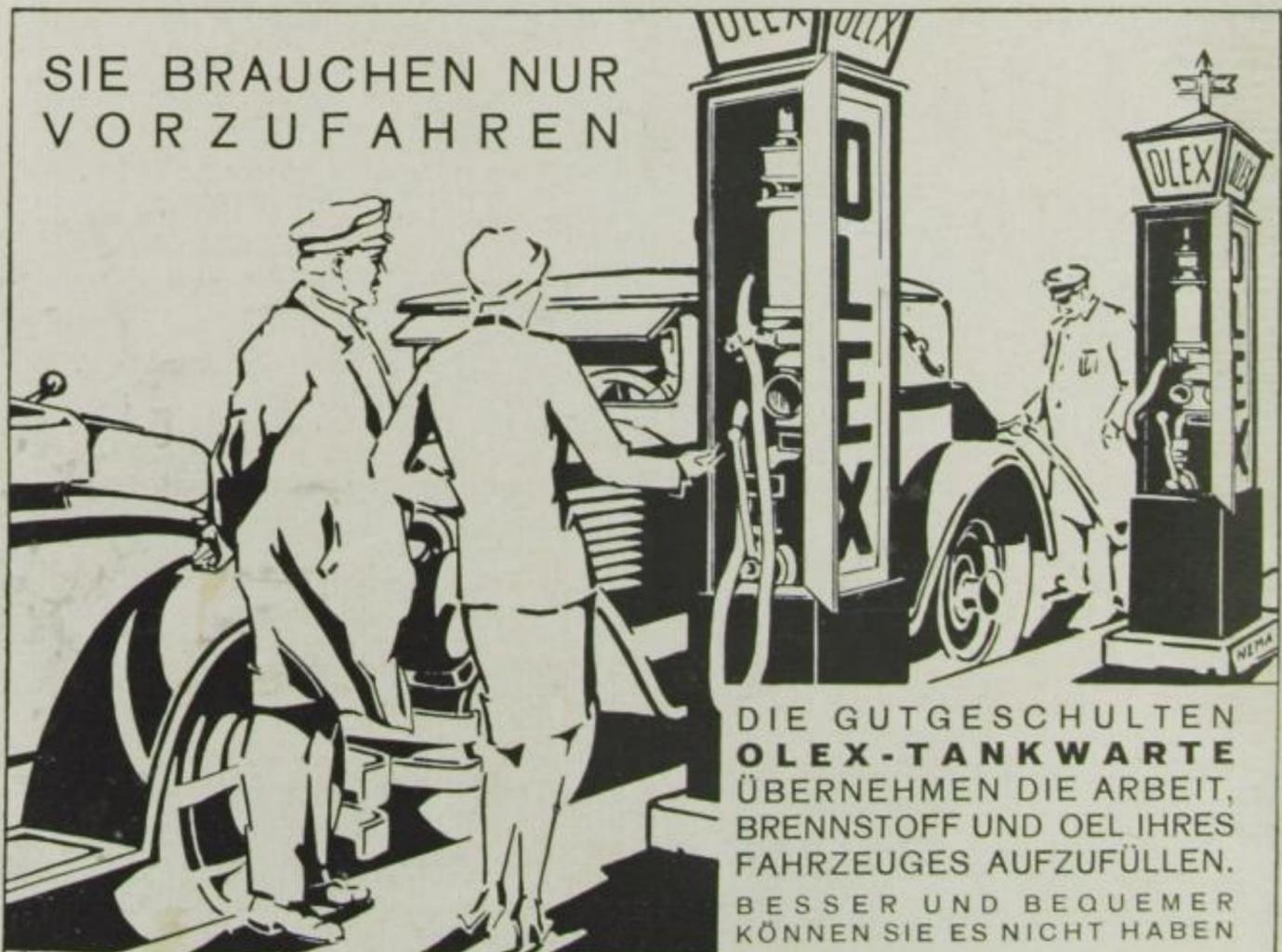
In Wien zeigt Brennabor das sauber gearbeitete 1½-Liter-Chassis, das als bewegtes Schnittmodell die Arbeitsweise des Motors, des Getriebes und des Differentials anschaulich demonstriert. Daneben werden die repräsentativ wirkende 3-Liter-6-Cyl.-Pullmann-Luxus-Limousine, ein 6-Cyl.-Viersitzer-Cabriolet und die entzückende 1½-Liter-Innenlenker-Limousine in bekannt gediegener Ausführung vorgeführt. An Lastwagen sind ein für den Kundendienst besonders geeigneter ¾-t-Pritschenwagen, ein schmucker 2-t-6-Cyl.-Lieferkastenwagen und der moderne 3-Liter-6-Cyl.-Tiefflur-Omnibus für 14 Personen vertreten.

In Genf werden außer dem 3-Liter-6-Cyl.-Chassis-Schnittmodell ein 1½-Liter-Zweisitzer-Cabriolet, ein 3-Liter-6-Cyl.-Viersitzer-Cabriolet und eine 3-Liter-6-Cyl.-Pullmann-Luxus-Limousine vorgeführt.

Hapag-Nordlandfahrten

Die Hamburg-Amerika Linie wird auch in diesem Jahre wieder ein großes Programm ausgewählter Nordlandfahrten zur Durchführung bringen. Bereits Mitte Juni beginnt die erste Nordkapfahrt" des Dampfers „Oceana“, der bekanntlich das einzige Schiff der deutschen Handelsflotte ist, das ausschließlich zu Vergnügungsreisen verwendet wird. Anfang und Ende Juli folgen zwei „Skandinavien- und Ostseereisen“ des nämlichen Schiffes. Ebenso im Juli tritt der Luxusdampfer „Resolute“ seine „Fjord- und Polarfahrt“ und das Passagier-Motorschiff „Orinoco“ seine „Island-Spitzbergen- und Norwegenfahrt“ an. Diese drei Schiffe sind mit allem neuzeitlichen Komfort ausgestattet und bieten daher ihren Passagieren den vollen und ungeteilten Genuß wirklicher Vergnügungs- und Erholungsreisen zur See.

SIE BRAUCHEN NUR
VORZUFAHREN



DIE GUTGESCHULTEN
OLEX-TANKWARTE
ÜBERNEHMEN DIE ARBEIT,
BRENNSTOFF UND OEL IHRES
FAHRZEUGES AUFZUFÜLLEN.
BESSER UND BEQUEMER
KÖNNEN SIE ES NICHT HABEN

»OLEX« DEUTSCHE PETROLEUM-VERKAUFS-GESELLSCHAFT M. B. H.

Die Tri-Ergon-Platten

setzen sich mehr und mehr durch. Von den Neuaufnahmen dieser Firma sind besonders zu empfehlen:

Zweite ungarische Rhapsodie,
Der Rosenkavalier,
Was Euch gefällt (Schlager-Potpourri),
Rigoletto,
Opern-Parodie (Eine Oper in 6 Minuten),
Hallo, Margot (Du lieber Herrgott).

NASH an erster Stelle aller 6 Zylinder in New York.

Mit welcher Begeisterung der NASH in Amerika als Qualitätswagen aufgenommen wurde, zeigen die Veröffentlichungen amtlicher Zahlen: So steht NASH in New York im Jahre 1928 verkäuflich an erster Stelle aller 6-Zylinderwagen. — Ein schlagender Beweis seiner ragenden Qualität. Über 110 000 NASH-Wagen wurden bereits in 104 Ländern der Erde gefahren — über 110 000 zufriedene NASH-Besitzer in aller Welt dokumentieren seine überlegene Konstruktion. Als erster auf der Welt gab Mrs. C. W. NASH einen Gebrauchswagen in den Advanced und Spezial-Serien den Zwillingszündungsmotor, der bei geringerem Brennstoffverbrauch erhöhte Leistungen bietet. Die rassige Linie der Karosserie, die bequeme Polsterung, die prachtvolle Ausstattung des Wagens — alles ist Qualitätsarbeit, die im Verein mit seinen Leistungen nur einen Wunsch aufkommen läßt: Einen NASH zu besitzen. Und schon von 6300.— RM. an erhalten Sie einen 12/55 PS 6-Zylinder der NASH — einen Wagen, der Ihnen immer Freude bereiten wird.

SOLEX VERGASER

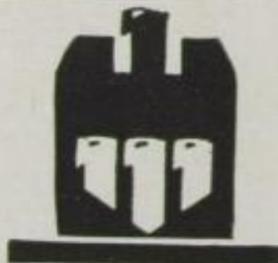


beherrschen die Welt

ARTHUR HAENDLER G.M.B.H. BERLIN



KRAFT



Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs
von Deutschland



Versicherung von Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

Prämien-Einnahme im Jahre 1928
rund 29 Millionen Mark



Muß Schönheit vergehen?

Keineswegs! Schönheit und Jugendlichkeit des Gesichts können Sie bis in späte Jahre behalten und auch zurückgewinnen. Sie brauchen nur die wundervoll wirkende Marylan-Creme zu nehmen, welche Falten aus dem Antlitz wegwischt und der Haut entzückendes Blühen schenkt. Eine Probe Marylan-Creme sowie ein interessantes Büchlein über kluge Schönheitspflege wird Ihnen kostenlos und portofrei zugesandt, wenn Sie sogleich an den Marylan-Vertrieb, Berlin, Friedrichstr. 24 a, schreiben.

Schieberätsel

(Auflösung von Seite 1110)

AUTOMOBIL
TEPLITZ
MAMMON
EUTERPE
ROTATION
(Tempo)

Diesem Heft liegt ein Prospekt der Firma Richard Dietrich, Leipzig, Täubchenweg, Ecke Grusiusstraße bei, auf den wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

Auto Magazin Verlag: DAS MAGAZIN Dr. Eysler & Co. Verlag G. m. b. H.
Berlin SW 68, Markgrafenstr. 77, Postschließfach 5, Fernsprecher: Dönhoff 4065-4070
Dresden-N. 6, Rähnitzgasse 18/20, Fernsprecher: 56848/49

Manuskripte und Bildsendungen sind nur an die Berliner Adresse des Verlages zu richten
Auslieferungsstelle für den Gesamtbuchhandel: F. E. Fischer, Leipzig C 1, Kurze Straße 8
Verantwortliche Schriftleitung: S. Herzfeld, Berlin

Seitenarrangement: Paul Fabisch

Alleinige Anzeigen-Annahme: Gebr. Heumann G. m. b. H., Inseraten-Verwaltung Auto Magazin, Berlin SW 68,
Markgrafenstraße 77, Fernsprecher: Dönhoff 4065-4070

Verantwortlich für den Inseratenteil: Erich Hassfurth, Berlin

Anzeigen-Annahme für Frankreich: Agence de Publicité de l'Europe Centrale, Paris, 44 bis Rue Pasquier
Vertriebsstelle für Frankreich: Maison de la Presse Etrangère, Paris 8, 7 Rue d'Isly

Anzeigen-Annahme und Vertriebsstelle für Italien:

Rudolf Mosse, Società Italiana Edizioni e Pubblicità, Milano, Corso Vittorio Emanuele 30

Anzeigen-Annahme und Vertriebsstelle für die Schweiz: Paul Schmidt, Basel, Aeschengraben 22
In Oesterreich für Herausgabe und Redaktion verantwortlich:

Dr. Emmerich Morawa, i. Fa. Hermann Goldschmidt Ges. m. b. H., Wien I, Wollzeile 11

Redaktionelle Änderungen vorbehalten

Für Rücksendung unverlangter Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Rückporto ist beizulegen.
Zuschriften sind zu richten

betreffend Verlag, Redaktion, Herausgeber, Hefherstellung, Buchhaltung, Kasse an das Auto Magazin
Dr. Eysler & Co. Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68, Postschließfach 5

betreffend Anzeigenteil an die Firma Gebr. Heumann G. m. b. H., Inseratenverwaltung Auto Magazin,
Berlin SW 68, Postschließfach 5

© Presse: Dr. SELLE-EYSLER A. G., Berlin SW 29



A 110

DIE KRÖNE

UNSERER SCHÖPFUNGEN

ist das Brüderpaar der neuen Wandererwagen. Der große fünfsitzige 2¹/₂-Liter-Sechszylinder hat keinen anderen ernsthaften Mitbewerber um den ersten Platz unter den Qualitätsmarken als seinen eigenen Bruder, den zuverlässigen und unverwüstlichen 1¹/₂-Liter-Wagen. Darum also:

KEIN ANDERER ALS

WANDERER

STAHL- BAUTEN FÜR GROSS- GARAGEN

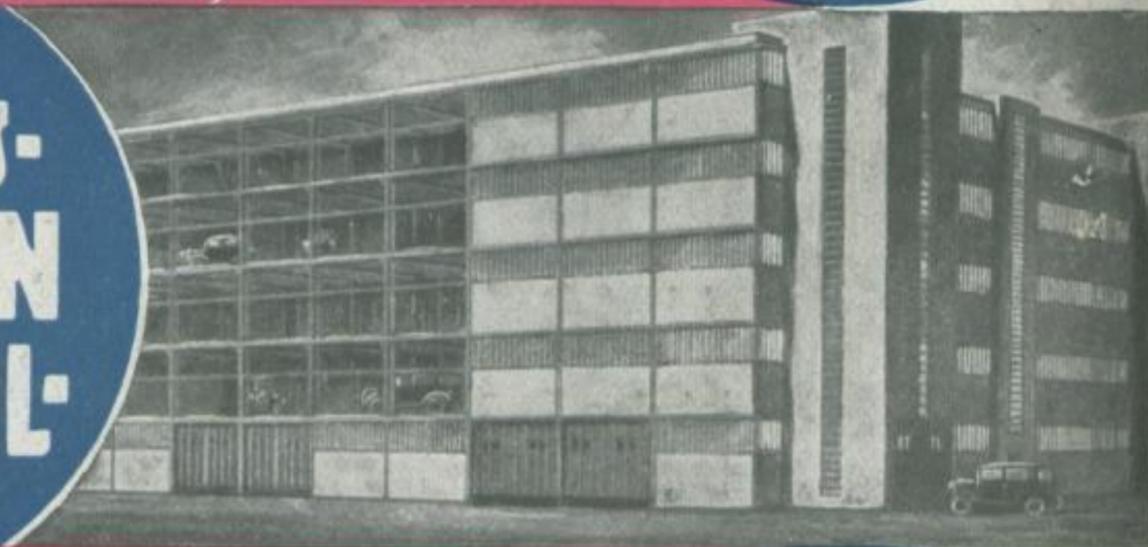
Feuer- und explosionssicher



HALLEN- GARAGEN IN STAHL- KONSTRUKTION

Luftig und hell!

GROSS- GESCHOSS- GARAGEN IN STAHL- SKELETTBAU



geräumig und heizbar!



AUSGERÜSTET MIT STAHLPANZER FUSSBÖDEN

BERATUNGSSTELLE FÜR STAHLVERWENDUNG DÜSSELDORF - STAHLHOF

MAYRHOFER
D'DORF