



Motorenversuch auf dem Prüfstand einer Forschungsanstalt.

Er hat recht! Nach und nach setzt in der ganzen Welt eine scharfe Auslese der Automarken und Autofabriken ein. Es werden zwar von Jahr zu Jahr mehr Autos hergestellt, dagegen immer weniger Sorten, d. h. es steigen die von einer Type auf dem Markt befindlichen Stückzahlen. Diese Entwicklung zu beschleunigen, ist das, was sich der Kraftfahrer wünscht. Dann wird er auch alle Ersatz- und Zubehörteile rasch, preiswert und überall bekommen.

In dieser Hinsicht dürfen wir jedoch nicht zu optimistisch sein. Die Verringerung der Wagenmarken ist ein natürlicher Auslesevorgang, der wirtschaftlichen Gesetzen folgt und nur schrittweise vor sich geht. Es müssen deshalb noch andere Wege bewußt beschritten werden, um die Haltung des Autos zu erleichtern und zu vereinfachen.

Sind denn die Konstruktionsunterschiede an den einzelnen Autos, die von dem einen als Vorteil, von dem andern als Nachteil bezeichnet werden, unbedingt notwendig? Es gibt Viertaktmotoren mit Ventilen und solche ohne Ventile; es gibt Zweitaktmotoren, die überhaupt kein Ventil brauchen; es gibt wieder bei den Viertaktventilmotoren solche mit stehenden und solche mit hängenden Ventilen. Wenn das eine besser ist als das andere, warum läßt man nicht die eine oder andere Konstruktion fallen? Das könnte nur durch Versuche geklärt werden, und zwar durch wissenschaftliche Versuche, bei denen die Betriebsbedingungen für alle zu prüfenden Bauarten gleich gehalten werden und ihre Wirkungsweise beim Anfahren, bei Unterlast und bei Überlast genau studiert wird. Dabei ist gleichzeitig Wirkungsgrad, Kraftstoffverbrauch, Ruhe des Ganges, Geräuschlosigkeit usw. festzustellen. So wären über die verschiedensten, heute noch ungeklärten Fragen in bezug auf Konstruktionen und Werkstoffe nicht von den Autofabriken,