

sondern von der gesamten Autoindustrie gemeinsam an neutraler Stelle, z. B. an Technischen Hochschulen, Versuche vorzunehmen. Diese Aufgabe hat sich das Ende 1928 gegründete Forschungsinstitut für das Kraftfahrwesen gestellt.

Auch diese Forschungsarbeiten sind Arbeiten auf längere Sicht. Ihre Ergebnisse können dem Kraftfahrer nicht unmittelbaren Nutzen bringen. Überlegen wir uns, worunter der Kraftfahrer besonders leidet. Einfache Teile — von komplizierten nicht zu sprechen — sind manchmal nicht zu erhalten oder passen nicht, oder können nicht angebracht werden; z. B. Reifen und Räder, Schrauben, Muttern, Gelenke und dergleichen. Dann fehlen vielfach einheitliche Bezeichnungen und Anordnungen von Teilen, so daß man sich schwer verständigen kann. Ferner mangelt es an einheitlichen Vorschriften für die Beschaffenheit und den Verkauf von Benzin, Öl, fernerhin Bremsbelägen usw. Dem Kraftfahrer kann versichert werden, daß derartige Arbeiten, die auf eine Vereinfachung innerhalb der Autoindustrie hinzielen, in Deutschland seit mehr als zehn Jahren in die Wege geleitet sind. Diese Arbeiten werden jetzt auch auf die benachbarten Autoindustrien von Österreich, Frankreich, Italien, Tschechoslowakei usw. ausgedehnt. Man faßt die Bestrebungen unter dem Namen „Normung“ zusammen; die Normung hat sich durch Verringerung der Reifengrößen, Kolbenringe, Gewinde usw. bereits segensreich ausgewirkt und wird sich in Zukunft an neuen Wagen, wie ein Blick in den Ersatzteilkatalog zeigt, immer mehr auswirken.

Eine Einschränkung ist jedoch zu machen. Die genormten Teile müssen, um allen Wagentypen dienen zu können, einen großen Bereich umfassen, nämlich vom Kleinwagen bis zum schweren Personenwagen, und dann zum Lastwagen und Omnibus mit allen Zwischenformen. So kann es vorkommen,



Einfluß der Vergasereinstellung auf Kraftstoffverbrauch und Motorleistung