

setzungsstufe auf eine andere übergeht. Das automatische Getriebe dagegen wäre ein Getriebe, das allmählich von einer Übersetzung auf die andere übergeht, also keine besonders ausgeprägten Übersetzungsstufen besitzt, sondern sich jeweils in seiner Übersetzung dem zu überwindenden Widerstand anpaßt.

*

Auflegen größerer Reifen.

W. R. in Dortmund. Mein 4-PS-Wagen besitzt eine Karosserie für vier Personen. Wenn ich fahre, sind die Sitze meist besetzt, dazu wird noch einiges Gepäck mitgeführt. Vor kurzem habe ich neue Reifen aufgelegt und bereits nach 12 000 Kilometer finde ich, daß die Hinterreifen schon ziemlich stark abgenutzt sind. Ist die Lebensdauer der Reifen normal, und wie könnte der zu starken Abnutzung abgeholfen werden? Die Reifengröße an meinem Wagen ist 715×115 . Der betriebsfertige Wagen wiegt 760 kg.

Antwort: Für einen so schwer belasteten Wagen wie dem Ihren ist die Benutzung der oben angegebenen Reifen 715×115 gerade noch zulässig. Normalerweise müßte heute ein Reifen 15 000 bis 20 000 Kilometer halten. Wir raten Ihnen deshalb, wenn die Reifen 715×115 völlig abgetragen sind, hinten die Reifengröße 730×130 aufzulegen, die auf die gleiche Felge paßt. Bei diesen Reifen werden Sie sowohl bessere Federungseigenschaften beobachten, als auch eine erheblich längere Lebensdauer erreichen können. Beachten Sie noch, daß Sie auf beiden Hinterrädern stets die gleiche Reifengröße fahren müssen, da sonst der Wagen schief steht. Ferner achten Sie auf Einhalten des richtigen Reifendrucks, der je nach der Belastung vorzusehen ist.

*

Ausgebrannte Ventile.

K. M. in Hannover. Die Ventile an meinem Wagen sind bereits das zweite-mal ausgebrannt, können Sie mir sagen, worauf das beruht?

Antwort: Manche Wagen besitzen noch Ventile aus Gußeisen. Sollten noch derartige Ventile in Ihrem Motor sein, so ersetzen Sie diese durch Stahlventile, die dann bestimmt nicht mehr ausbrennen. Ist die Vergaser- und Zündeneinstellung richtig, so sind die üblichsten Ursachen für das Ausbrennen der Ventile:

1. Gehinderte Wasserzufuhr in den Ventiltaschen. Dies entsteht meist dadurch, daß sich Kesselstein im Zylinderblock angesetzt hat. Man füllt das Kühlsystem mit einer Sodalösung und läßt diese etwa zwei Stunden umlaufen; hierdurch wird der Kesselstein gelöst. Nach dieser Behandlung ist der Block völlig mit reinem Wasser wieder durchzuspülen und jeden Abend während einer Woche ist dieses Verfahren zu wiederholen, um jede Spur des sonst das Metall schädigenden Soda zu beseitigen.

2. Eine weitere Ursache kann sein, daß die Ventilsitze häufig nachgeschliffen wurden, so daß die Auspuffventile beim Anheben nicht mehr genügend Durchgang für die brennenden Gase freigeben, wodurch einzelne Teile des Ventilkopfes verbrennen. Manchmal wird auch der Ventilschaft unmittelbar von den heißen Gasen durchgebrannt. Befindet sich der Zylinder sonst noch in gutem Zustande, so sollten neue Ventilsitze aufgeschweißt oder eingeschraubt werden.

3. Umgekehrt kann auch die Nockenwelle zu stark abgenutzt sein, so daß sich die Ventile, insbesondere Auspuffventile, nicht mehr ordentlich anheben.

*

Austausch der Räder.

C. H. in K. Ich besitze an meinem St. Wagen von 13 Steuer-PS., Baujahr 1924, Räder mit Bereifung 820×120 . Da dies Hochdruckreifen sind, möchte ich gern auf Niederdruckreifen übergehen. Welche Reifengröße habe ich zu wählen?

Antwort: Es werden zurzeit noch sogenannte Übergangsgrößen, Halbniederdruckreifen, angefertigt, die auf die an Ihrem Wagen befindlichen Räder und Felgen passen. Wollen Sie dagegen in den Genuß wirklicher Niederdruckreifen kommen, so müssen Sie andere Felgen nehmen, d. h. für Ihren Wagen eine Garnitur neuer Räder kaufen, da die Niederdruckreifen wegen ihres größeren Querschnitts kleinere Felgendurchmesser besitzen. Für Ihren Wagen kommen in Frage: Wulstreifen 775×145 , oder Stahlseil-(SS)reifen $32 \times 6,00$. Es ist jedoch vorher zu prüfen, ob diese Reifen genügend Platz unter den Kotflügeln Ihres Wagens haben, und daß sie nicht den Einschlag der Vorderräder zu sehr hindern.