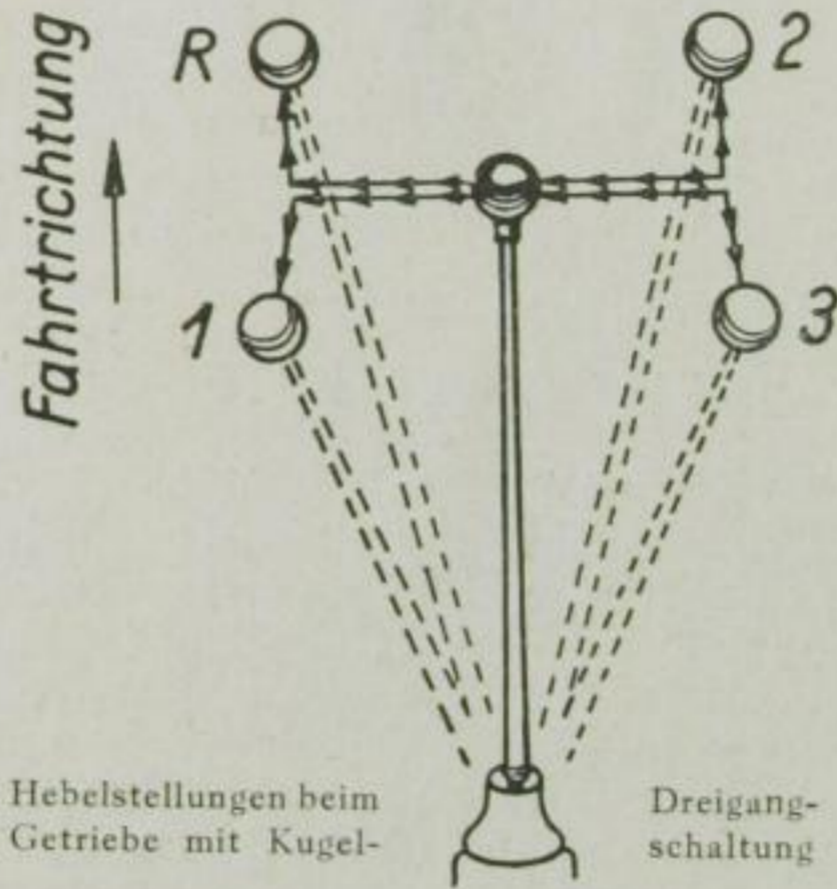


bremse sinnfällig sein, d. h. Verzögern des Wagens durch Ziehen der Bremse zum Körper hin, Lösen der Bremse vom Körper weg. Das ist bereits überall gewahrt.

Einheitlich festzulegen sind noch die Schaltgänge, d. h. Festlegen der Richtung der aufeinander folgenden Schaltgänge (Abbildungen 3 und 4). Diese Regeln sind bei der Konstruktion der Getriebe zu beachten und sind sowohl einheitlich für die frühere Kulissenschaltung als auch die neuzeitliche Kugelschaltung festzulegen. Zu unterscheiden sind noch die Anordnungen beim Drei- und beim Vierganggetriebe. Beim Dreiganggetriebe befindet sich in der ersten Lage nach vorn der Rückwärtsgang (d. h. man muß, um den Rückwärtsgang einzuschalten, den Getriebehebel nach vorn legen, was nicht recht sinnfällig ist). In zurückgelegter Stellung des Getriebehebels schaltet man den ersten Gang ein, der zweite Gang liegt diagonal gegenüber in der zweiten Schaltkulisse. Der dritte, höchste Gang und meist auch der direkte Gang, liegt wieder so, daß sich der Schalthebel in zurückgelegter Stellung befindet. Beim Vierganggetriebe finden wir die gleiche Anordnung, wenn man bei der Betrachtung vom höchsten Gang ausgeht. Nur die Bezeichnung der Gänge hat sich jetzt geändert, und die Lage des Rückwärtsganges



Hebelstellungen beim Getriebe mit Kugel-

Dreigangschaltung

winkelnden Schnellganggetriebe diese Normalanordnung einhalten lassen wird, kann erst die Zukunft lehren. Eine Frage, auf die man bei Betrachtung der Abbildung 2 stößt, ist noch nicht allgemein geklärt. Wie sind die Schalt- und Bremshebel in bezug auf das Lenkrad anzuordnen und wo soll das Lenkrad liegen? Auf die letzte Frage kann hier nicht näher eingegangen werden, da die Frage, ob Rechts- oder Linkslenkung mehr aus Gründen verkehrstechnischer Art entschieden werden muß. Wir müssen uns damit begnügen, daß die Wagen einmal von der rechten Seite, das andere Mal von der linken Seite aus gelenkt werden. Die ideale Anordnung wäre, die Lenkung in die Mitte zu verlegen, was bisher bei fast keiner Wagenart durchgeführt ist.

Jetzt liegen bei Rechtslenkung Schalthebel und Bremshebel links vom Lenkrad. Dies ist ein Nachteil, da der Fahrer diese Hebel mit der linken Hand zu betätigen hat und nicht mit der rechten.

Da jetzt die Linkssteuerung immer mehr Mode wurde, haben wir wieder eine Anordnung, die etwa der alten Anordnung entspricht, d. h. Schalthebel und Bremshebel können in der rechten Hand betätigt werden. Bei einigen Fahrzeugen findet sich allerdings der Handbremshebel auf der linken Seite des Fahrers, was einige konstruktive Vorteile bringt, da die Bremswelle nicht am Getriebe gelagert werden muß. Der Nachteil, daß so der Bremshebel einmal auf der einen, das andere Mal auf der anderen Seite liegt, kann wohl ohne Schaden in Kauf genommen werden.

Wir sehen somit, daß, falls keine weiteren wesentlichen Konstruktionsänderungen in der Bedienung des Kraftwagens getroffen werden, sich allgemein eine einheitliche Anordnung der Bedienungshebel für sämtliche Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren einführen wird.

G.