

gebaut werden, zeigen deshalb meist blankpolierte Schäfte infolge nicht ausreichender Ölung und vorschnellen Verschleiß, der eine Auswechslung der ganzen Ventile, evtl. auch Erneuerung der Schaffführungen im Zylinderblock notwendig macht.

Die dritte Störungsursache in den Ventilen ist: die Feder.

Die Ventildedern, die nach ihrer Windungszahl und Stahldrahtstärke nur eine begrenzte und vom Konstrukteur vorausberechnete Spannkraft besitzen, sind beim Lauf des Motors hoher Beanspruchung ausgesetzt, die über kurz oder lang zum Nachlassen der Spannkraft, wenn nicht gar einmal auch zum Bruch einer Feder führen muß. Bei einer Motorendrehzahl von 3000 werden die Ventildedern minütlich 1500mal gespannt und entspannt. Eine mit der Zeit erschlaffende oder sogar gebrochene Feder kann den guten oder rechtzeitigen Schluß des Ventils natürlich gefährden.

Die Folge aller dieser vorstehend erläuterten Vorkommnisse an den Ventilen kann ein Vergaserbrand sein.

Die Merkmale eines Vergaserbrandes für den Fahrer sind: zunächst ein knallartiger Rückschlag im Vergaser, meistens während der Fahrt, und dann Rauchwolken aus der Haube.

Man lasse vor allen Dingen, wenn man kurz entschlossen vom Führersitz gesprungen ist und die Haube möglichst schnell geöffnet hat, den Motor ruhig in Leerlauf weiterlaufen. Der erste Handgriff sei das Abstellen der Brennstoffleitung. Wo der Hahn hierzu liegt, ist natürlich an jedem Wagen verschieden. Es ist selbstverständlich, daß man sein Fahrzeug kennt, damit man diesen Absperrhahn baldigst findet.

Dann gebe man Vollgas im Leerlauf. Dies bezweckt, daß das im Vergaser befindliche Benzin schnellstens von der Maschine verbraucht wird. Es kann dadurch glücken, daß der Brand sein natürlichstes Ende findet, wenn nämlich das Benzin verbraucht ist. Zudem findet durch den schnellen Lauf der Maschine ein starker Saugzug in den Motor zurück statt und dieser löscht, falls der Brand sich nicht schon auf das Schwimmergehäuse des Vergasers ausgedehnt hat, die Flamme von selbst. Brennt auch das im Schwimmergehäuse befindliche Benzin, so versucht man gleichzeitig das Feuer durch Sand, Lappen oder Tücher zu ersticken. Mit Wasser zu löschen versuchen ist nicht nur zwecklos, sondern auch gefährlich, weil dadurch brennende Benzintropfen herumgespritzt werden. Mit gutem Erfolg lassen sich natürlich Feuerlöscher anwenden. Es müssen jedoch Trocken- oder Schaumfeuerlöscher sein, wie sie speziell für Kraftfahrzeuge hergerichtet im Handel zu erhalten sind.

Bei dieser Gelegenheit sei auch auf folgenden Umstand hingewiesen. Fast alle Motore haben eine Blechwanne unter dem Kurbelgehäuse, damit der Motor nicht unmittelbar dem Straßenschmutz ausgesetzt ist. Dieses gewölbte Schutzblech ist ein beliebter Ort für die Ansammlung von Brennstoff und Öl, das nur ungern von den Fahrern beseitigt wird, weil diese Arbeit schmutzige Finger macht. Ganz abgesehen davon, daß diese von Schmutz starrende Wanne einen unschönen Eindruck macht und ein bedrücktes Zeugnis für das Reinlichkeitsgefühl des Fahrers ablegt, darf man nicht vergessen, daß diese Reste von Öl und Benzin feuergefährlich sind und sich im Falle eines Vergaserbrandes mitentzünden können und Löscheversuche sehr erschweren. Die Arbeit des häufigen Säuberns dieser Wanne sei also jedem anempfohlen.

Berechtigterweise könnte nach einem mit Erfolg bekämpften Vergaserbrand die Frage gestellt werden: Soll man nun weiterfahren oder nicht?