

zu vereinfachen, um einerseits ihre Billigkeit und Wohlfeilheit zu vergrößern, andererseits die Verwendung der einzelnen Teile in möglichst großem Ausmaße zu erreichen. Das namentlich bei einem so vielfältigen Konstruktionserzeugnis, wie es das Automobil darstellt, dieser Gedanke auf fruchtbaren Boden fallen mußte, beweist am besten die Tätigkeit des deutschen Fachausschusses der Kraftfahrzeugindustrie.

Alle automobilbauenden Länder haben aus dieser Erkenntnis heraus solche Normenausschüsse gebildet, deren Studium sich auf die Vereinfachung und leichte Austauschbarkeit der einzelnen Konstruktionsteile, soweit sie das Automobil betrifft, gerichtet ist. Es wird jedermann klar einleuchten, daß die Tätigkeit dieser Ausschüsse eine praktische und segensreiche für den Verbraucher genannt werden muß, wenn man sich vergegenwärtigt, daß z. B. früher 180 Größen für Flanschdichtungen für Vergaser und Auspuffkrümmer möglich waren, während sich die Zahl jetzt bis auf neun verringert hat. Das gleiche gilt für alle anderen wichtigen Teile im modernen Automobilbau.

Der deutsche Normenausschuß

hat bisher ungefähr 200 Normenblätter endgültig erscheinen lassen. Und wie die vom Reichsverband der Automobilindustrie herausgegebenen Veröffentlichungen besagen, teilen sich diese Normenblätter wie folgt ein:

G. Grundnormen	Gewinde, Passungen, Konstruktionselemente, Werkstoffe, Halbzeuge.
K. Konstruktionsteile	Schrauben, Muttern, Rohrverschraubungen, Verschlußverschraubungen, Kugellager, Gelenke.
L. Lehren und Werkzeuge	Lehren für Felgen und Kegelstümpfe.
M. Motor und Getriebeteile	Kolben, Kolbenringe, Kolbenbolzen, Ventile, Motor- und Getriebeflansche, Vergaserflansche, elektrische Anlagen, Keilriemen.
V. Vorschriften	Einheitliche Benennungen, Lage und Anordnung der Bedienungshebel, Zündkabelbezeichnung, Felgenstemplung, Liefervorschriften.
W. Wagen- und Wagenkörperteile	Reifen, Felgen, Räder, Naben, Bremsen, Federgehänge, Ketten, Anschlußmasse und Hauptabmessungen des Wagenkörpers, Zubehör.

Diese bisher genormten Teile des deutschen Kraftwagens bieten ein übersichtliches Bild der geleisteten Arbeit. Niemand wird sich der Einsicht entziehen, daß beispielsweise bei Einpassung neuer Zündkerzen durch die Arbeit der Normung das Gewinde passen muß, während früher der Automobilbesitzer erleben konnte, daß wohl Zündkerzen zu haben waren, sich aber nicht einsetzen ließen.

In Deutschland wurden die Normungsarbeiten für den Automobilbau kurz nach dem Weltkrieg begonnen. Inzwischen ist eine internationale Verständigung der automobilbauenden Länder erfolgt, so daß die meisten der zur Normung gelangenden Teile internationales Maß besitzen. v. L.