

mit Hilfe eines Kompressors mit höherem Druck, als der atmosphärische es ist, in die Zylinder hineinpreßte und so den „Füllungsgrad“ steigerte.

Das war nicht übel, hat aber auch seinen Pferdefuß, der scheinbar bei 140 Pferden nicht viel bedeutet. Je mehr Gemisch verbrennt, um so größer wird die entstehende Hitze, und diese ist beim Kompressormotor so stark, daß ihr die Zündkerzen, welche die Entzündung des Gemisches bewirken, nicht lange standhalten, und auch sonst Nachteile sich zeigen, zumal der Kompressor meist nicht, seinem Zweck entsprechend, nur zu vorübergehenden Leistungssteigerungen benutzt, sondern ständig im Eingriff gelassen wird.

Eine Hauptfrage: Wie stark soll mein Wagen sein? Brauche ich ihn nur für den Stadtverkehr, d. h. kleinere Strecken, und zwei Personen, so genügt schon einer der kleinsten Typs von 4 PS (ich spreche im

folgenden nur noch von Steuer-PS). So stark ist der kleine grüne Wagen, wie man ihn unter dem Spitznamen „Laubfrosch“ jetzt überall laufen sieht.

Wenn aber große Fahrten in Frage kommen, muß man sich schon mindestens für einen 6—10pferdigen Wagen entscheiden, der dann übrigens auch 4—6 Personen Platz bietet; denn einmal ist es kein Vergnügen, wenn die Reise allzu lange dauert und stärker bepferdete Sportgenossen einen fortgesetzt überholen, sodann aber leidet der Insasse eines kleinen Wagens ebenso wie dieser selbst mehr unter schlechten Wegestrecken, über welche ein schwererer Wagen noch, ohne sie dem Insassen fühlbarer zu machen, hinweggleitet.

Falsche Vorstellungen macht sich der Autoschüler meist von dem Tempo! Daß man mit einem Auto schneller ans Ziel kommt als mit dem D-Zug, ist für ihn offenbar das



Das leicht auswechselbare Drahtspeichenrad enthebt den Automobilisten der Mühe, Pneumatikschäden unterwegs ausbessern zu müssen