

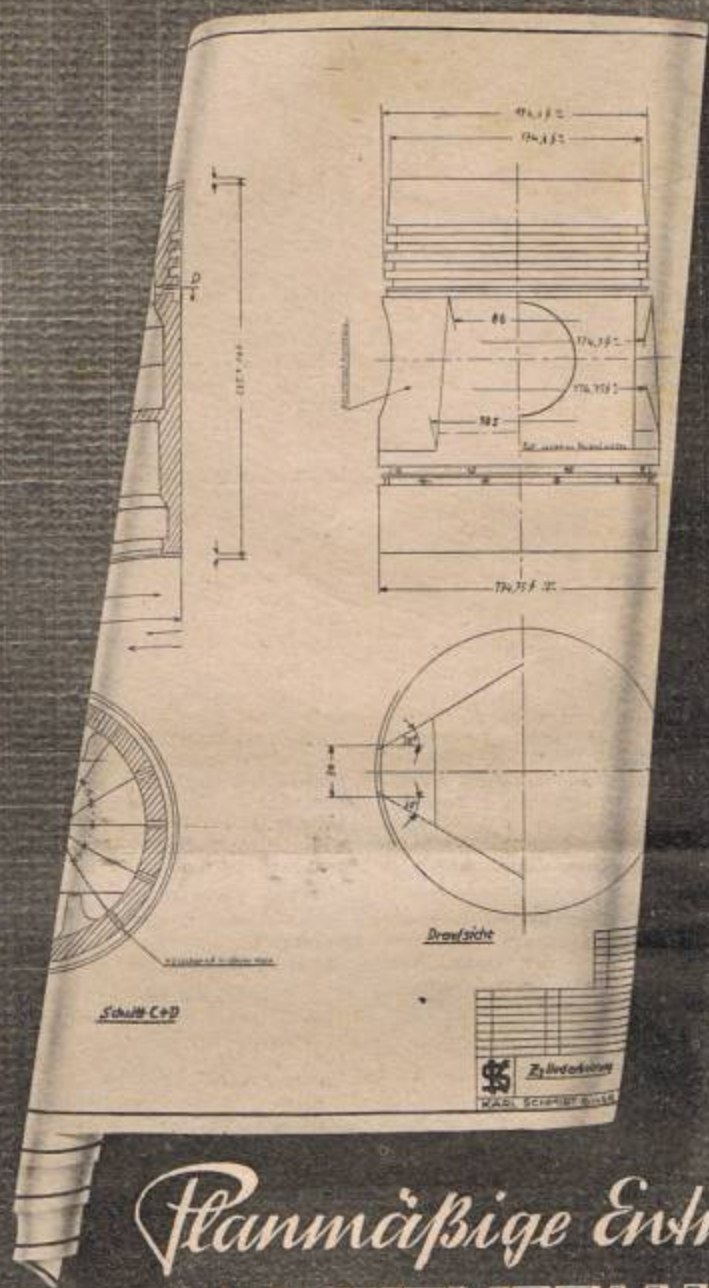
DAS

NR. 13 23. MÄRZ 1940 PREIS 35 Pfg.
VERLAG GEORG KOENIG, BERLIN C 2

www.dkw-oldtimer.de

MOTORRAD





Planmäßige Entwicklung

LEICHTMETALLKOLBEN

ist seither höchste Aufgabe der Konstruktionsabteilungen unseres Werkes. Unsere in jahrelanger Forschungsarbeit gemachten Erfahrungen auf dem Gebiete der Leichtmetallkolben ermöglichen uns heute auch die serienmäßige Herstellung von **Großkolben für große Schiff- u. stationäre Motoren**, die überall ihre Höchstleistung und Zuverlässigkeit beweisen.



KARL SCHMIDT G.M.B.H.
NECKARSULM · WTTBG

Wien: Exportstadt des Kraftrads

Wien, die Metropole des Donau-Raums ist seit Jahrhunderten Kulturgut-Mittler zwischen Okzident und Orient, enger gefaßt und auf den Lebensraum unseres Kontinents abgestimmt, zwischen Mittel- und Südost-Europa, ist seit Jahrhunderten Handelszentrum für den Warenaustausch zwischen den Agrar-Ländern des Balkans und dem sich immer stärker industrialisierenden Deutschen Reich. Diese seine kultur- und handelspolitische Aufgabe wird Wien dank seiner überaus günstigen geographischen Lage — am gewaltigsten Strom Europas und am Knotenpunkt uralter Straßenverkehrswege — immer behalten. Die Aufgabe der Donau-Stadt ist es heute, im Zeitalter des motorisierten Verkehrs, diese Motorisierung im Interesse der Intensivierung des Warenaustausches hineinzufrachten in jene Länder, in denen das Kraftfahrzeug als Transportmittel noch eine untergeordnete Rolle spielt.

Es ist wohl kein Zufall, daß schon im Jahre 1900 in Wien die erste internationale Automobilausstellung stattfand und sich über zehn Tage erstreckte, um den Besuchern aus den Südost-Ländern gründlich die Möglichkeit zu geben, sich über dieses damals sich ja eben erst entwickelnde neue, schnelle Verkehrsmittel zu unterrichten und ihm Freunde zu erwerben. Vierzig Jahre sind inzwischen vergangen, über den Balkan ist mancher Sturm hinweggebraust und heute ist Südost-Europa stärker denn je Handelspartner Deutschlands geworden, stärker denn je aber ist auch der Drang nach Motorisierung und Ausbreitung ihrer Basis auf jene Bevölkerungsschichten, die nicht gerade mit irdischen Gütern überreich gesegnet sind.

Wien hat wiederum sein Teil zu dieser Entwicklung beizutragen und die nationalsozialistische Verkehrs- und Wirtschaftsführung ist sich dieser Aufgabe der Donau-Stadt bewußt. Schon im Herbst des vergangenen Jahres nahm die deutsche Kraftfahrzeugindustrie die Gelegenheit der Wiener Messe wahr, ihr Produktionsprogramm den Besuchern aus den Südost-Ländern Europas vorzuführen. Die eben mit großem Erfolge beendete Wiener Frühjahrsmesse stand hervorragend im Zeichen des deutschen Kraftfahrzeugs und seiner Zulieferungsindustrie.

Die Motorisierung eines jeden Landes, und insbesondere eines solchen, das eine breite Schicht wirtschaftlich aufstrebender aber nicht immer sehr bemittelter Bevölkerung besitzt, geht vom in Anschaffung und Betrieb billigen Kraftfahrzeug, also vom Motorrad, aus. Die Balkanländer, durchweg noch schwach motorisiert, stellen darum im deutschen Motorrad-Außenhandel einen nicht zu unterschätzenden Faktor dar. Einige Zahlen — allerdings aus dem Jahre 1938 — geben dafür den Beweis: Von der deutschen Krafttrad-Ausfuhr an 55 der wichtigsten Länder unseres Export-Marktes gingen 16,8 Proz. an die Südost-Länder, und zwar an Bulgarien (1,2 Proz.), Griechenland (0,6 Proz.), Jugoslawien (6,2 Proz.), Rumänien (2,1 Proz.), Türkei (5 Proz.) und Ungarn (1,7 Proz.) Jugoslawien beispielsweise, das bei einer Einwohnerzahl von 15,4 Millionen einen Krafttradbestand von rund 8000 Stück hat, bezog in diesem Jahre allein über 3000 deutsche Motorräder, nicht viel weniger also, als die Hälfte seines ganzen Bestandes. Gewiß sind diese Zahlen ebenso wie die Dichte der Motorisierung in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich — so entfallen beispielsweise im Verhältnis zur Bevölkerungsziffer auf einen Kraftwagen in Rumänien 784 Einwohner und in Ungarn 440 Einwohner, während Deutschland etwa zehnmal so stark motorisiert ist — dennoch aber wissen wir, daß die Aufnahmefähigkeit dieser Staaten noch riesengroß ist. Ebenso unterschiedlich ist auch der Bedarf innerhalb der verschiedenen Hubraum-Klassen; hervorragende Bedeutung aber kommt nach den Statistiken doch den Kraftträdern bis 250 ccm zu und da auch die Motorfahräder außerordentlich stark

gefragt sind, darf man wohl annehmen, daß der Hauptbedarf für die Gruppe der Kleinkraftträder vorhanden ist, von denen man allerdings hohe motorische Leistung, in Anbetracht des meist nicht erstklassigen Verkehrsnetzes ausgesucht gute Straßenlage, oder besser gesagt Geländefähigkeit, im Hinblick auf die oft vorhandenen Gebirgsverhältnisse eine übernormale Bergfreudigkeit und bei dem großmaschigen Tankstellennetz einen großen Aktionsradius verlangt. Das sind nun Eigenschaften, die den deutschen Produzenten nicht überraschend kommen, denn mit der uns eigenen Gründlichkeit hat die deutsche Exportorganisation natürlich auch eine Marktbeobachtung aufgebaut, aus der diese Erfordernisse klar hervorgehen. Dementsprechend hat sich unsere Produktion eingestellt und schon durch die große Zahl der 125-ccm-Maschinen, die auf der Wiener Messe zur Schau standen, kann der Markt weitgehend zufriedengestellt werden, ganz abgesehen davon, daß natürlich auch die kleineren und größeren Maschinen absolut den Auslandsanforderungen entsprechen.

Deutschland steht in der Weltproduktion an Kraftträdern seit 1934 an erster Stelle, sein Aufschwung ist so gigantisch, daß es das Fünffache der englischen Produktion herstellt, die 1933 Deutschland noch überragte und seit dieser Zeit ebenfalls noch etwas zugenommen hat, ja, Deutschland stellt heute etwa dreimal so viel Kraftträder her, wie die ganze übrige Welt; Deutschland führt heute etwa soviel Kraftträder aus, wie Großbritannien herstellt und allein der deutsche Export nach den südosteuropäischen Ländern überragt die Gesamtproduktion manchen hochmotorisierten Landes.

Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als daß Deutschlands Krafttradproduktion den Balkan-Export völlig beherrscht, und so ist es selbstverständlich, daß sie sich auch der Nachfrage in technisch-wirtschaftlicher Beziehung anpaßt.

Man merkte während dieser Wiener Tage wirklich nichts vom Kriege. Die Stadt war überfüllt von Einkäufern und Interessenten. Der Leiter eines führenden Hotels berichtete mir, daß es seit vielen Jahren keinen solchen Mangel an Betten gegeben habe, wie diesmal zur Frühjahrsmesse, und nicht während weniger Tage, sondern während ihrer ganzen Dauer. Der amtliche Schlußbericht über den Erfolg dieser Messe spricht davon, daß der Besuch — der allein am Eröffnungstage mit 50 000 Menschen einen Rekord darstellte — um 60 vom Hundert höher war, als der der Herbstmesse und daß der Umsatz eine fünfzigprozentige Steigerung erfuhr, wobei immer berücksichtigt werden muß, daß der tatsächliche wirtschaftliche Erfolg sich immer erst später auswirkt, insbesondere bei der technischen und Kraftfahrzeugmesse, deren Beobachter ihr Material ja erst in Ruhe auswerten müssen.

Und so kam dieser Wiener Frühjahrsmesse für den deutschen Krafttrad-Export überragende Bedeutung zu.

Ernst Rosemann.

AUS DEM INHALT:

Wien: Exportstadt des Kraftrads

Feierstunde des Kraftfahrports

Zubehör auf der Wiener Messe

Felgen und Reifen

Feierstunde des Kraftfahrports

Alljährlich einmal versammelt der Führer des deutschen Kraftfahrports, Reichsleiter Korpsführer Hühnlein die Männer zu einer festlichen Stunde um sich, die jahraus, jahrein im schweren Prüfungsgelände wie auf den Rennbahnen Europas für Deutschlands sportliche Weltgeltung kämpfen. Auch der Krieg sollte diese stolze Tradition nicht unterbrechen. So folgten dem Ruf dieser Feierstunde alle, die in diesem Augenblick nicht vor dem Feinde für Deutschlands Freiheit standen, viele von ihnen im feldgrauen Rock, mancher mit dem stolzen Tapferkeitszeichen des Eisernen Kreuzes geschmückt. Bis auf den letzten Platz war der große Festsaal im Westen Berlins am Sonntagvormittag gefüllt, als der Korpsführer, der jüngsten Großtat der deutschen Flieger gedenkend, das Wort ergriff, um die letzten Geschehnisse des deutschen Kraftfahrports vor Ausbruch des Krieges aufzuzeichnen, endend mit dem siegreichen Kampf der internationalen Sechstagesfahrt um die „Internationale Trophäe“. „Aus dem Ethos des Motorsports“ — so führte der Korpsführer u. a. aus — „Einsatz aller sportlichen Kraft und Leistung für Ansehen und Geltung der Nation erhob sich ohne Übergang das Ethos des Krieges: Einsatz des Letzten für Führer und Volk. So tauschen jene Männer, die eben noch stolzes Siegeskreuz für Deutschlands Farben errangen, den Sturzhelm mit dem Stahlhelm. So erwiesen sie in heldenhaftem Einsatz vor dem Feinde ihre Bewährung und zeigten, was sie in der Schule des deutschen Motorsports in harter Friedensarbeit erlernt haben. — Freilich betrieben wir den Motorsport nicht, weil wir in ihm etwa nur ein Mittel zur motorischen Wehrtüchtigung und damit zur Erhöhung der Abwehrkraft der Nation sahen. Nein, wir gaben uns dem Motorsport hin, weil er uns als einer der härtesten und mannhaftesten Sportarten besonders lag, weil er uns Freude machte. — Ich sehe manchen unter Ihnen, meine Sportkameraden, dessen linke Brust bereits das Eiserne Kreuz schmückt. Ueber diesem stolzen Ehrenzeichen des Frontsoldaten steht geschrieben: Bewährung im Kriege. Ueber dem Abzeichen, das Sie jetzt aus meiner Hand empfangen werden, um es künftig an Ihrer rechten Brustseite zu tragen, steht: Beste und schärfste Vorbereitung für den Krieg. So ist auch das Deutsche Motorsportabzeichen ein Zeichen Ihrer Bewährung, auf das Sie gleichfalls mit Recht stolz sein können.“ —

Korpsführer Hühnlein nahm dann im Namen des Führers die Verleihung von 179 Deutschen Motorsportabzeichen vor, 135 Bewerber konnten ihre Auszeichnung persönlich entgegennehmen. Es wurden insgesamt verliehen 22 Abzeichen I. Stufe (in Gold), 35 Abzeichen II. Stufe (in Silber) und 122 Abzeichen dritter Stufe (in Eisen). Im Anschluß daran ehrte der Korpsführer die Motorsportmeister des vergangenen Jahres, die Europameister der Motorräder, NSKK-Obersturmführer Kluge (Auto-Union-DKW) als Meister der 250-ccm-Klasse und des Gesamtklassements, und NSKK-Obersturmführer H. Fleischmann als Meister der 350-ccm-Klasse sowie den Europameister der Rennwagen, NSKK-Staffelführer Hermann Lang, die Großdeutschen Motorradmeister Kluge (250 ccm), Fleischmann (350 ccm) und NSKK-Obersturmführer Kraus (500-ccm-BMW.), die Großdeutschen Sportwagenmeister Reichenwallner (Fiat), NSKK-Hauptsturmführer Roesse (BMW) und NSKK-Mann Polensky (BMW), den Großdeutschen Straßenmeister für Rennwagen, NSKK-Staffelführer Caracciola (Mercedes-Benz) und den Großdeutschen Bergmeister für Rennwagen Hermann Lang, den Großdeutschen Rennbootmeister, NSKK-Truppführer Hans Stuck, und schließlich die Großdeutschen Autobordmeister, NSKK-Rottenführer Walter Deicke, NSKK-Obersturmführer Max Pinand, NSKK-Obersturmführer Max Klinke und NSKK-Sturmführer Robert Richter. —

Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller, der als großzügiger Förderer des Kraftfahrports in Anerkennung der großen Leistungen des deutschen Motorrad-Privatfahrtums den Dorpmüller-Preis stiftete, überreichte diese Ehrenpreise persönlich den beiden erfolgreichsten Privatfahrern ihrer Klasse, Lottes-Marburg und Thorn-Prikker-Godesberg. Der Dritte, dem diese Auszeichnung ob seiner hervorragenden Leistungen zustand, war der unvergeßliche Mannheimer

Bock, der vor wenigen Wochen seinen schweren Sturzverletzungen, die er sich in Schweden zuzog, erlag. Bocks gedachte das Haus in stiller Ehrung. —

Motorsportfilm-Uraufführung

Einer nun auch schon Tradition gewordenen Gepflogenheit entsprechend, fand im Rahmen dieser Feststunde die Uraufführung der vom Kraftfahrport des vergangenen Jahres Rechenschaft gebenden Filme statt, die diesmal nicht einen Querschnitt durch das ganze Jahr geben, sondern kulturhistorische Dokumente der beiden wichtigsten Kämpfe des Rennsports und Geländesports, des Rennens um den „Großen Preis von Deutschland“ für Rennwagen und der internationalen Motorrad-Sechstagesfahrt sind. Unter dem Protektorat des Korpsführers stehend, wurden sie beide unter der Regie und Produktionsleitung von F. A. R. Stoll hergestellt, des Mannes, der mit seinen Kameralenten aus dem Kreise der Motorsportler nicht mehr fortzudenken ist, der mit diesem Sport und seinen Fahrern aufs innigste verwachsen und darum ihn filmisch auch völlig beherrscht. Er stellte sich mit der Erfassung des vollen Ablaufs von zwei Veranstaltungen neuartige, schwierigeren Aufgaben und löste sie. Die Anerkennung wurde ihm für diese Arbeit nicht nur durch den großartigen und spontanen Beifall der Männer des Kraftfahrports, sondern auch durch die Auszeichnung der Werke von amtlicher Stelle mit allen Prädikaten: staatspolitisch und künstlerisch wertvoll, volksbildend, Lehrfilm und Zulassung für alle Feiertage.

„Männer in Leder“ ist der Titel des Films von der Sechstagesfahrt, der den Kampf der Motorradfahrer aus sieben Nationen in dieser klassischen Zuverlässigkeits- und Geländepflichtprüfung aufzeigt und uns an die Einzelleistungen des Mannes im Sattel heranzuführt, die in vielen Phasen festhält, uns die Verschiedenartigkeit der Streckenführung erkennen läßt, und vom ersten bis zum letzten Tage den Kampfverlauf verfolgt. Der eingefleischte Geländehase wird vielleicht sagen, daß die landschaftliche Bildgestaltung stärker in den Vordergrund tritt als die geländesportliche, aber er wird sich dann auch dessen erinnern, daß die Sechstagesfahrt — im Gegensatz beispielsweise zur Mittelgebirgsfahrt — in erster Linie Langstrecken-Zuverlässigkeitsfahrt und in zweiter Linie erst Geländepflichtprüfung ist, und so entspricht auch der Film völlig der Anlage der Fahrt. Wie schwer ist es für die Kameralente, auf der mehr als 2000 Kilometer langen Strecke immer im rechten Augenblick am rechten Ort zu sein, und dennoch: wie großartig sind gerade Eigenartigkeiten dieser Prüfung herausgestellt: der Übergang von glatten Landstraßen auf schwierige Geröllwege, der zermürbende Staub, die tägliche Pflege der Maschine, die immer wiederkehrende Zeitkontrolle, das Gefühl unabgesperrter Straßen und schließlich der Geländehochleistungskampf als Abschlußprüfung. Jeder Tag dieser Fahrt hatte seine Landschaftscharakteristik — sie fehlt auch im Film nicht. Der drohende Krieg beeinflusst die letzten beiden Tage der Fahrt — und so gleitet auch filmisch dieser friedliche Wettbewerb hinüber in die Leistung des kraftfahrenden Soldaten. —

Im „Sieg der Arbeit“ aber ist es zum erstenmal gelungen, den Ablauf eines ganzen Automobilrennens vom Start bis zum heiß erkämpften Siege filmisch darzustellen, eine Aufgabe, die ungemein schwer ist, weil die Handlung selbst sich ja auf einer 23 Kilometer langen Strecke abspielt (nicht, wie beispielsweise beim Boxkampf, an einer einzigen Stelle) und über 22 Runden führt. Der Film läßt wirklich, wie der wirkliche Rennverlauf, die Spannung des Kampfes aufkommen, und diese Spannung beherrscht das Ereignis bis zum Schluß. Einleitend führen uns die Kameramänner in die Rennwagenbau- und Versuchsabteilungen unserer deutschen Werke, aus flüssigem Metall wird in unzähligen Fabrikationsgängen der Motor, die leichte Karosserie, das Fahrgestell, der Rennwagen, einen Blick wirft man in die Rennkerzenfabrikation, vor den Augen der Zuschauer wird aus Rohgummi der Rennreifen, der die tollen Strapazen der Kilometerjagd aushalten muß; und nun folgt diese großartige Schlacht auf dem Nürburgring,

wird der ganze Kampfverlauf offenbar, von der Kamera aus zahllosen Perspektiven gesehen. Da tauchen die vielen kleinen Zwischenfälle auf, die der Zuschauer an der Rennstrecke sonst nur ahnt, da tobt das Unwetter über den Ring hinweg, und schließlich wird es dennoch wieder ein großer Sieg, der Sieg der Arbeit, die der Werkmann in Untertürkheim, in Zwickau, in Stuttgart und in Hannover geleistet hat für Deutschlands Weltgeltung. —

Stoll und seine Mitarbeiter wissen in beiden Filmen nicht nur die Materie aufnahmotechnisch und künstlerisch zu

beherrschen, sie sind Meister der Bildkombination, aus der letzten Endes ja die Handlung entsteht und sie finden ihre großartige Ergänzung in der musikalischen Gestaltung des Stoffes durch *Milde-Meißner*, ein Komponist, der sich nicht damit begnügt, Begleitmusik zu schaffen, sondern der auch seinerseits in die Materie eindringt und so zum Gesamtwerk und seiner Vollendung reichen Beitrag leistete

Ernst Rosemann.

(Die Liste der neuen Inhaber des Deutschen Motorsportabzeichens veröffentlichen wir auf Seite 261.)

Motorrad-Woche

Unterstaatssekretär v. Schell

Der Führer hat den Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen im Vierjahresplan, Oberst v. Schell, zum Generalmajor ernannt und ihn als Unterstaatssekretär in das Reichsverkehrsministerium berufen.

Steyr-Skoda-Vertriebsgemeinschaft

Zwischen der Steyr-Daimler-Puch-A.-G. und der Aktiengesellschaft für Automobil-Industrie (Skoda-Werke) ist eine Vertriebsgemeinschaft gegründet worden, die die Aufgabe hat, nach Herstellung der Zolleinheit zwischen Reich und Protektorat den Vertrieb der Erzeugnisse beider Werke so durchzuführen, daß die Steyr-Werke die Erzeugnisse der Skoda-Werke im Reich und umgekehrt die Skoda-Werke die Erzeugnisse der Steyr-Werke im Protektorat vertreiben. Die Gemeinschaft trat auf der Wiener Messe durch einen Gemeinschaftsstand erstmalig in Erscheinung.

7 Prozent Triumph-Dividende

Die Triumph-Werke Nürnberg A.-G. (neben Motorrädern auch Fahrräder, Schreib- und Buchungsmaschinen) stellen für 1938/39 eine weiter befriedigende Entwicklung fest. Wieder wurden größere Mittel für die Modernisierung des Maschinenparks aufgewendet, und die Gesellschaft kann dadurch auf dem Gebiete der Erzeugung besten Qualitätsansprüchen genügen, was durch die abermals gestiegene Nachfrage nach den Erzeugnissen bewiesen wurde. Es war aber trotz weiterer Leistungssteigerung nicht möglich, die Produktion der stark gestiegenen Nachfrage anzupassen, obwohl die geleisteten Arbeitsstunden um rund 8 v. H. anstiegen (Gesamtbelegschaft rund 2100). Nach 0,506 (0,494) Mill. RM. Anlageabschreibungen sowie nach Zuweisung von 0,150 (0,075) Mill. RM. an den im Laufe des Berichtsjahres neu gegründeten Unterstützungsfonds und Zuweisungen von 0,250 Mill. RM. an den Werkerneuerungsfonds und 0,100 Mill. RM. an den Entwicklung- und Forschungsfonds verbleibt ein Reingewinn von 328 729 RM. Hieraus sollen wieder 7 v. H. Dividende auf 2,5 Mill. RM. Stammkapital verteilt werden. (Im Vorjahr Kapital 1,54 Mill., Kapitalerhöhung durch Ausgabe von Freiakten.)

Englische Sport-„Fairness“

Englands Haß auf Deutschland geht über alle Grenzen, und jedes Mittel ist dem Engländer recht, diesen Haß sich auswirken zu lassen. Das ist uns allen ja nichts Neues. Erfreulich, höchst erfreulich aber ist es, daß das neutrale Ausland englische Seeräuber-Methoden nicht nur erkennt, sondern sie auch anprangert, sie so beurteilt, wie allein sie beurteilt werden können. Da lesen wir im holländischen „Motor“ aus der Feder des bekannten Journalisten Bert Prinsen Geerligs unter der Überschrift „Schnell vergessen!“ folgende Geschichte:

„Nach dem Friedensschluß sollen wieder internationale Automobilrennen stattfinden. Es ist zu hoffen, daß die Deutschen ganz schnell vergessen, daß die Engländer es auf ihre 1,5-Liter-Mercedes-Rennwagen abgesehen haben, denn der Sportschriftleiter einer englischen Automobilzeitschrift schreibt, wahrscheinlich unter dem Eindruck

eines schlechten Beispiels, folgende unsportlichen Worte: „Mercedes scheint den Plan zu haben, mit seinen 1,5-Liter-Wagen an dem Großen Preis von Tripolis teilzunehmen. Das bedeutet, daß der berühmte Mercedes-Rennfahrer das Mittelmeer überqueren muß. Und das ist dann wahrlich eine gefährliche Ueberfahrt. Wir (die Engländer natürlich! Die Schriftlitz.) sind allezeit fleißig bemüht gewesen, einmal unter die Motorhauben dieser Wagen zu schauen. Die Unvorsichtigkeit der Deutschen, nach Tripolis zu gehen, bedeutet praktisch gesprochen: ein schönes Geschenk von Mercedes an England... Und sollten Neubauer und seine Mannen es so schön finden, auf diese umständliche Art die Rennstrecke von Donington wiederzusehen?“ — So weit der englische Journalist. — Wir haben dafür nur einen typisch englischen Ausdruck: „Bad show!“ — Lassen wir es nur ganz schnell vergessen!“

Der faire holländische Sportjournalist weiß, was er von der so „berühmten“ englischen Sport Fairness zu halten hat. Wir auch!

Allerdings: zuweilen machen wir den Engländern überraschende Geschenke — zwar keine Mercedes-Benz-Rennwagen, sondern aus den Lüften kommende Bonbons. Wie zum letzten geruhigen Wochenende bei Scapa Flow. Und da ist dem englischen Journalisten eben ein unwesentlicher Irrtum unterlaufen!

Neue Rennstrecke in Mailand

Die Italiener führen gern ihre Motorrad-Rennstrecken um Flugplätze herum, eine solche Rennstrecke gibt es in Rom und eine gleiche soll nun am Wasserflughafen in Mailand errichtet werden. Die um den Flughafen führende Straße von 12 km Länge soll sich ausgezeichnet für die Abhaltung von Geschwindigkeitsprüfungen, ja, möglicherweise sogar für Rekordversuche eignen. Das erste Rennen soll als „Gran Premio Constanzo Ciano“ am 16. Juni durchgeführt werden.



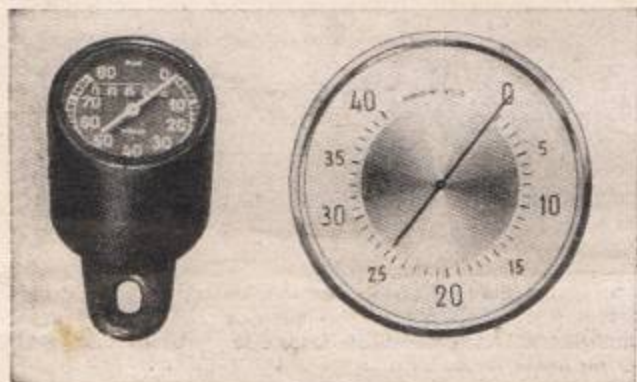
Gibt
Viel wichtigeres als Hoffen
an Kindern mit in die Tüte!

DEUTSCHER VERLAG
FÜR ANFANGSLEHRER

Zubehör

auf der Wiener Messe

Auf der Wiener Messe hatten sich auch die Repräsentanten der großdeutschen Zubehör- und Teileindustrie eingefunden. Diese Schau war nicht so umfangreich, wie sonst am Kaiserdamm. Es sollte hier gewissermaßen nur ein kleiner Blick in ein Gebiet gegeben werden, das eng mit der Kraftfahrzeugindustrie verknüpft ist.



Auf der Zubehörindustrie ruht nämlich wie auf festen Säulen die Kraftfahrzeugindustrie. Man kann sehr gut durch die verflochtenen zwei Jahrzehnte beobachten, wie mit dem Aufblühen dieser im Stillen arbeitenden Industrie unsere Kraftfahrzeuge moderner und leistungsfähiger und vor allem billiger geworden sind. Als in der Zeit nach dem Weltkrieg einige Firmen sich der Motorradfabrikation zuwandten, standen sie fast allein da. Sie mußten sich fast alle Teile — und allein zu einem Kleinkraftfahrzeug gehören 1150 Einzelteile — selbst herstellen. Es war da nur noch eine Hilfe in der Fahrradindustrie zu finden, und wenn man von diesem Gesichtspunkt die Kraftfahrzeuge der Nachkriegs- und Inflationszeit betrachtet, kann man hier Beispiele mannigfacher Art finden, Felgen, Reifen und Speichen, Naben, Bremsen, Rahmenrohre, Vergaser und so fort. Das waren Teile, die

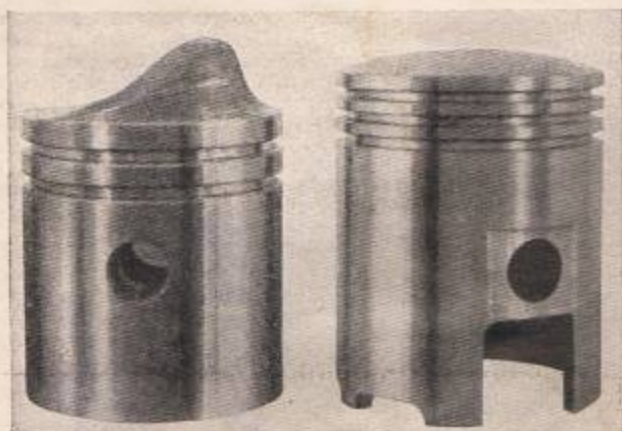


man nicht so entwerfen konnte, wie man es gern gewollt hätte, wenn man nicht schließlich zu einem hohen Verkaufspreis kommen mußte. Das Zubehör aus dieser Zeit ist entweder unter- oder überdimensioniert. Es war eben keine Auswahl da. Es war ja schließlich auch kein Bedürfnis vorhanden, denn Motorräder wurden z. B. kaum begehrt. So hat sich erst langsam eine Teileindustrie aufbauen können.

Gerade so ist es mit dem Werkzeugmaschinenbau gewesen. Man nahm Maschinen, die in der Kriegswirtschaft in Produktion waren. Spezialmaschinen waren unbekannt. Später hat man diese Maschinen aus England und Amerika bezogen, aber in den letzten Jahren hat sich das Blattchen gewendet. Da traten selbst die Amerikaner auf der Leipziger Messe als Käufer der deutschen Werkzeugmaschinen auf.

Die Kraftfahrzeugausstellungen der letzten Jahre brachten rein äußerlich nicht viel Neuigkeiten, aber was die Ausrüstung z. B. der Motoren betrifft, so hat sich doch viel geändert, und gerade diese Kleinigkeiten, die ungeheuer wichtig sind, sind vom Publikum wenig gewürdigt worden.

Man könnte sich z. B. vorstellen, daß ein bestimmtes Motorradmodell durch Jahre hindurch in der gleichen äußeren Form gebaut, daß es aber in den Einzelheiten fortlaufend auf den neuesten Stand der Technik gebracht wird.



Links oben: Kleinstmotorrad-Tachometer von VDO. Das Gehäuse mit der Befestigungslasche besteht aus Preßstahl und ist nach Lösen von vier Schrauben auseinanderzunehmen. Daneben ein Drehzahlmesser. Dieses Instrument werden sich gewiß viele Rennfahrer für ihre Maschine wünschen. — Unten links: VDO-Kleinstmotorrad-Tachometer mit Beleuchtung. Daneben eine magnetoelektrische Ableselampe zur Störungsbehebung bei nächtlichen Pannen. Dieses Gerät hat mit seinem Magnetsockel an jeder Eisenfläche. — Oben rechts: Zwei KS-Kolben der Firma Karl Schmidt, links ein Nasenkolben, rechts ebenfalls ein Zweitakt-Kolben für Motoren mit Umkehrspülung. Die Aussparung unterhalb des Bolzenauges ist für die widerstandsfreie Gasführung am Überströmkanal bestimmt. Der Kolben besitzt an dieser Stelle eine Wulst. Man kann also nicht an x-beliebigen Kolben, die diese Verstärkung nicht besitzen, nachträglich eine solche Aussparung machen.

Werkbilder.

In der Flugmotorenentwicklung geht man bewußt diesen Weg. Wir haben dort Typen, die schon vor 10 Jahren ziemlich ähnlich aussahen, die aber durch ständige Verbesserungen in der Leistung und in der Zuverlässigkeit verdoppelt werden konnten. Es liegt beinahe eine Gefahr darin, ständig neue Modelle zu entwickeln. Man gibt damit oft Dinge auf, die sich sehr bewährt haben und die bei dem neuen Modell erst wieder in langwieriger Forschung erreicht werden müssen.

Die Zubehörindustrie gibt nämlich diese Möglichkeit einer Vervollkommenung eines einmal bestehenden Modells. Was da so ziemlich unter Ausschluß der Öffentlichkeit an Forschungsarbeit geleistet wird, wird jeder, dem diese Dinge bekannt sind, rückhaltslos anerkennen.

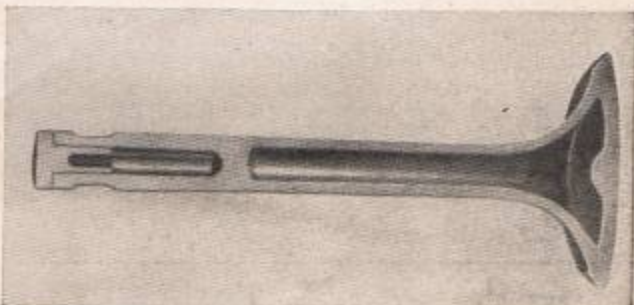
Nehmen wir einmal die Kolbenringe. Wir bringen im nächsten Heft einen Aufsatz über warmfeste Kolbenringe. Man hat da u. a. eingehende Versuche über Ringflattern angestellt. Ringflattern tritt bei raschlaufenden Motoren auf. Ein Abheben der Kolbenringe von ihrem Sitz auf der unteren Nutenflanke ist allein schon durch die Massenkkräfte möglich. Das ist ein Wink, Kolbenringe, denen man durch Abschleifen etwas mehr Höhengspiel gibt, um ein Festbrennen zu verhindern, nicht zu großzügig nach dem Sandpapier-Bastlertrick zu bearbeiten. Jedenfalls hat man in der Oberflächenbehandlung (Verzinnen, Verkadmen und Verbleien der Ringlaufflächen), in der Gefügeausbildung (Gehalt an gebundener Kohle, Phosphorgehalt usw.) und in der Verteilung des radialen Anpreßdruckes und noch vielen anderen Dingen viele kostspielige Versuche angestellt, um voranzukommen. Kolbenringwerkstoff ist nach wie vor Grauguß, der besonders gute Lauf- und Verschleißigenschaften beim Zusammenarbeiten mit fast allen verwendeten Zylinderwerkstoffen hat.

Außer den Ate-Kolbenringen stellte die Firma Alfred Teves auch noch Ventile, Laufbuchsen und Kolbenbolzen aus. Die mit Natrium gefüllten Hohlventile werden nicht mehr lange ein Konstruktionselement des Flugmotorenbaues bleiben. Besonders die einfachere Form der im Schaft glatt durchgebohrten Ventile wird in hochbeanspruchten Automobil- und Motorradmotoren Verwendung finden, wo eine Notwendigkeit vorliegt, die Hitze vom Ventilteller zum Schaft besser abzuleiten.

Auch auf dem Stand der Goetze-Werke fanden wir Kolbenringe. Man bemüht sich bei dieser Firma, durch verschiedene Behandlungsverfahren die Einlaufzeit der Kolbenringe herabzusetzen.

An und für sich ist Grauguß auch ein guter Werkstoff für Kolben. Heutzutage gibt es kein einziges Motorrad mehr, das Graugußkolben besitzt, und der Grund ist der, daß Graugußkolben, um den gewachsenen Beanspruchungen gerecht zu werden, ziemlich dick (um einen Wärmefluß von der heißesten Stelle zur Wandung sicherzustellen) sein müßten. Damit bekäme man aber große hin und her gehende Massen, ein Faktor, der mit den Voraussetzungen des schnellaufenden Verbrennungsmotors unvereinbar ist.

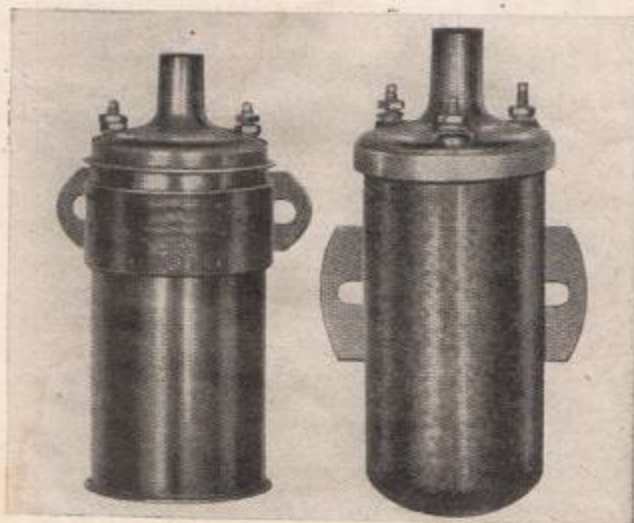
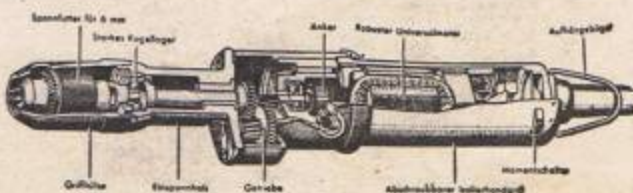
Die Leichtmetallkolben, die wir heute in unseren Maschinen haben, sind natürlich längst andere Leichtmetallzusammensetzungen, als zu der Zeit, wo die ersten Leichtmetallkolben herauskamen. Hier ist auch eine langwierige Versuchsarbeit geleistet worden. Die größte Kolbengießerei Europas, Karl Schmidt G.m.b.H., hat im Januar des vorigen Jahres das Jubiläum des 15millionsten Kolbens feiern



können. Der Stand zeigte Kolben vom kleinsten Aggregat bis zu dem Bierfaßkolben der Dieselmotoren. Die 1925 herausgebrachte Aluminium-Silizium-Legierung erfreut sich nach wie vor hoher Wertschätzung. Von den Motorradfirmen bauen DKW, Triumph, Standard und Puch KS-Kolben ein. KS-Kolben haben im Dieselmotoren-Betrieb schon über 2000 Fahrkilometer zurückgelegt. Neu herausgebracht sind von dieser Firma Gleitlager aus einer Aluminiumlegierung, und zwar gibt es die in gegossener und gewalzter Ausführung.

Die Firma Mahle K o m m. - G e s. stellte ebenfalls u. a. Kolben aus. Ein Prospekt dieser Firma mit dem Thema „Richtiger Bolzensitz“ wird sicherlich viele Motorradfahrer interessieren. Die Bolzenpassungen sind in letzter Zeit gegenüber früher leichter geworden. Das ist zulässig, da die Bolzenlöcher besonders fein bearbeitet werden und in Verbindung mit geläpften Kolbenbolzen eine sehr gute Bolzenauflage ergeben.

Der Bosch-Stand enthielt all die vielen Bosch-Erzeugnisse für das Kraftfahrzeug, vom großen 8-Zylinder-Magnetzündler bis zum kleinen Druckknopfschalter, von der 1400-Watt-Omnibuslichtmaschine (ein kleines Kraftwerk für sich) bis zur 10-mm-Zündkerze, vom 250-mm-Scheinwerfer bis zur winzigen Fernlichtanzeigebirne. Eine Uebersicht über Lichtmaschinen gab uns Aufschluß über die Vorteile der spannungsregelnden Maschinen (Batteriezündung) gegenüber den stromregelnden (beim Motorrad: Lichtmagnetzündler).



Kunststoff findet immer größere Verbreitung. Hier ein Beispiel, wie Preßstoffteile Stahlblechteile verdrängen. Das linke Gehäuse ist aus Stahlblech, das rechte aus Kunststoff. Es handelt sich um Hochleistungs-Zündspulen von Bosch. Rechts unten: Die Abbildung zeigt einen Bosch-Handmotor, genannt Universal-Elektrowerkzeug. Universal ist der elektrische Anschluß, die Art der Handhabung, die Einspannmöglichkeit auf der Werkbank und die vielseitige Verwendung. - Rechts oben: Für Sportmotoren hoher Leistung wird sich nach und nach das natriumgefüllte Hohlventil als Auslaßventil durchsetzen. Wir zeigen hier eine Ausführungsform der Firma Ate.

Werkbilder.

Bastler werden sich sicher mit Interesse die netten handlichen Elektrowerkzeuge dieser Firma angesehen haben.

Auf dem VDO-Tachometer A.G.-Stand waren wieder einmal sämtliche Instrumente für Kraftfahrzeuge, wie Tachometer, Drehzahlmesser, Benzinstandmesser, Oeldruckmesser, Amperemeter usw., zu finden. Ein Motorrad ohne Tachometer ist ja bekanntlich nur halb so schön, denn man muß doch wissen, wie schnell man fährt, schon der Angabe halber. Aber es ist weiterhin auch ein direkt nützliches Instrument. Wir erinnern nur an die Geschwindigkeitsvorschriften und an die Kontrollmöglichkeit, bis zu welcher Geschwindigkeit man in den einzelnen Gängen gehen kann. Von einer gewissen Preisstufe an hat ja jedes Motorrad ein Tachometer. Es gibt da recht elegante kleine Aggregate für jedes Modell zum späteren Anbau. Sehr nett ist das kleine Piccolo-L-Tachometer, das gekapselten Nabenantrieb hat (auch für Fahrräder verwendbar). Uebrigens waren auch Fahrrad-Tachometer-Anlagen zu sehen, die gleichfalls staubdicht gekapselten Nabenantrieb aufweisen. Den sportlichen Motorradfahrer wird gewiß ein Drehzahlmesser interessieren. Es gibt diese Instrumente in verschiedenen Größen. Viele Rennmaschinen sind ja heutzutage mit Drehzahlmessern ausgerüstet. Denn der Drehzahlmesser ist für den Rennfahrer gewissermaßen der Fahrplan, nach dem er verhalten fahren oder zulegen kann. Die kleinen Tachometer sind übrigens in Preßstoffgehäusen untergebracht. Eine andere praktische Kleinigkeit für Motorradfahrer ist die Magnetableuchtlampe von VDO, die bei nächtlichen Pannen dem Störungsuchenden gute Dienste leisten wird. Das Lämpchen kann gegen jedes

Eisenteil gedrückt werden und haftet dann elektromagnetisch mit seinem Sockel.

Als Zusatz zum Öl und zum Kraftstoff hat sich Kolloid-graphit (ausstellende Firma Riedel-E. de Haën) als ein wertvoller Hilfsstoff bei der Schmierung bewährt. Kolloid-graphit mit Mineralöl gemischt (Auto-Kollag) bildet auf den Gleitflächen der Zylinderlaufbahn einen Graphitfilm, der die Schmierung unterstützt und den Abrieb etwas herabsetzt. Viele Zweitaktfahrer führen eine Büchse Kolloidgraphit bei sich.

Auf dem Stand der Firma Hazet gab es wieder etwas für Motorradfahrer zu sehen, einen neuen Steckschlüssel nämlich. Dieser Chromvanadium-Hazet-Steckschlüssel Nr. 430 hat eine runde Kopfform mit Verstärkung. Der Außendurchmesser ist nicht größer als bei jedem Rohrsteckschlüssel. Der Vorteil liegt darin, daß der Schlüssel außer mit Drehstift noch auf seiner ganzen Länge mit Schraubenschlüsseln gedreht werden kann, die an den Sechskantschaft angesetzt werden. Der Schlüssel ist außerdem auf der ganzen Länge durchgebohrt. Bei vorstehenden Gewindebolzen gibt es also kein Hindernis.

Diese Schau war eindrucksvoll, sie konnte dem, der sehen will, genug zeigen. Es sieht manchmal in der Technik so aus, als ob der Scheitelpunkt der Entwicklung schon überschritten ist, als ob man sich neuen Ideen zuwenden müßte. Dies gilt z. B. für die heute allein vorherrschende Form der Ventilausbildung bei Viertaktmotoren u. a. m. Aber die Entwicklung geht zwangsläufig — sie findet schon ihren Weg.

ch. ch.

Continental-Reifen

GENIESSSEN WELTRUF!



WENN SONST ALLES IN ORDNUNG IST
SPRICHT DIE REIFEN-QUALITÄT
DAS LETZTE WICHTIGE WORT

Funkstörungen durch Gleichrichter?

Verschiedene Leser haben an meinem Aufsatz über den Selbstbau eines Gleichrichters Anstoß genommen, da sie durch den Betrieb des Gerätes Rundfunkstörungen erwarten. Hierzu ist, ohne auf die Ursache der Rundfunkstörungen durch Funkenbildung an Kontakten weiter einzugehen, zu sagen: Ein Funke an Kontakten kann nur entstehen, wenn im Augenblick der Unterbrechung in dem unterbrochenen Leiter ein Strom fließt! Nach meinen Darstellungen soll die Unterbrechung durch den schwingenden Anker des Gleichrichters aber gerade erfolgen, wenn die Spannungskurve des Wechselstroms durch Null geht oder wenigstens ganz in der Nähe dieses Punktes. Es ist eine Eigenart des Wechselstroms, daß unter gewissen Voraussetzungen auch dann ein mehr oder weniger starker Strom fließen kann, z. B. wenn die Belastung durch induktive Stromverbraucher, also solche, bei denen magnetische Felder aufgebaut werden, erfolgt. Die Stromkurve verläuft dann zwar in ihrer Form ähnlich der Spannungskurve, zeitlich ist sie aber mehr oder weniger verschoben. Die Durchgangspunkte durch Null fallen bei beiden Kurven also nicht zusammen, wie man annehmen sollte. Der Strom eilt um einen bestimmten Zeitwert der Spannung nach. Bei kapazitiver Belastung, z. B. durch Kondensatoren, eilt er umgekehrt in derselben Weise der Spannung vor. Wird hierbei im Nullpunkt der Spannungskurve unterbrochen, so fließt also in beiden Fällen noch ein bestimmter Strom, der bei seiner Unterbrechung einen Funken an den Kontakten verursacht. Eine Verschiebung von Strom und Spannung erfolgt im Ladestromkreis eines Akkus jedoch nicht, Strom und Spannungsverlauf fallen zeitlich zusammen und haben zu gleicher Zeit ihren Höchst- und ihren Nullwert. Wird im Nullpunkt oder in der Nähe desselben unterbrochen, so kann also gar kein störender Funke entstehen und die vorgeschlagene Parallel-

schaltung von Kondensatoren ist zwecklos. Kondensatoren würden in diesem Falle sogar das Gegenteil von dem verursachen, was damit beabsichtigt war und erst recht Unterbrechungsfunken entstehen lassen. Hierauf kann ich aber an dieser Stelle nicht weiter eingehen. — Funken an den Kontakten des Gleichrichters lassen sich also vermeiden und müssen schon mit Rücksicht auf die Wirkungsweise des Gerätes vermieden werden. Wie in dem Aufsatz ausdrücklich gesagt, muß solange reguliert werden. Gelingt es nicht, die Kontakte funkenfrei zu bekommen, so ist die Blattfeder für den Anker falsch gewählt und man muß sein Glück mit einer anderen versuchen. Die bisher gebauten Gleichrichter arbeiteten schließlich alle funkenfrei.

Dann werde ich darauf aufmerksam gemacht, daß die am Schlusse des Aufsatzes angegebenen Werte über das spezifische Gewicht der Säure usw. nicht stimmen. Da Kraftfahrzeug-Akkus etwas anders behandelt werden als stationäre Batterien, so habe ich diese Werte vorsichtshalber einer allerdings schon einige Jahre alten Betriebsanweisung für Motorradakkus einer bekannten Fabrik entnommen. Ich habe mir nun weiteres Material hierüber besorgt und festgestellt, daß von einer anderen Firma als spez. Gewicht der Säure bei geladenem Akku 1,265 und von einer dritten sogar 1,285 oder 32° Bé genannt werden. In der „Hütte“ ist das spez. Gewicht der Säure, allerdings für stationäre Batterien, mit 1,20 angegeben. Die angegebene Zellenspannung war nur bei abgeschaltetem Akku gemeint. Unter Ladung gemessen beträgt sie 2,6 bis 2,7 Volt. Die Endspannung ist abhängig von der Konzentration der Säure und der Ladestromstärke. Nach Abschalten der Stromquelle sinkt sie schnell ab, je nach Zustand des Akkus sogar bis auf 2,1 bis 2,08 Volt.

E. Hartz.



Zündapp-Motorräder sind und bleiben Höchstleistungen deutscher Motortechnik. Hohe Zuverlässigkeit, große Leistungskraft, Zweckmäßigkeit u. saubere präzise Arbeit, das sind die Eigenschaften, die alle Zündapp-Maschinen auszeichnen.

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. • NÜRNBERG

FELGEN und REIFEN

Stand da kürzlich in einer bekannten Zeitschrift eine Denksportaufgabe folgenden Inhalts: Zwei Taxifahrer, nennen wir sie mal A und B, debattieren darüber, ob A mehr verdient als B; beide fahren den gleichen Wagentyp mit gleichen Rädern und auch genau die gleiche Strecke. A fährt bewußt in dem Vorderrad, das die Zähl- und Zähluhr treibt, einen besonders niedrigen Luftdruck und behauptet, er verdiene dadurch mehr. B bestreitet das; was ist richtig? — So weit ganz nett; aber die „Auflösung“: B hat recht; denn der Reifenumfang muß — unabhängig vom Druck — auf dem Boden abrollen, das Rad macht nicht mehr Umdrehungen als normal!

Ja, da staunt der Laie und der Fachmann wundert sich! Wir saßen zu mehreren zusammen und wußten im ersten Augenblick nicht mal, ob wir ein homerisches Gelächter anstimmen oder nur leise lächeln oder sonstwas tun sollten ob solcher Logik; aber die Geschichte stand schlicht und klar unter der Rubrik „Denksport“ und nicht etwa „Humor“. —

Die Vorgänge, die sich während der Fahrt dauernd in und um Reifen abspielen, sind bemerkenswert genug, daß man sich einmal etwas gründlicher damit beschäftigen sollte, ganz abgesehen davon, daß Reifen und Felgen mit zu den wichtigsten Aggregaten zählen, von denen Sicherheit, Zuverlässigkeit und die guten Fahreigenschaften des Kraftfahrzeuges abhängen. Antriebsaggregate, wie Motor und Getriebe, tun durchweg ihren Mißmut über kleinere Mängel schon in noch heilbarem Anfangsstadium durch irgendwelche anomalen Geräusche mehr oder minder deutlich kund; wenn man diese Anzeichen dann verständnislos oder geflissentlich überhört, so gibt es gelegentlich einen hörbaren Knacks — und die Fahrt hat ein vorzeitiges Ende gefunden; peinlich, wenn man beim weiteren Transport irgendwie der aktive Teil sein muß — statt der passivere. Aergerlich, aber selten mehr. Anders bei Fahrgestellschäden; getreu dem Motto „Lerne leiden ohne zu klagen“ hält das Fahrgestell durch, solange es eben geht, und es ist vollkommen verständlich, daß der kritische Punkt niemals beim Leerlauf im Stand oder bei friedlicher Fahrweise eintritt, sondern gerade dann, wenn fleißig „gestocht“ wird. Das vorzeitige Ende erscheint dann selten in Form eines harmonischen Abklingens wie in Fall 1, sondern die Partner befinden sich vorzugsweise in horizontaler Lage dicht über der harten Kruste von Mutter Erde, was u. U. sehr unduft werden kann — durch das Ueberraschungsmoment — im Gegensatz zu den landläufigen Notlandungen.

Es gibt — teilweise mehr, teilweise weniger zusammenhängend mit dem Kapitel „Pflege“ — eine ganze Menge Probleme in puncto Reifen, mit denen wir uns in einem folgenden Heft näher beschäftigen wollen; für heute seien, gewissermaßen als Einleitung, nur einmal die verschiedensten Dimensionen und was damit zusammenhängt, unter die Lupe genommen.

Seien wir, die jüngeren Mitglieder der Mofafahrergilde, froh, daß wir das Spiel von ehemals mit den ungenormten Felgen und Reifengrößen nicht mehr mitzumachen brauchen. Wir haben heute für das gesamte Motorradprogramm vier verschieden breite Reifen, der Innendurchmesser ist immer derselbe; dazu kann man noch zwei Mofa- und einen Kleinwagenreifen rechnen; letzterer kommt für schwere Gespanne auf dem Antriebsrad in Frage. Allerdings gehen hier und da noch die Bezeichnungen wie Kraut und Rüben durcheinander: 3,50×19, oder 3½×19, oder 3¼—19, 3,50—19, 3,50×26, 3¼—26, oder 19×3,50, 26×3¼ usw. ... gemeint ist immer der gleiche Reifen; jetzt sagen Sie doch mal schnell, welche Bezeichnung die richtige ist, Hand aufs Herz! —

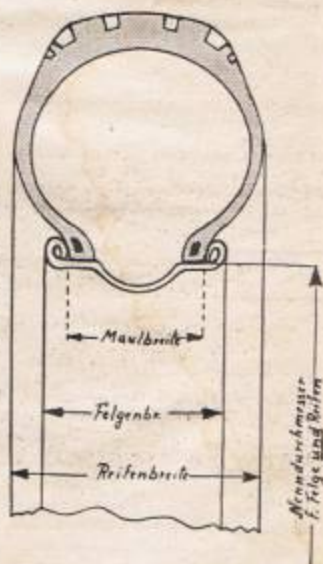
Jeden Reifen und jede Felge kennzeichnen hinsichtlich der Größe zwei Maße: Durchmesser und Breite, die in engl. Zoll angegeben werden; 1 Zoll = 25,4 mm. Eine wesentliche Ver-

einfachung bringt die Regelung, daß bei jedem Reifen als Durchmesser der Innendurchmesser angegeben werden soll, weil dann der Reifendurchmesser dieselbe Maßzahl erhält wie der Felgendurchmesser. Man findet auf einem Reifen vielfach zwei Bezeichnungen nebeneinander, beispielsweise 3,00—19 und 25×3,00; das ist eine Uebergangserscheinung und ein typisches Zeichen dafür, daß hier restlose Klarheit in der Praxis noch erst geschaffen werden muß. 3,50—19 und 26×3,50 ist der gleiche Reifen.

Dann soll bei der neuen Bezeichnungsart zuerst die Breite des Reifens bzw. die Breite der Felge genannt werden und an zweiter Stelle der Durchmesser; diese Festsetzung gilt aber nur für Kraftfahrzeugreifen. Bei Rädern für Elektrokarren oder Fahrräder beispielsweise, die auch in den Normen erfaßt sind, ist es umgekehrt, wie man auch aus der nebenstehenden Tabelle ersieht; denn die beiden Mofareifengrößen stammen aus den Fahrrad-Normen. — Weiterhin werden die beiden Maße bei Reifen durch einen Bindestrich und bei Felgen durch ein Malzeichen verbunden, so daß das Ganze dann ausgesprochen wird: „Reifen dreifünzig-strich-neunzehn auf Felge drei-mal-neunzehn“.

In den Normen sind die Größen 2,75—19 und 4,00—19 gestrichen zugunsten von 3,25—19 und 2,50—19. Speziell die Größe 3,25—19 wurde vor wenigen Jahren noch als besonderer, sog. „Hochdruckreifen“ geführt und sollte daher auch durch eine etwas geänderte Bezeichnung kenntlich gemacht werden; der Gewebefortbau war dabei durch eine weniger starke Isolierung der einzelnen Lagen durch Gummischichten

Das sind die charakteristischen Maße für Felge und Reifen. — Die moderne Tiefbettfelge besteht aus den beiden „Hörnern“ außen, den Felgenschultern und dem zur Montage erforderlichen Bett in der Mitte. Der Reifen-Querschnitt ist übrigens nicht rund, sondern leicht oval.



etwas empfindlicher; der Reifen hatte ein geringeres „Formänderungsvermögen“ als die normalen Niederdruckgrößen und mußte mit entsprechend höherem Luftdruck gefahren werden. So fan! man dann in Betriebsanweisungen Minimaldrücke von 3 atü angegeben, worum sich natürlich kein Mensch kümmerte, so daß man das einzig Vernünftige tat und alle Gewebe einheitlich für niedrige Drücke herstellte.

An Stelle von 2,75-19 kann man ohne weiteres den Reifen 2,50-19 oder 3,00-19 auflegen. 4,00-19 lebt nur als Kleinwagenreifen weiter, erfreut sich aber auch bei

starken Gespannen großer Beliebtheit — und zwar mit Recht, weil man, wie die Tabelle zeigt, gefahrlos einen viel geringeren Luftdruck fahren kann als bei kleineren Reifen; die Tragfähigkeit, ein Begriff, worauf ich unten noch zurückkomme, ist theoretisch die gleiche, während die Lebensdauer praktisch erheblich größer ist, einmal wegen der höheren Belastbarkeit und zweitens wegen der stärkeren Protektorschicht. Zu bedenken ist andererseits, daß Roll- und Walkwiderstände beim Vierzöller größer sind als beim kleineren und entsprechend stärker aufgepumpten Reifen, was mindestens auf guten



Diese Skizze zeigt die Anbringung und Wirkungsweise der Sicherheits-einlage.

schlägt, wenn das Fahrgestell von Haus aus in dieser Hinsicht schlecht ist. Als ausgesprochene Kleinwagenreifen haben die neueren Vierzöller dementsprechend ein Profil, das wegen des gänzlich fehlenden oder unzweckmäßigen Uebergangs zur Seite hin für die beim Solofahren hin und wieder erforderliche Kurvenlage ungeeignet ist; deshalb erhalten sie auch durchweg einen Aufdruck „Kleinwagen“.

Ueber die in den Tabellen angegebene Tragfähigkeit der einzelnen Reifen ist folgendes zu sagen: Es passiert selbstverständlich gar nichts, wenn man gelegentlich einen Reifen 20 oder 30 kg „überlastet“; die einzelnen Werte sind versuchsgemäß so ermittelt, daß der Reifen dabei noch eine normale Lebensdauer und vor allem ausreichende Sicherheit gegen Durchschläge besitzt. Um das Gewebe zu schonen, wird man natürlich auf längeren Fahrten zu große Belastun-

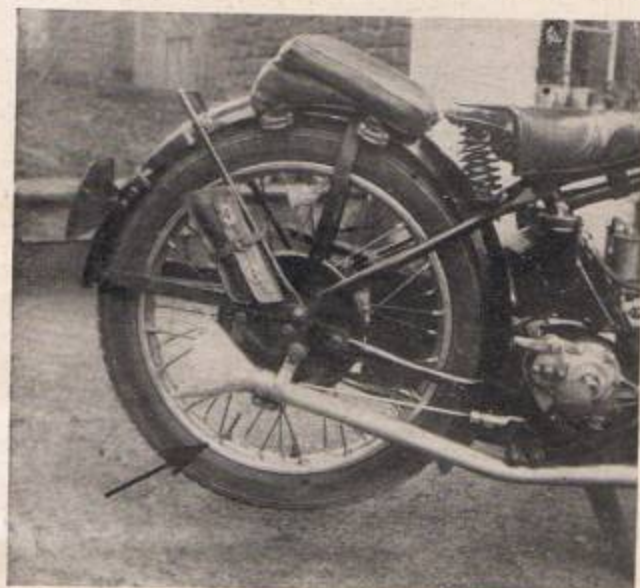
Reifen- bezeichnung	Auf Felge	Reifen- durchm.	Reifen- breite	wirks. stat.	Radius dyn.	Trag- fähigkeit	Luftdruck
1. 26×2,00 verstärkt	26×2	675	52	324	326	70	1,75
2. 26×2,25 verstärkt	26×2½	685	58	328	330	80	2,00
3. 2,50—19	2×19	625	65	295	297	90	1,75
						100	2,00
						85	1,20
						100	1,40
4. 3,00—19	2½×19	647	76	305	307	160	1,90
						90	1,00
						105	1,20
						125	1,40
5. 3,25—19	2½×19	667	85	315	317	200	1,90
						100	1,00
						115	1,20
						135	1,40
6. 3,50—19	3×19	672	91	317	319	210	1,90
						115	1,00
						130	1,20
						150	1,40
						225	1,90
7. 4,00—19	3T×19 3×19	701	103	327	330	150	1,00
						180	1,25
						210	1,50
						240	1,75

Genormte Drahtreifen: 1 und 2 sind Motorreifen, schon kennlich an der Bezeichnung, die den Fahrradnormen entlehnt ist. 3-6 sind normale Motorradgrößen, 7 ist ein Kleinwagenreifen, der aber auch für Seitenwagenmaschinen verwendet werden kann.

Reifen- bezeichnung	Auf Felge	Reifen- durchm.	Reifen- breite	wirks. stat.	Radius dyn.	Trag- fähigkeit	Luftdruck
25×3,85	CC	669	100	316	318	240	1,75
26×2,85	CC 1	686	78	324	326	160	1,75
27×3,50	CC 1	702	90	332	334	200	1,75

Die alten Wulstreifen: Daß sie in den neuen Normen nicht enthalten sind, geht schon aus der alten Bezeichnung hervor.

Straßen und Autobahnen nicht nur einige Benz in der Spitze kostet, sondern auch höheren Brennstoffverbrauch mit sich bringt; auf schlechten Straßen wird der Unterschied jedoch infolge der geringeren „Stoßverluste“ — wenn überhaupt — kaum meßbar in Erscheinung treten. An der Solomaschine ist vom 4,00-19 grundsätzlich abzuraten. Es gibt allerdings laut Katalog einen Spezial-Geländereifen dieser Dimension, der aber nur für Wehrmachtszwecke hergestellt wird, so daß man ihn im Handel nicht erhalten kann — allenfalls als Teilnehmer einer großen Geländefahrt im Fahrerlager. Auf Straßen wird die seitliche Führung bei der Solomaschine durch die „Wabbeligkeit“, die diese Uebergröße mit sich bringt, stark beeinträchtigt, besonders in Verbindung mit einer nur 2½ Zoll breiten Felge. Darüber hinaus entsteht nach meinen praktischen Erfahrungen in mehreren Fällen eine deutliche Neigung zum „Springen“, was vor allem dann auf die Nerven (und andere Körperteile)



Der lange Stift kennzeichnet die Sicherheits-einlage am „fertigen“ Rad. (Die Maschine wird nur ausnahmsweise zum Spazierenfahren benutzt — daher der primitive Schalldämpfer, die embryonale Werkzeugtasche. Keine Beleuchtung.)

gen tunlichst vermeiden bzw. durch einen entsprechend höheren Luftdruck ausgleichen. Das Rad wird in diesem Falle durch den höheren Druck ja auch nicht unruhiger! — Mit den angegebenen Drücken verhält es sich ganz ähnlich: auch sie können und müssen sogar je nach der Eigenart der betreffenden Maschine überschritten werden. Es dürfte sich übrigens inzwischen rumgesprochen haben, daß sich viele Maschinen, die eine normale Parallelogrammgabel und keine Hinterradfederung besitzen, mit einem höheren Druck im Vorderrad und niedrigeren im Hinterrad besser fahren als umgekehrt.

Der Durchmesser aller angeführten Felgen beträgt 19", rund 484 mm. Aber eine Felge hat ja als „profiliertes Band“ mehrere Durchmesser; entscheidend ist natürlich der Durchmesser der Felgenschultern, während die Größe der „Hörner“ und des Tiefbettes für den einwandfreien Sitz des Reifens eine untergeordnete Rolle spielen. Praktisch gemessen wird aber nicht der Durchmesser, sondern der Umfang, indem man ein Stahlbandmaß herumlegt.

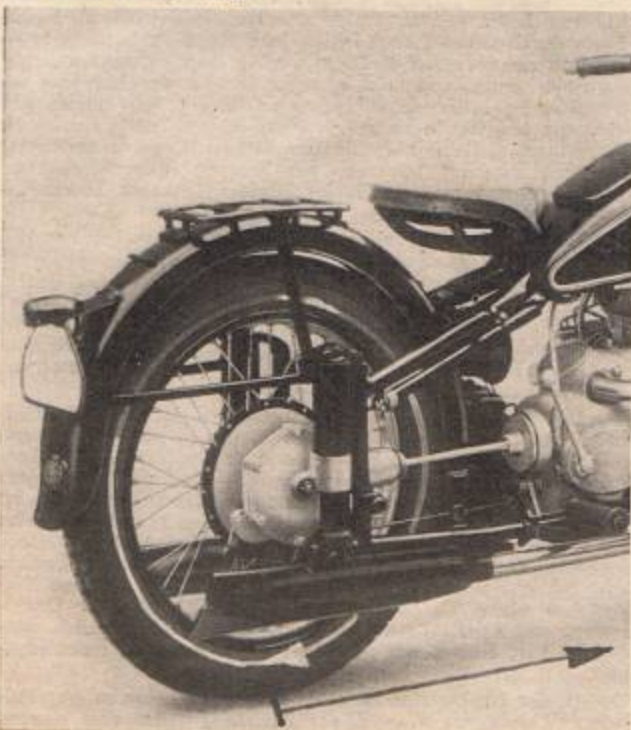
Ich hätte übrigens fast unterschlagen, daß es außer Tiefbettfelgen noch Wulstfelgen und Wulstreifen gibt. Bei Wulstfelgen wird der äußere Durchmesser in der Mitte des Bodens gemessen. Daß Wulstreifen schon seit einiger Zeit nicht mehr hergestellt werden, wie ich auf Anfrage erfuhr, ist natürlich für die Besitzer so bereifter Räder bitter. Sie finden im Bedarfsfalle vielleicht per Zufall ein brauchbares Stück irgendwo auf Lager — die gleiche Rundfrage ergab nämlich, daß das hier und da der Fall ist. Sonst bleibt nur das Einspeichen einer Tiefbettfelge übrig. — Warum der Drahtreifen an Kraftfahrzeugen den Wulstreifen gänzlich verdrängt hat, finden wir in einem Conti-Prospekt zusammengestellt:

„1. der Drahtreifen ist stabiler, weil er keine so empfindlichen Wulste hat . . . 2. der Drahtreifen hat eine bessere

Stoßdämpfung, weil seine Flanken nicht so eingezwängt und freier beweglich sind und weil er einen größeren Luftinhalt hat... 3. Der Drahtreifen verleiht der Maschine einen leichten Lauf, weil er im Gewicht leichter ist, weil er infolge der besseren Stoßdämpfung leichter rollt und weil er sich auch auf Leichtmetallfelgen montieren läßt.“ (Stoßseufzer des schnellen Mannes zu letzterem... Die Tute haben wir, fehlt nur das Auto dazu... D. Verf.). — Der Draht- oder SS-Reifen läßt sich auch schneller montieren als ein Wulstreifen, man braucht nicht mehr die Decke erst aus ihrer zangenartigen Einzwängung unter den Felgenreändern herauszuziehen, was durch das Kleben der Wulste unter der Umbördelung, die mit ihrer scharfen Kante oft Beschädigungen hervorruft, sehr erschwert werden kann. Allerdings gilt das nur, wenn man den Montagetrick eines Tiefbettes kennt; sonst ist Gewaltanwendung unvermeidlich, und die führt mit großer Sicherheit zu Beschädigungen des Reifenfußes, wenn nicht sogar das Drahtseil zerrissen wird, ein Schaden, der nicht zu beheben ist und rettungslos zum Ausschluß führt. Der Drahtreifen bietet eine größere Sicherheit gegen das Abspringen von der Felge bei einer Reifenpanne. Ich habe einmal mit einer wulst-bereiften 750er einen dicken, aber an sich harmlosen Nagel gefangen; die Wirkung war ziemlich katastrophal, weil die Decke mit Windseile von der Felge sprang, so daß der Schlauch in tausend Fetzen um die Achse herumhing.

In diesem Zusammenhang sei mir eine kurze Abschweifung zur sog. Sicherheitseinlage oder Sicherheitsschraube gestattet, die ich an schnellen und starken Hirschen sehr schätze. Ihr Hauptzweck ist aber weniger, das Abspringen des luftleeren Reifens zu verhindern, sondern das Wandern der Decke, eine häßliche Eigenschaft, die fast immer mit einem ausgerissenen Ventil endet. Die Wirkungsweise geht aus der Abbildung hervor: der aus Stahl gepreßte Profilstreifen, der gegen den Schlauch natürlich durch eine Gewebeschutzschicht abgedeckt ist, wird nach beendeter Montage des Reifens — wenn die Kennlinie richtig sitzt — mittels der Schraube gegen die Felge gezogen, wobei er die Reifenfüße festklemmt zwischen den Felgenhörnern, so daß der Reifen weder abspringen noch wandern kann. — Ich weiß ganz genau, daß ich mit diesem Hinweis auf die Sicherheitseinlage in ein Wespennest stoße; denn ihre Berechtigung wird an maßgeblichen Stellen angezweifelt, weil selbst die Renn-BMW ohne auskommt, obwohl sie gerade an Rennmaschinen vorzugsweise verwandt wird. — Seinerzeit erlebte ich folgenden Fall: An einer älteren 500er, die mit einem 4"-Reifen auf dem Hinterrad und entsprechend

So mißt man den dynamischen Rollradius, allerdings müßte das Rad normal belastet werden.



geringem Luftdruck gefahren wurde, rissen serienweise die Ventile aus, bis der Mann sich auf meinen Rat hin eine Sicherheitseinlage besorgte (nicht immer ganz einfach!); dann war der Spuk zu Ende. Es ist übrigens ein verbreiteter Irrtum, zu glauben, es müßten zwei oder gar drei Stück auf den Umfang verteilt sein; eine wirkt hundertprozentig; erstens gegen Wandern, zweitens gegen Abspringen; denn das Abspringen eines Drahtreifens setzt voraus, daß er an der gegenüberliegenden Seite erst mal ins Tiefbett rutscht, und das kann er höchstens der Einlage gegenüber; an der Einlage selbst kann er jedoch sowieso nicht heraus! —

Aber wir sind mit der Felge noch nicht fertig: ihr zweites Maß, die Breite, bezieht sich auf den Abstand beider Außenflächen, so daß man immer, auch wenn die Bereifung montiert ist, mit einer Schieblehre einfach nachmessen kann; die „Maulbreite“ ist ja nur an einer „nackten“ Felge zu kontrollieren. Die meistverwandte Felgengröße ist wohl die $2\frac{1}{2} \times 19$, die normalerweise zum Reifen 3,00—19 oder 3,25—19 verwendet wird; aber auch der 3,50—19er wird häufig auf dieser Felge montiert. Natürlich paßt auch der 4,00—19 an sich ohne weiteres, aber die Seitenführung ist dann schlecht, so daß hier die 3zöllige Felge am Platze ist. Die Reifenfirmen gehen in vielleicht etwas übertriebener Vorsicht soweit und warnen auch vor Verwendung des 3,50er auf der $2\frac{1}{2}$ “-Felge und lehnen jede Garantie ab, wenn ein Reifen auf einer anderen als der angegebenen Felgengröße montiert ist.

Abweichend von den Serienmodellen werden an ausgesprochenen Rennmaschinen größere Räder bevorzugt; als Vorderreifen ist hier 3,00—21 entsprechend der alten Bezeichnung 27×3,00 und auf dem Hinterrad die Dimension 3,25—20 oder auch 3,50—20 üblich. Diese Reifen werden aber nur von der Rennabteilung an die Fahrer selbst abgegeben und sind im Handel nicht erhältlich; daher seien sie nur so nebenbei erwähnt. Allerdings ist es anerkannte Tatsache, daß verschiedene Sportmaschinen, z. B. die älteren NSU-OSL, mit einem 21er Vorderrad bessere Fahreigenschaften aufweisen.

Erwähnenswert sind noch die von den Normen vorgeschriebenen Toleranzen, die eingehalten werden müssen. Gemessen wird an einem Reifen, der mit dem (Tabellen!) Höchstdruck aufgepumpt ist in unbelastetem Zustande; die zulässige Abweichung in der Breite beträgt ± 3 mm, d. h. ein 3,5zölliger darf nicht unter 88 mm und nicht über 94 mm breit sein (Nennmaß ist 91 mm); beim Außendurchmesser sind ± 6 mm statthaft, was ja im Hinblick auf die verschiedenen Profilierungen verständlich ist. Andererseits ist beim Innendurchmesser unbedingt auf genaue Übereinstimmung zu achten — höchstens 1 mm darf die Differenz betragen, damit der Reifen sauber auf der Felge sitzt, die ihrerseits auch „Jahrenhaltig“ sein muß, wie der Fachausdruck lautet.

Schließlich kommen wir noch zu einem interessanten Begriff, der dem Reifen bzw. dem Rad insgesamt zugeordnet ist: der wirksame statische und dynamische Halbmesser, mit dem das Maß der „Abplattung“ oder der „Abplattradius“ des Reifens eng verknüpft ist. Angenommen, bei einem Reifen sei nur die Dimension 3,50—19 und nicht noch dazu die ältere Bezeichnung 26×3,50 angegeben; der Felgen- und Innendurchmesser ist also 19"; hinzu kommen noch zweimal 3,5" (weil ja an jeder Seite), so daß der Außendurchmesser 26" bzw. der Radius 13" beträgt. Bei Belastung plattet der Reifen jedoch ab und der wirksame Halbmesser, kurz Rollradius genannt, wird kleiner. Auch der Luftdruck ist selbstverständlich von Bedeutung: je geringer der Druck, um so kleiner der Rollradius und um so größer — — — die Rechnung des Taxifahrers A! — Die Werte in der Tabelle beziehen sich auf den Halbmesser, der zustandekommt, wenn die Belastung dem jeweiligen Luftdruck entspricht.

Was aber besagt die Unterteilung „statisch“ (= stehend) und „dynamisch“ (= in Bewegung befindlich)? — Ersterer wird gemessen am stillstehenden Fahrzeug als Abstand von Radmitte bis zum Boden; hieraus errechnet man dann den praktisch wirksamen Radumfang. Umgekehrt erhält man den dynamischen Rollradius, wenn man aus der gemessenen Wegstrecke, die das abrollende Rad bei genau einer Umdrehung zurücklegt, auf den Halbmesser zurückrechnet. (Ein Radumfang errechnet sich bekanntlich aus der Formel $U = 20 \pi r = 6,28 \text{ mal dem Radius}$). — Finden Sie nicht die Tatsache, daß zwischen dem statischen und dynamischen Rollradius ein Unterschied besteht, recht merkwürdig?... Und überhaupt, wo bleibt der beachtliche Teil des Reitenumfanges, der doch einmal da ist und doch beim Fahren nicht zur Geltung kommt?

Heilmut Hütten.

Verleihung des deutschen Motorsportabzeichens

1. Stufe in Gold:

Beranek, Eduard (NSKK), Beckhusen, Herbert (NSKK), Baumgarten, Joachim (DDAC), Denzel, Wolfgang (H), v. Falkenhausen, Alexander (NSKK), Gablenz, Hermann (NSKK), Gutknecht, Alfred (WH), Hecker, Josef (NSKK), Heyer, Reinhard (H), Kussin, Ernst (NSKK), Lang, Hermann (NSKK), Müller, Paul (NSKK), Müller, Hermann (NSKK), Mundhenke, Walter (H), Ostermann, Alfons (NSKK), Patzold, Erich (NSKK), Rehrich, Georg (NSKK), Reichenwallner, Adolf (DDAC), Sande, Erwin (WH), Seltsam, Rudolf (NSKK), Scheube, Walther (NSKK), Thumshirn, Konrad (NSKK).

2. Stufe in Silber:

Bodmer, Karl (NSKK), Beranek, Theodor (WH), Demelbauer, Rudolf (NSKK), Eisner, Helmut (DDAC), Fruth, Hans (NSKK), Gabriel, Walter (NSKK), Groß, Helmut (H), Hopstock, Richard (NSKK), Hegendörfer, Fritz (NSKK), Hahmeyer, Heinz (DDAC), Knieß, Karl (NSKK), Krug, Adolf (NSKK), Koehler, Günther (DDAC), Lodermeier, Hans (NSKK), Lottes, Karl (NSKK), Müller, Petermax (H), Mundlos, Rudolf (WL), Odendahl, Christian (NSKK), Rose, Max (NSKK), Reinhardt, Walter (WH), Sander, Richard (NSKK), Seide, Heinz (NSKK), Schwarz, Friedrich (NSKK), Schmitt, Wilhelm (NSKK), Schneider, Walter (NSKK), Strunk, Karl (NSKK), Topf, Werner (NSKK), Treutlein, Georg (NSKK), Voigt, Eduard (NSKK), Vorster, Emil (NSKK), Weicke, Horst (WH), von Wangenheim, Hermann (H), Weiß, Georg (H), Wencher, Hans (NSKK), Zencominski, Lothar (WL).

3. Stufe in Eisen:

Ammann, Georg (NSKK), Abmann, Helmut (WH), Aichele, Hermann (NSKK), Burkhardt, Leo (H), Bethge, Hans-Joachim (H), Büschel, Alexander (NSKK), Bender, Oskar (NSKK), Bernhard, Hermann (NSKK), Birkhofer, Georg (NSKK), Beckhusen, Otto (NSKK), Bund, Friedrich (NSKK), Berger, Lothar (NSKK), Cmyral, Siegfried (H), v. Dammritz, Albrecht (DDAC), Döring, Walter (H), Düwe, Gerhard (WH), Dotterweich, Georg (NSKK), Döbereiner, Karl (NSKK), Esser, Mathias (NSKK), Eyemann, Kurt (NSKK), Fiedler, Kurt (H), Franke, Wolfgang (H), Förster, Franz (NSKK), Funka, Georg (NSKK), Grund, Walter (NSKK), Grimm, Josef (WL), Greiner, Erwin (WH), Gall, Georg (NSKK), Groß, Jacob (WL), Hermann, Helmut (NSKK), Helm, Kurt (WM), Hoyer, Rudolf (NSKK), Här, Friedrich (RP), Held, Fritz (NSKK), Hosse, Werner (WL), Höger, Eberhard (SA), Hermann, Fritz (NSKK), Hartz, Otto (NSKK), Hansig, Alfred (NSKK), Ischinger, Franz (NSKK), Jahn, Georg (NSKK), Jungk, Horst (NSKK), Jakubetz, Rudolf (NSKK), Kittner, Edgar (DDAC), Koglenberg, Helmut (NSKK), Krambiell, Werner (WH), Kramer, Bernhard (NSKK), Kirsten, Walter (NSKK), Kimmner, Fritz (NSKK), Krauß, Kurt (DDAC), Kohlbeck, Josef (NSKK), Lorenz, Felix (NSKK), Lommel, Hans-Joachim (NSKK), Lück, Siegfried (WH), Müller, Paul (NSKK), Mehl, Rudi (NSKK), Maciejewski, Karl (WH), Merkle, Eugen (NSKK), Meier, Rudolf (NSKK), Nischoff, Kurt (WM), Noll, Georg (NSKK), Niemann, Franz (WL), Nax, Rudolf (NSKK), Nathusius, Hans (H), Naujoks, Max (NSKK), Ohlmeyer, Heinrich (WM), Oelsner, Fritz (NSKK), Platt, Heinz (WM), Pusch, Karl (NSKK), Petersen, Adolf (H), Pendzialek, Erich (NSKK), Prell, Karl (NSKK), Quandt, Arnold (RP), Riedl-Andreas, Horst (NSKK), Reinhardt, Ernst (WL), Reuschel, Helmut (NSKK), Rippke, Walter (WL), Reichardt, Fritz (WH), Rosig, Erich (H), Roth, Fritz (DDAC), Rosenham-

Fortsetzung auf Seite 266.



Viele Millionen Bosch-Kerzen bewähren sich in den Motoren der schnellsten Flugzeuge, der schwersten Lastzüge, der siegreichen Rennwagen. Bosch-Kerzen sind dank ihrem synthetischen Isolator Pyranit 2 besonders unempfindlich und zuverlässig wie die gesamte elektrische Ausrüstung von

Bosch

Frohes Lagerleben

BEI DER MOTOR-HJ
SACHSEN



Die Jugend von heute hat es besser. So sagt jede Generation. Aber was das Motorrad betrifft, hier trifft es wirklich zu. Wir älteren Motorradfahrer dürfen in unserer Jugend höchstens einmal eine Maschine von weitem bestaunen oder die eines Älteren Bruders putzen. Wie gern hätte man wenigstens in einer Werkstatt gesessen und ein bißchen mit dem Meister Benzin geredet. An Mitgenommenwerden dachte man ja schon garnicht. Da wurden dann Spaziergänge an sämtlichen Motorradgeschäften der Stadt vorbei gemacht und die Veränderungen, die sich im Schaufenster zeigten, als brennende Neuigkeit weiter berichtet. Heute haben es die Jungen leichter, bei ihren Eltern die Notwendigkeit der Anschaffung eines Kleinkraftrades durchzusetzen. Oder sie können wenigstens in den Stürmen der Motor-HJ in innigen Kontakt mit diesem begehrten zweirüdrigen Vehikel kommen. Dort lernen sie, was sie später einmal gut gebrauchen können. Sie lernen den Motor kennen, lernen fahren und lernen Verkehrsdisziplin.

Fotos: Ernst Wiese.

Liebe Hannelore!

Ich danke Dir schön für Dein Päckchen!

Du hast mir wieder Bilder geschickt.

Italien! —

Hannelore — wie lustig war doch diese Fahrt!

Weißt Du noch, gleich zu Anfang am Gardasee — „He, Signorella — mir a so an Zitronenzweig!“ Unser guter Peter! Er konnte sich noch gar nicht vorstellen, daß man sein Augsburger Deutsch nicht überall verstehen sollte. Daß man sich ein notdürftiges Italienisch nicht selbst zusammenbasteln konnte. Wie lachte er uns aus, als ihm das schwarzäugige Mädel trotzdem einen solchen Zweig brachte. Und nach fünfhundert Metern hopste die schöne Zitrone vom Scheinwerfer herunter — mir genau vors Rad! Du tatest einen kleinen Schrei — aber da war sie schon überfahren. Der Jammer, Du hast ihm dann einen neuen Zweig gekauft, und den hat er sorgsam behütet nach Sizilien und wieder heimgefahren.

Der Peter ist mit seinen 23 Jahren Fluglehrer geworden — weißt Du das?

Weißt Du, wie er damals schon auf seiner Zweihunderter vom Fliegen träumte? Wie er dann am Po tatsächlich flog — in ein Maisfeld! Wir erschranken, weil es so lange dauerte, bis er wieder herauskam. Als ich hinlief, kam er mit einem glänzend tiefroten Maiskolben in der Hand wieder zum Vorschein. „Wartet ihr auf mich? Ich wollte mir nur diesen schönen Kolben hier holen!“

„Ach so!“ sagten wir, und sahen seinen verbeulten Kopf an.

Wie er immer eifrig im Lexikon suchte, wenn er nette

Italienerinnen sah! Wie die über ihn lachten, weil sie sein schwarzes Büchel für ein frommes Gebetbuch hielten. Sie taten ihm bitter unrecht. Und wenn er endlich das nach seiner Ansicht den Umständen angepaßte Wort hatte, waren die Schönen immer schon weg. Sie wollten sich ausschütten vor Lachen.

Peter! Du warst nicht der einzige.

„Es lachen die andern und lassen den Fremden alleine stehn“, sang schon Eichendorff.

Der kahle, steinige Apenin! Wie ein dunkles Zwischenspiel, um die Melodie danach um so strahlender erklingen zu lassen:

Das blaue Mittelmeer unter südlicher Sonne. Und die ersten richtigen Palmen.

Das erste Bad im Meer, am Felsenufer der Riviera! Du warst kaum drin — da hatte Dich die erste Welle schon gegen den nächsten bohrgeschulterfressenen Felsen gedrückt. Arme Hannelore! Deine schöne glatte Haut war arg zerschnitten.

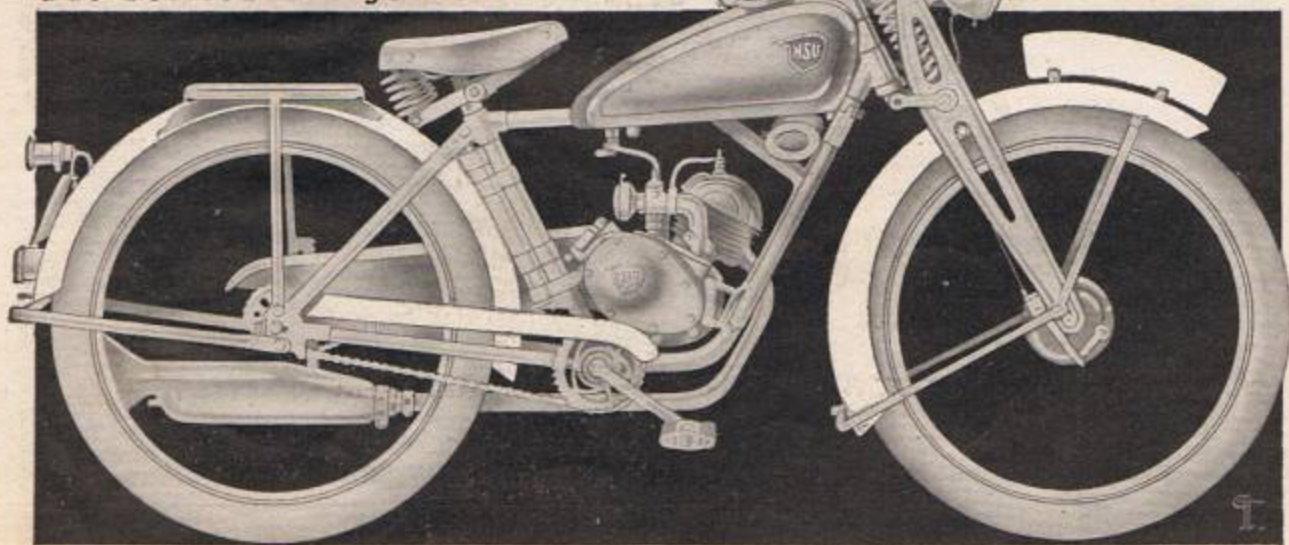
Die See wurde mit jedem Tag unruhiger, während wir dem Ufer nach Süden folgten. Du warst noch ganz verpfändert — weißt Du noch? Da riß Dich die Brandung



NSU-QUICK

Das betriebsbillige Motorfahrrad

für Herren und Damen



Motorräder • Motorfahrräder • Fahrräder

NSU WERKE AKTIENGESellschaft, NECKARSULM



Erhalte die Leistung
deines Motors durch

Auto-Kollag - Zusatz zum Öl
beim Ölwechsel.
(das führende Kolloidgraphit-Präparat)



Im steinigen Apenin.

vom Seil — und dann war nichts mehr zu sehen in dem brodelnden Weiß. Endlich — wir bekamen es mit der Angst — endlich regte es sich 30 Meter weiter hinten zwischen den schwarzen Riffen — da warst Du! Und nicht den kleinsten Kratzer hattest Du abbekommen!

Rom! Und die ganze Fülle schöner italienischer Städte! Weißt Du noch, wie wenig Peter langes Stehenbleiben vor irgendwelchen Bauten leiden konnte? Er wußte das so deutlich, aber zugleich so höflich und gutmütig zum Ausdruck zu bringen. Du fandest das wenigstens.

Er war immer ein guter Kamerad. Das frische wilde Leben war ihm halt so viel wert, daß auch die schönstgeformten Steine nichts dagegen waren. Wie zog es ihn auf den Vesuv! Wir aber scheuten die Lire, die wir auf der Bergstraße hätten rollen lassen müssen. Statt dessen fuhren wir nach — Pompeji! So fuhr er eben allein. Er berappte die Lire mit Freuden aus seiner schmalen Kasse. Wir warteten und warteten — er kam nicht zurück — es wurde Nacht. Wie haben wir uns Vorwürfe gemacht! Und dann erzählte er: Er hatte, schon wieder auf dem Abstieg, ein paar alte geizige Lords, die den Bergführer gespart hatten und steckenblieben, umsonst hinaufgeleitet.

Und heute zeigt Peter seinen Kameraden, wie man die Vickers-Wellington und Bristol-Blenheim in Grund und Boden jagt.

Sizilien! Weißt Du noch, wie mir auf der Fähre die dicke amerikanische Limusine, rückwärts fahrend, fast mein Motorrad ins tiefe Wasser gedrückt hätte? In die Straße von Messina. Und wie kameradschaftlich sich die Italiener dann um unser verbogenes Schutzblech bemühten?

Die freudige Ueberraschung Peters, als wir diesmal ihm die Aetnabesteigung vorschlugen! Maultiere — unsportlich! Du wolltest klettern. Würdest Du Dich heute wieder so entschließen? Es war halt doch eine schlimme Strapaze. Pietro — der Aetnaführer — Peters Namensvetter. Sah er ihm nicht sogar ein wenig ähnlich?

Weißt Du noch, wie beim Aufbruch gleich über Nicolosi — es war noch dunkel — das weite Meer anhub, in sanftem Silber zu schimmern? Wie wir, noch zwischen pastellfarbenen Oliven und hohen Weinlauben, den Augenblick erwischen wollten, da die Sonne aus dem Mittelmeer taucht? Bis wir plötzlich unsere grünen Schatten auf dem rosig aufleuchtenden Ascheboden bemerkten und herumfuhren — da schwebte sie

Mittelmeer und südliche Sonne.



AMAL

Der Vergaser der Rekorde und Erfolge

FISCHER A. G. FÜR APPARATEBAU FRANKFURT A. M. - OBERRAD GEGR. 1860



Italienisches Gefährt am Gardasee.

Fotos vom Verfasser.



schon über dem Wasser, wie eine Orange!

Wie es auf dem ersten schwarzen Lavastrom noch südlich warm wurde, dann aber immer kühler? Und die Luft immer dünner? Was haben wir dann geschmauft! Am Schluß zwei Atemzüge auf einen Schritt.

Nachts im Observatorium hat es greulich durch die Ritzen gezogen. Wer hätte auch voraussehen können, daß es im heißen Sizilien so kalt sein kann. Wir hatten uns nicht genügend vorgesehen.

Dann — ganz durchfroren — der letzte Aufstieg zum Kraterand, durch ein schmieriges Zeug aus Asche, Schwefel und Schneeresten. Ueber uns wogten die mächtigen Dämpfe. Dann der Gang durch den stoßenden Sturm rings um die riesige Kluft — ich werde ihn nie vergessen! Ausgerechnet in Lee, in den jagenden Wolken, klemmte ich den Schuh in eine scharfkantige Lavarinne. Hannelore — ich glaube, es kann uns niemand nachfühlen, was das in der Herzbeklemmung der dünnen und giftigen Luft für uns bedeutete. Der Bergführer Pedro brachte ihn dann wieder heraus, aber Du bekamst durch den Aufenthalt in den Schwefeldämpfen einen Hustenanfall, so heftig, daß wir fast glaubten, Du müsstest ersticken. Und unten im Krater fauchte und brüllte es aus hundert großen und kleinen Mäulern.

Das Schönste war wohl der Abstieg. Halb Sizilien zu unseren Füßen!

Welche Reichtümer wurden uns zuteil — und mit welcher bescheidenen Geldmitteln!

Und selbst das will man uns nehmen? Neidet uns der Westen sogar unsere Jugend und unsere Kraft? Will man es uns verwehren, die weite Welt auch nur kennenzulernen?

Hannelore — so wahr wir jung sind — wir werden sie uns mit den Waffen erkämpfen! —

Ich lege Dir Deine Bilder wieder bei — herzlichen Dank! — und bin gespannt auf die nächsten.

Ludwig Ritz.

Infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse kann

„DAS MOTORRAD“

nicht immer mit gewohnter Pünktlichkeit eintreffen. Wir bitten unsere Leser bei gelegentlich eintretenden Verspätungen um freundliches Verständnis. DER VERLAG

Hoffentlich...

VICTORIA
WINKE

(2)



steht. Ihr „nichtbewinkeltes“ VICTORIA-Motorrad gut aufgebockt in der Garage, d. h. so, daß die Reifen frei und unbelastet sind. Wenn nicht, dann holen Sie das Versäumnis rasch nach. Mit Hilfe von 2—3 Backsteinen oder Holzstollen ist diese Arbeit rasch getan. Nun aber zu der eigentlichen Pflege.

Bereits in unserem ersten VICTORIA-Wink haben wir Sie auf die gefährliche Rostbildung des Kondenswassers aufmerksam gemacht. Wasser könnte aber auch beim Abspritzen der Maschine oder bei Regenfahrten in die Radlager gekommen sein. Das ist möglich, obwohl die Abdichtung die denkbar beste ist. Sie müssen also auch hier die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen ergreifen. Zuerst nehmen Sie die Laufräder heraus, sehen die Radlager nach und entfernen aus diesen auf jeden Fall den vorhandenen Schmutz. Wieder gut eingefettet sind die Teile jedem normalen Witterungseinfluß gewachsen. Weil Sie die Räder nun einmal in der Hand haben, nehmen Sie sich auch der Bereifung an. Schmutzkrusten in der Profilierung der Gummidecken entfernen Sie einfach durch eine kräftige Abwaschung mit Bürste und Wasser. Nachher werden die Decken abgezogen und die Wülste vom Schmutz und Rost gereinigt. Hat sich an den Felgen Rost angesetzt, so wird derselbe entfernt. Die gereinigten Stellen werden neu gestrichen; Lack hierzu erhalten Sie von Ihrem VICTORIA-Händler. Beim Reifen aufziehen streuen Sie ein gutes Teil Talcum ein und pumpen wieder auf normalen Druck auf. Von Zeit zu Zeit ist dieser Druck nachzuprüfen und gegebenenfalls aufzufüllen. Schlappe Decken und Schlauche werden rissig und dadurch unbrauchbar.

Unseres VICTORIA wäre wieder ein Liebesdienst erwiesen — in Kürze folgt der VICTORIA-Winke dritte Streich.



VICTORIA-Werke
DIE STÄRKE DEUTSCHER

A.-G., Nürnberg
WERKTAT SEIT 1896



HOREX
Die neue 350 ccm Sportmaschine

HOREX COLUMBUS-WERK^{K.G.}
FRITZ KLEEMANN
BAD HOMBURG V.D. HÖHE

Fortsetzung von Seite 261.

mez, Artur (NSKK.), Seebor, Hermann (RP.), Seifert, Paul (DDAC.), Sieber, Eugen (H.), Sailer, Hanns (NSKK.), Sandkühler, Georg (H.), Sommer, Robert (DDAC.), Sommerhoff, Erich (NSKK.), Sauer, Edgar (DDAC.), Sachleben, Hermann (WH.), Schulte, Klaus (NSKK.), Schmidt, Gustav (RP.), Schildmann, Heinrich (WL.), Schulze, Dr. Hermann (NSKK.), Schmitt, Peter (NSKK.), Schönbeck, Georg (NSKK.), Schneider, Walter (NSKK.), Strobel, Wilhelm (NSKK.), Stöhr, Willi (H.), Stamm, Rudolf (NSKK.), Stepl, Karl (NSKK.), Staab, Franz (NSKK.), Steiner, Hugo (NSKK.), Stein, Karl (DDAC.), Stollberg, Herbert (NSKK.), Theisen, Hans (NSKK.), Thieme, Walter (NSKK.), Vogt, Heiner (NSKK.), Vaasen, Franz (NSKK.), Vogel, Reinhold (NSKK.), Wittmann, Fritz (NSKK.), Wille, Paul (NSKK.), Wornicke, Albert (NSKK.), Wieland, Dr. Albert (NSKK.), Winkler, Anton (NSKK.), Wiswedel, Arthur (DDAC.), Wessely, Peter (NSKK.), Weber, August (NSKK.), Ziegelski, Karl (NSKK.), Zimmermann, Hans (H.), Ziegler, Leo (NSKK.), Schindel, Richard (NSKK.).

Reifen-Entschädigungen

Mit den Auszahlungen der Entschädigungen für die bei der ersten Ablieferungsaktion im September 1939 abgegebenen Reifen wurde bereits begonnen. Die Reichsstelle für Kautschuk und Asbest weist aus Anlaß verschiedener Anfragen darauf hin, daß mit Rücksicht auf die Fülle der damit zusammenhängenden Arbeiten, die wiederum bedingt ist durch die außerordentlich große Zahl von empfangsberechtigten Ablieferern, sich diese Auszahlungsarbeiten noch über einige Monate erstrecken werden. Die beteiligten Kreise werden daher gebeten, von weiteren unmittelbaren Anfragen bei der Reichsstelle für Kautschuk und Asbest oder bei den übrigen an den Berechnungs- und Auszahlungsarbeiten beteiligten Stellen abzusehen, da die Beantwortung dieser Anfragen im einzelnen eine zusätzliche Arbeitsbelastung bedeutet und die Auszahlung der Entschädigungen nur weiter hinauszögern würde.

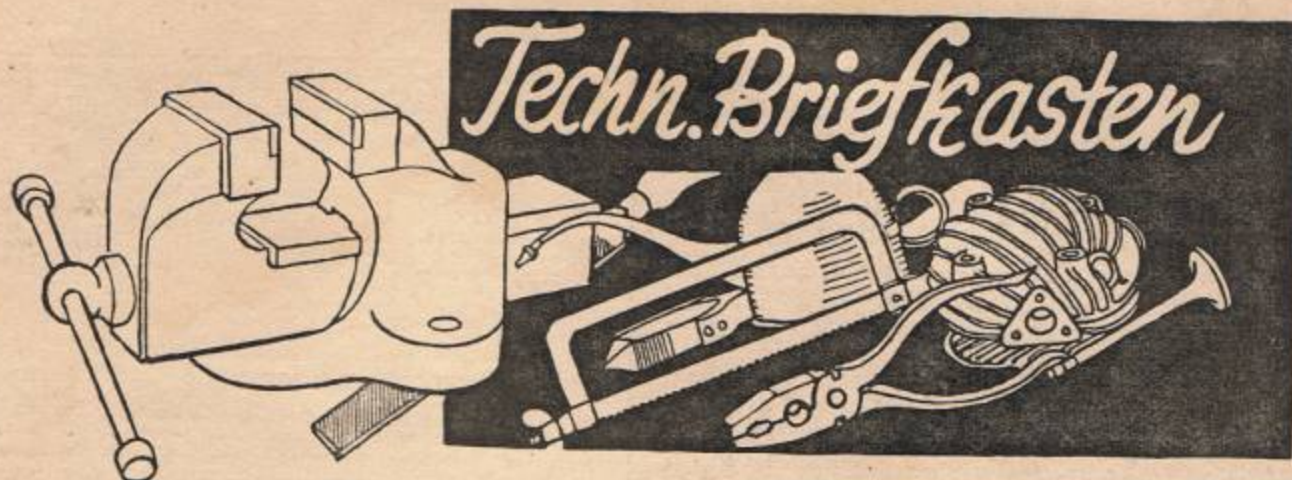
Die treuhänderische Bearbeitung aller Entschädigungsfragen (z. B. Abtretung von Ansprüchen, Pfandungs- und Überweisungsbeschlüsse) ist von der Reichsstelle für Kautschuk und Asbest der Wikrafa Wirtschaftsstelle für Kraftfahrzeugreifen GmbH, Berlin W 35, Am Karlsbad 3, übertragen worden.

Gute Reparaturen bei:

Bezugsquellennachweis

Osten Friedrich Dukat Motorrad-Reparatur-Werkstatt Große Frankfurter Str. 3 / Fruchtstr. 40 Abschleppdienst — Fernruf: 59 40 40	Norden Ardie Spez.-Werkstatt GERTNER Ersatzteillager Fennstraße 49 Ruf: 40 31 06	Süden ZÜNDAPP-Dienst Werkstatt Original-Ersatzteile Arthur Hensch, Gitschiner Str. 48 Meister d. Kraftfahrzeughandwerks Fernruf: 61 06 08 — Abschleppdienst	Friedenau VICTORIA / DKW Spezial-Reparatur-Werkstatt Meister des Kraftfahrzeughandwerks Großer, Moselstr. 12 Ruf: 83 62 11
Auto-Union Spezial-Werkstatt für Wagen und Motorräder DKW-Feuchter Möllendorferstr. 78-79 Tel.: 65 22 55	Südwesten DKW- Elektrodienst und Reparatur Auto-Union A-G SW 65, Dresdener Str. 39/40 Fernruf: 67 61 31	Südosten NSU Werke A-G. Fabrikwerkstatt Neanderstr. 4 Fernruf: 67 07 11	Schöneberg ZÜNDAPP-DIENST Spezial-Reparaturwerkstatt Original-Ersatzteile Zündapp-Verkaufsbüro b. m. b. H. Feurigstraße 29 Fernsprecher: 7174 44
Nordosten DKW-Schneider Prenzlauer Allee 191 Spezial-Reparaturwerkstatt Telefon: 44 80 49	NSU-MEHNER Autorisierte NSU-Werkstatt. Belle-Alliance-Str. 92 65 26 07	Charlottenburg B M W Spezial-Werkstatt Meister d. Kraftfahrzeughandwerks Leo Nefzger, Darwinstraße Ecke Quedlinburger Straße (Röntgen-Garage) Fernruf: 3484 28 — Abschleppdienst	Tempelhof Ariel / NSU / DKW Reparatur-Werkstatt Brunotte, Friedrich-Wilhelm-Str. 80 Ecke Berliner Str. Tel.: 75 35 27
Nordwesten Georg Zudnick, Stromstr. 65 Meister des Kraftfahrzeughandwerks Fernruf: 39 04 81 Abschleppdienst Triumph - Werkstatt	Ardie Spezial-Rep.-Werkstatt Wittmann & Hedderich Original-Ersatzteillager Belle-Alliance-Str. 81-82 Tel.: 66 11 01	BMW-Spezial-Reparatur-Werkstatt B M W-Pelzer am Zoo Berliner-Str. 39 Tel.: 3422 11 Abschleppdienst Tag und Nacht	

Druck u. Verlag: Georg Koenig Buchdruckerei u. Verlag, Berlin C 2, Magazinstr. 15/16. — Hauptschriftleiter Gustav Mueller, Bln.-Steglitz (bei der Wehrmacht), Vertreter: H. G. Sievers (im Felde), verantwortl. für den tech. Teil: Christian Christophe, für den übrigen Teil: Ernst Rosenmann. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: C. H. Schmidt, Berlin NO 55. — Für Ausstattung: O. Senning, Neuenhagen b. Bln. — Abonnementspreis durch die Post bestellt monatlich 1,20 RM. (einschl. 4,6 Rpf. Zeitungsgebühr) zuzüglich Bestellgeld. — Abonnementspreis durch die Post bestellt vierteljährlich 3,60 RM. (einschl. 13,8 Rpf. Zeitungsgebühr) zuzüglich Bestellgeld. — Verlagsabonnement monatlich 1,20 RM. (einschl. 4,6 Rpf. Zeitungsgebühr und 6 Rpf. Bestellgeld). — Verlagsabonnement vierteljährlich 3,60 RM. (einschl. 13,8 Rpf. Zeitungsgebühr und 18 Rpf. Bestellgeld). — Erscheinungsweise: Erscheint achtstündig, und zwar jeweils Sonnabends. — Anzeigen H. Preisl. Nr. 5: 1/2 Seite 400.— RM., 1/4 Seite 200.— RM., 1/8 Seite 100.— RM., 1/16 Seite 50.— RM., 1/32 Seite 25.— RM. Rabatt H. Tarif. Anzeigen im „Markt für gebrauchte Räder“: Textwort 20 Rpf. — Briefadresse: An den Verlag „Das Motorrad“, Berlin C 2, Magazinstr. 15/16. Fernsprecher (Sammelnummer): 52 00 19, Postcheckkonto: Berlin 327 00 „Das Motorrad“. — Nachdruck aller Artikel verboten. — Anfragen, denen kein Rückporto beiliegt, müssen unbeantwortet bleiben.



Die Beantwortung der Fragen im Briefkasten erfolgt kostenlos. Doch kann keine Gewähr für pünktliches Erscheinen der Antwort in einem der nächsten Hefte übernommen werden, da die Fülle der einlaufenden Anfragen dieses verhindert. In einigen Fällen wird auf Wunsch gegen Einsendung einer Schreibgebühr von RM. 0,50 (Briefmarken nicht aufkleben, sondern anklammern) und eines Freiumschlages die Auskunft auf schriftlichem Wege erteilt. Alle Anfragen sind an die Schriftleitung „Das Motorrad“, Berlin C 2, Magazinstr. 15/16, unter dem Kennzeichen Briefkasten zu richten.

Nr. 39 941. Die Schmierung der NSU-OHC.

Frage: 1. Wie Du mir schreibst, ist es also nichts mit dem Schleifen der Gabelbolzen. Nun steht mir aber hier eine Hartverchromung zur Verfügung. Könnte ich nun die Bolzen hartverchromen und dann wieder auf Maß schleifen? Ich möchte die Bolzen nicht gern wegschleifen. 2. Kann ich die Büchsen fertig von NSU beziehen? 3. Du schreibst, ich soll die Feder des Rückschlagventils auswechseln, nun ist aber an der SS-Maschine keine Schraube wie an der OSL. Wo sitzt nun das Rückschlagventil? 4. Wieviel Ventilspiel bekommt der Motor? 5. Wie soll ich die Höhe des Kegelrades an der senkrechten Steuerwelle einstellen lassen? Meine Maschine ist hier die erste und einzige NSU, mit Königswelle. 6. Könntest Du nicht mal im Leserkreis um ein Handbuch nachfragen, oder die SS-Rennmaschine müßte doch ähnlich sein, vielleicht könntest Du mir da eins aufreiben. 7. In Heft 14/1939 steht in „Die Privatfabrik“ etwas über Reibahlen nach dem „Hunger-System“. Was ist da der Unterschied von einer gewöhnlichen verstellbaren Reibahle?

W. S. in S.

Antwort: Die Sache mit der Hartverchromung der Gabelbolzen funktioniert. Ist auch nicht teuer. 2. Die Büchsen können Sie von NSU beziehen. 4. So gut wie kein Ventilspiel. 5. Die Zähne der Kegelräder müssen eben sauber kämmen. 6. Wir werden nach einem Handbuch fragen. 7. Hunger ist die Marke der Reibahlen. 3. Das Rückschlagventil befindet sich am Ventilgehäuse über dem Loch, wo die Steigleitung in den Nockenkasten hineingeht. Sie wissen ja, die Schmierung ist ein Trockensumpf-System. Das Öl geht vom Ölbehälter durch ein Sieb zum Ölhaushalt (Sicherheitsmaßnahme). Dann geht weiter zur Zahnradölpumpe, die von der Königswelle aus angetrieben wird und im unteren Kurbelhaus sitzt. Das Öl wird in einem Kanal längs diesem Gehäuse gefördert. In Kurbelwellenhöhe zweigt ein Anschluß ab, der durch die hohle Kurbelwelle das Pleuellager schmirt. Weiter oben, ungefähr am Zylinderflansch, ist eine einstellbare Schraube für die Zylinderschmierung (für Seitenwagenbetrieb eine halbe Umdrehung auf). Danach zweigt für die Kettenschmierung eine



„MAICO“-Fahrer sind erfolgreiche Menschen!

Schnell sind Sie am Ziel um Aufträge zu holen und auszuführen, genüßreich sind Ihre Feierstunden. Das „MAICO“-Leichtmotorrad macht sich schnell bezahlt, begnügt sich mit jedem Winkel als Garage, ist zuverlässig und robust. Beachten Sie die Vorzüge des Doppelrahmens, des tief angebrachten Sattels und die angenehme Federung. Verlangen Sie den interessanten Prospekt von „MAICO“ Motorrad- und Fahrradfabrik Pöhltingen b. Tübingen.

Keine Firma kann auf die ständigen Bemühungen um die Erhaltung ihres Kundenkreises verzichten.

Darum: weiterwerben im „MOTORRAD“

Meiner werten Kundschaft zur Kenntnis, ab 10. 3. 1940 wird wieder feste **gejohlt**

Johlix-Siemang
DRESDEN N 6, Nechtstraße 15



Wer je ein Auto will fährt **SACHS-MOTOR** beizeiten

FICHTEL & SACHS A-G SCHWEINFURT-M

2x Montag u. Mittwoch
**die FUßBALL-
WOCHEN**

Leitung mit Regulierventil ab. Die Hauptleitung geht außen neben der Königswehre hoch zum Noelenkasten. Darüber sitzt ein Ueberdruckventil, welches das abgeblasene Öl zum Öeltank zurückführt. Schließlich zweigt hier noch eine Leitung zum Öeldruckmanometer ab (im Tank). Der normale Öeldruck beträgt 2 atü. In entsprechender Höhe des oberen Steuerhauses sind zwei Ueberlaufkanäle angebracht, durch die das Öl über um verpackten Königswehtrieb zum Kurbelhaush zurückfließt. Am tiefsten Punkt desselben wird das Öl abgesaugt und zum Öeltank gefördert.

Chr.

Nr. 30 957. Paßt der Engländer in deutschen Rahmen?

Frage: Es handelt sich um einen Motor aus einer Duneit. Es ist ein normaler Nasenkolben-Zweitakter, Doppelport, außenliegende Schwingscheibe, Magnetzündung (BTH). Am Magnetkondol ist folgendes Zeichen eingeschlagen: K 7258, an der Ueberströmkanalwand: 7258 Patent Nr. 154 128, das andere ist unleserlich, kann aber B 203 heißen. Da er keinen Firmennamen trägt, wird es wohl ein Originalmotor sein. Baujahr etwa 1928/29. 1. Welcher Vergaser kommt in Frage? Der Durchmesser beträgt 36 mm, Flanschanschluß. 2. Welche Bosch- und welche Lodge-Kerze? 3. Das Ding soll in einen Rahmen von der D.K.W. 200 eingebaut werden. Da ist noch ein Sturmey-Archer-Dreigangetriebe vorhanden, das ließe sich doch wohl verwenden? 4. Welches Fabrikat fuhr Demeiter, der Sieger des Großen Preises von Europa 1934?

H. S. in B.

Antwort: Die Duneit ist an sich ein Nasenkolbenmotor, hat aber als Besonderheit einen Stufenkolben: Die Maschine war, besonders für damalige Verhältnisse, enorm schnell — 115 ehrliche oder noch etwas mehr! 1. Es dürfte am ehesten der Amal-Typ 76/914 in Frage kommen; geben Sie aber bei Bestellung die techn. Anschlußmaße sicherheitshalber noch mal an. 2. Lodge H 1; von Bosch oder Beru eine entsprechende mit 175er Wärme-wert; für scharfe Fahrt besser noch eine 225er. 3. Wenn Sie irgendwie mit der Kettenflucht hinkommen, läßt sich das Sturmey-Getriebe natürlich verwenden. 4. Demeiter gewann den Großen Preis von Europa 1934 auf F.N.

Hh.

Nr. 30 956. Will eine Polen-Harley kaufen.

Frage: In Ihrer Heftausgabe Nr. 43 vom 25. November 1939 ist ein Aufsatz „Die R 11 und ich im Polen-Feldzug“ von Heinz Hoffmann. Hierin ist am Schluß auf Seite 1637 die Rede von polnischen Harleys. Da ich selbst begeisterter Harley-Fahrer bin, meine Maschine jedoch Anfang des Krieges eingezogen wurde, habe ich jetzt die Absicht, mir ein solches Gespann wieder zuzulegen. Ich möchte nun von Ihnen wissen, ob diese Maschinen der deutschen Wehrmacht eingeliert wurden oder ob dieselben evtl. jetzt oder später veräußert werden. Vielleicht ist es ihnen möglich, mir die zuständige Behörde dafür anzugeben, damit ich mich dann evtl. in diese wenden kann. Interessant wäre es noch zu wissen, ob die Maschinen dann steuerfrei im Reich laufen können. Soldat H. F.

Antwort: Die von den Polen nachgebaute Harley ist doch ganz wesentlich verschieden von der Originalmaschine und wenn Sie eine Harley kaufen wollen, dann sehen Sie zu, daß Sie eine gut in Schuß befindliche bekommen in Deutschland kaufen können, aber selbstverständlich eine Originalmaschine. Wir werden natürlich ein paar Einzelheiten über diese polnische Harley bringen und dann werden Sie schon sehen, was Sie nicht das ist, wovon Sie geträumt haben.

Was nun den Verkauf der Heeresmaschinen nach Beendigung des Krieges betrifft, so können wir Ihnen wirklich im Moment noch nicht sagen, wo und wie die deutsche Wehrmacht diese Maschinen abgeben wird. Ob sie überhaupt an Private gegeben werden oder nur direkt über den Handel verkauft werden. Wir sehen an sich keinen Grund ein, warum diese Maschinen Steuer kosten sollen, denn sämtliche nach 1933 fabrikten nach Deutschland eingeführten Maschinen ausländischen Fabriks waren ja auch steuerfrei. Nun muß man doch annehmen, daß die polnischen Motorräder nicht älter als 6 bis 7 Jahre waren, wenn sie in der Armee Dienst taten. Also werden wohl diese Beutemaschinen, wenn sie nach Beendigung des Krieges abzugeben werden, auch steuerfrei sein.

A.

Nr. 30 989. Will Tankwart werden.

Frage: 1. Ich möchte, nach dem Kriege wohlgeremert, eine Stellung als Tankwart bekleiden, kann aber keine Tätigkeit als Tankwart nachweisen. Bin Handwerker und habe auch ein Fahrzeug, also dem Fach doch nicht ganz unbekannt. Gibt es kurzfristige Ausbildung im Tankwesen? 2. Habe ich wohl Aussicht, eine Stellung zu erhalten? 3. Wer ist Halter der Tankstellen, auf der Reichsautobahn, H.V.-Aral, Shell, Dapollin und Nitag? 4. Bitte um Anschriften der obigen Firmen. 5. Bekommt man eine Tankstelle in Pacht, auf eigene Rechnung oder als Angestellter?

W. G. in L.

Antwort: 1. Sie hätten noch ein bißchen genauer schreiben sollen, was denn für eine Art Handwerker Sie sind. Es ist natürlich ein Unterschied, ob Sie Stuhlmaler oder Kraftfahrzeugschlosser sind. Sie können sich denken, daß eine Brennstoffgesellschaft einen Kraftfahrzeug-Spezialisten eher annehmen wird als einen Stuhlmaler. Besondere Ausbildung als Tankwart gibt es nicht, dagegen werden die Tankwarte der großen Stationen bzw. der großen Gesellschaften erstens mal durch eine eigene Literatur der Gesellschaften und zweitens auch durch kleine Ausbildungskurse von Zeit zu Zeit unterwiesen.

2. Ob Sie eine Aussicht auf eine Stellung haben, läßt sich doch jetzt wirklich noch nicht sagen. Aber die Wahrscheinlichkeit besteht natürlich, da nach Beendigung des Krieges der Kraftfahrzeugverkehr allein schon durch den dann beginnenden Einsatz des Volkswagens noch wesentlich zu nehmen wird. Also bekommen die Tankstellen mehr zu tun. Also brauchen sie auch Leute.

3. Die Tankstellen auf der Reichsautobahn sind im Besitz einer besonderen Gesellschaft, einer Unterabteilung der Reichsautobahnen. Der Name dieser Gesellschaft ist: Reichsautobahn-Kraftstoff-Gesellschaft m. b. H., Berlin W 35, Potsdamer Straße 188/90.

4. Die Anschriften der genannten 4 Brennstoffgesellschaften sind: H.V.-Benzol-Verband, Bochum, Wittener Str. 45; Shell: Rhénania-Ossag Mineralölwerke A. G., Hamburg; Dapollin: Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Hamburg 36, Neuer Jungfernstieg 21; Nitag: Nitag Deutsche Treibstoffe A. G., Berlin-Charlottenburg 4, Schlüterstr. 37.

5. Es ist zweifellos möglich, eine Tankstelle in Pacht zu bekommen, ebenso kann man sich eine eigene Tankstelle bauen, vorausgesetzt, daß sie zugelassen wird. Es ist nämlich nicht ohne weiteres gesagt, daß das Tankstellennetz in manchen Gegenden von Deutschland schon stark übersetzt war. Außerdem gibt es natürlich bei allen großen Tankstellen Angestellte.

A.

Nr. 30 991. Ventilsteuerung, Kompressor und Gleichrichter.

Frage: 1. Warum wird an den meisten Rennmotoren die Ventilsteuerung durch eine oder mehrere Königswellen angetrieben? Stößstangen erfüllen doch den gleichen Zweck. 2. Was hat die Haarnadelventilfeder gegenüber der Schraubenfeder für Vorteile? Was haben Rennwagen für Ventilfedern? 3. Wie arbeitet ein Kompressor bei einem Viertaktmotor? In Heft Nr. 42 1938 kam ein sehr interessanter Bericht über die Arbeitsweise eines Rennzweitaktors. So was ähnliches über Kompressor und Gasszuführung usw. beim Viertaktmotor wäre sehr interessant. Wozu beim Einzylinder eine Ausgleichskammer? 4. Wie hoch ist ungefähr der Benzinverbrauch der Halbliter-BMW-Rennmaschine und von der etwas in den Hintergrund getretenen DKW-Rennmaschine (500 ccm)?

Ich fahre eine SB 200 und hätte über sie auch ein paar Fragen. 1. Wie hoch ist der beste Luftdruck vorn und hinten mit und ohne Sozius? 2. Wie ist denn das die Kupplung gebaut, die ganz in Fett arbeitet, im Gegensatz zu einer Trockenkupplung; wenn die ein paar Tropfen Öl bekommt, rutscht sie schon. 3. Ich fahre Mischung 1:25 und Auto-Kollag. Meinen Sie, die paar Tropfen Auto-Kollag haben bei der Schmierung etwas mitzureden, kann mir das nicht richtig vorstellen, ob das überhaupt einen Wert hat. Ich habe auch schon aus Versehen mehr Kollag beigemischt, schadet wohl nichts? Möchte gern wissen, ob man mit dem Gleichrichter, der im letzten Heft beschrieben ist, einen Motorradakku richtig laden kann, was mir sehr zweifelhaft ist. Habe letztes Jahr den gleichen Pendelgleichrichter gebaut, nur daß ich anstatt Silberkontakte Kohlekontakte verwendete und zur Ausnutzung beider Wellenhälften zwei Klingeltransformatoren verwendete. Anstatt des Widerstandes verwendete ich wegen der Selbstinduktion einen Kondensator. Mit dem Gleichrichter erzeugte ich eine Spannung von ungefähr 7 Volt. Beim Laden des Akkus mußte ich nun die Kontakte etwas weiter zurückstellen, um funkenfreies Arbeiten zu erzielen. Dabei erreichte ich nur mehr 9,5 Volt Spannung. Am Ende der Ladung muß die Zellenspannung, wie sie schreiben, 2,5 Volt bzw. 2,7 Volt sein. Hierzu reichte nun die Gleichrichterspannung nicht mehr aus, um den Akku zu Ende zu laden. Stellte ich die Kontakte näher zusammen, so hatte ich 1,5 Störungen im Radio, 2 waren nach zirka einer Stunde die Kontakte so weit abgebrannt, so daß ich die Ladespannung



Unsere tapferen Soldaten an der Front erwarten von Euch, daß Ihr dem Kriegs-W.H.W. in diesem Jahre noch größere Opfer bringt denn je. Sie wollen ihre Angehörigen in einer großen Schicksalsgemeinschaft geborgen wissen.

wieder nicht erzeugte. Ich habe verschiedene Kondensatoren und Widerstände anprobiert, doch ergebnislos. Der Betrieb des Pendelgleichrichters mit Gassenzuführung ist eben etwas heikle Sache, weil die Kontakte 5 bis 6 mm auseinander sein, wenn die Akkuspannung zu groß ist, weil die Gleichrichterspannung. Darum meine ich, ein Klingeltransformator sei für diesen Zweck nicht geeignet.

G. V. in O.

Antwort: 1. Stößstangen haben den Nachteil, daß ihre Masse immer wieder beschleunigt und abgebremst werden muß. So gering die Masse der Stangen auch ist, so spielt sie bei den außerordentlich kurzen Zeiten, in denen die Beschleunigung und Abbremsung erfolgen muß, doch schon eine große Rolle. Bei den sehr hohen Drehzahlen der Rennmotoren ist die Königswehre zur Übertragung der Ventilbetätigungskräfte daher viel geeigneter; sie dreht sich ja nur rund.

2. Die sogenannte Haarnadelfeder hat den Vortzug, daß sie sich leichter kühl halten läßt, da sie einmal von den heißen Massen der Ventile und des Zylinderkopfes entfernter sitzt und außerdem besser der Kühlung ausgesetzt werden kann. Da sie anders beansprucht wird, als eine normale wellenförmige Ventilfeder, liegt bei ihr auch nicht die Gefahr vor, daß sie sich bei bestimmten Drehzahlen aufschaukelt und die Windungen zusammenschlagen. Vielzylinderige Rennwagenmotoren liegen in der Drehzahl immer noch niedriger, als Motorrad-Rennmotoren, man kommt schon aus diesem Grunde daher mit normalen Federn aus. Die Gefahr der Ueberhitzung der Federn besteht auch nicht in gleichem Maße, da diese Motoren ja alle Wasserkühlung besitzen.

3. Diese Frage ist nicht mit ein paar Sätzen zu beantworten. Denken Sie daran, daß der Kompressor stetig fördert, der Motor aber nur während der Ansaugperiode Gasgemisch aufnimmt. Die Gasentnahme ist beim Zweitakter immer noch gleichmäßiger, als beim Viertakter, man braucht hier also erst recht ein Ausgleichgefäß.

4. Beim Rennmotor spielt der Brennstoffverbrauch nicht die Rolle, wie beim Gebrauchsmotor, die Motoren sind ja alle nur auf Höchstleistung, nicht auf Wirtschaftlichkeit eingestellt. Verbrauchslisten geben die Fabriken nicht bekannt.

Auf Ihre Fragen bezügl. Ihrer SB 200 antworten wir:

1. Den besten Reifendruck muß man sich immer selbst ausprobieren. Wir haben die SB vorn mit 1,2 und hinten mit 1,3 atü gefahren.

2) Die Kupplung der SB ist eine normale Korkkupplung, die ziemlich klein gehalten ist und deshalb verhältnismäßig starke Federn besitzt. Korkkupplungen können eine ganze Menge Öl vertragen, ohne zu rutschen, genügenden Druck vorausgesetzt.

3. Auto-Kollag nutzt selbst bei den vorgeschriebenen kleinen Mengen sehr viel. Wir empfehlen Ihnen, sich einmal bei Ihrem Händler eine der aufliegenden kleinen Druckschriften der Herstellerfirma geben zu lassen und durchzustudieren.

Zu Ihrem Gleichrichter haben Sie wahrscheinlich zu kleine Transformatoren genommen, so daß der Spannungsbau zu groß wird. Dann mußten Sie darauf achten, ob der Wicklungsinn der Trafo gleich war und entsprechend schalten. Weiterhin können Sie Kondensatoren ebenso verwenden wie induktive Widerstände, da Sie durch beide eine Phasenverschiebung bekommen. Sie unterbrechen dann auch beim Nulldurchgang der Spannungscurve immer noch einen erheblichen Strom und die Kontakte können nie funkenfrei arbeiten. Das schnelle Verbrennen der Kontakte ist eine Folge davon.

Die Zellenspannung des geladenen Akkus beträgt übrigens nur bei angeschlossenem Ladegerät 2,7 Volt. Nach dem Abschalten sinkt die Spannung schnell auf den von uns genannten Wert und noch darunter ab.

Ch.