

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

113 (26.4.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

Wer führt im europäischen Straßenbau?

England an der Spitze, Deutschland in der Mitte, Rußland am Ende!

Auf rund 5,3 Millionen Kilometer Straßen spielt sich in Europa (einschließlich des asiatischen Teils von Rußland) der erdgebundene Verkehr ab. Es wird nicht nur den Straßenbau, sondern auch die Allgemeinheit interessieren, aus welchen Stoffen und nach welcher Art diese Straßen gebaut sind. Die schweizerische Zeitschrift Touring-Club-Suisse veröffentlicht in Form einer statistischen Tabelle die Länge der europäischen Straßen in Meilen (1 Meile = 1,609 km) nach ihren Konstruktionsarten und Besitzern (Ländern) geordnet.

Hierzu gibt es in Europa zunächst 1.537.370 Meilen unbearbeitete Straßen ohne Belag. Von 38 aufgezeichneten Staaten sind noch 6 mit solchen rückständigen Verkehrswegen belastet. Rußland allein verfügt hierbei über 1.462.100 Meilen. In weitem Abstand folgen: Rumänien mit 23.844 Meilen, Litauen mit 18.886, Ungarn mit 17.485, Lettland mit 8.258 und Estland mit 6.790 Meilen unbearbeiteter Straßen.

Ein sehr großer Teil der europäischen Straßen, nämlich insgesamt 645.400 Meilen, besteht aus asphaltiertem Sand und Stein und ist lediglich nivelliert und drainiert. Auch hier steht wieder Rußland mit 208.000 Meilen an der Spitze. Als nächstes Land folgt Deutschland mit 129.155 Meilen und dichtauf Polen mit 108.228 Meilen, während Belgien, Bulgarien, England mit Schottland, Finnland, Frankreich, Holland, Irland, Österreich, Portugal, Spanien und die Tschechoslowakei dieses Stadium im Straßenbau bereits überwunden haben.

An macadamisierten Straßen gibt es in Europa insgesamt 893.485 Meilen. Hier führt England mit Schottland mit 98.941 Meilen, dann folgt Italien mit 76.060, Deutschland mit 74.564, Irland mit 53.338 und Rumänien mit 36.457 Meilen. Der Rest verteilt sich auf 17 weitere Länder.

Auch bei den Straßen mit macadamisierter Oberfläche, die mit Beton und Asphalt überzogen bearbeitet sind, und von denen es in Europa insgesamt 116.824 Meilen gibt, steht England mit 75.121 Meilen an der Spitze. Erst in weitem Abstand folgen 22 andere Länder, voran Rußland mit 12.000, dann Deutschland mit 9.821, die Schweiz mit 6.914 und Irland mit 6.032 Meilen.

Beton- und Zementstraßen gibt es in unserem alten Erdteil noch sehr wenig, im ganzen nur 1.524 Meilen! Wieder ist auch hier England mit 288 Meilen führend, allerdings folgt dann Spanien mit 284, dinstauf, Holland besitzt 288 und Irland 217 Meilen. Dann schließen sich an: Belgien mit 152 und Deutschland mit 124 Meilen.

An Straßen, die mit Holz und Asphalt belegt sind, gibt es in Europa 16.895 Meilen. Holland besitzt hiervon 8.884 Meilen, Belgien steht ihm aber mit 8.890 Meilen kaum nach, und auch England verfügt über 2.481 Meilen, während Deutschland mit 1.864 Meilen erst an vierter Stelle rangiert. Die übrigen 8.707 Meilen verteilen sich auf 16 weitere Länder!

Schließlich gibt es noch 627.618 Meilen Straßen ohne spezielle Bezeichnung, die zum weitaus größten Teil — und zwar mit 222.548 Meilen — in Frankreich liegen. Die übrigen derartigen Straßen sind über 17 Länder verteilt.

Aus dieser Aufstellung geht klar hervor, daß Rußland dasjenige Land ist, das auf dem Gebiet des modernen Straßenbaus noch weitans am meisten nachzuholen hat, während England (mit Schottland) und Irland die Führung auf diesem Gebiete nicht so leicht zu entreißen sein wird! Auch Spanien, Holland und Belgien haben einen im Verhältnis zu ihrer geringeren Landesgröße beachtlich hohen Stand erreicht, während wir uns in Deutschland noch sehr anstrengen müssen, wenn wir — wie es ja unser Ziel ist — auf dem so überaus wichtigen Gebiet des Verkehrsweßens mitführend sein wollen!

Nach Vollendung der Reichsautobahnen und des Ausbaus der Zubringerstraßen werden wir allerdings bereits ein gutes Stück weitergekommen sein!

Was das Eilenriede-Rennen lehrte

Die deutschen Rennmaschinen sind fertig. — Der Zweitakter gleichwertig.

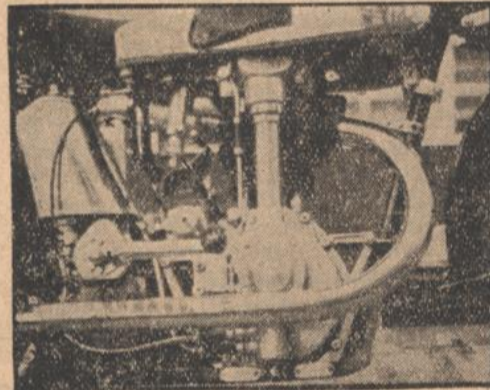
Von Hans Heinrich Dienstadt

Das Rennen im hannoverschen Stadtwald ist von jeher die Generalprobe der neuen Konstruktionen gewesen. In diesem Jahre hat das klassische Rennen, das erste seines Zeichens, noch eine besondere Note dadurch erhalten, daß zwei Vertreter unserer Nationalmarke zu einem Zweikampf antraten, der allein schon genügt hätte, Zehntausende von Motorradfahrern auf die Beine zu bringen. Nebenbei interessierte natürlich auch die Frage, wie das Leistungsverhältnis der deutschen Maschinen zu den ausländischen steht.

Verlauf und Ergebnisse der fünf Rennen sind bekannt. In der 250 ccm-Klasse siegte D. R. W. überlegen. Auch der zweite Platz fiel an diese Zweitaktmaschine, wobei Kahrmann den Italiener Sandri auf der Moto Guzzi, übrigens ein Viertakter, noch in der letzten Runde nach atemraubendem Kampf abging. In dieser Kategorie hat der Zweitaktmotor schon immer eine große Rolle gespielt. An Viertaktrennen starteten hier noch die englischen Nap-Motoren (Wider und Hercules) und die Nudge-Motoren mit Radialventilen (Imperia und Nudge). Auf das Endergebnis vermochten sie in keiner Phase des Rennens Einfluß zu nehmen. Die Doppelkolben-Zweitakter von D. R. W., mit denen ja auch Weltrekord gefahren wurde, sind außerordentlich schnell bei einem hervorragenden Anzugsvermögen und guter Vertriebsfähigkeit. Diese Maschine dürfte auch im laufenden Jahr bei den 250ern das Feld beherrschen.

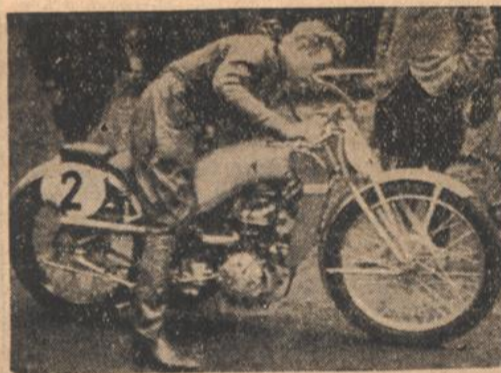
In der 350ccm-Klasse hatte die neue N. S. U. die wie ihre größere Schwester in der Ventilsteuerung die Königswehle aufweist, sich mit den englischen Spezialmaschinen aneinanderzusetzen. Norton, Velocette und Nudge, der letztere Motor häufig in der deutschen Imperia, sind für jeden schwerste Gegner, der in dieser Klasse sein Heil verliert, da die Engländer hier schon seit einem Jahrzehnt ausgesprochene

des Rennens führte Nishnow auf N. S. U. das Feld an, bis ihn ein Defekt aus dem Rennen warf. Steinbach auf N. S. U. lag zu dieser Zeit schon auf dem zweiten Platz, den er erst im letzten Augenblick durch Vergaserbrand verlor. Rennpech! Mit etwas Glück hätte das Ergebnis für N. S. U. doch ganz anders ausgesehen.



Der Motor der neuen 500 ccm „Königswehle“-N. S. U.-Rennmaschine

Ähnliches Pech entwickelte N. S. U. auch in der großen Klasse, in der es für D. R. W. infolge des Rennpechs ebenfalls eine Zeitlang zweifelhaft aussah. Für die kurvenreiche und nur kurze Geraden aufweisende Eilenriede erwies sich die D. R. W. aber doch als die etwas schnellere Maschine, weil sie eine bessere Beschleunigung besitzt. Auf anderen Rennstrecken dürften N. S. U. und D. R. W. ziemlich gleichwertig sein. Außerlich zeigt die N. S. U. keine nennenswerten Änderungen. Die offensichtliche Leistungssteigerung gegenüber den Vorjahresmaschinen dieser Fabrik ist durch geringfügige Abänderungen am Zylinderkopf, an den Nockenführern und an den Ventilen erzielt. Die D. R. W.-Maschinen weisen sogenannte U-Motoren auf. Je zwei Kolben arbeiten in einem gemeinsamen Verbrennungsraum. Durch wechselläufige bzw. Nachstellung der beiden korrespondierenden Kolben wird eine beschleunigte bzw. verzögerte Drosselung und Schließung der Gasflüsse und damit eine bessere Füllung der Verbrennungsräume erreicht, bei Zweitaktrennen von jeher ein schwieriger Punkt. Die Membranen in den Ansaugleitungen sind beibehalten worden. Bauhofers Maschine besaß einen Vergaser, die von Rosemeyer deren zwei. Die letztere Maschine ist noch etwas schneller. Beide Motoren besitzen eine einzeln, doppelt wirkende Nadelpumpe. Das bessere Anzugsmoment der D. R. W. gegenüber der N. S. U. gleichen die Nadelinjektoren durch größere Sparsamkeit ihrer Motoren aus. D. R. W. mußte tanken, während N. S. U. mit einer Tankfüllung für die 200 Kilometer auskam. Die Spitzengeschwindigkeiten beider Marken liegen etwa bei 185 Kilometern. D. R. W. hat mit dieser Konstruktion aber den Beweis erbracht, daß der Zweitakter nunmehr auch in der großen Klasse dem Viertakter gleichwertig ist.



Die neue D. R. W.-Halbblüter-Rennmaschine

Spezialisten sind. Dazu kam noch die schwedische Husqvarna, mit der auch stets zu rechnen ist. Die N. S. U. hatte also hier eine mehr als harte Nuß zu knacken. Wenn sie im Endergebnis nur an 10. Stelle in Erscheinung tritt, so besagt dies keineswegs, daß diese Maschine den Ausländern noch nicht gewachsen ist. In der Mitte

letzte gelegen ist, sondern einen sehr lebhaften Verkehr aufweist. Auch in Deutschland hat man mit einer eingehenden Verkehrserziehung in den Schulen begonnen, die besonders der Deutsche Automobil-Club erstrebt und fördert!

Praktisches Werkzeug und Zubehör

„Zeige mir dein Werkzeug, und ich sage dir, zu welcher Klasse von Fahrern du gehörst!“

Fast immer läßt sich aus dem Werkzeugbehälter eines Autos oder Motorrads ersehen, ob dessen Besitzer ein alter Landstraben-Fahrer oder ein „Sonntagnachmittags-Spazierfahrer“ ist, ob er bei Pannen selbst zureifen kann oder sich resigniert an den Strabenrand stellt und wartet, bis ein mitleidiger Kamerad ihm Hilfe bringt, oder einen Monteur aus der nächsten Ortschaft herbeiruft.

Es gibt auch heute noch Fahrer, die in ihrer kindlichen Unachtsamkeit von den technischen und mechanischen Grundlagen ihres Befehls damit reflexlos glücklicherweise durch die Gegend rufen, ohne sich den Fahrtgenuss im mindesten schmälern zu lassen, wenn im bergigen Gelände die Kolben „Klingeln“, weil die Maschine zuviel „Frühzündung“ hat. Es gibt andererseits aber auch wahre Reparatur- und Bastel-Fanatiker, die ihr Fahrzeug vor jeder kleinen Ausfahrt einer Generaldurchsicht mit Nachsicht sämtlicher Mutttern und Schrauben, Ölen und Abschmieren aller verfügbaren Gelenke und beweglichen Teile unterziehen, unterweils womöglich alle 30 Kilometer anhalten, den Vergaser anders einregulieren, alle Sicherungen nachprüfen, kurz: Sklaven ihres Fahrzeugs sind.

Von beiden „Typen“ ist zweifellos der „Sonntagsfahrer“ der Glücklichere, weil er unbeschwert und ungehindert dahinfährt und sich durch verdächtige Geräusche, unruhige Strabenlage und andere auf Pannen hindeutende Anzeichen nicht aus der Ruhe bringen läßt, bis... bis er eben doch einmal recht plötzlich und bestia von einer regelrechten Katastrophe überfallen wird. Und dann ist die Lage für ihn natürlich trostlos, viel bedenklicher jedenfalls, als für den Reparatur-Fanatiker, der sich ja immer zu helfen weiß!

Das Ideal ist natürlich eine glückliche Mischung von technischem Verständnis und Wissen mit Freude am Sport und Wandern, dies alles in einer Person vereinigt, gibt den richtigen Landstraben-Fahrer.

Was der erfahrene Praktiker an Werkzeug und Ersatzmaterial mit sich zu führen hat, richtet sich natürlich nach dem speziellen Aufbau und — Alter seines Fahrzeugs. Die großen Kraftfahrzeugfirmen geben zur „Standard“-Ausstattung heutzutage komplette Werkzeug- und Ersatzmaterialien mit, soweit solche unterwegs möglicherweise gebraucht werden. Sie sind auch mehr und mehr bestrebt, alle Schrauben, Bolzen und Muttern zu normalisieren, so daß zu deren Montage möglichst gar keine Spezialwerkzeuge notwendig sind. Aber das Werkzeug geht im Lauf der Zeit bei manchem Fahrer durch häufigen Gebrauch kaputt und verloren, deshalb ist hier eine kleine Aufstellung der wichtigsten „Stücke“ gegeben, die man — außer bei kurzen Stadtfahrten — immer mit sich führen sollte:

An Werkzeugen: einen verstellbaren Schraubenschlüssel (sogen. „Engländer“), einen Haken Schlüssel zur Heberwurfmutter der Ansaugleitung, vor allem: Mutttern- und Konus-Schlüssel für alle Schraubengrößen, einen Magnet-Schlüssel, einen Schraubenzieher, eine Zwiß- und Flachzange (sogen. „Kombinationszange“), eine Rundzange, einen Hammer, Meißel, „Durchschlag“, einen Döfnerreinigungsabrad, eine Kerzenbürste und ein Stück Schmirgelpapier. Für den Wagenfahrer kommt hierzu noch: ein Wagenheber mit Radmutter-Veier, für den Motorradfahrer eine Ketten- oder Riemenmaschine: eine Luftpumpe, ein Riemenlocher mit Riemen-Schloß bzw. ein Riemenzieher sowie zwei bis drei Reifenmontierbebel.

An Ersatzteilen: eine Zündkerze, ein Ventilgummi, eine Ersatzbirne für den Scheinwerfer, ein Stück Kupferdraht, einige Splinte und Dichtungsringe sowie einige der wichtigsten Mutttern, Bolzen und Schrauben. Für Nacht-fahrten schließlich: eine aufstellbare Taschenlampe mit großer Brenndauer.

Die Unterbringung dieser Werkzeuge und Ersatzmaterialien im Werkzeugkasten geschieht unter Zuhilfenahme von Füllwolle und Kapfen dertart, daß ein Aneinanderliefern durch „Auspolsterung“ unmöglich gemacht wird. Glühbirne, Lichtleitungs-Sicherungen und Ersatz-Zündkerze verpackt man greifbar am besten in der Tasche, und all die ganz kleinen Ersatzstücke, kleine Mutttern, Ventilschläuchen u. a. m. führt man, ebenfalls getrennt vom großen Werkzeug, in einer Blechdose schön verpackt bei sich in der Rod- oder Heberansaugstange. H. B.

Badens erstes Bergrennen 1934

Waghburg-Bergrennen bei Weinheim am 10. Mai.

Weinheim, das liebliche Städtchen an der Bergstraße, das so überaus malerische Winkel und Gäßchen in seinem Gemäuer alter Häuser und Bauten besitzt, von der romantischen Ruine Windeck und dem, erst in der Neuzeit erbauten Schloß Waghburg überragt, wird am Dinnelfahrtstag ganz im Zeichen des Motors stehen: NSKK (NSW 53) und DAV Gau Baden bringen zur Einweihung der neu erbauten kurvenreichen Straße zur Waghburg ein Bergrennen für Motorräder und Kraftwagen zur Austragung, und der badische Ministerpräsident Röhrer wird dieser „Feuertaufe“ persönlich beiwohnen. Unter der bewährten Rennleitung des Mannheimer M. Kaffner, der auch Organisator der Hohenheimer Rennen war, werden die süddeutschen Motorsportfreunde eine erstklassige Konkurrenz mit allerbesten Besetzung zu sehen bekommen, denn, obwohl erst am 4. Mai Meldeschluß ist, liegen schon jetzt Dutzende von Anfragen und Meldungen unserer besten Fahrer aus dem Reich vor. Ganz abgesehen von den rein sportlichen Darbietungen, die den Besuchern dieses ganz neuartigen badischen Berg-

rennens erwarten, kommt auch der Naturfreund hier einzigartig auf seine Kosten, denn in Weinheim offenbart sich dem Beschauer der ganze Reiz einer süßlichen deutschen Landschaft in vollem Frühlings Schmuck. Auf der Waghburg selbst beweist ein Bederhalm mit einer großen Anzahl exotischer Bäume und Sträucher, die hier im Freien ihre natürlichen Lebensbedingungen wie in der eigenen Heimat finden, daß die Bergstraße den Ehrennamen „Riviera Deutschlands“ zu Recht trägt.

Verkehrserziehung muß schon in der Schule beginnen!

Eine besonders umfangreiche Verkehrserziehung hat man während der letzten 7 Jahre den Schulkindern von Hartleupol angedeihen lassen, also in einer Seestadt der englischen Grafschaft Durham. Die Erfolge dieser Vorbereitungsarbeit kommen darin zum Ausdruck, daß sich in dieser Stadt, die rund 22.000 Einwohner zählt, während der letzten 8 Jahre nur ein einziger schwerer Verkehrsunfall ereignete, obwohl die Stadt durchaus nicht „ab-

Der „Fuhrer“

Donnerstag, 26. April 1934, Folge 118, Seite 17