

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

127 (10.5.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

Warum es so viele Nutzwagen-Typen gibt

Von Dipl.-Ing. E. G. Brand.

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit eines Transportbetriebs ist nicht das Vorhandensein modernster Beförderungsmittel, sondern vielmehr ihre Ausnutzung.

Postkraftwagen und Omnibusse sind in des Wortes wahrster Bedeutung reine Nutzfahrzeuge. Ihre Fahreigenschaften und ihre Betriebssicherheit wurden im Lauf der letzten Jahre durch Auswertung der Erfahrungen des regelmäßigen Verkehrs immer höher gesteigert. Gleichlaufend damit erhöhte sich ihre Wirtschaftlichkeit, obgleich diese auch noch von anderen Umständen beeinflusst wird. Maßgebend für sie ist einerseits die Größe der zu befördernden Nutzlast und andererseits die Geschwindigkeit, mit welcher sie bewegt wird.

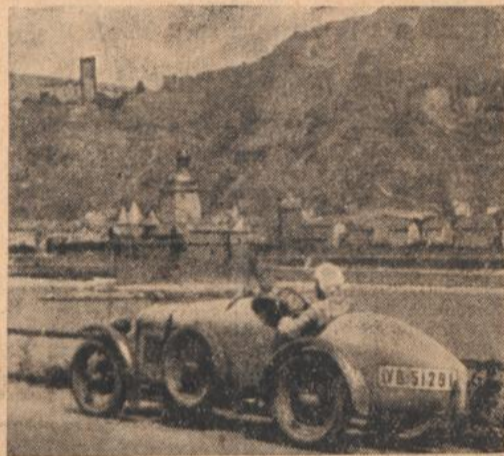
Wird die Anschaffung eines Nutzfahrzeugs in Erwägung gezogen, so richtet sich die Auswahl in erster Linie nach der Höchstlast, die jeweils zu befördern ist. Es wäre ja verfehlt, einen Lastwagen von sechs Tonnen Tragfähigkeit in Dienst zu stellen, wenn während des größten Teils der Fahrzeit die zu befördernde Nutzlast wesentlich kleiner ist. Umgekehrt ist es ebenso falsch, einen Wagen mit zu kleiner Höchstlast in Dienst zu stellen, wenn die durchschnittliche Nutzlast die Höchstlast überschreitet und dadurch entweder der Wagen mit Überlastung gefahren würde (was zudem verboten ist) oder dieselbe Strecke öfters befahren werden muß.

Wie wird man solche Überlegungen anstellen? Es soll beispielsweise eine Nutzlast von 60 Tonnen nach einem 80 Kilometer entfernten Ort befördert werden. Ein Lastwagen von 3 Tonnen Höchstlast müßte also 20 Fahrten ausführen bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 30 Kilometer. Jede Fahrt dauert dann 2 Stunden und die leere Rückfahrt ebenfalls 2 Stunden, also insgesamt 4 Stunden. Die zum Transport der ganzen Last erforderliche Fahrzeit beträgt demnach 80 Stunden und der 3 Tonnen-Lastwagen muß in dieser Zeit 2400 Kilometer zurücklegen. Würde man einen Lastwagen von 6 Tonnen Tragkraft benutzen, der 40 Kilometer Fahrgeschwindigkeit durchhalten könnte, so müßte er zehn Fahrten ausführen, deren jede 3 Stunden in Anspruch nimmt. Wie im ersten Fall ist noch gar keine Ladezeit dazugerechnet. Er braucht demnach 30 Stunden zum Transport der gesamten Last und muß 1200 Kilometer Weg zurücklegen. Der Zeitgewinn gegenüber dem kleineren Wagen ist 50 Stunden, die Ersparnis an Wegstrecke 1200 Kilometer.

Für die Wirtschaftlichkeit sind demnach weder die Kaufpreise der Wagen, noch in erster Linie die Brennstoff- und Unterhaltungskosten (abgesehen vom Fernverkehr) maßgebend, sondern eben vor allem die möglichst günstige Ausnutzung und Anpassung an den Betrieb durch Verwendung von geeigneten Wagen! Um die Anpassung für die unendliche Zahl von Sonderfällen im praktischen Betrieb zu erleichtern, wurden die vielen Typen von Nutzfahrzeugen aller Gattungen und Größen geschaffen. Vom schweren Güntonner kommt man über die 3 und 2½ Tonnen-Wagen zu der großen Gattung der Zweitonner, die mit schnelllaufenden Motoren und leichten Getrieben ausgerüstet, einen erst in den letzten Jahren in Anpassung an bestimmte Transportforderungen entwickelten Nutzwagentyp darstellen. Ihnen folgen jene Leichtlastwagen, die in einem Lastwagenrahmen normale Personenwagen-Antriebsaggregate eingebaut bekamen, dazu mit stärkeren Achsen versehen und in der Hinterachse geeignet überfetzt wurden. Ganz leichte Schnelllastwagen auf gewöhnlichen Personenwagen-Fahrgestellen, mit Spezialaufbauten, bilden dann den Übergang zum Kleinlieferwagen, bei dem ein Leistungsüberschuß wie bei der vorgenannten Art von Fahrzeugen ausfallen muß. Bei solchen „Stadtlastwagen“ ist das Verhältnis von Motorleistung zum Wagengewicht plus Nutzlast wesentlich bescheidener und beträgt durchschnittlich etwa 8 PS. je Tonne Nutzlast (zum Vergleich: für 2-Tonner etwa 55 PS. und für 5-Tonner etwa 90 PS.). Diese Fahrzeuge sind in der Hauptsache für Stadt- und Vorortverkehr bestimmt, während die anderen Wagen alle auf größeren Strecken eingesetzt werden können.

Erprobte Ratschläge für Autotouristen

Je mehr der Kraftwagen als Nutzwagen und Geschäftsfahrzeug Verbreitung findet, desto häufiger wird er natürlich auch zu Vergnügungs- und Erholungszwecken benützt, wenn auch in vielen Fällen nur zu kurzen Wochenend-Ausflügen. Mancher Selbstfahrer, der seinen Wagen wochentags „dienstlich“ beansprucht, findet vor einer Ausspannungstour nicht die Zeit, sein Fahrzeug auch nur oberflächlich durchzusehen; das rächt sich dann unterwegs meistens bitter, und aus mancher geplanten Erholungsfahrt wird so eine strapazierende Tour mit viel Ärger und Verdruß. Dabei sind die zu treffenden Reisevorbereitungen auch an einem älteren Fahrzeug, sofern es mechanisch allgemein im Schuß ist, wirklich in kurzer Zeit zu erledigen, wenn man dabei nur etwas systematisch zu Werk geht und ein klein wenig technisches und praktisches Verständnis besitzt. Wo dies allerdings fehlt, ist es ratsamer, sein Fahrzeug bei einem gut empfoh-



lenen Reparateur einer Durchsicht unterziehen zu lassen!

Der praktische und gewissenhafte Selbstfahrer trifft seine Reisevorbereitungen jedoch selbst, schon weil er dann die Gewißheit hat, daß dabei wirklich nichts vergessen und übersehen wird.

Zunächst ist da der **Delstand** in der Motorwanne zu kontrollieren und nötigenfalls zu ergänzen, was bei modernen Wagen keine Schwierigkeiten bietet, da sie mit gutmarkierten Maßstäben ausgestattet ist. Hierbei zeigt sich dann der große Nutzen eines Eigengaragens-Delstapses, wie es z. B. von der Standard-DAPB. gebrauchsfertig auf den Markt gebracht wird: man ist von der Tankstelle unabhängig und hat stets die Gewißheit, das richtige und insbesondere absolut reines Del für seinen Motor zu haben. Wie der Delvorrat, so sind natürlich auch **Kühlwasserstand** und **Brennstoffmenge** im Tank nachzuprüfen, damit man vor Überberrassungen geschützt ist. Besonders wichtig ist außerdem die Kontrolle des vorhandenen **Batteriestroms**, namentlich bei Motoren mit **Batteriezündung**: ein Druck auf den Anlaßknopf, der den sofortigen Lauf des Motors bewirken muß, gibt hierzu die notwendige Gewißheit, daß in dieser Beziehung alles in Ordnung ist. Zeigen sich Mängel und Stö-

rungen, so muß man sich schon die paar Minuten Zeit nehmen, die Batterie auf hinreichenden Säurestand zu prüfen und ferner nachzusehen, ob die Kabel nirgend durchgeschneuert oder, von Del und Säure zerfressen sind, und ob auch „Massefluß“ vorhanden ist. Wie den Starter, so überprüft man vor einer größeren Tour auch das Funktionieren sämtlicher Aggregate der **Lichtanlage**. Vielleicht die größte Aufmerksamkeit vor jeder Fern- und Gebirgsfahrt erfordern die **Bremsen**: ihr absolutes Intaktheit ist wichtiger, als das Zustandsein des Motors, denn „ziehen“ sie nicht sanft und doch wirksam, dann muß man eben weitere 10 Minuten opfern, um sie in einer guten Werkstatt nach Aufbohren des Wagens nachstellen und ausgleichen zu lassen.

Die **Tourenvorbereitungen** am Fahrzeug selbst sind damit im großen ganzen erledigt, daß man schließlich noch den Reifenluftdruck nachmisst, ein Faktor, den die meisten Fahrer bedauerlicherweise immer noch für viel zu nebensächlich betrachten. Zu starker Luftdruck macht sich beim Befahren schlechter Straßen nicht nur durch schanderhaftes Stößen bemerkbar, er schadet auch dem Fahrzeug erheblich, überanstrengt Federn, Stoßdämpfer und Karosserie und erschwert obendrein die Steuerfähigkeit bei verschlechterter Straßenlage. Zu geringer Luftdruck wiederum ist die Ursache für rapiden Gummiverleiß, Wulst- und Drahtfeilbrüche usw. und fördert außerdem Nagelpannen und das Eindringen von Fremdkörpern und spitzigen Steinen in den Gummi. Also: die häufige Verwendung eines genau anzeigenden Conti-Luftdruckprüfers ist durchaus keine Spielerei oder Pedanterie!

Schließlich und endlich soll man nicht vergessen, sein Fahrzeug, namentlich die Federbolzenlager und alle beweglichen Teile und Gelenke des Brems-, Gas- und Kupplungs-Gelanges tüchtig abzuschmieren und die Federblätter selbst in Samalithen zu betten oder sie stets mit einer tüchtigen Del-Petroleum-Schicht unter Zusatz von Graphit einzubölen. Will man sich hierbei die Finger nicht schmutzig machen, dann wird diese Arbeit für ein paar Pfennige und in wenigen Minuten von jedem Werkstatt-Behring gemacht.

Zur Steigerung des körperlichen Wohlbefindens bei Langreedensfahrten kann die Mitnahme einiger Kleinigkeiten, die in einem kleinen, stets greifbaren Handtäschchen Platz finden, dringend angeraten werden: Kamm, Seife, Bürste und Handtuch dienen zur äußeren Erfrischung und Reinigung, eine Tafel Bitterholzwurde, eine Thermosflasche mit Tee oder Kaffee, eine Dose laure Bonbons oder Pfefferminz gewähren innere Auffrischung. Ein Täschchen Salmiakgeist ist ein Prachtmittel gegen Infektien, ein überfettes Del, auf die Stirn aufgeschrieben, schützt vor Hitze und Ermüdung, und eine kleine Reiseapotheke mit Verbandzeug „an Bord“ bewahrt — besser als jeder Talisman — vor einem Unfall! Der Fotoapparat schließlich hilft liebe Erinnerungen von unterwegs sammeln und sollte deshalb vom Autotouristen auch niemals vergessen werden!

Maschinen allein machen's nicht!

Tüchtige Fahrer sind erforderlich

Deutschland soll und wird motorisiert werden! Durch Anlage guter Straßen und Förderung der Kraftverkehrsleistung wird die Voraussetzung dafür geschaffen, daß Kraftfahrzeuge in erhöhtem Umfange hergestellt, verkauft und betrieben werden können. Damit aber ist Deutschland noch nicht motorisiert, denn Maschinen allein schaffen's nicht. Was wir in gleich starkem Maße benötigen, sind Fahrer, und zwar gute, zuverlässige und saubere Fahrer, gleichmäßig besetzt von der Liebe zum deutschen Vaterland wie zum deutschen Kraftfahrtransport. Daß daneben ebenso Männer herangebildet werden müssen, die mit neuer Tatkraft, neuem Tempo und Geschick an die gewaltigen Aufgaben der Organisation herangehen und sie müstergültig lösen, ist selbstverständlich. In dieser Richtung liegen die Aufgabenbereiche des NSKK und DNAC. Sie haben wegweisend und erzieherisch zu wirken. Zwei Grundfächer sind klar und eindeutig maßgebend für die künftigen Veranstaltungen des deutschen Kraftfahrtransportes: wahrer Sportsgeist bei der Bewertung der Leistungen, unerlöschliche Disziplin in der Organisation.

In Zukunft wird also wieder der Fahrer selbst, der die sportlichen Leistungen schafft, die Hauptperson sein. Wer willig und freudig die

Strapazen einer kraftfahrportlichen Veranstaltung auf sich nimmt, soll auch das Gefühl haben, daß seine Leistungen und Opfer voll gewürdigt werden. Auch außerhalb des rein sportlichen Teils eines Wettbewerbs wird ihm die erste Sorge des Veranstalters gelten. Daß der Motorradfahrer dabei an die ihm zustehende erste Stelle gerückt wird, weil an ihn die körperlich weitläufigeren Anforderungen gestellt werden, hat in der großen Gemeinde dieser wackeren Sportsmänner besondere Freude und Befriedigung ausgelöst. Wer als Zuschauer und Schlachtenbummler an Wettbewerben teilnehmen will, wird seine persönlichen Wünsche den jeweils örtlichen Verhältnissen anpassen müssen: Zuerst kommen die Männer am Venker und Steuer, dann alle die anderen! So lautet der fünftägige Grundsatz. Die kommenden Wettbewerbe werden zudem keine reinen Schaustellungen für mehr oder minder sensationslüstige Zuschauerkreise mehr sein, sondern in erster Linie sportliche Kampfanstaltungen, die benutzt darauf hinauslaufen, die Anzahl unserer geübten und fahrfähigen Kraftfahrer zu vergrößern. Nicht nur, um im harten Kampf den Sieg zu erringen, werden die Männer der NSKK, des NSKK und DNAC zusammenkommen, son-

dern auch, um bei bester Disziplin treue Sportkameradschaft zu pflegen. In besonderem Maße wird es gerade den älteren, erfahrenen Sportleuten obliegen, sich ihrer jüngeren Kameraden, die noch Kenntlinge sind, anzunehmen und sie neidlos in ihrem Streben zu unterstützen, sich zu ebenbürtigen, vollwertigen Kraftfahrportlern emporzukämpfen. Auch im Kraftfahrport muß es heißen: „Die Jugend an den Start!“ Geben wir den Jungen das Beste, was wir haben, unsere Erfahrungen, dann bedeutet der Tag, an dem der Behrling den Meister besiegt, nicht das Ende, sondern die Krönung der eigenen Laufbahn!

Alkohol...

des Kraftfahrers schlimmster Feind

Ein noch nicht ernst genug genommenes Kapitel!

Hinter diesem Titel liegt keine Kapuzinerpredigt gegen Bier oder Wein verborgen. Die Brauer sollen leben, und die Winzer auch! Alkohol und Mensch, das kann zu Zeiten eine vergnügliche Mischung werden, die häufig mehr milde Weisheit enthält, als so mancher Mähterling je bei schärfstem Denken zusammenbringt!

Aber Alkohol und Kraftfahrer, das ist eine schlimme Mischung, die niemals vorkommen sollte. Jeder Mensch, der Steuerrad oder Lenkergriffe in die Hand nimmt, soll während dieser Zeitpanne den Alkohol meiden. Erst dieser Tage lief wieder durch die ganze Presse die Meldung, daß ein Gericht einen Motorradfahrer zu der zulässigen Höchststrafe, nämlich zu drei Jahren Gefängnis verurteilen mußte, weil er im Alkoholrausch junges, hoffnungsvolles Leben vernichtet. Es darf keinen Kraftfahrer geben, der sich über dieses Urteil entsetzt!

Vielmehr möge jeder einmal streng mit sich selbst ins Gericht gehen und sich fragen, ob auch er in allen Fällen gewissenhaft nach der Regel handelt, niemals vor Antritt und während einer Fahrt Alkohol auch in harmlosester Form zu sich zu nehmen. Es gibt viele Menschen, die an regelmäßigen Alkoholgenuss in kleinen Mengen durchaus gewöhnt sind, aber doch daran gewöhnt zu sein glauben. Aber auch Alkohol in kleinen Mengen setzt die augenblickliche und unterbewusste Reaktionsfähigkeit des Nervensystems herab. Mag es sich in Einzelfällen auch nur um Sekundenbruchteile handeln, um die sich diese Reaktionsfähigkeit verlängert: gerade diese Sekundenbruchteile sind es ja oft, die menschliches Leben vernichten können.

Es gibt Fahrer, die eine Raft nicht besser auszufüllen glauben, als mit Bier oder Wein. Bei manchem wird man hinterdrein die Feststellung machen, daß sein Fahren „beschwung“ und besonders „forsch“ wird. Ein sonst vorichtiger oder gar ängstlicher Fahrer entdeckt in sich plötzlich die Fähigkeiten zu einem „kleinen Caracciola“, bis er in den mehr oder weniger sanften Zweigen eines Baums darüber nachdenken kann, daß zwischen seiner und „Caracciola's“ Fahrkunst doch noch bedenkliche Riffen klaffen. Bäume sind gebuldig, Mauern auch, und ein nicht zu sehr zerkrümeltes Kraftfahrzeug läßt sich noch immer wieder „gerade biegen“. Aber in vielen Fällen ist es damit nicht getan. Wer einmal einen Vater seiner Familie durch Fahrlässigkeit raubte, wer den Kindern die Mutter nahm oder hoffnungsvolle Jugend zerstörte, wird sein Gewissen fürs ganze Leben aufs schwerste belasten. Und dies alles nur vielleicht wegen eines kleinen Genusses, der nach Beendigung der Fahrt genau so gut geschmeckt hätte und bestimmt harmloser gewesen wäre.

Man hat als Kraftfahrer manchmal seine Pechtage. Eben hat es geschäftlichen Ärger gegeben. Einige Tropfen Alkohol sollen dazu dienen, das gestörte seelische Gleichgewicht wieder herzustellen, den Kummer herunterzuspülen. Es hat auch wirklich nichts geschadet, und der Fahrer bleibt vielleicht genau so aktionsfähig wie vorher. Aber das Pech will es, daß irgend ein Unfall zustandekommt, wie er eben immer einmal vorkommen kann. Und die Polizei stellt fest, daß der beteiligte Fahrer nach Alkohol riecht! Damit steht der Fall für ihn von vornherein schlecht!

Im Brennstoff ist der Alkohol des Kraftfahrers Feind, im Wagen aber sein schlimmster Feind. Darum meide ihn grundsätzlich jeder so lange, wie er ein Steuer führen muß. Der Lokomotivführer darf ja auch keine alkoholischen Getränke während seines Dienstes genießen; und die Reichsbahn weiß bestimmt ganz genau, warum sie dies kategorisch vorschreibt!