

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Führer. 1933-1936 1934**

176 (29.6.1934) Motor und Straße

# Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FÜHRER“

Der Motorradfahrer spricht:

## Wie wünsche ich mir meine Tankstelle?

Je mehr das Motorradfahren zu einer praktischen, billigen und unkomplizierten Fortbewegungsart der großen Allgemeinheit wurde (und das so vollendet, daß heute auch die Dame im Motorradattel keine „Sensation“ mehr bedeutet), desto höher wuchsen zugleich auch die Ansprüche, die von Seiten der Fahrer in bezug auf noch größere Bequemlichkeit und noch besseren Komfort gemacht wurden und heute eben als Selbstverständlichkeit gelten. Das gilt in ganz besonderem Maße für die

Gesamtbestand und auch als Wagenmotor einen immer größeren Raum ein! Ebenso ausfüllfertig und griffbereit müssen alle Sorten Motor-Öle in den der Jahreszeit und den Motoren entsprechenden wichtigsten Viskositätsgraden zur Stelle sein. Auch Oberschmieröl mit Abmehrgeschäft für den Zusatz zum Brennstoff wird viel von Fahrern verlangt, die noch fabrikmäßig, wenig eingelaufene Maschinen laufend behandeln müssen. Nicht fehlen dürfen außerdem, auch bei der kleinsten Dorf-Tankstelle: Getriebeöl und -fett, eine Abmehrschneidemaschine mit austauschbaren, für alle Schmierstufen passenden Anschlüssen, eine elektrische Luftpumpe — ebenfalls mit verschiedenen Ventill-Ausföhrungen, ein richtig angelegter Luftdruckmesser und eventuell sogar eine Flasche destilliertes Wasser zum Ergänzen der Batterie-Säure.

Mit dem Vorhandensein dieser Betriebsstoffe und Hilfsgeräte ist jedoch die Ausrüstung einer modernen Tankstelle zur Leistung eines wirklich vollendeten Kundendienstes noch lange nicht vollkommen. Namentlich die Pumpenbesitzer in kleinen Ortschaften, in denen eine nachfolgende Reparaturwerkstatt überhaupt fehlt, müssen darauf bedacht sein, den Fahrer — zumindest behelfsmäßig — mit einigen Ersatzteilen unterstützen zu können. Ein kleines Lager von Schrauben, Bolzen, Muttern, Sprengnägeln und Dichtungen macht sich für Notfallszwecke ebenso bezahlt, wie das Vorhandensein der wichtigsten Werkzeuge, um nur zu nennen: ein Satz Schraubenschlüssel, ein Engländer, eine Kombinationszange, ein Schraubenzieher, Hammer und Durchschlag. Auch das Halten häufig gebrauchter Zubehörteile wird der Tankstellenbesitzer auf dem Lande nicht nachgeben können: Ersatzbirnen für elektrische Ausrüstung und ebenso ein paar Siederinnen können dem Motortouristen genau so aus großer Verlegenheit helfen, wie eine Blindkerze, ein Kettenschloß, eine Dose Füllzeug, ein simpler kleiner Ventilkleinfaß, ein Stüchchen Nollverband,

Kupferdraht oder eine Handvoll Fußwolle. Wo weit und breit eine Spezialwerkstätte fehlt, wird der tüchtige Tankstelleninhaber sich wohl über äbel auch auf Reifenmontieren und Schlauchflößen einrichten müssen, zumindest aber einen hierzu geeigneten Mann im Ort verpflichten, wenn er sich selbst nicht darauf versteht.

Wo immer die Möglichkeit dazu besteht, soll der Tankstelleninhaber aber nicht nur der Maschine seines Kunden alle nur denkbare Sorgfalt widmen, sondern dem Fahrer selbst etwas für seine Bequemlichkeit und sein persönliches Wohlergehen bieten. Eine einfache Waschlagegenheit mit Seife, Bürste und Handtuch wird von Tourenfahrern ebenso freudig begrüßt und benützt, wie eine saubere Toilette, ein Telefon, ein Adreßbuch, eine Streckenkarte oder ein Stadtplan. Auch Näh- und Verbandszeug, oder ein Glas frisches Trinkwasser wird der aufmerksame Tankwart seinem Kunden gern bereithalten.

Mit all diesen Hilfsmitteln und „Requisiten“ ist wirklich das, was der Motorradfahrer von heute unter vollendetem Kundendienst versteht, praktisch von jedem Tankstelleninhaber mühelos zu bewerkstelligen. Allerdings kommt es nun noch ganz auf die Form und Art an, in der dem Kunden diese Dienstleistungen dargeboten werden! Und das ist das Allerwichtigste des ganzen, neuzeitlichen Tankstellenbetriebs überhaupt: eine absolut individuelle, geschickte Behandlung jedes einzelnen Kunden!

Ob ich nun als „Salon-Motorradfahrer“ mit einer nagelneuen Maschine, einer stedenlosen Kombination und echten „Schweinsledernen“, oder aber als handiger Landtraktanturist mit meiner alten „Mühle“ erischeit und abgehebt vor einer Tankstelle vorfahre: ich erwarte in dieser oder jener Gestalt vor allen Dingen freundliche, entgegenkommende Behandlung. Auch wenn ich als Motorradfahrer möglicherweise nur 5 oder 10 Liter Brennstoff tanke — tanken kann! — will ich niemals wegen eines — womöglich später gekommenen — Luxuswagens, der vielleicht 100 Liter tanke, benachteiligt oder nur „so nebenher“ mitbedient werden! Bereitwilligkeit und persönliche Behandlung ist also alles beim modernen Tankstellen-Kundendienst! Geradezu ideal ist jener Tankwart aber, der

dem Kunden zu allen Hilfestellungen auch noch seine persönlichen Kenntnisse bei besonderen Auskunftsfragen zur Verfügung stellen kann. Die Fälle sind gar nicht selten, daß Kraftfahrer eine fremde Stadt besuchen, um sich mit Freunden zu treffen oder Geschäfte zu erledigen und dabei für die Wahl des Nachtquartiers guten Rat suchen. Die Nennung preiswerter Hotels und Gaststätten, die Weisung zu einer erstklassigen Reparaturwerkstatt, einem Zubehörgeschäft oder Reisenerlager, die Angabe einer Klubadresse, eines Autofachverständigen, einer billigen Garage und viele ähnliche Auskünfte, zu denen ein Tankwart in der Lage ist, werden dem Kunden beweisen, daß man ihm nicht nur Benzin verkauft, sondern ihn aufs beste unterstützt will. Und darauf kommt es heute an!

A. B.

## 1. Juli 1934: Großlampstag im Motorsport

Am nächsten Sonntag trifft sich Europas Rennwagen-Fahrer-Elite auf der phantastisch schnellen Montlhéry-Refordbahn bei Paris zur Austragung des „Großen Preises von Frankreich“, Deutschlands Neuföhningen der Auto-Union und von Mercedes-Benz gehen hierbei erstmalig im Ausland an den Start, und wir wollen hoffen, daß sie gegen die neuesten Konstruktionen, die Frankreich und Italien in den Kampf werfen, wiederum in Ehren bestehen! Zugleich donnern aber auch die Motoren der besten Motorradrennfahrer von 12 Nationen auf der neuen Strecke Hohenstein-Ernstthal bei Chemnitz und Limpfen um Deutschlands größtes Motorradrennen des Jahres: den Großen Preis für Motorräder. Die deutschen Maschinen werden gegen die hier antretenden Sieger der englischen Tourist Trophy, die schnellen Schweden und Italiener keinen leichten Stand haben, aber es wäre verfehlt, unseren Spitzenfabrikanten Auto-Union, D.A.V. und NSU. im Motorradbau vorweg die Siegeschancen abzuspochen. Auch für diesen Großen Motorradpreis von Deutschland wollen wir den Daumen halten!

Diesen beiden internationalen Rennsportveranstaltungen steht als rein touristischer Wettbewerb die große badische Grenzlands-Zuverlässigkeitsfahrt gegenüber, die durch ihre Refordbesetzung mit rund 200 Fahrern aus ganz Südwestdeutschland der Förderung des Sportnachwuchses dient und deshalb im Dritten Reich keine geringere Bedeutung besitzt, als ein internationales Rennen.

## Die Zerstörungskraft eines Autos

Um praktisch zu beweisen, welchen Schaden ein normales Personenauto anrichten kann, hat eine amerikanische Versicherungsgesellschaft ausgerechnet, daß ein Auto bei einer Geschwindigkeit von 32 km/h gegen Hindernisse ebenso wuchtig anfährt, wie wenn es von einem 4 m hohen, eingeschossigen Gebäude auf die Straße fallen würde. Bei 64 km/h müßte das Gebäude bei einer Gesamthöhe von 16,5 m schon 4 Stockwerke haben und bei 96 km/h müßte man zum Vergleich ein 75,5 m hohes Haus mit 10 oder 12 Stockwerken heranziehen. Man kann demnach bei 64 km/h viermal mehr Schaden anrichten als bei 32 km/h und das Fahren ist bei 96 km/h sogar neunmal gefährlicher als bei 32 km/h.

Bu.

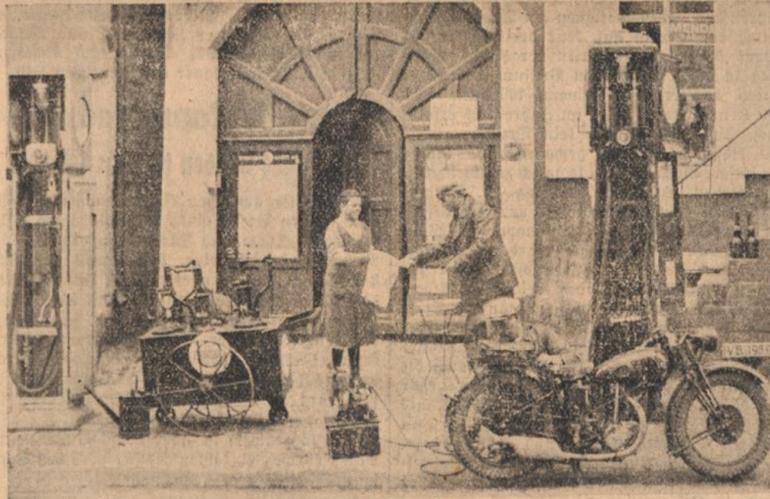


Der Tankwart zeigt den Weg.

Anforderungen, die der Kraftfahrer unserer Zeit an den Kundendienst einer modernen Tankstelle richtet.

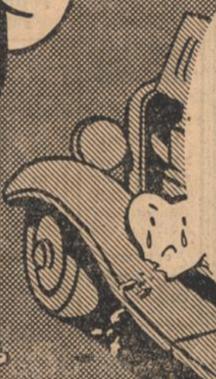
Zunächst einmal denkt der heutige Motorradfahrer nicht mehr daran, in einer Ortschaft lange nach einer Tankstelle herumzufragen, wenn er bemerkt hat, daß das wertvolle Maß des Betriebsstoffbehälters zur Neige geht: er bevorzugt in den meisten Fällen eine ganz bestimmte Betriebsstoffmarke, von der er weiß, daß er sie einfach überall und außerdem stets in absolut gleichbleibender Qualität erhält, weil das für den Motor und die Betriebsbedingungen seiner Maschine das bestmögliche ist. Wenn allerdings diese Tankstelle „seiner Marke“ auf ihn irgendeinen ungünstigen Eindruck macht — sagen wir: er findet eine geschlossene Pumpe ohne Meß-Sichtgläser — und glaubt so, durch das Tanken viel Zeitverlust zu erleiden, weil der Inhaber erst aus seiner Wohnung oder seinem voll Kunden stehenden Laden herausgeholt werden muß, dann wird der Fahrer sehr leicht bestrebt sein, bis zur nächsten größeren Ortschaft weiterzufahren oder — im gleichen Ort zur besser vorbereiteten „Konkurrenz“ zu gehen! Vorans der verehrte Herr Tankstelleninhaber, der ein Markenfabrikat vertritt, die erste wichtige Lehre ziehen möge: sowohl Sportsmann, wie Tourist und Reisender verlangen vor allen Dingen: schnellste Betriebsbereitschaft einer Tankstelle!

Was aber soll eine „wohlinstallierte“, moderne Tankstelle dem Fahrer heutzutage alles bieten? Nun: normales Benzin muß natürlich ebenso einfüllbereit zur Stelle sein, wie Benzin-Benzol-Gemisch, das gerade von Fahrern mit Sportmaschinen und hochverdichtenden Motoren viel verlangt wird. Aber auch tankfertige Benzin-Öl-Mischung, zumindest in den meistgebräuchlichen Zusammensetzungen 1:20 und 1:25 ist heute stark gefragt, denn der Zweitakter nimmt im deutschen Motorrad-



Dorf-Tankstelle „mit allem Komfort“.

BP-DLEX



Der **B**rave **P**eter ist

entsetzt,

Es ist das Motocheez verletz.

Es hilft jedoch bei solchem Weh

sosort ein heäft'gee Schlück **BP**

„OLEX“ Deutsche Benzin- u. Petroleum-G.m.b.H.