

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Führer. 1933-1936 1934**

217 (9.8.1934) Motor und Straße



# Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

Dienstbare Geißler des Motors:

## Die „fünf Sinne“ des Kraftfahrzeugs

Der Begriff des Wortes „Zubehör“ läßt sich sehr weit fassen. Auch wenn man die große Zahl der Kleinigkeiten ausschaltet, die mit dem Betrieb des Kraftwagens oder Motorrads an sich wenig zu tun haben und lediglich persönliche Liebhabereien darstellen, verbleibt immer noch eine Menge nützlicher Dinge, die teils der Erhöhung der Sicherheit, teils der Wirtschaftlichkeit, aber auch der Bequemlichkeit dienen. Mit der fortschreitenden technischen Vervollkommnung des Kraftfahrzeugs und als Folge des scharfen Wettbewerbs kommen die Fabriken den Wünschen der Kunden immer weiter entgegen und rüsten heute auch die billigeren Typen so gut aus, daß der Käufer sich zunächst kaum etwas nachzukaufen braucht. Immerhin würde es zu weit führen, wollte man von der Ausrüstung eines Kraftfahrzeugs alles verlangen, was unsere Zubehöri-Industrie überhaupt hervorbringt: das würde zumindest ein Ansteigen der Preise zur Folge haben.

Die schon genannte Dreiteilung des Zubehörs seinem Zweck entsprechend ist gleichzeitig der zeitliche Maßstab dafür, in welcher Reihenfolge Zubehörteile im allgemeinen angeschafft werden. Der Erhöhung der Fahrtsicherheit dienen z. B. besonders laute Signalhörner, Nebellampen, Feuerlöcher, Stoppampen, splitterfestes Glas, Rückblickspiegel, Diebstahlsicherungen und für den Winterbetrieb noch besonders profilierte Gleitschubreifen, Schneeketten, elektrisch heizbare Doppelscheiben und Kühlwasser-Gefrierzuzmittel sowie Anlaufbehelfe.

Der Wirtschaftlichkeit, das heißt der Kontrolle der Ueberwachung des Verbrauchs sowie der dauernden Instandhaltung des Fahrzeuges dienen verschiedenartige Meßgeräte. Brennstoff- und Ölverbrauch sind ja in hohem Maße vom Zustand des Motors und seiner Einzelorgane abhängig. Oft beeinträchtigen geringe Störungen am Motor seine Leistung zwar nur unbedeutend, verursachen dafür aber eine erhebliche Verschwendung von Betriebsstoff. Der Kontrolle des Brennstoffverbrauchs dienen, abgesehen von den fernmässig oft schon vorhandenen „Benzinuhren“ besondere Meßuhren, die auf Wunsch eingebaut werden können. Sie zeigen nach Vorführung, nicht nur an, ob der Vergaser richtig eingestellt ist, sondern ermöglichen auch noch, außer dem Tankinhalt den täglichen Verbrauch abzulesen, so daß man durch Vergleich mit der zurückgelegten Strecke (am Kilometerzähler ablesbar) den Brennstoffverbrauch und insbesondere den vielleicht unerwarteten Mehrverbrauch zu erkennen vermag.

Deilfilter, Reifen-Luftdruckprüfer, elektrische Meßinstrumente zur Ueberwachung der Batterie und ähnliche Zubehörteile dienen vor allem der Instandhaltung des Fahrzeuges.

Zur laufenden Tageskontrolle von Geschäftswagen gibt es z. B. Spezialuhren, die das Fahrbild des Wagens über 24 Stunden genau graphisch aufzeichnen. Minutengenau wird der Fahrverlauf mit jeder Haltpause registriert. Unschonemäßes Fahren wird aus den Aufzeichnungen klar erkennlich. Außerlich sind derartige Kontrollapparate von einer gewöhnlichen Zeituhr nicht zu unterscheiden. Nach Defnung eines Sicherheitschloßes können die auf der Rückseite der Uhr beschrifteten Fahrdiagramme herausgenommen und geprüft werden. Zur Aufklärung von Unfällen, aber auch für Versuchs-Meßfahrten sind solche Kontrolluhren hervorragend geeignet.

Für die reine Bequemlichkeit gibt der Kraftfahrer selbst eigentlich nur ungern Geld aus. Trotzdem werden Zubehörteile wie Nischenbecher, elektr. Anzündler, Kartenhalter, ein Tandemwischer, Fußpolster, Kniestützen usw. viel gekauft. Sie bilden meist den Gegenstand von Geschenken.

Grundlegende Neuheiten an Motorradzubehör sind auch in diesem Jahre kaum zu sehen. Hier ist also ein gewisser Stillstand eingetreten, der sich erfreulicherweise auf die Verbesserung des bereits Vorhandenen auswirkt. Allgemein durchgesetzt hat sich jetzt das Tachometer im Scheinwerfer-Gehäuse. Der Antrieb vom Vorderrad aus ist hier der gegebene, so daß sich der bei Hinterradtrieb oft auftretende „Schlupf“ nicht oder nur noch kaum bemerkbar macht! Auch ist das Tachometer jetzt bei Nacht durch allgemeine Anwendung einer indirekten Beleuchtung ebenso gut zu erkennen, wie bei Tage. Die Lichtanlagen sind vielfach auf 45 bis 50 Watt Leistung verstärkt worden. Bemerkenswert sind die Verbesserungen der Motorrad-Batterien: eine Firma beispielsweise gießt die Plattenkäse samt den

Polanschließen jetzt aus einem Stück, wodurch alle Löt- und Schweißstellen vermieden werden. Auch wird jetzt besonders Augenmerk auf die Verringerung der Korrosionsmöglichkeit an den Anschlußstellen gerichtet. Bei den besseren Batterien hat sich Hartgummi als Gehäusematerial endgültig durchgesetzt. Prekmaterial tritt daneben zurück. Sehr zuverlässig sind zum größten Teil auch die einfachen Schwungrad-Lichtanlagen an den billigeren Lichtmotorrädern geworden: die Lichtausbeute ist erhöht worden.

Große Sorgfalt wurde von der Zubehöri-Industrie auf die Abdichtung der elektrischen Anlagen verwendet. Man hat inzwischen festgestellt, daß der Geländesport, der ja heute sehr stark gepflegt wird, hier ganz unerwartete Anforderungen stellt, die im gewöhnlichen Straßenbetrieb wohl nur bei regelrechten Wolkenbrühen auftreten. Hier sind es besonders die verhältnismässig tief am Boden liegenden Schwungradmagnete und Zündlicht-Dynamomaschinen, die noch vor kurzer Zeit bei Wasserdurchfahrten versagten, heute aber als absolut betriebssicher angesehen werden können. Das gilt zum Teil auch für die oft noch ziemlich ungefährt montierten Unterbrechergehäuse, die trotz Verzapfelung ja stets gut zugänglich bleiben müssen.

Besonders große Mühe hat sich die Reifenindustrie gegeben, um vor allem auch dem sportlich eingestellten Fahrer das richtige Material an die Hand geben zu können. Besonders augenfällig ist hier wieder die liebevolle Behandlung des für den Geländesport bestimmten Spezialreifens.

Beachtlich sind auch die Neuschöpfungen der Sattelindustrie, um vor allem dem Langstreckenfahrer eine bequeme Sitzgelegenheit zu



Panne am Brenner: 1 PS zieht 60 PS

schaffen. Ein noch immer nicht richtig gelöstes Problem ist die Kippständer-Konstruktion, denn das Ausbilden der Maschine beim Parken oder bei Reparaturen und Reifenpannen soll so wenig Kraftanstrengung als nur denkbar erfordern, andererseits aber ohne weiteres die Montage des Vorder- und Hinterrads ohne akrobatische Anstrengungen ermöglichen. Hier bleibt also noch ein schönes Betätigungsfeld für die Konstrukteure.

Alles in allem kann aber die Motorrad- und Auto-Zubehöri-Industrie das Lob für sich in Anspruch nehmen, daß sie gerade in den letzten Jahren unablässig bemüht war, den Fahrkomfort und die Fahrtsicherheit ganz erheblich verbessert zu haben.

## Die Schraube für eine Mark ...!?

Dienst am Kraftfahrzeug ist Dienst an der Nation

Der Kraftfahrzeug- und Zubehörihandel, mit dem ja auch das Mechanikergewerbe eng verflochten ist, muß seinen Dienst am Kunden auch zum Dienst an der Nation ausdehnen. Dies kann nur geschehen, wenn die Forderungen für Ersatz- und Zubehörteile auf ein erträgliches Maß heruntergeschraubt werden. Die Schraube für eine Mark, das 10 Zentimeter lange Stückchen Stahlblech für 25 Pfennig, nur, weil es passend gebogen ist, sie müssen einfach verschwinden!

Man kann in diesen Dingen heute vom Handel und Mechanikergewerbe mehr Disziplin verlangen, denn das Publikum muß die Scheu vor der „Mechaniker-Apotheke“ verlieren. Der Gedanke des Führers ist es, dem Kraftfahrzeug in Deutschland weiteste Verbreitung zu verschaffen mit dem Endziel, einmal in jede deutsche Familie ein Kraftfahrzeug zu bringen.

Die Fabriken folgen diesem Gedankengang willig. Wenn sich die gleiche Bereitwilligkeit auch beim Händler und Mechaniker einstellt, wenn der Wille zur Mitarbeit an diesem großen Programm, aus dem die ganze Nation nicht nur volkswirtschaftlich, sondern auch

wirtschaftlich ihren Nutzen zieht, auch im letzten und kleinsten Vertreter und Mechaniker draußen auf dem Lande lebendig geworden ist, dann erst wird sich des Führers Ziel erreichen lassen.

Man muß gerecht sein und darf die Schuld an den grössten Zuständen, die sich in den letzten Jahren vor dem nationalen Aufbruch im Zubehör- und Ersatzteile-Handel herausgebildet hatten, nicht allein Händlern und Mechanikern in die Schuhe schieben. Man suchte mit Gewalt die Kunden einzufangen, indem man auf einen Teil der Provision für das neue Fahrzeug verzichtete. Hatte sich dann der Kunde durch den Kauf auf eine bestimmte Marke festgelegt, so setzte die Schreyerei bei den Ersatz- und Zubehörteilen ein. Der Kunde mußte sich das gefallen lassen, weil er ja die Zubehörteile zu kaufen gezwungen war, um sein Kraftfahrzeug betriebsfähig zu halten.

Man vergegenwärtige sich, daß wir in Deutschland beispielsweise rund 20 000 autorisierte Motorradvertreter haben, die 1932 noch nicht einmal 60 000 Maschinen verkaufen konnten. Auf die Vertretung fielen dabei also im Durchschnitt eines Jahres drei Maschinen! Manche Vertreter in Großstädten und dichtbesiedelten Landstrichen verkauften aber we-

sentlich mehr als im Reichsdurchschnitt. Das bedeutet, daß andere vielleicht nur ein einziges Motorrad im Jahr umzusetzen vermochten. Sie mußten also versuchen, sich auf irgend einem Wege wenigstens einigermaßen schadlos zu halten. Dieser Weg führte eben notgedrungen über die Ersatzteillieferung und über die Reparatur. Und beim Wagen lagen die Verhältnisse ganz ähnlich.

Die Gegenseite, in diesem Falle der Kunde, wird sofort erklären, daß hier eben eine offensichtliche Uebersetzung des Kraftfahrzeughandels und des Mechanikergewerbes vorliegt, für die der Kunde doch nicht verantwortlich gemacht werden könne. Aber das ist nur zum Teil berechtigt. Wir wollen trotz dem, daß wir in Deutschland über einen mächtigen Stamm gut ausgebildeter Fachhändler und Kraftfahrzeugmechaniker verfügen. Sie haben im nationalen Aufbauprogramm des Führers, das ja vor allem die Motorisierung Deutschlands in den Vordergrund stellt, eine überaus wichtige Aufgabe zu erfüllen. Diejenige Nation, die dem Kraftfahrzeuggewerbe keine Aufmerksamkeit schenkt, handelt fahrlässig. Die Wehrfähigkeit eines Volkes muß aufs schwerste darunter leiden, wenn nicht genügend Kräfte vorhanden sind, die auf Grund einer sorgfältigen fachlichen Ausbildung in der Lage sind, den vorhandenen Kraftfahrzeugbestand in Ordnung zu halten.

Die auch heute noch teilweise vorhandenen Auswüchse im Ersatz- und Zubehörihandel sollen nicht bestritten werden. Sie sind entstanden im Bestreben, Verfall und Boden über die schwere Zeit durchzuhalten. Jeder wird schließlich um seine Existenz bis zum äußersten zu kämpfen suchen. Tut er das nicht, so ist er ein schlechter Staatsbürger. Wir müssen aber auch hier wieder zu realen Preisen kommen. Der Absatz an Kraftfahrzeugen steigt dank den tatkräftigen Bemühungen der nationalsozialistischen Regierung dauernd. Dadurch wird auch der Anfall an Reparaturen und Ueberholungen bei jeder einzelnen Werkstatt größer, ebenso wie sich damit automatisch auch der Verkauf an Zubehör- und Ersatzteilen steigert. Das schlägt geschäftlich auf jeden Fall zu Buch.

Dieser Zustand des Ausgleiches dürfte bald erreicht sein. Der Führer hat in ungeahnter Weise diese ganze Frage schon mit dem energisch in Angriff genommenen Straßenbau aufgerollt. Die Käuferschaft folgt bereits mählig und die Hunderttausende, die heute wieder in Lohn und Brot gekommen sind, werden eines Tages auch Käufer von Kraftfahrzeugen sein können dabei auch erst einmal der kleine Wagen und das leichte Motorrad Auknieker sein, so kommen damit aber doch Hunderttausende neuer Kraftfahrzeuge hinzu, die alle Verbraucher von Brennstoff, Öl, Reifen und Ersatzteilen sind.

Der ständische Aufbau marschiert. In seinem Rahmen hat das Kraftfahrzeuggewerbe gewissermaßen eine Verfassung bekommen, und zwar in Gestalt der großen Verträge zwischen Fabrikanten, Großhändlern und Händlern. Seit Beginn dieses Jahres ist die Preisdrückerei durch ganzen oder teilweisen Verzicht auf die Provision und durch Ueberbewertung in Zahlung genommener, alter Kraftfahrzeuge unterdrückt. Damit ist dem Gewerbe ein gewisser Nutzen von vornherein gesichert. Es wird und muß dann aber beim anderen Teil seines Geschäftes, bei der Ersatz- und Zubehöriteillieferung, wieder zu einer vernünftigen Rationalisation zurückkehren.



Deutsche Adlerwagen bei der Sechstagesfahrt

Der Führer

Donnerstag, 2. Aug. 1934, Folge 217, Seite 15