

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

261 (22.9.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

Der Herbst ist da:

Allwetterchutz für den Motorradfahrer

Text und Fotos von A. Lebü.

Unternehmungslustige Sportsleute, aber auch solche Motorradfahrer, die sich nicht des Vergnügens oder Sports wegen in den Sattel schwingen, sondern ihr Fahrzeug zu beruflichen Zwecken benötigen, lassen sich durch Wind, Regen und Kälte heutzutage nicht mehr dazu zwingen, eine geplante Fahrt ausfallen zu lassen oder gar ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen. Jedenfalls hat es kein Motorradfahrer mehr nötig, sich durch schlechtes Wetter irgendeinen Reiseplan durchkreuzen zu lassen, wenn er nur sich und seine Maschine der Witterung entsprechend auszustatten versteht.

Der Allwetterchutz der Maschine ist nämlich je nach Modell und Fabrikat meist absolut unkompliziert und recht billig herstellbar. Die Nadelteile müssen eingefettet oder mit einer Schicht Vaseline bestrichen werden, bevor sie in Benzin aufgelöst hat, überstrichen werden. Blattfedern — wie sie bei BMW, D-Mod, Indian usw. vorkommen, legt man zweckmäßigerweise in sogen. „Federchutzgarnamen“, die staub- und wasserdichte, fettgefüllte Einkapselungen darstellen. Kickstarter- und Bremspedal sowie den Kupplungs- und Brems-Handhebel überzieht man zweckmäßigerweise mit Gummischutzern. Die Enden der Bombenzug-Spiralen umwickelt man an ihrer Einführungsstelle in die Hand-Drehhebel zugleich mit diesen selbst mit Isolierband, um zu vermeiden, daß eindringendes Regenwasser Rostbildung verursacht, so daß Hebel und Drahtseile schwer beweglich werden und schließlich brechen. Auf das Zündkabel legt man bei Regenwetter einen Gummiahtropfiring (von einem Flaschenverschluss), damit der Magnet sich nicht „erkaltet“. Wo er ohnehin exponiert vornehmlich und der Spritzwasserflut des Vorderwagens standhalten muß, empfiehlt es sich außerdem, ihm einen gut passenden Gummi- oder Guttapercha-Überzug anzufertigen zu lassen. Auch exponierte Kerzen brauchen einen Spritzwasserhut, um nicht dauernd durch Kurzschluß über den feucht und schmutzig gewordenen Spedstein-Isolator auszufallen. Aber nicht die gewöhnlichen Gummikappen, sondern die aus Hart-Isoliermaterial gefertigten Kerzenhütchen, die weder verbrennen, noch mürbe und brüchig werden können, sind zu empfehlen.

Zu diesem speziellen Schutz der Maschine gegen Witterungsunbilden kommen jene Ausstattungsstücke hinzu, die dem Fahrer selbst zu Nutzen sind. An erster Stelle stehen natürlich die besten Regenkleidung mit guten Gleitschuhprofilen ist die Anschaffung von sogenannten „Reifenhülse“. Wo diese Spritzbleche

lange, bis zur Hüfte reichende Gummi-Überzugsstiefel an.

Den Oberkörper steckt man in warme Unterleibung, zieht über die Weste bei großer Kälte noch einen Pullover und schlüpft schließlich in eine gutgefütterte Lederjacke, die allgemein als bester Wetterchutz bei Kälte gelten muß. Wichtig ist dabei auch ein guter Halsabschluß. Die Verwendung von eingenahten Gummizug-Windmanschetten in den Ärmel-Enden und ein guter Kopfschutz, wofür die Lederhaube mit tief herabreichendem Nackenschutz empfohlen werden kann, sowie Stulphandschuhe aus Gummi — nicht aus Leder! — vervollständigen diesen Allwetterdreh für die schlechte Jahreszeit. Bei wärmerer Witterung tritt an die Stelle der schweren Lederjacke ein großer Gummimantel oder eine absolut wasserdichte Kombination, doch muß auch hier wieder auf guten Ärmel- und Halsabschluß geachtet werden! Der langschafte Gummi-Überzugstiefel, der übrigens ganz klein zusammengerollt werden kann, ist auch im Sommer für Regenfahrten zu empfehlen. An die Stelle der gewöhnlichen Glas- oder Zelluloidbrille tritt die neuartige Zelluloid-Geschichtsmaske in Form eines großen Rundschirms oder die Schlißbrille aus Plexiglas.

Die Schwierigkeiten der Inbetriebnahme des Motors bei Kälte sind im übrigen für den Motorradfahrer nicht halb so groß, wie das allgemein angenommen wird; nur muß man vor allem bei Beginn der kühleren Witterung dünnes Winteröl auffüllen und sich einiger kleiner Tricks bedienen, von denen nur erwähnt sein: Anwärmen des Vergasers mit einem heißen Tuch, Einspritzen des Zylinders bzw. Abbreunen einer mit Benzin gefüllten Zündkerze. Dafür hat der Motorradfahrer aber mit seinem einspurigen Fahrzeug bei Nässe und Schmutz ganz gewaltig mehr Fahrkunst aufzubringen als sein „vierrädriger“ Kollege. Das ist es aber auch, was ihn sportlich immer über den Automobilisten heben wird.

Wie sage ich's meinem Schuttmann?

Es wird sich niemals ganz vermeiden lassen, daß der Kraftfahrer auch hier und da einmal in Berührung mit den Polizeiorganen kommt. Sehr häufig ergeben sich dabei Auseinandersetzungen unerprobter Art, bei denen der Kraftfahrer insofern meist den Kürzeren zieht,

ihnen will. Jeder anständige und disziplinierte Kraftfahrer wird schon die Feststellung gemacht haben, daß Polizeibeamte selbst da von einer Anzeige einer Verkehrsübertretung, die auch dem sorgfältigsten Fahrer einmal unterlaufen kann, Abstand genommen haben, wo sie durchaus dazu berechtigt und eigentlich verpflichtet gewesen wären. Sie taten dies, weil man ihnen anständig und freundlich entgegenkam, weil man sich entschuldigte und ihren Anweisungen



Das praktische Anleischblech

sofort Folge leistete. Widerspruch wird aber immer Widerspruch hervorrufen und er wird dem Kraftfahrer in den meisten Fällen Geld kosten. Es empfiehlt sich also unbedingt, die Selbstbeherrschung stets zu wahren.

Der Motor regiert überall

Von seltsamen Kraftfahrzeugen — Billig und schnell

Von Max R. Linsmann

Wer seine Augen aufmacht und sich für seine Umwelt interessiert, wird im Laufe der Jahre schon den eigenartigsten Fahrzeugen begegnet sein, die für irgendwelche Spezialzwecke zurecht gemacht worden sind. Ob es sich um Handkarren handelt, um Pferde-Wagen, um Fahrräder, immer wird man Ueberaschungen erleben können. Den Rekord hierin hält aber unbestritten das Kraftfahrzeug.

Gerade in der Erscheinung der Spezialkraftfahrzeuge kennzeichnet sich besonders scharf der Wechsel dieses Verkehrsmittels vom reinen Luxusgefährt zum unentbehrlichen Helfer aller Industriezweige, Handwerks-, Handels- und Gewerbebetriebe. Feuerwehr, Müllabfuhr, Straßenreinigung, sie alle arbeiten ja mit dem Motor, weil er für sie wirtschaftlicher als der Pferdebetrieb geworden ist.

Auffälliger sind schon die vielen Spezialwagen, die Handel und Gewerbe sich nach eigenen Angaben entsprechend ihren Sonderbedürfnissen bauen lassen. Neben dem vierrädrigen Chassis des Schnelllieferwagens und starken Perlenkraftswagens müssen auch ebenso häufig die Dreiradwagen und die Motorrad-Gespänne herhalten. Sie sind es ja vor allem, die den Kraftfahrzeugbetrieb auch für den kleinsten Handwerker und Gewerbetreibenden wirtschaftlich gestalten.

Da ist im Sommer der motorisierte Eisemann. Wenn er konkurrenzfähig bleiben will, muß er heute sechs bis acht verschiedene Eisorten führen. Früher mußte das dreirädrige Fahrrad herhalten. Im Zeichen des Sportes geht das nicht mehr. Die Sportplätze liegen oft kilometerweit außerhalb der Stadt, der eine an diesem, der andere am anderen Ende. Hier hilft nur das kleine Motorfahrzeug und es rentiert sich auch.

Ueberhaupt wird naturgemäß für den Transport schnellverderblicher Waren das Kraftfahrzeug im hohen Maße herangezogen. Der Gärtner, der tagtäglich seine Pflanzen und Gemüse von seiner außerhalb liegenden Gärtnerei in die Stadt schaffen muß, der Fleischer, der Väder, sie alle bedienen sich heute irgend eines Kraftfahrzeuges mit Spezialkarosserie. Wer kennt nicht die motorisierten Würstchenbuden, den motorisierten Fischhändler, den

Motor-Mosaik

Austausch von Motoren

In der letzten Zeit wird von verschiedenen Kraftfahrzeugfabriken der Vorschlag gemacht, sogenannte „Austauschmotoren“ zu liefern. Der Fahrzeugbesitzer tauscht seinen Motor dabei für verhältnismäßig wenig Geld gegen einen anderen, einwandfrei im Zustand befindlichen, den die betreffende Kraftfahrzeugfabrik liefert. Diese übernimmt den alten Motor, zerlegt ihn und verschrottet die am meisten abgenutzten Teile wie Zylinderblock, Kolben und Ventile. Aus den übrigen, noch einwandfrei in Ordnung befindlichen Teilen und unter Zuhilfenahme neuer Teile wird dann ein Motor zusammengebaut, der wieder als Austauschmotor Dienste leistet, für den die Fabrik dann die volle Garantie übernimmt. Einzelne Werke haben die Behauptung aufgestellt, daß dieses Verfahren den Wagenbesitzern bedeutend billiger zu stehen käme, als wenn sie einzeln in den Reparaturwerkstätten Kolben, Zylinderblock, Ventile und andere, der rascheren Abnutzung unterworfenen Teile austauschen ließen. Die „Wiederherstellung“ der Motoren lasse sich dadurch in großen Serien auf verbilligte Weise vornehmen.

Italien verlangt gesetzlich Zinssteuerung

Die italienische Regierung hat einen Erlaß herausgegeben, daß sämtliche italienischen Automobilkonstruktionen ab 1. Juli 1935 mit Zinssteuerung versehen sein müssen. Diese Vorschrift hat natürlich allgemeines Aufsehen erregt, da bisher noch kein Land den sich der Zinssteuerung gesetzlich verschrieben hat. Die italienischen Fabriken versichern ihren ausländischen Abnehmern bereits, daß sie natürlich nach wie vor auch Wagen mit Rechtssteuerung im Auslande bauen würden und daß die Wagen mit Zinssteuerung natürlich nur für den heimischen Markt bestimmt wären. Man kann diesen Ukas insofern nicht ganz verstehen, als in der letzten Zeit sich wieder die Stimmen mehren, die der Rechtssteuerung aus sehr plausiblen Gründen das Wort reden. Die Zinssteuerung hat nur die etwas bessere Ueberblick über den entgegenkommenden Verkehr beim Ueberholen für sich.



Links: Kerzenschüler. — Mitte: Federchutzgarnamen — Rechts: Anleischbleche

nicht vom Werk aus serienmäßig für eine bestimmte Marke montagesfertig lieferbar sind, vermag jeder gute Motorrad-Mechaniker solche für wenig Geld anzufertigen, und anzupassen, es muß nur darauf geachtet werden, daß dem Motor nicht zuviel Kühlluft und Fahrtwind entzogen wird. Glänzende Dienste leistet übrigens auch als Regen- und Kälteschutz ein sogen. Anleischblech, das heutzutage für jede Maschinentype passend geliefert und mittels Ledergurt am Tank festgeschnallt wird. Vielleicht den wichtigsten und wichtigsten Kälte- und Wärmeschutz stellen schließlich Handgriffmanschetten aus Wachs oder Leder dar, die es möglich machen, dünn behandschuh zu fahren, ohne sich die Finger zu erfrieren. Die Verwendung einer regelrechten kleinen Windschutzscheibe, wie man sie in England sehr viel findet, hat sich bei uns noch nicht recht eingeführt und erübrigt sich auch, wenn man sich entsprechend kleidet.

Die Allwetterkleidung des Fahrers vervollständigt also die Spezialausstattung der Maschine in sinnvoller Weise. Guter Knie- und Leibschutz sind dabei das allerwichtigste, und wer hier ganz „vollendet“ auf die Reife gehen will, der schaffe sich zu seinen Knieprügeln oder der ledernen Kniebedeckung noch ein Paar

als das gekränkte Auge des Gesetzes mit einer mehr oder minder gepfefferten Geldstrafe antwortet, gegen die man sich meist schlecht wehren kann. Der Kraftfahrer hat dann einen doppelten Ärger gehabt, der sich von vornherein ganz gut hätte vermeiden lassen. Man wird immer wieder die Beobachtung machen können, daß man in allen Fällen, in denen man der Polizei zu Beanstandungen Veranlassung gab, fast stets in Frieden auseinanderkommt, wenn man die Ruhe bewahrt und unter allen Umständen sachlich und höflich bleibt. Die Polizei ist angewiesen, jederzeit im Verkehr mit dem Publikum höflich zu sein. Wenn doch einmal ein Beamter einen etwas forscheren Ton anschlägt, so wird er, wenn der „Delinquent“ die Höflichkeit bewahrt, schon von selbst auf seinen Fehler aufmerksam. Es gibt aber auch unter den Kraftfahrern Zeitgenossen die unter dem Uebel leiden, daß man so treffend als „Uniformenkoller“ bezeichnet. Sie geraten schon in Erregung, wenn sie einen Polizeibeamten auf große Entfernung sehen und explodieren sofort, wenn dieser etwas von

heute im Bau genau vorgeschriebenen drei- oder vierrädrigen Milchwagen mit motorischem Antrieb?

Erst stimmt der motorisierte Reichenwagen, der heute wertvollste Dienste bei der Ueberführung Verstorbenen leistet. Das bunte Bild der Wochenmärkte, das vielleicht noch am stärksten vom Pferdefuhrwerk beherrscht geblieben ist, zeigt heute schon eine starke Durchsetzung mit meist ziemlich alten, aber doch für den Transport der Bodenprodukte noch wohlgeegneten Kraftfahrzeugen. Auch der Bauer hat erkannt, daß für ihn Zeit Geld ist. Auch er kann sich die die stundenlange An- und Abfahrt zum Wochenmarke mit dem Pferdefuhrwerk nicht mehr leisten. Häufig unterhalten mehrere Landwirte zusammen ein Kraftfahrzeug, um eine möglichst große Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Aber auch hier haben der Dreiradlieferwagen und das Motorgespänn Eingang gefunden.

An größeren Spezialfahrzeugen begegnet man häufig dem Schnellomnibus für Gesellschaftsreisen, dem fahrenden Lebensmittel- und Kolonialwarenhändler, der besonders in der Schweiz sehr häufig ist, auch den motorisierten Bücher- und Leihbibliothekswagen, den Wagen für den Schulhelfer. Den Rundfunkwagen trifft man schon des öfteren, während der motorisierte Wohnwagen mit elektrischer Küche, Bad, Wohn- und Schlafraum bei uns noch eine seltene Erscheinung ist. Sehr häufig dagegen ist das Kraftfahrzeug schon bei den Fahrmarktseuten zu finden, wo es meist Schleppdienste für die Wohn- und Geräterwagen alten Stils zu leisten hat. Und auf so manchen deutschen Landstraßen kann man auch Zigeunertruppen beobachten, die ihre gewohnten alten Wägen gegen uralte Kraftwagen ausgetauscht haben, ohne daß die Zigeunerromantik dadurch Schaden gelitten hätte.

Ueberall hin findet das Kraftfahrzeug seinen Weg, da es nicht nur zu einem sehr billigen, sondern auch sehr schnellen Transportmittel gestaltet werden konnte, das in seiner praktischen Brauchbarkeit nur wenige Grenzen kennt.