Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936
1935

87 (29.3.1935) Motor und Straße

Visual Library

Beilage des „Führer"

MOTOR und STRASSE

Freitag, 29. März 1935

Ein Autobahn-Klein-Wagen

Adler auf Rekordfahrt

Wie schnell fährt man mit 1000 ccm – Interessante neue Versuche auf der Avus – Stromlinie beim Kleinwagen

Im Zusammenhang mit unserm im Entstehen begriffenen Netz der Reichsautobahnen taucht immer wieder die Frage auf: ja, wird man denn mit unsern derzeitigen Fahrzeugen überhaupt diese hohen Dauergeschwindigkeiten erzielen können, die den Vorteil der Reichsautobahnen wirklich ausnützen? — Und es taucht weiter die Frage auf, sind diese Bahnen nicht nur für starkmotorige Fahrzeuge geschaffen, die an sich schon eine hohe Spitzengeschwindigkeit haben und diese nur auf den normalen Landstraßen nicht ausnutzen können?

Die hinter uns liegende Automobilausstellung hat gezeigt, daß von allen Seiten der Kraftfahrzeugindustrie

das Problem der Autobahn-Geschwindigkeit

angepackt wird, daß es an Versuchen nicht fehlt, doch beim Kleinwagen hat man noch keine allzu großen Fortschritte auf dieser Grundlage feststellen können. Andererseits kann die Motorisierung Deutschlands nur unter weitgehender Einschaltung des kleinen Wagens Fortschritte machen, weil er das Fahrzeug ist, daß nicht nur einen niedrigen Anschaffungspreis, sondern vor allen Dingen einen sozusagen niedrigen „Lebensstandard", also geringe Betriebskosten hat. — Den Kleinwagenfahrern aber muß man zweifellos die Vorzüge des Schnellverkehrs auf den Reichsautobahnen zuteil werden lassen, sollen sie nicht nur Schrittmacher, sondern auch dauernde Anhänger der Motorisierung sein. —

Wir müssen uns zunächst einmal völlig darüber klar sein, daß

die Reichsautobahnen Schnellverkehrsstraßen, aber keine Rennbahnen sein sollen,

daß ihnen die Aufgabe zusteht, einen großen Kraftfahrzeugverkehr zu bewältigen und die Benutzer schnell über große Entfernungen zu bringen, schnell, das heißt mit Geschwindigkeiten, die denen unserer schnellen D-Züge etwa gleichen. Nun fahren unsere D-Züge auch nicht mit 180 Klm.-Std. Geschwindigkeit und genügen unsern Ansprüchen in den meisten Fällen. Wenn diese Zahl „180" immer wieder auftaucht und fast schon zum Schrecken der Automobilisten geworden ist, so muß einmal ganz deutlich gesagt werden, daß dieses Tempo für eine gewisse Kategorie von Fahrzeugen als Spitze eventuell einmal in Frage kommt, keinesfalls aber als Autobahn-Normalgeschwindigkeit. — Man erlebt es alle Tage auf unseren Landstraßen, daß doch verhältnismäßig langsam gefahren wird. Wenn man eine ständige Spitze von 95 bis 100 Klm.-Std. einhält (eine Spitze, nicht einen Durchschnitt, denn der liegt dann etwa bei 65 und etwas mehr Klm.-Std.), dann wird man feststellen, daß man auf hunderte von Kilometern von keinem Fahrzeug überholt wird. — Das geschieht auf unsern normalen Landstraßen mit einem mittelstarken Fahrzeug.

Auf den Autobahnen hat man keine Hindernisse, keine gefahrbringenden Ortschaften und Einmündungen, keine gefährlichen Kurven, keinen Gegenverkehr. Wenn man also

sein ständiges Tempo von 100 bis 120 Klm.-Std.

hält, wird man auf einen viel höheren Durchschnitt kommen, auf einen Durchschnitt, der unsern Ansprüchen vorerst ziemlich genügen dürfte.

Nun aber haben wir keine Kleinwagen (bis 1000 ccm Hubraum), die eine ständige Spitzenleistung von etwas über 100 Klm.-Std. zulassen, ohne daß der Motor in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist das Problem, das jetzt angepackt werden soll. Den ersten Versuch wollen die Adler-Werke machen.

Objekt ihrer Versuche ist ein normaler Adler-Trumpf-Junior-Sportwagen, ein Fahrzeug, wie es schon verschiedene sportliche Konkurrenzen mitgefahren hat. Am Fahrgestell ist keinerlei Aenderung vorgenommen worden, ebenso nicht an dem serienmäßigen Sportmotor. Die Maschine ist, wie jeder normale Motor dieser Serie, mit seitlich stehenden Ventilen ausgerüstet und steht damit im Gegensatz zu sonst bei solchen Versuchen gern benutzten obengesteuerten Motoren. Man geht also hier ganz folgerichtig vor, denn man will ja nicht einen Hochleistungsmotor züchten,

sondern versuchen, mit einem unempfindlichen Gebrauchs-Sportmotor hohe Dauergeschwindigkeiten zu erzielen.

Diese Maschine leistet nach Angabe der Fabrik 28 PS und vermittelt dem serienmäßigen Sportzweisitzer eine Spitzengeschwindigkeit von 110 Klm.-Std. — Die Versuche sollen nun dahingehen, diese Spitzengeschwindigkeit zu einer gleichen oder nur um ein Geringes darunter liegenden Dauergeschwindigkeit zu machen. —

Da Motor und Fahrgestell nicht geändert werden sollten, wandte man sich der Karosserie zu und damit der

Auswertung der Stromlinientheorie,

von der man bisher annahm, daß sie bei Fahrzeugen dieser Stärke und Geschwindigkeit nicht von großer Bedeutung sein könnte. Man nahm zunächst nichts weiter als eine aerodynamisch richtige Ausbildung der Kotflügel vor und erreichte schon damit allein eine Geschwindigkeitssteigerung von 5 Klm.-Std. Nachdem man diese Erkenntnis errungen hatte, ging man den gleichen Weg weiter und bildete nun die ganze Karosserie stromlinienförmig aus mit dem Erfolge, daß aus dem offenen Sportzweisitzer eine Limousine wurde, die einen vollkommen glatten Windablauf gestattet. Der Leistungserfolg ist der, daß das Fahrzeug nun

eine Spitzengeschwindigkeit von 125 Klm.-Std.

hat.

Der Wagen ist zwar einsitzig karossiert, hat aber doch das

Gewicht eines Zweisitzers

mitzuschleppen, denn der zweite Sitz wurde mit einem Brennstoff für hundert Liter Fassungsvermögen ausgerüstet, damit Langstreckenversuche durch allzu oftmaliges Tanken nicht unnötig unterbrochen werden müssen.

Das Fahrzeug macht den Eindruck eines Rennwagens, ist aber motorisch — das muß immer wieder betont werden —

ein serienmäßiger Sportwagen.

Der neue Adler-Trumpf-Junior-Versuchswagen dürfte also der Vorläufer eines Autobahn-Kleinwagens sein, wie er sicher in weiten Kreisen der Kraftfahrer gewünscht wird. Wenn die ersten Versuche glücken, wird der Weg vom Versuchs- zum Gebrauchswagen nicht weit sein.

Ernst Rosemann.

Die „Ohne-Halt"-Fahrt

Am Montagfrüh 7 Uhr begannen die Adler-Werke mit dem Adler-Trumpf-Junior-Sportwagen auf der Berliner Avus

eine Ohne-Halt-Fahrt,

die sich über mehrere Tage erstrecken wird. Bei kühlem, aber klarem Wetter, lief der Trumpf-Junior-Sportwagen mit dem Münchener Fahrer Paul Schweder am Steuer gleichmäßig wie ein Uhrwerk seine Bahn und hielt am ersten Tag einen Stundendurchschnitt von 110 Km. Alle 8 Stunden wird Fahrerwechsel vorgenommen. Schweder und Hasse wechseln einander ab und als Ersatzfahrer steht Jaddatz zur Verfügung. Die Ohne-Halt-Fahrt, die Tag und Nacht weitergeht, wird von DDAC-Funktionären kontrolliert. Die Dauer der Fahrt steht noch nicht fest, dürfte sich aber wohl über ca. 10 Tage erstrecken.

Die ersten Erfolge

Intern. (Klassen) Automobil-Rekorde des Adler Trumpf-Junior regulären Sport-Zweisitzers

Bis zum Mittwoch morgen 7 Uhr konnte der Adler-Wagen auf der Avus folgende neuen Internationalen Rekorde aufstellen:

4000 Kilometer, Gesamtfahrzeit: 36 Std., 20 Min., 34 Sek.
Durchschnittsgeschwindigkeit: 110,06 Stkm.

Bestehender Rekord um 1 Std. 59 Min. 8 Sek., bzw. 5,7 Stkm. Durchschn. verbessert.

Bisheriger Rekord, aufgestellt in Montlhéry von Eldridge et Eyston auf Riley, 38 Std., 19 Min., 41.94 Sek.
Stundendurchschnitt: 104,361 Km.
Meilendurchschnitt: 64,84

3000 Meilen, Gesamtfahrzeit: 43 Std. 53 Min. 34 Sek.
Durchschnittsgeschwindigkeit: 109,99 Stkm.

Bestehender Rekord um 2 Std. 39 Min. 32 Sek., bzw. 6,27 Stkm. Durchschn. verbessert.

Bisheriger Rekord, aufgestellt in Montlhéry von Eldridge et Eyston auf Riley, 46 Std. 33 Min. 5,49 Sek.
Stundendurchschnitt: 103,713 Km.
Meilendurchschnitt: 64,44.

5000 Kilometer, Gesamtfahrzeit: 45 Std. 26 Min. 37 Sek.
Durchschnittsgeschwindigkeit 110,02 Stkm.

Bestehender Rekord um 2 Std. 48 Min. 22 Sek. bzw. 6,4 Stkm Durchschn. verbessert.

Bisheriger Rekord, aufgestellt in Montlhéry von Eldridge et Eyston auf Riley mit 4972,182 Km.
Stundendurchschnitt: 103,587 Km.
Meilendurchschnitt: 64,36.

48 Stunden: Gesamtstrecke: 5283,944,32 Km.
Durchschnittsgeschwindigkeit: 110,00 Stkm.

Bestehender Rekord um 311,762 Km., bzw. 6,10 Stkm. Durchschnitt verbessert.

Bisheriger Rekord, aufgestellt in Montlhéry von Eldridge et Eyston auf Riley, 48 Std. 14 Min. 59,06 Sek.
Stundendurchschnitt: 103,627 Km.
Meilendurchschnitt: 64,39 Km.

Die Fahrt geht ununterbrochen weiter, so daß man sicher auch mit weiteren Erfolgen rechnen kann.

Das Auto in den Vereinigten Staaten

Jeder fünfte Einwohner besitzt einen Kraftwagen

In keinem Land hat die „Motorisierung" eine so rapide Entwicklung genommen, wie in den Vereinigten Staaten, in denen heute durchschnittlich jeder fünfte Einwohner über einen eigenen Wagen verfügt. Die Entwicklung der amerikanischen Automobilindustrie zur Massenerzeugung und zum billigen Fahrzeug beruht auf natürlichen Grundlagen, namentlich auf den überaus günstigen Rohstoffverhältnissen. Außer Gummi und Nickel kommen nämlich in Nordamerika alle im Automobilbau benötigten Rohstoffe in fast unerschöpflichen Mengen vor. Außerdem wurde die Massenerzeugung durch die großen Kohlen- und Oelvorräte, die denkbar billige Energien liefern, sehr stark begünstigt. Zur Zeit der Blüte verließen beispielsweise täglich 8000 (achttausend!) Wagen die Fordwerke. Auch heute noch beträgt der

Anschaffungspreis

fabrikneuer kleiner Gebrauchswagen, wie sie z. B. Ford, Chevrolet oder Plymouth herstellen — um nur die drei Hauptkonzerne zu nennen — rund 3—4 mittlere Monatsgehälter! Dazu kommt ein umfangreiches Abzahlungssystem, nach dem die Bezahlung auf 18 Monate verteilt werden kann. Die Preise für gebrauchte Fahrzeuge sind natürlich je nach ihrem Alter und Zustand starken Schwankungen unterworfen und bewegen sich zwischen 1—2 Wöchenlöhnen (!) eines Facharbeiters. Da der Amerikaner bei weitem nicht so solid, wie der deutsche Konstrukteur baut, ist der Vertrieb von gebrauchten Wagen in Amerika ein sehr wichtiger und großer Wirtschaftszweig geworden. Mehr und mehr geht natürlich auch in USA der Weg zu einem fabrikneuen Fahrzeug über einen gebrauchten Wagen, der meist beim Neukauf auch noch in Zahlung genommen wird.

Fehr niedrig sind im allgemeinen auch

die laufenden Betriebsausgaben:

der Brennstoffpreis ist dank dem großen Oelvorkommen äußerst gering, die Instandsetzungskosten beanspruchen ebenfalls nur geringe Kosten. Dazu kommt, daß der Amerikaner die meisten erforderlichen Kleinreparaturen selbst ausführt, denn der amerikanische Junge besitzt heute bereits im frühesten Alter eine verblüffende Kenntnis der Arbeitsweise aller Aggregate. Ueberdies kann man in Amerika fast alle Ersatzteile in gebrauchtem aber durchaus noch lange verwendungsfähigem Zustand auf den riesigen Lagern der Autoschlachthöfe für billiges Geld bekommen.

Die

Automobilsteuern

werden zum Beginn jedes Jahres mit der Abgabe der neuen Zulassungsschilder erhoben. Die Sätze, die dort nach dem Gewicht des Wagens berechnet werden, sind in den einzelnen Staaten übrigens verschieden, sie schwanken zwischen 5 und 20 Dollar pro Jahr. Hierzu kommt dann noch die indirekte Belastung der Fahrtkosten durch die Brennstoffzuschläge.

In einzelnen Staaten kann die

Fahrbewilligung

auf Antrag sofort ausgestellt werden, in anderen dagegen muß der „Bewerber" einige Fragen bezüglich der Verkehrsgesetze und erlaubten Geschwindigkeiten beantworten. Das Ablegen einer praktischen Prüfung vor Sachverständigen aber wird nur in wenigen Staaten gefordert. Die Kosten für den Führerschein belaufen sich durchschnittlich auf 1—2 Dollar. Ein Zwang zur

Haftpflichtversicherung

besteht — wie bei uns — nirgends. Trotzdem sind die meisten Fahrer bei den in allen Städten durch Ortsgruppen vertretenen Automobilklubs zu mäßigen Preisen versichert. Als Mitglieder dieser Klubs erfahren sie gleichzeitig weitgehende Unterstützung bei Reisen und erhalten auch unentgeltlich das notwendige Kartenmaterial.

Eine

Garagenfrage

ist für den amerikanischen Automobilbesitzer kaum vorhanden: sobald er Hauseigentümer oder Mieter einer halbwegs guten Wohnung in den Außenbezirken der Geschäftsstädte ist, gehört die Garage zum Hause bezw. zur Wohnung und ist gleich im Mietpreis inbegriffen. Außerdem sind in der Regel auch hinreichend viele Garagen zu annehmbaren Preisen in nächster Nähe der Wohnbezirke zur Verfügung. Das Parken vieler hunderte von Wagen im Freien ist also nur am Tag in den Geschäftsvierteln während der Arbeitszeit üblich und notwendig.

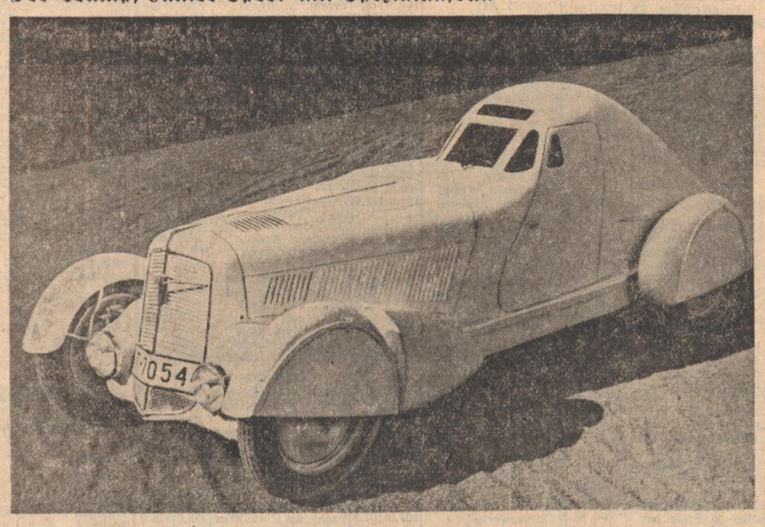
B.

Der Versuchswagen der Adler-Werke

Der Trumpf-Junior-Sport mit Spezialaufbau

Die technischen Daten des Fahrzeuges

Gewicht: ca. 660 kg,
Radstand: 2630 mm,
Spurweite: 1200 mm,
Motor: 1 Liter Vierzylinder Sportmotor 20 PS,
65 mm Bohrung,
75 mm Hub,
995,4 ccm Inhalt.



Der Wagen weist außerordentliche Details auf. Das Reserverad befindet sich in der hinteren Wölbung und ist durch eine Klappe leicht zugänglich. Für die Entlüftung im Fahrerraum wurde unterhalb des Kühlers ein besonderes Entlüftungsrohr angelegt, das ständig frische Luft in den Fahrerraum pumpt.

Das Fahrgestell und der Motor sind in ihrer Konstruktion vollkommen serienmäßig. Nicht wie bei anderen Hochleistungsfahrzeugen ist eine obengesteuerte Maschine vorgesehen, sondern der Trumpf-Junior besitzt einen Motor mit seitlich stehenden Ventilen, wie es die serienmäßige Ausführung aufweist.

Büttner-Bild

Paul Weyres-Aachen,

der bekannte deutsche Motorradrennfahrer, beteiligt sich auch dieses Jahr am „Großen Preis von Barcelona", nachdem er im Vorjahr als einziger Deutscher in dieser Konkurrenz einen Werkswagensieg erzielen konnte.

Vergleichsrennen und Motorrad-Fußball verboten

Der Führer des deutschen Kraftfahrsportes, Korpsführer Hühnlein, hat eine Verordnung erlassen, die nur dazu angetan ist, den Kraftfahrsport in sportlichen Bahnen zu halten. Ebenso wie das Motorrad-Fußballspiel, das nichts weiter als eine Verzerrung zweier Sportarten bedeutet, wurden auch die Vergleichsrennen zwischen an den Boden gebundenen Kraftwagen und dem in der Luft durch nichts behinderten Flugzeug verboten, da in ihnen der sportlicher Sinn nicht zu ersehen ist. Derartige Rennen wurden früher vielfach als Schaunummern im Rahmen von motorsportlichen Veranstaltungen gezeigt.

Mindestens 10 Trainings-Runden

Um die Sicherheit der Motorradrennfahrer zu erhöhen, hat die Sportkommission des Internationalen Motorradsportverbandes jetzt verschiedene neue Verfügungen erlassen. Die wichtigste davon ist, daß von jetzt ab bei Rundstreckenrennen jeder Teilnehmer mindestens 10 Trainingsrunden gefahren haben muß, wenn er Starterlaubnis bekommen will. Weiter wurde bestimmt, daß die Fahrbahn mindestens 10 m breit sein muß und nicht gewölbt sein darf. Die Kurven, die auf keinen Fall nach außen hin abfallend sein dürfen, müssen frei von Bäumen sein, oder entsprechende Vorrichtungen für den Schutz der Fahrer haben.

Sport in Kürze

Wales – Irland 3:1

Unter deutscher Leitung

In Wrexham fand am Mittwoch ein Fußball-Länderkampf zwischen Wales und Irland statt, der zum Wettbewerb der britischen Ländermeisterschaft zählte. Das Besondere an diesem Spiel war, daß zum erstenmal ein Kontinentaler, und zwar der bekannte deutsche Schiedsrichter Dr. Pecco Bauwens (Köln) ein Treffen zweier britischer Mannschaften leitete. Bei schönstem Wetter gewann die ständig leicht überlegen spielende Mannschaft von Wales mit 3:1 (2:1) und holte damit ihren ersten Sieg bei den Spielen um die innerbritischen Länder-Meisterschaft.

Dignef – Etappensieger

Die 2. Etappe der großen Radfernfahrt Paris—Nizza von Dijon nach St. Etienne über 253 Kilometer forderte noch weitere Opfer und fast alle bekannten Fahrer mit Rebry, Archambaud, Le Goff, Noret, Lapébie und auch der Sieger der ersten Etappe Le Calvez gaben auf. Etappensieger mit über fünf Minuten Vorsprung wurde der Belgier Dignef in 6:47:07 Stunden vor seinem Landsmann R. Maes (6:52:26), Speicher und Gianello (6:52:30), Level, Vietto, Benoit Faure und Lowie (6:56:34).

*

Sieger im am Mittwoch gelaufenen Lincolnshire-Handicap wurde Lord Roseberys Flamenco unter E. Smith vor Bow and Arrow und Hervy Weight.

Von der Schweiz abgesagt wurde der für diesen Herbst geplant gewesene zweite Kunstturn-Länderkampf mit Deutschland. Dieser Beschluß wurde von der Schweiz mit Rücksicht auf die Vorbereitungen für die Olympischen Spiele gefaßt.

Europameister im Federgewicht wurde der Franzose Maurice Holtzer, der im Pariser Sportpalast den Italiener Tamagini über 15 Runden verdient nach Punkten besiegte. Der Titel war zuletzt unbesetzt.

Seinen Reichswettbewerb für Segelflugmodelle veranstaltet am 9. und 10. Juni auf der Wasserkuppe der Rhön der Deutsche Luftsportverband. Zugelassen sind die Mitglieder des DLV, der Fliegerscharen der HJ. und Schüler aller deutschen Volks-, höheren, Berufs- und Fachschulen.