

nach langen Hupen aufgemacht. Im Interesse des Verkehrs appellieren wir an die massgebenden Instanzen diesem Uebel abzuhehlen.

Wieder ein Opel Wagen.

Schon in der letzten Nummer unserer Zeitung waren wir gezwungen auf verschiedene Materialfehler dieses Fabrikats hinzuweisen. Auch dieses Mal haben wir wieder einen besonders krassen Fall zu verzeichnen. Der Kollege Gräfrath fuhr mit seinem erst wenige Monate alten Opel Personenwagen auf die Tour. Während der Fahrt brachen die Steuererschellenbolzenmutter ab und es ist nur einem glücklichen Zufall zuzuschreiben, dass ein grösseres Unglück nicht geschehen ist. So etwas dürfte doch bei einem soliden Fabrikat nicht vorkommen. Gerade die Steuerungsorgane müssen doch so stabil gebaut sein, dass ein Bruch derselben ausgeschlossen wäre.

Zündkerzen mit selbsttätiger Reinigung.

Die bei Automotoren allgemein gebräuchlichen Zündkerzen haben den Nachteil, leicht zu verrussen, sobald ein wenig zuviel Schmieröl in den Zylinder hineingekommen ist. Sind die beiden Metallektroden der Kerze, zwischen denen der Zündfunke überspringt, mit Russ bedeckt, dann erfolgt keine Zündung mehr; der Motor stoppt, und die Kerze muss in reitraubender Arbeit abmontiert und gereinigt werden. Um diesen Mangel abzuhehlen, hat ein schwedischer Mechaniker eine Zündkerzenkonstruktion erfunden, bei der sich die Kerze im Falle einer Verrussung automatisch reinigt. Dies wird dadurch erreicht, dass der innere Teil der Kerze, also der Isolierkörper, der die innere Elektrode enthält, länger ausgezogen ist als die Hülse. So wird zwischen beiden eine innere Kammer gebildet, die durch eine Öffnung mit dem Verbrennungsraum des Zylinders in Verbindung steht. Wenn nun der Motor läuft, wird bei jeder Bewegung des Kolbens Gas in diese Kammer hineingepresst und wieder herausgezogen, wobei alle etwa vorhandenen Russteilchen mit fortgerissen werden und arbeitet völlig verlässlich, wieviel Schmieröl auch immer dem Motor zugeführt werden mag; bei ihrer Verwendung wird eine der häufigsten Ursachen von Pannen vermieden und die Betriebssicherheit des Wagens dadurch beträchtlich erhöht.

Wie man Automobilreifen auf Tropenfähigkeit prüft.

Mitten im rauchgeschwärzten englischen Industriegebiet wird augenblicklich künstlich tropischer Sonnenschein erzeugt, um die Einwirkungen starker Sonnenstrahlen auf Automobilreifen zu erproben, die für den Gebrauch in tropischem Klima bestimmt sind. Diese Neuerung wurde von den Laboratorien des Fort Dunlop durchgeführt, wo eingehende Untersuchungen angestellt werden, um die für fast alle Gebiete der zivilisierten Erde bestimmten Gummiqualitäten auf ihre Eignung zu prüfen.

„Widerstandsfähigkeit gegen Sonnenstrahlen“, so äusserte sich einer der dort beschäftigten Chemiker kürzlich in einem Interview, „ist ein wichtiges Merkmal der heutigen Automobilreifen, und mit Hilfe ultravioletter Strahlen sind wir nunmehr in

der Lage, in wenigen Stunden dieselben Wirkungen zu erzielen, als ob die betreffenden Reifen viele Monate lang starkem Sonnenlicht ausgesetzt würden. — Auf diese Weise können wir die Widerstandsfähigkeit der verschiedenen Gummizusammensetzungen gegen Sonnenstrahlen feststellen und so vorausbestimmen, wie sich das fertige Fabrikat in tropischen Ländern bewähren wird.“

Der Sieg des Kraftfahrzeuges in Wien ist ein

vollkommener, denn von den populären früheren nummerierten Fiakern, der Spezialität Wien sin der guten, alten Zeit, verkehren im Ganzen nur noch 7, während die Zahl der Einspannerdroschken sogar auf 3 gesunken ist. Vieles hat dazu das jetzige moderne Eisenbahnsystem beigetragen. Weiteres sollen in den frequentiertesten Straßen Hauptverkehrsstrassen für Fuhrwerksverkehr gesperrt werden. — Wirklich bedeutend ist das Anwachsen der Motorfahrzeuge, denn es verkehren jetzt in Wien 8028 Privatkraftwagen, 2870 Taxis, 6356 Lastwagen, 100 Elektromobile und verhältnismässig viele Motorräder, 14.108, was gegen 1925 eine Verdoppelung der Zahl der Kraftfahrzeuge bedeutet. Interessant ist auch die Tatsache, dass es in Wien 10 Frauen mit Führerlizenzen gibt.

A. E.

Ein Luftschiff mit innenliegenden Motoren — und Fahrgasträumen

Bei einer Luftfahrttagung im Dezember v. J. berichtete Dr. Ing. Arnstein über das zurzeit im Bau befindliche Starrluftschiff von 184.000 Kubikmeter Inhalt der Goodyear-Gesellschaft in Akron, Ohio. Das Luftschiff soll bei einem Leergewicht von 95 Tonnen mit Heliumfüllung eine Nutzlast von 88 Tonnen aufnehmen können. Die Verwendung von Helium als Füllgas ermöglicht es, die Motoren gondeln in das Innere des Schiffskörpers zu verlegen und sie dadurch besser zugänglich zu machen, sowie den Luftwiderstand des Schiffes zu verringern. Die Schrauben werden über Kupplungen und Kegelradwellen angetrieben und lassen sich um 90 Grad verstellen, was das Landen erleichtern soll. In Gegenstrom-Auspuffgas-Kühlern wird Luft erwärmt, welche zum Heizen des Schiffes dient. Auch die Fahrgasträume wurden in das Innere des Schiffskörpers verlegt.

Geschwindigkeitssteigerungen

Im Jahre 1894 ergab das erste Automobilrennen in Paris eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 12 Kilometern. Heute, 34 Jahre später, fahren Autofahrer mit mehr als 300 Kilometern Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit der Autos hat sich also in drei Jahrzehnten um das dreissigfache erhöht. — 1913 fand in Monaco das erste Flugzeugwettrennen um den Schneiderpokal statt. Der französische Pilot Prevost erreichte mit seinem 160 PS Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 73 Kilometern in der Stunde. Heute erreichen Flugzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 500 Kilometern. (Bei den Schneiderpokalrennen im September v. Js. 453, der italienische Major Bernardi 500, der amerikanische Marineleutnant Alberts Williams 519, die