

der Entwicklung des Motorrad-Mehrzylinderomotoren, um mit der Zeit wieder zum Einzylindermotor zurückzukehren? Die Antwort auf diese Frage ist auch nicht zu finden.

In früheren Jahren kannte man noch keine Kolben aus Leichtmetall, sondern wurden diese aus dem spezifisch schweren Graugusskolben angefertigt. Die Folge davon war, dass einzylindrige Motorasch ermüdete. Deshalb entsand sehr bald das räder im Betrieb stark vibrierten, in krassen Fällen sogar zu hüpfen begannen, und der Fahrer sehr mehrzylindrige Motorrad. Heute ist man aber durch die Erfindung des Leichtmetallkolbens so weit vollständig vibrationslose Einzylindermotorräder zu erzeugen und der Abbau des Mehrzylindermotorrades ist begreiflich.

Ein Motorrad wird im Gegensatz zum Automobil meist von Nichtfachleuten gefahren und mitunter geradezu barbarisch behandelt. Das Herz des Motorrades der Motor, soll daher so einfach und robust wie nur möglich beschaffen sein. Ein Einzylindermotor hat fast halb so viele Bestandteile wie ein Zweizylinder und können dieselben daher viel stärker ausgeführt sein. Die ganze Maschinenanlage des Einzylinders ist übersichtlicher und betriebssicherer als beim Zweizylinder.

Bei Motorrädern findet man von Ausnahmen abgesehen, zwei Konstruktionen von Zweizylindermotoren den schon erwähnten Zweizylinder V-Motor und den Zweizylindermotor mit gegenläufigen Zylindern auch liegender Zweizylinder genannt.

Der V-Motor ist die unsinnigste und technisch unvollkommenste Motorkonstruktion. Die beiden Zylinder stehen in einem Winkel von 45—90 Grad zueinander auf dem Motorgehäuse und die beiden Kolbenstangen arbeiten auf einem gemeinsamen Kurbelzapfen. Abgesehen davon, dass immer der vordere Zylinder besser gekühlt ist als der

hintere und auch noch aus einem anderen Grunde der vordere Zylinder günstiger beansprucht wird als der hintere, lässt sich eine gleichmässige Schmierung beider Zylinder praktisch nicht erzielen. Der Massenausgleich dieses Motors ist schlechter als beim Einzylinder. Die Explosionsfolge ist zufolge der V-Settlung unregelmässig. Konstruktiv ergibt sich bei diesen Motoren eine Schwierigkeit beim Anschluss der Saugleitung. Diesen letzteren Fehler sucht in allerjüngster Zeit ein englischer Konstrukteur durch Zusammengliessen der beiden Zylinder in einen Block zu vermeiden.

Der liegende Zweizylinder hat einen fast vollständigen Massenausgleich, hat aber ansonst dieselben Nachteile wie der V-Motor.

Die heute noch erzeugten Vierzylindermotorräder sind ausgesprochene Luxusfahrzeuge. Abgesehen von der grossen Kompliziertheit des Motors ergeben sich konstruktive Schwierigkeiten in der Lagerung der Pleuelstangen. Auch das Kühlungsproblem ist bei diesen Motorrädern noch nicht einwandfrei gelöst.

Zusammenfassend kann gesagt werden. In den weitaus meisten Fällen wird man mit dem Einzylindermotorrad auch bei Seitenwagenbenützung u. Sozus. also mit drei Personen und in schwerem Terrain auskommen, wenn ein maximales Tempo von 80 km.-St. genügt.

Bei schwerster Belastung mit drei bis vier Personen und im gebirgigen Terrain in Verbindung mit schlechten Strassen, wenn es sich ausserdem darum handelt, grosse Geschwindigkeiten zu erzielen, wird eine schwere Zweizylindermaschine vorteilhafter sein. In diesem Falle darf aber der Betriebsstoffverbrauch keine Rolle spielen.

Ein vierzylinderiges Motorrad wird sich im allgemeinen nur derjenige anschaffen, der etwas haben will, was nicht jeder hat.

## Presse und Berufskraftfahrer

Wer ständig in den Tageszeitungen und manchen Zeitschriften die Artikel und Notizen über Verkehrsunfälle sowie die Gerichtsberichterstattungen, die im Zusammenhang mit den Kraftfahrzeugen u. ihre Lenker stehen, eingehend verfolgt, der wird mit erschreckender Deutlichkeit beobachten können in welchem Masse die öffentliche Meinung in einseitiger Weise und zuungunsten des Berufskraftfahrertums beeinflusst wird. Dass dieser Umstand für uns als gewerkschaftliche Organisation der Berufskraftfahrer auf die Dauer nicht unbeachtet gelassen werden kann, versteht sich am Ende.

Nun ist zunächst festzustellen, dass an dem Problem Presse und Berufskraftfahrer das Problem Justiz und Berufskraftfahrer nicht ganz unbeteiligt ist, sondern in einem gegenseitigen, ursächlichen Zusammenhange zueinanderstehen. Es mag sein, dass hier und dort sich schon eine gegenseitige Verständigung angebahnt hat und mehr oder weniger Befriedigung zwischen den verschiedenen Parteien zur Folge gehabt hat. Man kann aber doch allet-

halb beobachten, dass mit dem zunehmenden Verkehr, mit der so rasch steigenden Zahl der Kraftfahrzeuge auch gleichermassen ein verhältnismässiges Steigen der Verkehrsunfälle und ein Steigen der Uebertretungen der Verkehrsvorschriften Schritt hält und dass dieser so bedauerliche Umstand immer wieder von der Presse dazu benützt wird, in einseitiger Weise die Berufskraftfahrer im Bausch u. Bogen dafür verantwortlich zu machen. Leider muss festgestellt werden, dass selbst die Arbeiterpresse sich von dieser Psychose nicht frei hält und bei ihr die Berufskraftfahrer nicht jene Unterstützung bei ihrer Abwehr finden, die ihnen, im Hinblick auf die gewerkschaftliche Erziehungsarbeit durch unsere Organisation, zusteht.

Wir wollen damit nicht sagen, dass die Berufskraftfahrer an allen Verkehrsunfällen ganz schuldlos wären. Dessen sind wir uns bewusst, dass manche Unfälle auf Uebermüdung, Trunkenheit oder Fahrlässigkeit auch auf Berufskraftfahrer zurückzuführen sind. Es bedarf noch einer gewaltigen Er-