

Chauffeur zu halten, oder die gangbarsten Instandhaltungsarbeiten von Anderen ausführen zu lassen. Je mehr aber der Kleinwagen Eingang findet, um so grösser wird die Zahl derjenigen werden, die selbst Führer oder Pflöger ihres Fahrzeugs sein müssen. In der Masse aber, wie die Arbeitszeit dafür zunimmt, wird der Nutzen des Wagens abnehmen. Deshalb muss man ausser der Forderung nach leichtester Bedienbarkeit auch noch die andere nach leichter Instandhaltung stellen und hier ist die Reinigung von besonderer Bedeutung. Sie zu erleichtern, ist einmal Aufgabe des Konstrukteurs, der er sich durch glatte eckenlose Formgebung, vollständigen Abschluss der Motorhaube von unten, Scheibenräder usw. zu entledigen sucht. Dann aber sind auch die in der Garage vorhandenen Hilfsmittel für das Waschen und Sauberhalten des Fahrzeuges von Bedeutung. Von ihrer Güte und Zweckmässigkeit wird es abhängen, in welcher Zeit eine vollständig ausreichende Säuberung vor sich gehen kann. Auch hier ist durch grosse und kleine Verbesserungen schon manches Gute an Hilfsmitteln geschaffen worden. Dabei ist die in der Garage befindliche Wasserleitung eine fast unerlässliche Bedingung. Der Wasserschlauch aber wird allein nicht immer imstande sein, den vorhandenen Schmutz zu lösen. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes verwendet man in Amerika deshalb ein Strahlrohr, in dessen vorderem Ende Seife in der Weise angeordnet ist, dass von dem vorbeifliessenden Wasser Teile aufgelöst werden und nun nicht mehr reines Wasser, sondern eine Seifenlösung zum Abspritzen des Wagens verwendet wird, die naturgemäss eine erhebliche grössere Reinigungskraft zu entfalten vermag. Zum Schluss erfolgt dann wieder das Abspritzen der Karosserie mit reinem Wasser. So hat man in Grossgaragen vielfach auch schon statt der von Hand bewegten mechanisch betriebene Bürsten verwendet, die für Spezialzwecke besondere Formen erhalten und eine wesentlich schnellere Erledigung der in Frage kommenden Arbeit zulassen. Solche Hilfsmittel aber, die in ihrer Anschaffung verhältnismässig teuer zu stehen kommen, rentieren sich naturgemäss nur für Grossgaragen, bei denen sie täglich mit Erfolg benutzt werden können.

Ein neuer Rohölmotor,

eine schwedische Erfindung. Wie wir Zeitungsnachrichten entnehmen, hat der schwedische Zivilingenieur K. I. E. Hesselman einen neuen Motor konstruiert, der das Problem der Benutzung von Rohöl bei leichten Motoren mit relativ hoher Umdrehungszahl, vor allem bei Automobil- und Flugzeugmotoren, gelöst haben soll. Schwedische Pressestimmen äussern sich folgendermassen: „Bei der neuen Erfindung handelt es sich um einen Tiefdruckmotor mit elektrischer Zündung, dessen Merkmale in der Praxis mit denen des Benzinmotors übereinstimmen, der aber mit dem Mitteldruck und der guten Nutzleistung des Dieselmotors arbeitet. Die Bedeutung der Erfindung liegt darin, dass das relativ teure Benzin durch das wesentlich billigere Dieselöl ersetzt wird. Bei der Verwendung des Motors für Flugzeuge wird auch die bedeutend herabgesetzte Feuergefahr von Wichtigkeit sein. Die Erfindung wurde in den meisten wichtigen Ländern zum Patent angemeldet. Die Londoner Omnibus-Gesellschaft glaubt durch Einführung dieses Mo-

tors ihre Betriebskosten um jährlich 1 Mill. Pfund vermindern zu können. — Die Ausnützung der Erfindung ist jetzt durch ein englisch-schwedisches Konsortium sichergestellt worden, das ein Unternehmen mit dem Sitz in London (Oil Motors Ltd.) mit einem Aktienkapital von 275 000 Pfund Sterling gebildet hat. In England steht hinter diesem Unternehmen die Imperial Chemical Ltd. durch The Finance Comp. of Great Britain and America; in Schweden sind interessiert die Bankfirma C. G. Cervin und die Skandinaviska Kredit Aktiebolaget“.

Lastauto mit Brikettantrieb.

Der Preis der nutzbaren Kalorien in Braunkohle und Benzin verhält sich ungefähr wie 1:5. Gelingt es, statt Benzin Braunkohle zum Antrieb der Kraftwagen heranzuziehen, so wird der Betrieb von Lastwagen ungemein viel billiger sein als heute. (An den Betrieb von Personenwagen mit Braunkohle oder Holzkohle denkt man heute nicht, doch ist dies für eine spätere Zukunft nicht ausgeschlossen). Nun haben Finnland und Frankreich schon seit Jahren gute Ergebnisse mit dem Betrieb von Kraftwagen durch Holzkohlengas gemacht. An die Braunkohle ging aber erst vor kurzem die Bonner Generatoren-Gesellschaft heran und nach längeren Vorarbeiten ist die Herstellung eines 5-Tonnen-Lastwagens bei dem der Antrieb statt durch Benzin mit Braunkohle erfolgt. — Da sind freilich allerlei Nachteile. Die Briketts brauchen natürlich Fremdheizung als Anfangszündung, es dauert etwa 7 bis 10 Minuten, bis der Wagen betriebsfertig ist. In Behandlung und Bedienung des Motors soll angeblich keine Änderung gegenüber dem Benzinmotor eintreten.

Auto-Nachrichten.

Die italienische Automobiindustrie beschäftigt in 12 Betrieben 42000 Arbeiter. Die Jahreserzeugung 1928 betrug rund 60.000 Kraftwagen

* * *

In Finnland verkehren gegenwärtig 24.146 Personenkraftwagen. Davon kommen auf die Städte 9908 Wagen, während auf dem Lande 14.238 laufen. Von den 10041 Lastkraftwagen verkehren in den Städten Finnlands 5237 und auf dem Lande deren 4804.

* * *

Die deutsche Reichspost beförderte im Jahre 1927 rund 53 Mill. Reisende mit Kraftwagen.

* * *

Am 1. Juli 1929 betrug der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland 1,18 Mill. Im Verhältniss zum Jahre 1929 ist eine Zunahme von 269 000 (29,5 v. H.) Fahrzeuge zu bemerken. Der Zuwachs an Lastwagen war verhältnismässig gering, nämlich 16 v. H., der Zuwachs an Personenwagen dagegen betrug 23 v. H. und ist um 81.200 Fahrzeuge gestiegen.

* * *

Am 15. Juli 1929 waren in den Vereinigten Staaten von Amerika 4232 behördliche zugelassene Flugzeuge vorhanden, d. h. auf 25.000 Einwohner kommt ein Flugzeug.