

Der vorsichtige Fahrer wird vor Antritt grösserer Touren seine Bremsen stets einer Prüfung unterziehen. Gewöhnlich erstreckt sich diese Prüfung auf ein gleichmässiges Anziehen jeder Bremse. Man pflegt den Wagen anzuheben und die Räder beim mehr oder minder angezogener Bremse zu drehen. Jedes Rad muss dann dem Drehen denselben Widerstand entgegensetzen. Dass ein solches Verfahren jedoch eine reine Gefühlssache ist, bei der Fehler in der Bremseneinstellung nur in den seltensten Fällen offenkundig werden, steht wohl ausser Zweifel. — Man hat daher Bremsprüfapparate konstruiert, welche genauen Aufschluss geben über die Bremskraft der einzelnen Bremsen, über Bremsausgleich, falsche Einstellung der Bremsen und dergleichen. Gewiss eignen sich solche Bremsprüfgeräte nicht für den einzelnen Fahrer, aber unsere Reparaturwerkstätten, Garagen, Auto-Servicestellen usw. richten immer mehr solche Bremsdienststellen ein und diese soll der Fahrer aufsuchen im Interesse seiner eigenen Sicherheit. Hier soll er seine Bremsen von Zeit zu Zeit prüfen und bei Bedarf nachstellen lassen. Diese Ausgabe schützt ihn gegebenenfalls vor Unfällen. — Was der Fahrer ausserdem noch tun kann, um seine Bremsen zu schonen und ihnen eine lange Lebensdauer zu sichern, lässt sich, wie folgt, kurz zusammenfassen:

Man gebrauche den Motor als Bremse soviel als nur möglich. Die Kupplung soll beim Bergabfahren eingekuppelt bleiben, dann wird der Wagen seine Geschwindigkeit ohne Bremsanwendung erheblich vermindern.

Ist die Strecke steil, so schalte man vorher den zweiten bzw. den ersten Gang ein. Zwischen hinein kann man die Bremsen abwechselnd etwas anziehen, um die Geschwindigkeit des Wagens zu mindern. — Beim Halten soll die Kupplung eingekuppelt bleiben, bis der Wagen nahezu zum Stillstand gekommen ist, dann erst soll ausgekuppelt werden, um den Motor vor dem Abwürgen zu bewahren. Zur Schonung der Bremsen und zur Erzielung eines stossfreien Fahrens soll man die ma-

ximale Bremskraft nur im Notfall zur Anwendung bringen. — Man beaufsichtige das Abschmieren des Wagens sorgfältig, insbesondere achte man darauf, dass die richtige Fettmenge der richtigen Qualität in das Hinterachssystem und in die Vorderachsräder kommt. Zuviel Fett an diesen Stellen ist von Uebel, es tritt aus, gelangt auf das Bremsband und macht dieses gebrauchsunfähig. Der grösste Teil aller Bremsenstörungen ist auf Fett zurückzuführen, dass auf das Bremsband gelangt.

Genen wir nun über zu der sogenannten Vorspur. Man versteht darunter eine gewisse Schränkung der Vorderräder in der Weise, dass sie in der Steilung für Geradeausfahrt nach vorn ein wenig zueinander geneigt werden. Hierdurch erzielt man einen ruhigen, stabileren Lauf der Vorderräder und eine leichtere Lenkung gegenüber parallel stehenden Rädern. Der Schränkungswinkel beträgt gewöhnlich maximal 3 Grad pro Rad, so dass beide Räder einen Winkel von 6 Grad zueinander bilden. Diese Winkel sind klein und schwer messbar; man gibt daher die Vorspur als Distanzdifferenz zwischen den hinteren und vorderen Felgenkanten an, wobei der vordere Abstand je nach dem angewandten Vorspurwinkel und dem Felgendurchmesser, 5 bis 10 mm kleiner sein muss als der hintere. Die für die einzelnen Wagentypen zweckentsprechende Vorspur wird von den Fabriken vorgeschrieben und muss eingehalten werden. Grobe Fehler in der Vorspur führen zu fahrtechnischen Mängeln. Man lasse daher zu beginnender Fahrsaison von seinem Reparatteur, auch die Vorspur nachprüfen. In neuer Zeit kommen für diesen Zweck auch automatische Radeinstellungsanzeiger zur Aufstellung. Diese gestatten durch Ueberfahren der Brücke des Apparates zu prüfen, ob die Radeinstellung richtig ist, ob der Wagen richtig spurt und geradeaus fährt. Jedenfalls unterlasse man es nicht, auch dieser Angelegenheit seine volle Aufmerksamkeit zu schenken, ganz besonders bei Lastwagen und Omnibussen, da hier eine falsche Vorspur zu ganz erheblicher Reifenabnutzung führt.

M. S.

Das Volksflugzeug in Sicht?!

In letzter Zeit häufen sich die Bestrebungen, durch Schaffung eines billigen, allen Volkskreisen zugänglichen Leichtflugzeuges, der Luftfahrt durch Erschliessung breiter Volkskreise einen neuen Impuls zu geben. Der leitende Gedanke an sich ist gut und begrüssenswert, der Hindernisse sind viele, die nur in langer, unermüdlicher Kleinarbeit überwunden werden können. Man hat sich bei der Lösung des Problems „Volksflugzeug“ von gleichen Gedankengängen führen lassen, wie sie auch heute noch beim verwandten Kleinauto Geltung besitzen. Ein solches Volksflugzeug, das nur individuellen Bedürfnissen in der Hauptsache als praktische Betätigung dienen soll, muss daher einen grundsätzlich anderen Charakter besitzen als die üblichen Verkehrs- oder Militärflugzeuge. Das wichtigste Merkmal ist daher nicht durch hohe Motorenleistung und hohe Landegeschwindigkeit, sondern grösste Flugsicherheit verbunden mit niedrigster Landegeschwindigkeit auch für nicht besonders qualifizierte Benutzer. Das Volksflugzeug muss sodann billig in der Anschaffung, in der Unterhaltung, im Betrieb sowie auch in der Unterbringung sein. Ferner muss es schnell-

stens und billigst für jedermann in der Erlernung seiner Führung sein. Es muss also durch Unabhängigkeit von grossen Flugplätzen, besondere Wartung, die beiden Hauptfaktoren fliegerische Sicherheit und gleichzeitig höchste Wirtschaftlichkeit erfüllen und dadurch praktisch in Wettbewerb mit dem üblichen Kleinauto treten können. Auf einen Satz gebracht heisst das, höchste Leistung bei Anwendung geringster Mittel. In fliegerischer Beziehung muss das Volksflugzeug besonders gute Schwebefähigkeit und Startfähigkeit besitzen. Auch ist darauf zu sehen, dass die Schwerpunktslage des Flugzeuges möglichst niedrig ist. Um Landungen ausserhalb von gepflegten Flughäfen vornehmen zu können, ist ein einfaches aber robustes Fahrgestell ohne durchlaufende Achse erforderlich. Denn gerade die durchgehende Achse führt bei hohem Graswuchs oder verkrautetem Gelände stets zu Kopfständen oder Ueberschlagen des Flugzeuges bei der Landung. Die Wirtschaftlichkeit resultiert aus dem Anschaffungspreis des Flugzeuges, dessen Versicherungs- und Betriebskosten sowie den Kosten zur Garagierung. Die Höhe der Versicherungskosten