

ALLGEMEINE AUTOMOBIL- ZEITUNG

40
Pfg

NUMMER **29**
40. JAHRGANG
15. JULI 1939

Kraftstoffe höherer
Klopfestigkeit verschwinden!

Weisungen und Ansichten

Bericht über eine Reise

Sieg der Pechvögel

Steuer von Wehrmacht-
Entschädigungen für Kraft-
wagen-Inanspruchnahme

AAZ-Typenbeschreibung:
Skoda-Rapid

Kraftfahrtsport im August

In abschüssigem Gelände

Ist er stur?

Oh, es bestehen sehr genaue
Vorschriften!

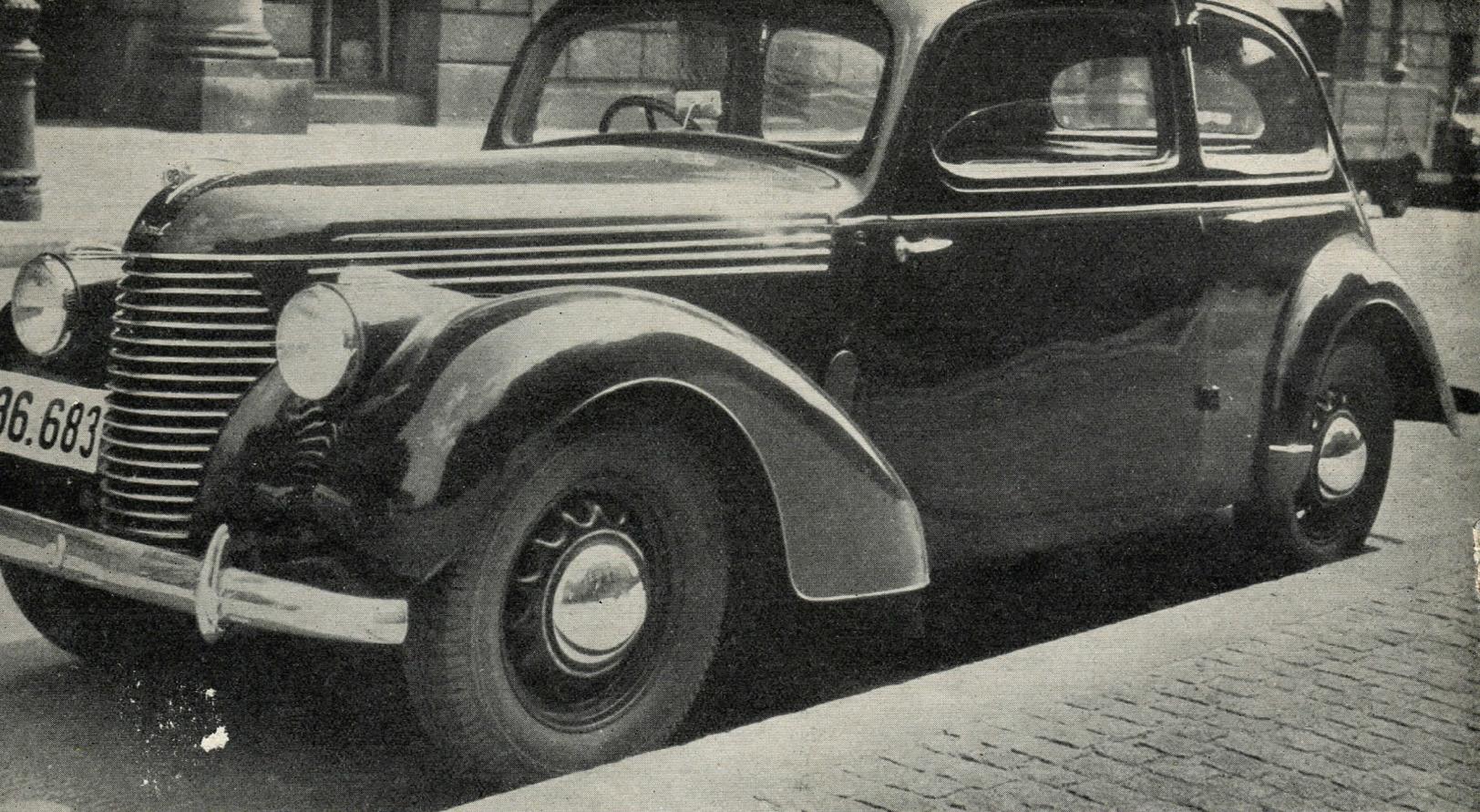
Das Loch im Vergaser und
Kerzenalter

In froher Erwartung

Was man darf und was
man muß

Öltemperatur - Überlegungen





RUMBUCHER

AAZ-TYPENBESCHREIBUNG:

Skoda-Rapid

Es gab eine Zeit im deutschen Automobilbau, da die Klasse der Anderthalb-Liter-Wagen äußerst schwach besetzt war. Diese Lücke hat sich allmählich aufgefüllt, und heute finden wir in der Größe zwischen 1,3 und 1,7 Liter eine Reihe interessanter und bewährter Fahrzeuge, bei denen man sich bemüht, den Komfort größerer Wagen mit den Vorzügen sparsamer kleiner Motoren zu verbinden. Gleichen Erwägungen verdankt zweifellos der Skoda-Rapid seine Entstehung und seine Erfolge.

Den größeren Rahmen des böhmischen Automobilbaues, in den sich der Skoda-Rapid einfügt, haben wir schon des öfteren ausführlich beschrieben. Der Skoda-Rapid unterstreicht die Tatsache, daß das Schwergewicht dieser Industrie beim Bau kleiner und — in geringerem Umfange — mittlerer Wagen liegt; seine Abstammung von Skoda 1100 (vgl. Heft 13 AAZ) ist unverkennbar, und das gilt auch von dem allgemeinen Eindruck, den dieser Wagen im täglichen Gebrauch hinterläßt.

Motor:

Zylinder: Vier in Reihe mit nassen, leicht auswechselbaren Laufbuchsen.

Bohrung und Hub: 72 und 96 mm.

Zylinderinhalt: 1560 ccm.

Kurbelwelle: Dreifach in Gleitlagern gelagert.

Ventile: Hängend, über Stoßstangen und Kipphebel von unten liegender Nockenwelle gesteuert.

Verdichtungsverhältnis: 6 : 1.

Motorleistung: 42 PS.

Kühlung: Wasserpumpe, Regelung der Wassertemperatur durch Kurzschlußthermostat und Rolljalousie.

Vergaser: Zenith-Horizontalvergaser mit Luftfilter und Ansauggeräuschkämpfer.

Zündung: Batterie; Zündzeitpunkt automatisch und von Hand verstellbar.

Motoraufhängung: An vier Punkten in Gummi aufgehängt.

Wer diese technischen Daten des Motors aufmerksam liest, wird bemerken, daß man hier vergebens nach besonderen Eigentümlichkeiten suchen würde. Man könnte also nicht so sehr nach dem Was, sondern nach dem Wie fragen, und auch auf diese Frage läßt sich nicht viel antworten; die beste Frau soll ja die sein, von der

man am wenigsten spricht. Und so steht es auch mit diesem Motor. Er springt mit selbstverständlicher Leichtigkeit an. Er verfügt über einen für einen Vierzylinder auffällig gleichmäßigen und sicheren Leerlauf. Das Geräusch, das er hierbei macht, verliert sich mit wachsender Drehzahl bis zur Unhörbarkeit. Der Vergaser liefert tadellose Uebergänge, an denen man sich dann noch mehr erfreuen könnte, wenn der Pedalweg etwas länger wäre und somit eine feinfühliger Gasregulierung erlauben würde.

Eine besondere Eigentümlichkeit des Motors liegt in seiner Elastizität. Aus sehr niedriger Drehzahl heraus verleiht er dem Wagen eine ganz ausgezeichnete Beschleunigung, und diese Eigenschaft verleitet den Fahrer oft, mit der Geschwindigkeit im direkten Gang weiter herabzugehen, als es einem stoßfreien Motorlauf zuträglich ist. Denn die Motoraufhängung ist durchaus nicht so elastisch, wie wir es am eindringlichsten beispielsweise am MB 170 V kennengelernt haben. Der stehende Start mit 76 Benz Durchschnittsgeschwindigkeit spricht eine klare Sprache. Der Motor ist nur unter großen Schwierigkeiten zum Klingeln zu bewegen.

Die Aggregate, die einer gelegentlichen Pflege bedürfen, sind äußerst leicht zugänglich. Die Oelwanne ist zum Zweck genügender Oelkühlung stark verrippt, und dem Fahrwind ist der Zutritt zu ihr nicht durch eine ungeschickte Kühlermaske verwehrt. Der Motor erreicht auffallend schnell die günstigste Betriebstemperatur, die durch Fernthermometer überwacht werden kann.

Kraftübertragung:

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit abgefederter Lamelle.

Getriebe: Drei synchronisierte und geräuscharme Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang.

Untersetzungsstufen:

I. Gang 1 : 3,06

II. Gang 1 : 1,6

III. Gang 1 : 1

Rücklauf 1 : 4,08.

Hinterachse: Pendelnde Halbachsen; Untersetzungsverhältnis: 1 : 4,78.

Die Kraftübertragungsorgane weisen keine Besonderheiten auf. An der Kupplung ist ihr weicher Eingriff, am Getriebe die

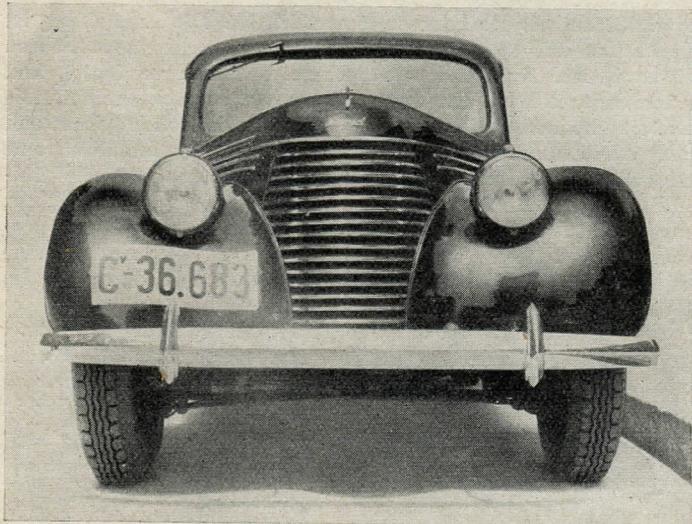
glücklich gewählte Abstufung der Gänge zu rühmen. Die Hinterachse geht völlig geräuschlos. Die Auswuchtung der Kardanwelle ist befriedigend. Allerdings sei vermerkt, daß bei dem uns überlassenen Wagen bei Höchstgeschwindigkeit etwas störende Schwingungen auftreten, die insbesondere den Schalthebel nervös machen. Wo der eigentliche Ursprung dieser Erscheinung lag, war mit Sicherheit nicht auszumachen.

Der zweite Gang erlaubt Beschleunigung bis etwa 70 Benz, und diese Beschleunigung ist nicht von schlechten Eltern.

Fahrwerk:

Rahmen: Zentralrohrrahmen, vorn gegabelt zur Aufnahme des Motors.

Vorderräder: Unabhängig aufgehängt an untenliegender Querfeder und je einem Lenker oben. Lenker mit hydraulischen Stoßdämpfern kombiniert.



RUMBUCHER

So sieht der Skoda von vorn aus

Hinterräder: Halbachsen durch obenliegende Querfeder abgestützt; Schubübertragung über gegabelte Halbachsgehäuse auf Rahmen.

Lenkung: Rechtsliegende Schraubenlenkung, Spurstange geteilt.

Bremsen: Fußbremse hydraulisch auf alle Räder wirkend, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.

Räder: Stahlspeichenräder, Bereifung 5,75—16.

Fahrgestellschmierung: Eindruck-Zentralschmierung.

Ein Vollslingachser also, wie es sich für das typische böhmische Automobil gehört. Und auch der Hinweis, daß der Skoda-Rapid eine bemerkenswerte Unempfindlichkeit gegen schlechteste Straßen besitzt, bedeutet nur die Bestätigung einer Selbstverständlichkeit. Weder sehr übles Pflaster noch ausgefahrene Sandwege machen Eindruck auf Wagen und Insassen. Zu diesen angenehmen Fahreigenschaften trägt die gute Abstimmung der Federn vor allem bei; das Nichtvorhandensein von Stoßdämpfern hinten fällt überhaupt nicht auf.

Die Straßenlage gab uns zunächst ein kleines Rätsel auf. Bei schneller Fahrt auf guter Straße mußte man häufig mit der Lenkung korrigieren, und in schnellen Kurven hatten wir den Eindruck, daß man den Wagen leicht übersteuern könne. Des Rätsels Lösung lag in sehr niedrigem Luftdruck auf allen Reifen; nachdem hier Abhilfe geschaffen war, benahm sich das Fahrzeug durchaus vorschrittmäßig, ohne daß die Fahrbequemlichkeit unter dem höheren Luftdruck litt. Die Lenkung, die sehr niedrig untersetzt ist, geht angenehm leicht und wird durch den Zustand der Straße nicht beeinflußt. Die Bremsen sind tadellos ausgeglichen und von ausgezeichneter Wirkung. Zu dem Gefühl äußerster Sicherheit, das der Fahrer hat, trägt neben der guten Bodenhaftung der Räder der Motor mit seiner hohen Kraftreserve bei, die es bei etwas peinlichen Kurvensituationen immer noch erlaubt, den Wagen in die gewünschte Richtung zu zwingen.

Allgemeine Ausrüstung:

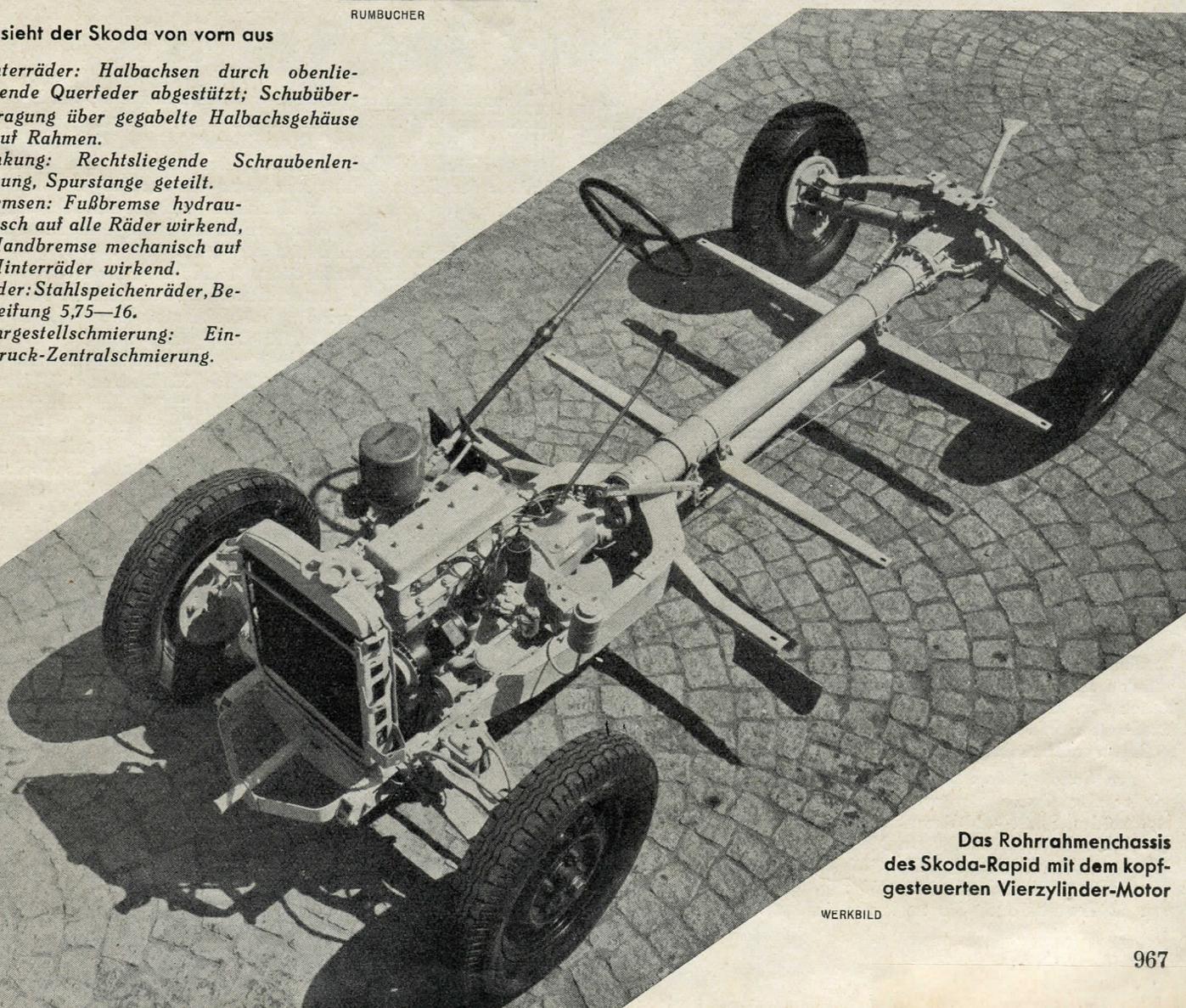
Kraftstofftank: Vorn, Fassungsvermögen 40 Liter mit Reservetank.

Werkzeug: Reichhaltig, im Kofferraum untergebracht.

Reserverad: Eins, im Kofferraum untergebracht.

Armaturenbrett: Geschwindigkeitsmesser (12% Voreilung), Kraftstoffmesser, Öldruckmesser, Zeituhr, Kühlwasserfernthermometer, indirekte, nicht regelbare Beleuchtung (nicht für Thermometer), Haubenschluß.

Karosserie: Zweitürige Limousine; Türfenster voll versenkbar; zugfreie Entlüftung durch Schlitz oberhalb der Windschutz-



Das Rohrrahmenchassis des Skoda-Rapid mit dem kopfgesteuerten Vierzylinder-Motor

WERKBILD



RUMBUCHER

Die Türen des Skoda-Rapid weisen eine doppelte Verriegelung auf

scheibe; Kofferraum geräumig und von außen zugänglich; Haube vom Fahrersitz aus absperbar.

Abmessungen: Spurweite vorn 1170, hinten 1270 mm, Radstand 2650 mm, größte Länge 4250 mm, größte Breite 1580 mm, geringste Bodenfreiheit 170 mm.

Gewicht der Limousine: 1000 kg.

Leistungen: Höchstgeschwindigkeit 109 Benz, Autobahndauer-
geschwindigkeit 100 Benz, Kilometer mit stehendem Start
76 Benz, Beschleunigung von 60 auf 100 Benz in 19 Sek., von
0 auf 100 Benz in 34 Sek.

Kraftstoffverbrauch: 9—11 Liter je 100 km.

Preis: Limousine zweitür. 3650 RM, Limousine viertür. 3850 RM,
Kabriolett 4420 RM ab Werk unverzollt.

Der Skoda-Rapid kann als ein in all seinen Eigenschaften wohl ausgeglichenes Fahrzeug betrachtet werden. Er ist schnell und elastisch, er ist leicht zu bedienen, und er enthält alles, was für die Sicherheit des Fahrens wesentlich ist. Die Ausstattung ist zweckmäßig und so reichhaltig, wie es zum angenehmen Fahren notwendig ist. Auf jegliche Angeberei hat man verzichtet, und gerade dadurch wird das Wesen dieses Wagens verdeutlicht. Die Sitze sind bequem und leicht, die Karosserie ist solide gebaut und völlig verwindungsfest, die Sicht ist bei hoher Windschutzscheibe und schmalen Seitenpfosten gut, und unser besonderes Wohlgefallen hat die Türverriegelung gefunden, die durch einen besonderen Riegel erfolgt und nicht durch Sperrung des normalen Türdrückers. Was wir als wichtige Verbesserung vorschlagen möchten, ist eine befriedigendere Isolierung des Innenraumes gegen die Motorwärme.

Der Skoda-Rapid ist ein Gebrauchsfahrzeug in bestem Sinne. Anspruchslosigkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit sind seine besonderen Kennzeichen. Ein besonders robustes Fahrwerk macht ihn für Betriebsverhältnisse geeignet, die viele Käufer in Gewissenskonflikte zu bringen pflegen. Wir freuen uns, die Bekanntschaft mit diesem echten Vertreter des böhmischen Automobilbaues gemacht zu haben.

Kraftfahrersport im August

Fünf Ausschreibungen für kraftfahrersportliche Ereignisse liegen uns vor, die im August im Großdeutschen Reich zum Austrag kommen. Eine Woche nach dem Großen Preis von Deutschland für Rennwagen auf dem Nürburgring beginnt (am 31. Juli bis zum 2. August) die Internationale Deutsche Alpenfahrt, die vom Start in München aus am ersten Fahrtag über den Kesselberg, Fernpaß, Griesenpaß und Großglockner über eine weitere große Anzahl von Gebirgspässen nach Villach führt. Der zweite Fahrtag verläuft von Villach aus mit einer kurzen Grenzüberschreitung jugoslawischen Gebietes (bis Bled) nach dem Semmering, von wo aus am dritten Tag die Fahrt durch das Gebiet Niederdonau und durch den Wiener Wald nach Wien, dem Ziel der Veranstaltung, führt. Die Alpenfahrt ist offen für Motorräder und Personewagen, die je nach Zylinderinhalt in Wertungsgruppen unterteilt sind. Die sportlichen Höhepunkte der Fahrt sind auch diesmal wieder die Sonderprüfungen, von denen es an jedem Tage zwei gibt. Diese Sonderprüfungen geben den Ausschlag für die Bewerbung um das Edelweiß in jeder Wertungsgruppe. Wer in den drei Tagen der Zuverlässigkeitsfahrt strafpunktfrei geblieben ist und bei den Sonderprüfungen die höchste Punktzahl herausgefahren hat, erhält das Edelweiß. In jeder Fahrzeuggruppe erhält darüber hinaus derjenige Bewerber, dessen Fahrer das Edelweiß errungen und innerhalb seiner Kategorie die höchste Punktzahl bei den Sonderprüfungen erreicht hat, den Deutschen Alpenpokal.

Die Fahrt ist so angelegt, daß für die einzelnen Kontrollabschnitte Fahrzeiten vorgeschrieben sind, die unter allen Umständen die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten von 60 Benz in Ortschaften und 100 Benz auf der Landstraße gewährleisten. Fahrer, die gegen diese Verordnung verstoßen, werden rücksichtslos von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Am Sonntag, dem 6. August, findet auf dem Großglockner wieder der Große Bergpreis von Deutschland statt, der für Motorräder, Sport- und Rennwagen ausgeschrieben ist. Der Start zu diesem Rennen erfolgt am Mauthaus Ferleiten, das Ziel befindet sich am Fuschertörl. Bei 12,6 km Länge weist die Strecke einen Höhenunterschied von 1258 m und eine Maximalsteigung von 12 Prozent auf. Sie muß von jedem Teilnehmer in zwei

Läufen nacheinander gefahren werden. Der Führer des Deutschen Kraftfahrersports hat für den alljährlich zum Austrag gelangenden „Großen Bergpreis von Deutschland“ einen Wanderpreis, den Adolf-Hühnlein-Pokal, gestiftet, der jeweils dem schnellsten Fahrer des Tages zufällt. Der Name des Preisträgers wird in den Pokal eingraviert, und der Glückliche darf ihn ein Jahr lang leihweise behalten. Außerdem erhält er noch eine Erinnerungsplakette, die in seinem Besitz verbleibt.

Eine Woche später knattern die Motoren der Rennmaschinen hoffentlich aller am Motorradrennsport interessierten Länder Europas auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal (13. Aug.). Bereits um 9 Uhr früh wird für die Klasse bis 250 ccm der Startschuß fallen, der die Rennen der 350er und Halblitermaschinen folgen werden. Die kleinsten haben 35 Runden = 302 km, die beiden übrigen Klassen je 40 Runden = 345 km zurückzulegen. Bei schönem Wetter wird der Große Preis von Deutschland für Motorräder einen sportlich bis zum Rande ausgefüllten Rennsonntag ergeben, vorausgesetzt, daß die ausländische Konkurrenz für unsere Maschinen vorhanden ist. Start und Ziel ist wieder wie früher an der Queckenbergkurve; die Queckenbergstraße ist inzwischen völlig umgebaut worden, so daß nun auf einer ebenen Geraden gestartet wird.

Teterow in der Mecklenburgischen Schweiz erlebt am 20. August sein Jubiläumsrennen, wird doch an diesem Tag das 20. Teterow Bergrennen ausgefahren. Bekanntlich findet dies Rennen auf einer Gras-Bergrennstrecke von 1,9 km Länge und 10—15 m Breite statt. Die Ausweis- und Lizenzfahrer aller drei Klassen haben jeweils 8 Runden = 15 km zu fahren. Schließlich wird noch je ein großes Vorgaberennen für die acht schnellsten Ausweis- und Lizenzfahrer aller Klassen gestartet, wobei die Zeitvorgabe nach den vorher erzielten Durchschnittsgeschwindigkeiten errechnet wird. Auch die Vorgaberennen gehen über 15 km der landschaftlich wunderhübschen, fahrttechnisch jedoch überaus schwierigen Bergrennstrecke. Hier ist also vor allem für unsere Ausweisfahrer Gelegenheit, sich die Sporen für die Lizenz zu verdienen.

Einen Tag nach Teterow, am 21. August, beginnt in Salzburg die 21. Internationale Sechstagesfahrt für Motorräder, mit deren

(Schluß siehe Seite 975)