

Mein guter alter Wagen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **7 (1934)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727457>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mein guter alter Wagen.

Die braven Gäule, die den abenteuerlichen Berner Tschiffely vom südlichsten Patagonien über Anden, Pampas und Savannen auf den blanken Asphalt der Stadt New-York trugen, waren zwei Wallache von 16 und 17 Jahren. Mein guter alter Wagen, der mit seinen 175,000 km heute bereits gut viermal den Erdball umfahren hat, ist auch ein Veteran; aus dem Jahre 1926. Es ist nicht gesagt, dass die alten Böcke nichts taugen, und ich schreibe diese Ehrenrettung um zu beweisen, dass die landläufige Meinung die Leistungsfähigkeit des modernen Automobils unterschätzt.

Wenn Du einen Freund über seinen Wagen interpellierst, so wird er Dir zwei typische Antworten geben:

1. ist er mit seinem Wagen zufrieden, denn man schwört immer auf die Marke, die man gerade fährt, und
2. sagt er Dir, er habe bereits 38,000 km oder auch 58,000 km auf dem Zähler und müsse wohl den Wagen bald abtossien, « bevor die grossen Reparaturen kommen ».

Der Automobilhändler will neue Wagen verkaufen und die mächtige Propaganda der Automobilfabriken fördert die Meinung, dass nur neue Wagen etwas taugen.

Ich fahre gegenwärtig mein siebentes Motorvehikel, einen amerikanischen Wagen, « Chrysler 70 ». Ich habe diesen Wagen ständig ausgenützt und ihn ausnahmsweise auch schlecht behandelt, und doch hat er mir Treue bewahrt, wie ein braver Dürbächler. Sein Vorgänger war ein rassischer Franzose einer seither verstorbenen Marke « Bignan Sport », den ich wegen allzuvielen Reparaturen nach 100,000 km abgestossen habe, was mir Fr. 1000 und einen Todfeind eingetragen hat. Während dieser « Bignan » mit seinen 10 HP gleich schnell lief wie der « Chrysler » mit 18 HP, war jener bereits nach 100,000 km ein Greis, während dieser nun mit 175,000 km im guten Mannesalter steht.

Es lohnt sich immer, einen guten, teuren Wagen aus zweiter Hand billig zu kaufen, wenn man feststellen kann, dass die Maschine nie havariert worden ist. Jeder Wagen unterliegt einer Abnützung durch den Gebrauch; aber diese Abnützung kann durch rechtzeitigen Einbau von Ersatzstücken aufgehalten und kompensiert werden.

Der Aufwand an solchen Ersatzstücken hängt vom Grad der Sorgfalt ab, die man auf die Schmierung der mechanischen Teile verwendet, die der Reibung ausgesetzt sind. Ich denke hier hauptsächlich an Kardangelenke und Radbolzen. Gewöhnlich übergibt man den Wagen dem Garagisten mit der Weisung, ihn « durchzuschmieren ». Es ist von grösster Wichtigkeit, dass von Zeit zu Zeit wirklich sämtliche Schmierstellen bedient werden, und dies ist allein zu erreichen, wenn der Fahrer persönlich ein bis zwei Stunden opfert, um dabei zu sein und zu kontrollieren, dass keine Vernachlässigung vorkommt.

Normalerweise müssen nach 70 bis 80,000 Kilometern die Kolben ersetzt und die Zylinder ausgeschliffen werden, eine Reparatur, die mit allem drum und dran gegen 1000 Franken kostet. Ich habe nach 72,000 km zum ersten Mal die Kolben gewechselt und zum zweiten Mal nach 152,000 km.

Diesmal habe ich mir von der *Schweizerischen Metallurgischen Gesellschaft* in Muttenz bei Basel *Diatherm*kolben in Stahlbüchsen besorgt. Die Stahlbüchsen werden wie Manchetten in die Zylinder eingestossen und die Leichtmetall-Kolben laufen nun in diesen Zylindern aus Spezialstahl, der wegen seiner Härte von 600 brinell geringere Abnützung verspricht als der Grauguss. Nach meinen bisherigen Erfahrungen (ca. 20,000 km) hat sich dieses Verfahren bewährt, indem der Wagen noch besser « zieht » als früher. Die Mehrleistung ist nicht etwa auf ein grösseres Zylinder-Volumen zurückzuführen, denn die Zylindermasse sind nicht verändert worden. Im direkten Gang fahre ich bis 8 % Steigung und im zweiten Gang bewältige ich leicht die 15 % am Furkapass, ohne zum ersten Gang Zuflucht nehmen zu müssen.

Selbstverständlich ist es von grosser Bedeutung, dass Revisionsarbeiten nur einem guten Mechaniker übertragen werden und ich habe mit der Werkstätte des alten Chrysler-Rennfahrers *Jakob Waeny*, Grand-Garage J. & E. Waeny in Wabern bei Bern, die besten Erfahrungen gemacht.

Jeder Automobilist kennt die Garagisten, die erklären, der Fehler sei behoben und schmunzelnd ihr Geld einstreichen, aber jeder Automobilist weiss, dass oft nach wenigen Kilometern sich wohl der Fehler, aber nie das Geld wieder einstellt. Diesen armen Betrogenen sei der gute Auto-Doktor Waeny empfohlen, der mit grösster Sorgfalt kleine und grosse Mängel erkennt und behebt.

Neben Tschiffely und Waeny sei ein dritter Berner genannt: *Käsermann*, der Kühlerfabrikant, der den für Ueberlandfahrten berechneten Kühler in Bergsteiger umbaut. Der Kühler der Gebrüder

Gesellschaft der Ludw. von Roll'schen Eisenwerke Gerlafingen

Werke in Gerlafingen, Klus, Choindenz,
Rondez, Bern, Olten

Moderne Radiatoren „Columbus“ für freie Aufstellung und zum Einbau in Fensternischen.

Moderne Radiatoren „Helios“ für rasche Aufheizung.

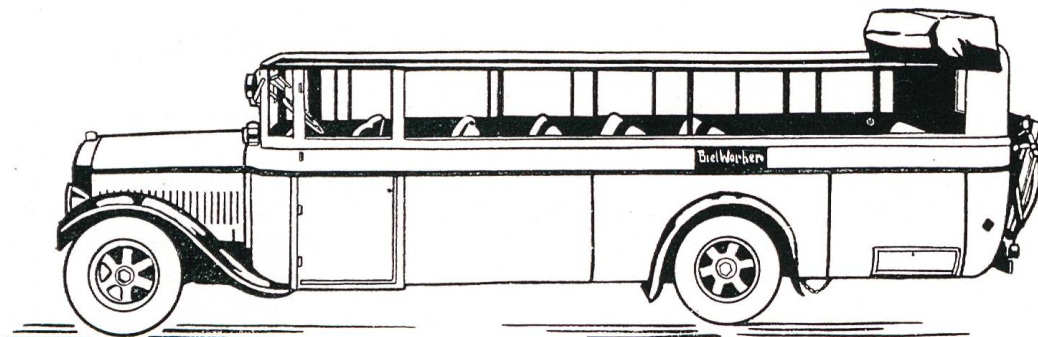
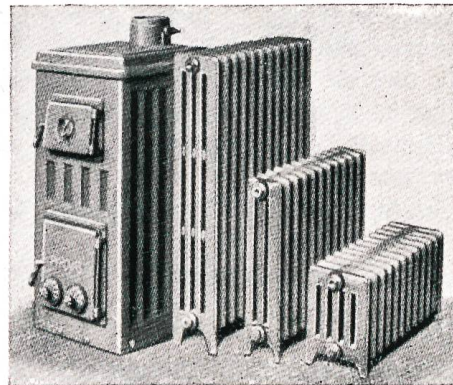
Neue Heizkessel „Pyrovas“ und „Thermovas“ mit Heizflächen von 1,3—2,4 und 2,4—4,0 m², für Kleinhäuser, Etagenwohnungen, Siedlungen, usw.

Wasserleitungsartikel: Gusseiserne Röhren und Formstücke in allen Dimensionen und für jeden Betriebsdruck, Absperrschieber, Hydranten, Reservoirarmaturen, Ventile, Klappen, Sprudeltrinkbrunnen, Brunnenschalen, usw.

Gussemaillierte sanitäre Installationsmaterialien: Gusseiserne porzellan-emaillierte Badewannen, Waschbecken, Waschtische, Waschröge, Spülbecken, Spülröge, Reihenwaschanlagen, Konsolen, Seifenschalen, usw.

Kanalisationsartikel für Haus- und Strassenentwässerung: Ablaufröhren, Bodenabläufe, Sinkkasten, Benzinabscheider für Garagen, Fettabscheider, Schachtabdeckungen, Roste, Rinnen, usw.

Installationsartikel für elektrische Leitungen: Isolatorenträger, Spannschrauben, etc, gusseiserne Mastensockel.



Für den **KAROSSERIE-BAU**
unsere **LEICHTMETALLE**
ELEKTRON

spez. Gewicht 1,8, das leichteste Nutzmetall der Gegenwart, hohe Festigkeiten.

HYDRONALIUM

spez. Gewicht 2,6.
Grösste Korrosionsbeständigkeit.

Erhältlich in Sand- und Kokillen-Guss, Profilen, Stangen, Röhren und Bleche
PROSPEKTE UND BERATUNGEN DURCH DIE HERSTELLERIN:

A.-G. OEDERLIN & CIE, BADEN (SCHWEIZ)



Simplon mit Berner Alpen

Käsermann in Bern wird nach einem patentierten Spezialverfahren gebaut, das die Kühlfläche des Wasserdurchlaufs für die besonders grosse Beanspruchung bei Bergfahrten gross gestaltet. Ich habe die Beobachtung gemacht, dass beispielsweise bei raschester Fahrt von Gletsch auf die Passhöhe der Furka, von 1761 m auf 2431 m, die Wassertemperatur nicht über 140 Grad Fahrenheit = 46 Grad Celsius stieg.

Ich hoffe auch im nächsten Jahre über meinen guten alten Wagen berichten zu können, denn ich bin überzeugt, dass der Bergsport auf schweizer Alpenstrassen ihn jung erhält.

Folgerichtige Entwicklung bedeutet Aufschwung.

Die Gründung der R. & E. Huber, Draht- und Kabelwerke, fällt ins Jahr 1880. Als um die Jahrhundertwende die Bestimmung erlassen wurde, dass die für elektrische Leitungen verwendeten Drähte durch Gummi-Umwicklung isoliert werden müssten, schritten die Draht- und Kabelwerke zur Anschaffung einiger Gummi-Maschinen. Diese wenigen Maschinen stellten den Grundstock zur Gummifabrik dar, die sich im Laufe der Zeit zu dem jetzigen, nach modernsten Prinzipien eingerichteten Werk entwickelte, das seine Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland bewiesen hat und das als selbständige Abteilung die einzige in der Schweiz bestehende Pneufabrik besitzt. Durch die ständig fortschreitende technische Vervollkommnung der verschiedenen Gummimischungen entwickeln sich für den Gummi heute noch gar nicht zu überblickende Verwendungsmöglichkeiten. Gerade durch diese technisch wie wirtschaftlich sich stets aufs neue erhaltende Tatsache, dass Gummi nicht nur andere Materialien zu verdrängen vermag, sondern dass er auch bei frisch in Angriff zu nehmenden Problemen mit Vorteil in Erwägung gezogen wird, stehen die Draht- und Kabelwerke in Verbindung mit der gesamten Industrie der Schweiz, gleichgültig, ob es sich z. B. um Automobil-, Maschinen- oder Papierwerke, Kunstseiden- oder chemische Fabriken handelt. Dabei ist eine Spezialisierung auf die Fabrikation technischer Gummiartikel und Autoreifen für die Kunden von grossem Vorteil. Den Urstoff, den Kautschuk, beziehen die Draht- und Kabelwerke als Rohgummi, der bei ihnen von der ersten Waschung bis zum Fertigprodukt bearbeitet wird. Das Versuchslaboratorium stellt alle Gummimischungen selbst zusammen, was ausgedehnte Studien und reiche Erfahrungen erfordert. Denn die jeweilige Gummimischung ist die Basis für das in sorgfältiger Arbeit hergestellte Produkt und muss den gewünschten Anforderungen entsprechen. Die bei der Fabrikation verwendeten Gewebe werden im Laboratorium strengsten Prüfungen auf ihre Widerstandsfähigkeit ausgesetzt.