

Schlaraffia-Federeinlage

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

Objektyp: **Article**

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

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

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727459>

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.

Schlaraffia-Federeinlage.

Begrenzter Raum und damit verminderte *Bewegungsmöglichkeit im Wagen* verlangen das gesteigerte Bedürfnis, «gut» zu sitzen.

Da der Boden, auf welchem das Polster ruht, beim Fahren selbst schwingt, ist der Polsteraufbau in der Karosserie anders als bei Polstermöbeln, die zum Gebrauch frei im Raum stehen. Es ist zu beachten, dass innerhalb der Karosserie viel Bewegungsraum gewonnen und erhalten werden soll, der auch der Federung des Polsters genügend Spielraum lässt.

Viele Automobil- und Karosseriewerke sind nach jahrelanger Erfahrung zu dem Ergebnis gekommen, dass die *Schlaraffia-Federeinlage* sich als Sitz- und Rückenpolster in der Karosserie ganz besonders «gut» eignet.

Die Widerstandsfähigkeit und die Anschmiegsamkeit dieser Einlage beruht auf sinnreicher Zusammenfügung von vielen kleinen *Federn*, die durch *nach innen abgebogene Oesen* verbunden sind. Diese in sich beweglichen Einzelfedern bestehen aus bestem patentiertem Gusstahl-Federdraht, der über eine unverwüsthliche Festigkeit und Elastizität verfügt.

Von grosser Bedeutung ist die geniale Anordnung der Stahlbandrahmen, die dem Federgeflecht seinen Halt geben. Die grosse Gewichts-Ersparnis gegenüber anderen Polstern zusammen mit den guten Erfahrungen, die mit den Schlaraffia-Autoeinlagen gemacht wurden, haben dazu geführt, dass heute die guten Qualitätswagen mit Schlaraffia-Autoeinlagen karosziert werden. Referenzen stehen zur Verfügung.

Lackfabrikation.

Schweizerwaren gelten im In- und Auslande von jeher als Qualitätsprodukte. Die Entwicklung, welche unsere Industrie in den letzten Jahrzehnten durchgemacht hat, beweist dies zur Genüge.

Auch die *Lackfabrikation* tritt dabei nicht zurück. Die besonders schwierigen Klimaverhältnisse unseres Landes stellen an deren Erzeugnisse die höchsten Anforderungen, welchen bedeutende ausländische Lackfabrikate nicht immer gewachsen sind.

Um so lobenswerter ist es, dass es unserer einheimischen Industrie gelungen ist, die Lackkonsumenten vom Auslande unabhängig zu machen, indem sie heute Anstreich- und Spritzmaterialien in allererster Qualität auf den Markt bringt.

Zu den aufstrebenden Werken der Lackfabrikation verdient vor allem die ECLATIN A.-G. genannt zu werden, welche seit dem Jahre 1905 in Solothurn ansässig ist. Ihre Erzeugnisse gehören zu den besten dieser Art. Dass die Eclatin A.-G. keine Kosten scheut, ihren Kunden zu dienen, beweist u. a. die unlängst erfolgte Herausgabe einer Musterkollektion für Automobillacke, deren reichhaltige und grosszügige Zusammenstellung ihresgleichen sucht.

Da zur Zeit ein Export in Lacken ausgeschlossen ist, sind die Schweizerfabrikanten auf den Inlandmarkt angewiesen. Es ist zu wünschen, dass alle lackverbrauchenden Kreise aus Industrie und Gewerbe die grosse Arbeit dieses nationalen Fabrikationszweiges gebührend unterstützen und einheimische Erzeugnisse an Stelle der heute noch vielfach verwendeten ausländischen Lacke setzen.

Ueber einige neue Verwendungsmöglichkeiten des Metall-Spritzverfahrens.

(nach den Patenten von Dr. M. U. S c h o o p , Zürich).

Diese Erfindung ist bekanntlich dadurch gekennzeichnet, dass fein zerteiltes Metall in feuerflüssigem Zustande mit Wucht aufgeschleudert wird, wobei sich gleichmässige, homogene und sehr festhaftende Ueberzüge bilden und zwar auf jeder beliebigen Unterlage, wie Holz, Steingut, Zement, Glas usf.

Interessant ist, wie die Erfindung oder vielmehr die Entdeckung des Grundprinzipes zustande kam: Dr. Schoop sah seinen Kindern beim Flobertschiessen zu und beobachtete hiebei, dass sich auf der Gartenmauer, infolge der aufgeschlagenen Bleikugeln ein Blei-Ueberzug bildete. Diese rein zufällige, erste Beobachtung veranlasste Schoop, über den