

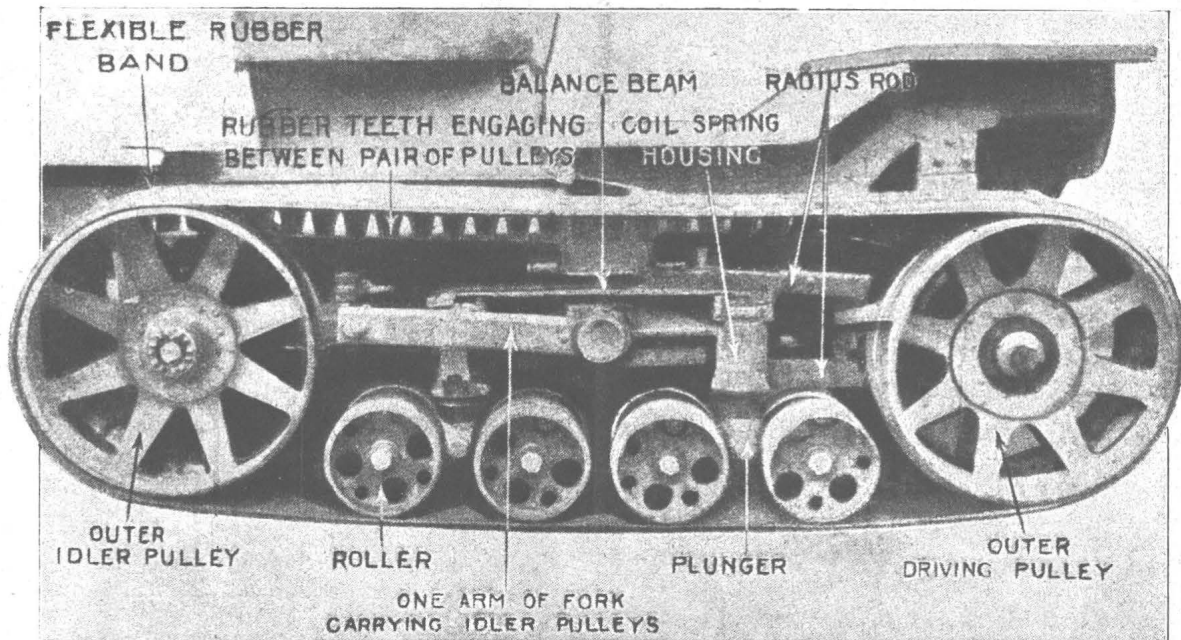
## Der Kegresse-Motorschlitten.

**Bemerkenswerte Leistungen bei der Konkurrenz des Französischen Automobil-Club. — Kautschuk-Raupeband statt Metallkette.**

Der Kampf gegen die Hindernisse, die eine Schneedecke dem Automobilisten bereitet, ist schon in verschiedenen Ländern mit ausgesprochenem Erfolg aufgenommen worden. In Oesterreich arbeitet, wie unseren Lesern aus einer Reihe von Artikeln bekannt ist, Herr Jakob Kantaja systematisch an der Ausgestaltung seines Motorschlittens. Er hat im Winter 1919 auf den schwierigsten Stellen des Ratschberges und Tauernpasses schöne Beweise der Leistungsfähigkeit seines Schlittens, oder besser gesagt, seines Schlittenzubaus gegeben. Der „Aquilon“-Schlittenzubau ermöglicht es, in wenigen Stunden ein gewöhnliches Personen- oder Lastenautomobil in einen Schlitten zu verwandeln.

Nächstehend sei von einem anderen System eines Motorschlittens die Rede, der kürzlich in den französi-

In richtiger Erkenntnis der außerordentlichen Bedeutung, die ein leistungsfähiger Motorschlitten im Gebirge wie in Ländern, deren Straßen monatelang mit einer festen Schneedecke überzogen sind, veranstaltete der Französische Automobil-Club neuer einen Wettbewerb für Motorschlitten, der für zwei Kategorien offen war, nämlich Fahrzeuge, die wie ein Schneepflug arbeiten, das heißt, die Fahrbahn von den Schneemassen zu säubern haben, und solchen, die, mit Passagieren an Bord, auf der Schneedecke fahren können. Die Prüfung fand zu Chambery bei Mir-le-Bains statt, und zwar galt es von hier aus die Spitze des Mont Nevada zu erklimmen. Es meldeten sich nur wenige Konstrukteure; die interessantesten Maschinen waren ein landwirtschaftlicher Renault-



**Der Raupenantrieb des Kegresse-Motorschlittens.**

Erklärung der englischen Ausdrücke: Flexible Rubber Band, elastischer Gummiriemen; Rubber Teeth engaging between Pair of Pulleys, zwischen die Rollenpaare eingreifende Kautschukzähne; Coil Spring Housing, Spiralfeder-Gehäuse; Radius Rod, Kardanstange; Outer Idler Pulley, äußeres leerlaufendes Rad; Outer Driving Pulley, äußeres Antriebsrad; Roller, Rollen; Plunger, Kolben; One Arm of Fork carrying idler pulleys, Gabelarm als Träger der leerlaufenden Rollen.

schen Bergen in Gegenwart zahlreicher Militär- und Zivilpersonen erprobt wurde. Es ist dies der Kegresse-Motorschlitten, der von einem französischen Ingenieur dieses Namens gebaut wurde. Kegresse hatte vor fast zwanzig Jahren die Stelle eines obersten Garagenleiters des Zaren Nikolaus in Petersburg inne. Hier arbeitete er jahraus jahrein an der Verbesserung eines von ihm erdachten Motorschlittens. Während der russischen Revolution mußte Kegresse nach Frankreich fliehen. Die Bolschewiken setzten sich in den Besitz einiger dieser fast fertigen Schlitten, rüsteten sie mit Maschinengewehren aus und verwendeten sie im Kampfe gegen Polen. Hier gelang es, einen Schlitten zu erobern und nach Paris an das Kriegsministerium zu senden. Dadurch wurde eine Verbindung zwischen Kegresse und der französischen Regierung hergestellt. Der Ingenieur wandelte nun zunächst drei gewöhnliche Citroën-Chassis in Motorschlitten um.

Traktor, der sich, wie man weiß, aus dem leichten Renault-Kriegstank entwickelt hat, und der Kegresse-Motorschlitten, für den ein 12 PS Citroën in Frage kam. Die Umwandlung erfolgte bei diesem Befehle in einfacher Weise: Unter die Vorderräder werden Schlittenkufen montiert; an Stelle der Hinterräder tritt ein System von Raupenrädern, aber nicht mit metallenen Raupenfetten, man verwendet vielmehr einen breiten, aus Gummi und Leinwand bestehenden Riemen. Den Antrieb besorgen Doppelräder aus Preßstahl von 46 Zentimeter Durchmesser und 12 Zentimeter Breite, die auf der Antriebswelle des Fahrzeugs montiert sind. Der Zwischenraum beträgt bei jedem Zwillingssrade etwa einen Zoll (zweieinhalb Zentimeter). In diesem Zwischenraum greift eine Reihe von dreieckigen Kautschukzähnen ein, die sich an der Innenseite des Kautschukriemens befinden und ein möglichst glattes, spannungsfreies Abrollen desselben

begünstigen sollen. Die beiden Räder werden überdies durch eine selbsttätige Vorrichtung einander näher gebracht, sobald der Antrieb aufgenommen ist.

Das vordere Doppelrad hat denselben Durchmesser wie das hintere Antriebsrad, es ist aber in einer Gabel montiert, in der es, dem Profil der Bodenfläche folgend, steigen oder fallen kann. Die eigentliche Last des Fahrzeugs ruht aber auf den vier kleinen Rollenpaaren (also acht Stück auf jeder Seite) von 18 Zentimeter Durchmesser und 10 Zentimeter Felgenbreite. Diese Rollen werden durch kräftige, in Metallhülsen eingeschlossene Spiralfedern in Kontakt mit dem Kautschukriemen erhalten. Jede der acht Rollen kann unabhängig von allen anderen steigen oder fallen. Der Kautschukriemen schmiegt sich der Bodenfläche an und sichert eine kräftige Adhäsion, wobei dank der erwähnten Innenverzahnung ein Gleiten vermieden werden soll. Der mit dem Boden in unmittelbare Berührung kommende Streifen des Kautschukriemens hat eine Länge von 1 Meter 60 Zentimeter bei einer Breite von etwa 25 Zentimeter.

Zwei der Regresse-Motorschlitten hatten ein Uebersetzungsverhältnis von  $4\frac{1}{2}:1$ , bei dem dritten hatte man ein Reduziergetriebe eingebaut und dadurch ein Verhältnis von  $9:1$  erzielt. Gerade diese letzte Type hat sich dann in den Bergen besonders gut bewährt; die beiden anderen waren zu hoch überseht, sie waren besser für Fahrten in der Ebene geeignet.

Bei der schwierigen Prüfung des A. C. F. startete der Regresse-Schlitten von Chambery aus zur Fahrt auf den circa zwanzig Kilometer entfernten Gipfel des Mont Revard, der eine Höhe von 1700 Metern hat und dessen Schneehänge selbst von geübten Skifahrern als

gefährlich bezeichnet werden. Es gibt dort Steilstellen bis zu 78 Prozent. Der Motorschlitten presste sich mit seinem Raupenband kaum tiefer als zwei Zentimeter in die Decke des Neuschnees ein. Der erste Teil der Fahrt führte über gewöhnliche schneefreie Straßen, über die man so glatt hinweg kam, wie später über die Schneeflächen. Auf einer Distanz von mindestens 13 Kilometern fuhr man dann über eine Schneelage, und zwar in einer Gegend, in die sich zur Winterzeit überhaupt noch kein mit Rädern versehenes Vehikel jemals gewagt hatte. Drei Tage verweilten dann die drei Motorschlitten auf dem Gipfel des Mont Revard, wo weitere Demonstrationen ihrer Leistungsfähigkeit veranstaltet wurden. Längs des schneebedeckten Plateaus ging es dann wieder talwärts nach Chambery zurück. Die drei Regresse-Schlitten waren als gewöhnliche Citroën-Wagen auf ihren Rädern von Paris nach Chambery gefahren. Dort wurden vorne die Schlittenkufen und hinten der Raupenantrieb montiert. Nach vollendeter Prüfung auf dem Mont Revard wurde der Motorschlitten wieder in ein Tourenvehikel umgewandelt und nach Paris gesteuert. Wenige Tage später wurde der 2075 Meter hohe Lautaret-Paß bezwungen. Von den vielen Fachleuten, die Augenzugen der Prüfungsfahrt auf den Mont Revard waren, wird auf die große Bedeutung hingewiesen, die dem System des Regresse-Schlittens für das Befahren unwegsamen Terrains zukommt. Denn ebenso, wie über Schneeflächen läßt sich mit dieser Anordnung auch zum Beispiel in den Kolonien über Sandboden, desgleichen über sumpfige Gebiete, über lockeren Ackerboden usw. fahren. Kurz gesagt, man kann sich von der Fahrstraße ganz unabhängig machen, denn das Vehikel legt sich selbst seine Fahrbahn.

## Einiges über die Fachpresse.

Aus einer Broschüre des Herrn Franz Rippel, Präsident des Verbandes der Fachpresse.

Aus der Feder des Präsidenten des vor 28 Jahren gegründeten „Österreichischen Fachschriftsteller-Verbandes“, der nun den Namen „Verband der Fachpresse“ führt, Herr Ignaz Rippel, ist dieser Tage eine Broschüre erschienen, die den Titel führt: „Die Fachpresse — ein Pionier des Wiederaufbaues“. Herr Rippel hat da, auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen, viel Beherzigenstwertes geschrieben. Wenn nun auch von allen den Klagen, die Herr Rippel mit Recht erhebt, die meisten auf die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ nicht zutreffen (so sind uns z. B. „Pauschalien“ eine „Gepflogenheit“, die in unserem Blatte niemals Eingang finden konnte), so wollen wir doch Einiges aus der Broschüre hier wiedergeben, denn wir halten dafür, daß die „Allgemeine Automobil-Zeitung“, die dem „Verbande der Fachpresse“ angeschlossen ist, alle Bestrebungen, die zur Stärkung der Fachpresse führen können, unterstützen muß.

Hier ein Auszug aus der Broschüre des Herrn Rippel: Der Wiederaufbau des organischen Wirtschaftslebens, welches Krieg und politische Wirren zerstört haben, erfordert den strengen Zusammenschluß aller Kräfte. Als publizistische Hilfskraft auf allen Gebieten spezifischer Tätigkeit kommt in erster Linie die Fachpresse in Betracht. Es fragt sich nun, ob die wirtschaftliche Grundlage, auf welche die Fachpresse gestellt ist, ausreicht, um ihren Dienst in

vollem Umfange ausfüllen zu können. Hier setzt nun eine Ueberlegung ein, welche zu der Erkenntnis führt, daß das Verhältnis der Fachpresse zum Fach viel zu lose ist, um einer Zeitung ein gewisses literarisches Niveau, eine gewisse Repräsentation und einen gewissen Standard of life zu gewährleisten. Der Lebensnerv einer Zeitung ist der Anzeigenteil. Er allein kann ein Zeitungsunternehmen lukrativ gestalten, wogegen aus Abonnentengeldern allein — wie ja jedem von uns zur Genüge bekannt ist — eine Zeitung nicht erhalten werden kann. Nun beeinträchtigt das Annoncenwesen, wie ebenfalls allen bekannt ist, die Unabhängigkeit der Presse in hohem Maße. Das Fach, die Erwerbsgruppe, die Industrie ist aber an der wirtschaftlichen Freiheit ihrer Presse mehr interessiert, als heute in Fachkreisen empfunden wird. Denn nur dann darf man von einer Zeitung objektive und sachliche Berichterstattung erwarten, wenn der Unternehmer, ohne Rücksicht auf kleinliche Vorteile, einzig und allein solche Arbeiten und Mitteilungen veröffentlicht, welche dem Interesse des Faches dienen. Und um diese Unabhängigkeit, welche jede Erwerbsgruppe mit spezifischen Fachinteressen wünschen muß, zu erreichen, ist es unbedingt notwendig, daß zwischen dem Fach und der Fachpresse ein legitimes, ja vertragmäßiges und zuverlässiges Verhältnis hergestellt werde, welches die Fachpresse nicht nur verpflichtet, sondern auch wirt-