

WINTER

ES ist zu hoffen, daß die Kraftfahrerschaft den in unserer letzten Ausgabe veröffentlichten Aufruf des Oesterreichischen Automobil-Clubs beherzigen und diesmal noch mehr als im Vorjahr den Betrieb ihrer Fahrzeuge den Winter über aufrecht erhalten wird. Kann man doch heutzutage nicht mehr einwenden, daß das Fahren im Winter eine Kette von Unannehmlichkeiten mit sich bringe und der Betrieb durch vielfache Erschwernisse unrentabel sei. Gottlob, auch in dieser Beziehung sind die Zeiten anders geworden. Die nimmermüde Technik, vereint mit der praktischen Erfahrung, hat im Laufe der Jahre die Voraussetzungen für wirklich klaglosen Winterbetrieb geschaffen, bei dem die Vorteile absolut die Nachteile überwiegen. Und: hat man nicht auch schon im Sommer gelegentlich durch eine unerwartete Reifenpanne oder einen kleinen „Motorkobold“ Aerger gehabt?

Wer schon länger am Volant sitzt, der wird wohl die grundlegenden Forderungen für das klaglose Fahren im Winter kennen; ihm wird jedoch auch die eine oder andere Kleinigkeit, die er im Drange der täglichen Geschäfte vergessen hat, durch unsere kurze Abhandlung wieder ins Gedächtnis zurückgerufen werden. Es gibt aber auch immer wieder Fahrer, die ihren ersten „Winter auf Rädern“ erleben; vielleicht ist ihre Zahl heuer mit Rücksicht auf das Anwachsen der Steyr-50er-Neulingsgemeinde besonders groß. Ihnen dürften Hinweise auf den Winterbetrieb des Kraftfahrzeuges besonders gelegen kommen.

Geht man den möglichen Schäden und Fährnissen durch die winterlichen Witterungsverhältnisse systematisch zu Leibe, so ergibt sich die Einteilung in drei Gruppen, nämlich: Vorbeugungsmaßnahmen gegen Kälte und Frostschäden, Kampf mit dem Nebel und der Finsternis, und Kampf gegen Schmutz, Gleiten, Schnee.

Zunächst Gruppe 1. Um Frostschäden zu vermeiden, wird meist empfohlen, das Kühlwasser über Nacht abzulassen. Vielfach ist es aber nicht leicht möglich, das Wasser wirklich zuverlässig aus allen engen Kanälen usw. der Kühlanlage wegzubekommen, und das Ergebnis ist sodann ein Sprung infolge Eisbildung im Innern. Besser ist es, anstatt Ablassen des Kühlwassers, zu Gefrierschutzmitteln zu greifen, das heißt durch geeignete Zusätze das Wasser eisfrei zu erhalten.

Als Gefrierschutzmittel kommen hauptsächlich Glycerin und Glysantin in Betracht. Man stellt eine Lösung in Wasser her und mischt z. B. 28 bis 30 Volumprozent Glycerin bei, das für Kälte bis zu -10 Grad genügt. Für Temperaturen bis zu -15 Grad ist eine Beimischung von etwa 37 Volumprozent erforderlich, bis

zu -20 Grad eine solche von 42 bis 45 Prozent. Bei Glysantin gilt folgendes: bis -10 Grad Kälte mischt man zirka 20 Volumprozent bei, für Temperaturen bis zu -20 Grad gibt man 35 Prozent Glysantin. Als besonders erwünscht ist zu bezeichnen, daß beide Mittel die Bildung von Schlamm, Kesselstein usw. vermindern. Salzlösungen greifen das Material des Kühlers an; daher lieber meiden!

Bei starkem, unerwartetem Frost muß auch bei Verwendung obiger Zusätze zum Kühlwasser stets das Anwärmen des Motors langsam und mit Vorsicht geschehen. Selbst lockere Eisflockenbildung kann nämlich zu Umlaufstörungen im Kühlsystem Anlaß geben, so daß die Zirkulation unterbunden wird. Daher nochmals: Vorsicht!

Besonders wichtig ist Verwendung guten, das heißt geeigneten Winteröles, eine zwar ziemlich allgemein bekannte Tatsache, die aber nicht immer in ihrer Tragweite richtig erfaßt wird. Gebraucht man ein Winteröl, das auch bei niedriger Außentemperatur nicht erst „gebrochen“ werden muß, sondern auch dann noch geschmeidig bleibt, dann ist das Anfahren am Morgen wesentlich leichter.

Nicht unerwähnt dürfen die modernen Startvergaser bleiben, die einen wesentlichen Schritt nach vorne bedeuten und dem Fahrer die früher vielfach notwendigen Kunstgriffe (Anwärmen der Zündkerzen, Aether-Einspritzungen usw.) ersparen. Solche Vergaser liefern automatisch für das Anfahren überfettetes Gemisch, so daß der Fahrer nicht mehr „Vergasertippen“ u. dgl. braucht.

Nach dem ersten Anspringen des Motors soll man diesen nicht sofort auf die höchsten Drehzahlen jagen! Kolbenverschleiß und Schmierölverdünnung wachsen dadurch übermäßig an. Man lasse hingegen die Maschine sich langsam erwärmen, bis man auf volle Drosselöffnung geht. Die Beobachtung des Fernthermometers wird zeigen, daß die günstige Betriebstemperatur des



Motors (etwa 80 Grad) im Winter natürlich viel später erreicht wird als im Sommer; dem muß beim Anfahren Rechnung getragen werden.

Schwierigkeiten mit dem Betriebsstoff sind im allgemeinen heutzutage nicht zu gewärtigen. Dem Ein-

Von links nach rechts: Motorschlitten in den Radstädter Tauern, Großglocknerstraße (Nordrampe) mit der Hohen Dock, Großglocknerstraße (Südrampe), schneegehaufelte Kehre, Packer Höhenstraße gegen Osten.

(Phot. Oe. V. W., L. V. Salzburg, La. f. F. Kärnten.)

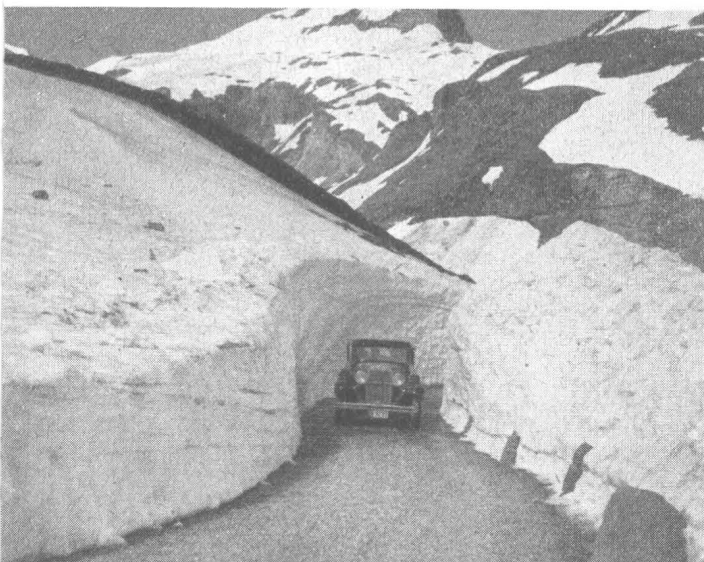
BETRIEB

dringen von Regenwasser oder Schnee muß allerdings beim Tanken z. B. durch Ueberdecken der Behälteröffnung mit der Kappe oder den Händen ein Riegel vorgeschoben werden. Namentlich bei Gemischen (Benzin-Benzol, Alkoholgemische usw.) trennen sich sonst leicht die einzelnen Teile der Mischung und es kommt sodann zu Motorstörungen.

Und das Anlassen der kalten Maschine? Vorteilhaft ist es, die Maschine erst gar nicht zu sehr kalt werden zu lassen, also im Freien durch Decken und Kotzen die rasche und restlose Wärmeabgabe zu verhindern, in der Garage hingegen bei strenger Kälte eine Heizung vorzusehen. Die Heizmittel sind jetzt schon ungemein vielfältig, und es bleibt dem Ermessen, bzw. der Situation überlassen, welche Mittel und Apparate man anwendet. Wo elektrischer Strom eingeleitet ist, können kleine elektrische Öfen unter den Motor gebracht werden. Sie brauchen wohl verhältnismäßig viel Strom, wie alle elektrischen Heizgeräte, sind aber sauber und einfach im Betrieb. Recht empfehlenswert sind elektrische Kühlwasserheizungen.

Grundsätzlich sei hier festgehalten, daß es nicht viel Sinn hat, den Ofen oben auf den Motorblock zu stellen. Man will ja nicht so sehr den Raum erwärmen, als die

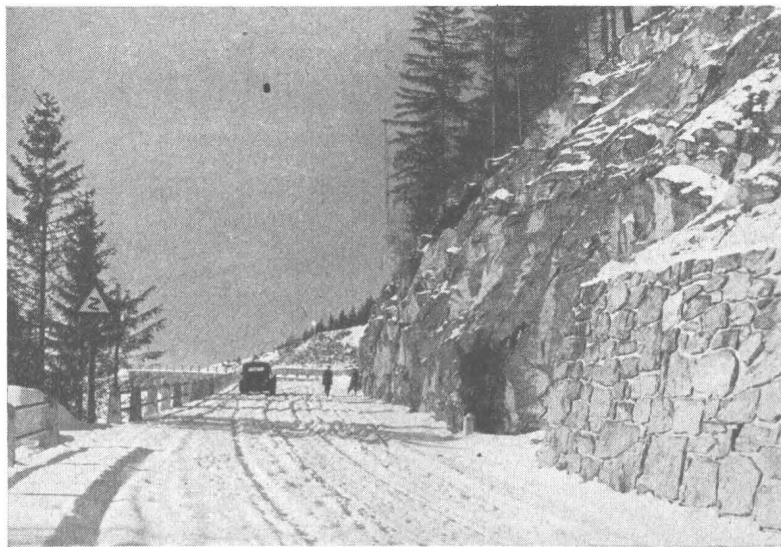
fallen. Bei neueren Nebellampen finden sich auch Streuscheiben, durch welche das Licht gegen den Rand der Fahrbahn zu verstreut geworfen wird. Außerdem gibt es Nebelglühbirnen mit Gelbfilter, weiters Vorsatzscheiben für die Scheinwerfer aus verschiedenem Material. Daß die Reichweite der Scheinwerfer durch diese Vorsatzscheiben beeinträchtigt wird, ist einleuchtend. Dieser Nachteil wird aber kaum sehr fühlbar, da ja ohnehin unter den gegebenen Umständen das Tempo mäßig gehalten sein muß. Gegen mangelhafte Sicht bei Schneetreiben helfen Scheibenwischer und beheizte Windschutzscheiben.



Maschine. Man stellt also den Ofen unter den Motor, da die warme, aufsteigende Luft sodann diesen erwärmt, wogegen der auf den Motor gestellte Ofen nach oben hin wirkungslos seine Wärme ausstrahlt.

Im übrigen unterscheidet man zwischen katalytischen und Glühsteinheizkörpern. Bei ersteren erfolgt die Verbrennung von Spezialbenzin im Platinasbestpolster des Öfchens, bei den Glühsteinöfen verglühen in einem Raum, der, wie die Bergmannslampen, durch Sicherheitsgewebe abgeschirmt ist, kleine Briketts. Bei jeder Erwärmung des Motors ist nebst der Aufstellung des Ofens auch auf Zusammenfassung der Wärme zu achten, was am besten dadurch geschieht, daß man die Maschine mit einer Decke, die fast bis zum Boden reicht, überdeckt. So wird die ausgestrahlte Wärme am besten ausgenützt und kann nicht so leicht abströmen. Kühlerhauben sind allgemein bekannt, so daß sie hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt seien.

Nun die Maßnahmen der Gruppe 2, gegen Nebel und Finsternis. Hiefür liefern unsere großen Zubehörhäuser wirkungsvolle Nebellampen mit gelben Scheiben, die ihrem Zweck bestens entsprechen. Diese Lampen sind tief vor dem Kühler anzuordnen, damit die Lichtstrahlen schräg nach abwärts auf die Fahrbahn



Da man Lampen und Scheinwerfer im Winter wesentlich mehr in Anspruch nehmen muß, als in der günstigen, hellen Jahreszeit, ist besondere Pflege geboten. Auch auf Ersatzglühlampen, Sicherungen, sei hier hingewiesen. Die Batterie, als der hauptverantwortliche Teil dieser Mehrbelastung, muß auch dementsprechend behandelt werden, also: öfter die Flüssigkeit nachkontrollieren, die Klemmen einfetten, bei störrischer Maschine nicht fortwährend wieder anlassen, sondern mit der Handkurbel bei abgestellter Zündung einige Male durchdrehen. So schonnt man die Batterie und erspart sich unangenehme Situationen.

Für kleine Handgriffe, Untersuchungen usw., ist natürlich in der Zeit der großen Finsternis auch die Ablichtlampe unentbehrlich. Selbst die stets griffbereit und mit noch kräftiger Batterie mitgeführte Taschenlampe ist oft schon ein treuer Helfer geworden, wenn man „allein auf weiter Flur“ etwas am Motor in Ordnung bringen mußte. In der Dunkelheit aber ist jeder Griff hundertfach erschwert.

Endlich die dritte Gruppe; hierher gehört der eigentliche Kampf mit dem Winter auf der Straße. Straßen und Wege sind verschneit, in der Stadt mit jenem dunklen, glitschigen Brei bedeckt, den man als „Schlitz“, Kot und dergleichen bezeichnet. Besonders gefährlich ist die Vereisung der Straßen, bei welchem Zustand es eigentlich nur eine unbedingt wirksame Maßnahme gibt: Vorsichtig fahren. Dem mangelhaften Kontakt zwischen der mit dem ebenerwähnten, schlüpfrigen Schnee bedeckten Fahrbahn und dem feuchten Gummireifen wird allerdings durch verschiedene Hilfsmittel zu begnügen gesucht, wie z. B. Schneeketten, Stollenreifen, gesommerte Reifen, u. dgl. Für das Fahren in mehr oder weniger tiefem Schnee sind diese Vorkehrungen auch wirklich zweckentsprechend, bei vereister Bahn aber hilft, wie gesagt, nur die Mäßigung, denn die Reibung ist fast aufgehoben und der Wagen folgt daher in jedem