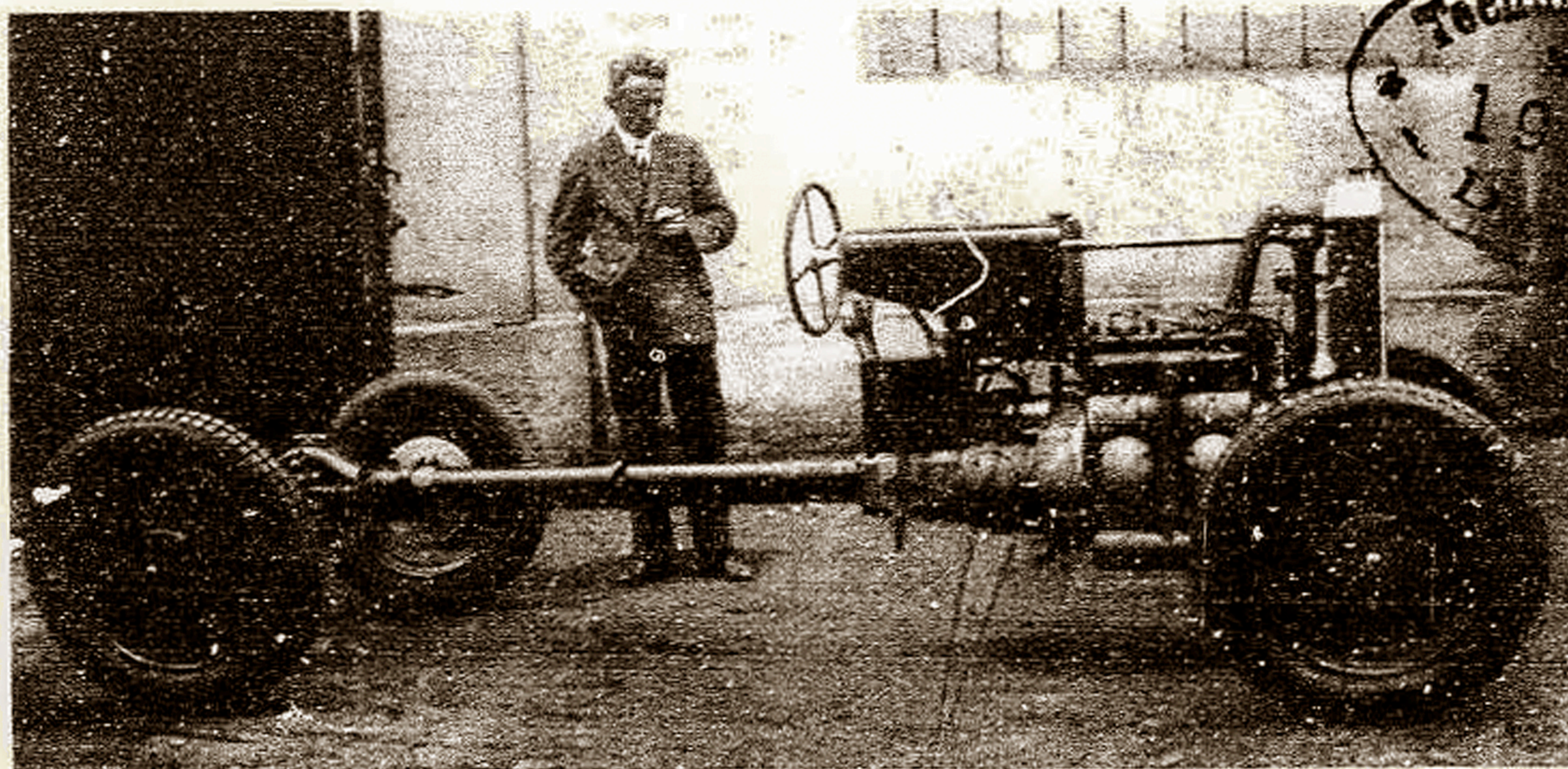


MOTOR-KRITIK

Schriftleitung: Dipl.-Ing. Josef Ganz, Darmstadt, Riedeselstraße 25, Fernsprecher 544.
— Verlag: H. Bechhold Verlagsbuchhandlung, Frankfurt am Main, Niddastraße 81/83,
Fernsprecher Sammelnummer 70861. — Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, die
Post und den Verlag. — Bezugspreis für Deutschland: pro Nummer RM —.60, pro
Vierteljahr RM 3.60 frei Haus. — Der Nachdruck unserer Artikel ist, soweit nicht mit
„Nachdruck verboten“ versehen, nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

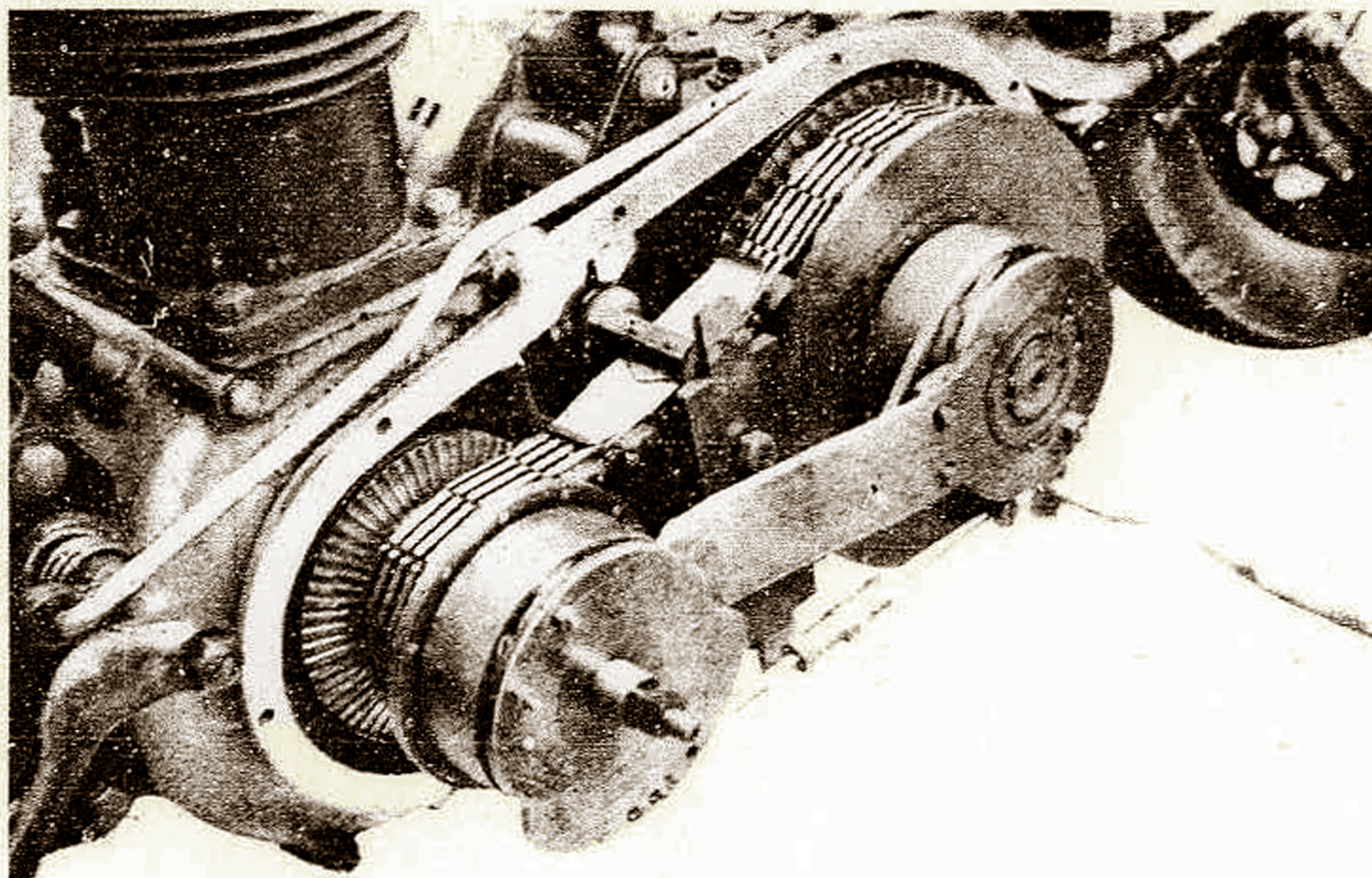


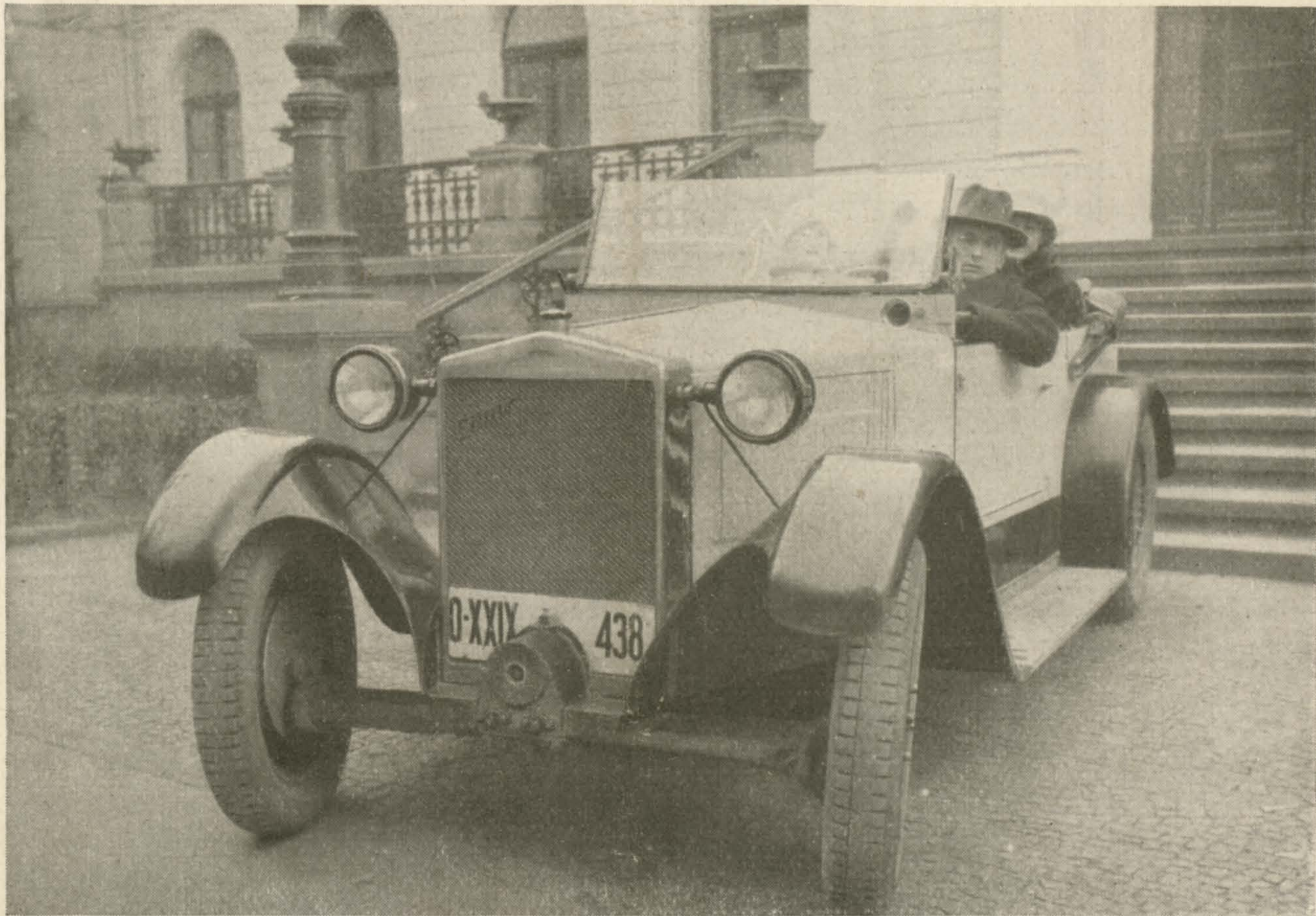
Der Gatterwagen.

Die Rumpler-Schwingachse — eine alte Adler-Konstruktion!

Wichtige technische Fortschritte im Kraftfahrzeugbau.

Zoller-Kompressor und Zoller-Motor.
Das stufenlose P. I. V.-Getriebe.





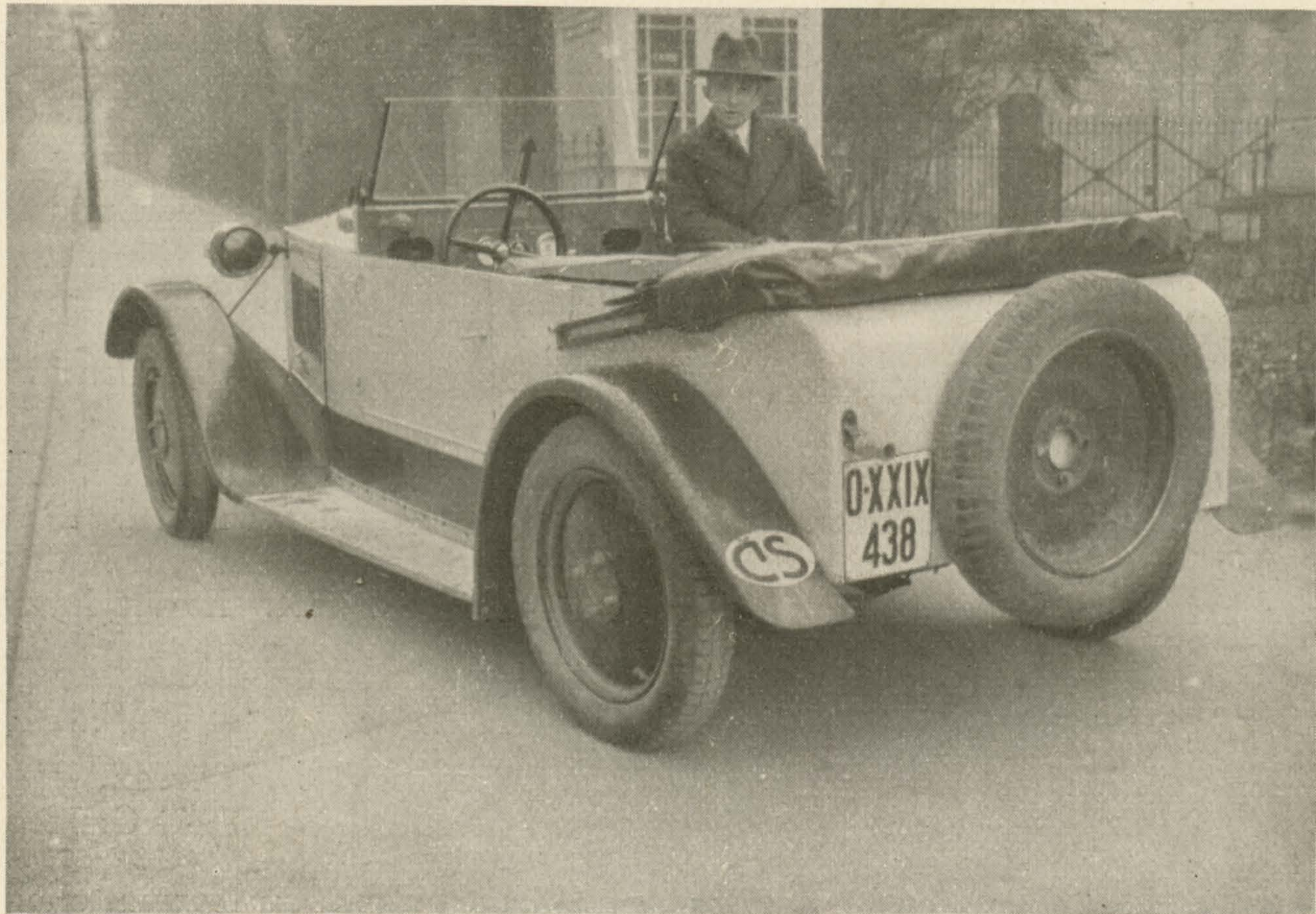
Das Modell zum Europa-Wagen ist da!

Der deutschböhmische Ingenieur Gatter hat einen neuen Wagentyp geschaffen, der den Forderungen nach organischem Aufbau und Rücksichtnahme auf Herstellung und Instandhaltung weitgehend Rechnung trägt.

Das Fahrzeug, dessen Rumpfchassis aus einem nahtlosen Rohr und dem selbsttragenden Motor-Getriebe-Aggregat besteht, ist sowohl rückwärts wie vorn mit Schwingachsen versehen, deren Aufbau einander ähnelt.

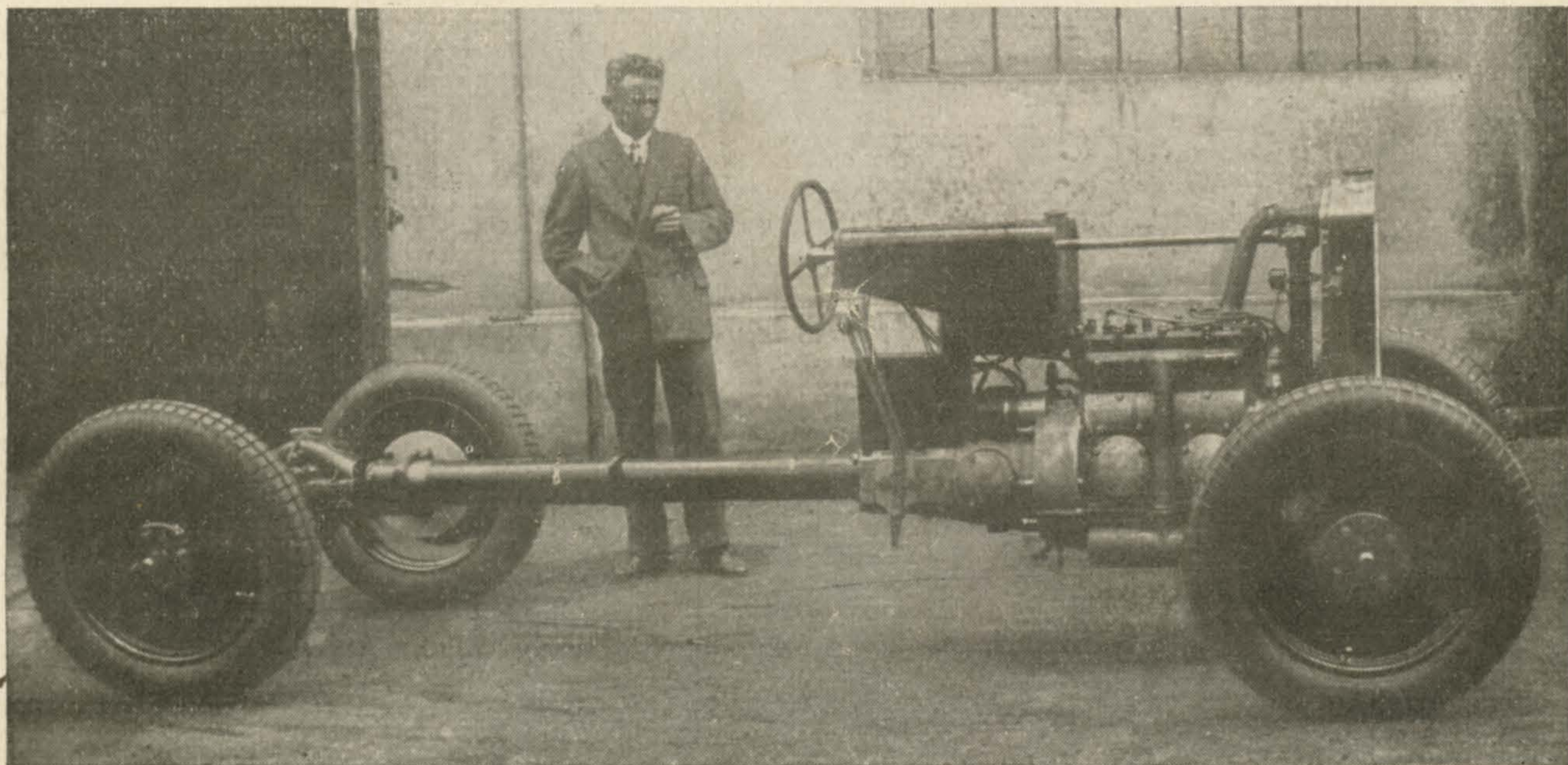
Die Querfedern sind zur Abstützung der auskragenden Achshälften derart herangezogen, daß dadurch keine Vermehrung der ungefederten Massen eintritt. Der Antrieb der Hinterachse erfolgt wie in bekannter Weise über zwei aufeinander abwälzende Kegelradpaare gesondert für jede Halbachse. Die Lagerung der die Halbachsrohre tragenden Gabeln im Differentialgehäuse ist äußerst zuverlässig, indem sie, sich vollständig umfassend, ineinander eingeklinkt sind. Die Lagerung der Vorderachsen erfolgt in einem Stahlgußschild, das den Motor nach vorn abschließt. Das Schild dient gleichzeitig zur Führung der Vertikalachse des Lenkhebels, von dem vermittelt kurzer Streben jedes Rad einzeln gelenkt wird. Die Betätigung des Lenkhebels erfolgt durch hochliegendes Schneckenrad, in das die Schnecke der horizontalen Steuersäule eingreift. Infolge der durch ihre Länge hervorgerufenen Elastizität der Lenkhebelachse ist Zwischenschaltung weiterer federnder Glieder in den Lenkmechanismus überflüssig. Der wassergekühlte Vierzylinder ist ein Kanaltyp und kann durch jeden ähnlichen Motor ersetzt werden. Der Motor bildet ein für sich abgeschlossenes Ganzes, das wie ein Distanzrohr zwischen Getriebe-Flansch und Vorderachsschild eingefügt ist. Das Kurbelgehäuse besitzt zu beiden Seiten Handlöcher und unten eine größere, durch leicht abnehmbaren Deckel verschlossene Oeffnung.

Zur Entlastung des Gußmaterials von Zugbeanspruchungen sind ähnlich wie bei Eisenbetonkonstruktionen an den kritischen Stellen Stahlbolzen durchgezogen. Die Kurbelwelle ist geteilt und dreimal auf Kugeln



gelagert. Die Ventile sind untengesteuert, der Zylinderkopf abnehmbar. Die Druckölung erfolgt unter Vermeidung von Rohrleitungen durch eine unmittelbar auf der Kurbelwelle sitzende Exzenter-Plungerpumpe. Ölkontrolle elektrisch durch Schließen des Stromkreises einer Lampe am Spritzbrett mittels Druckventils.

Die Einscheibekupplung wird durch ein Pedal mit senkrechter Welle ausgerückt, wie auch die anderen Pedale um eine senkrechte Achse drehbar sind, was bei einem Fahrzeug mit Rumpfchassis eine Vereinfachung bedeutet. Das Gehäuse des Dreiganggetriebes ist in bezug auf die Vertikale besonders biegungssteif. Der Deckel befindet sich seitlich. Die Vertikalkulissenschaltung vermeidet seitliche Beweglichkeit des Schalthebels und setzt statt dessen eine senkrechte. Die während der Fahrt fast allein benötigten beiden größeren Gänge (dritter und zweiter) werden durch bloßes Vor- oder Rückbewegen des Hebels geschaltet, während der erste und der Rückwärtsgang Niederdrücken des Griffes verlangen.



Fahrgestell des Gatter-Wagens.

Die Karosserie läßt genügend Bodenfreiheit trotz äußerster Niederlegung des Fußbodens und wird in einfachster Weise durch Ueberstreifen über den Rumpf aufgebracht.

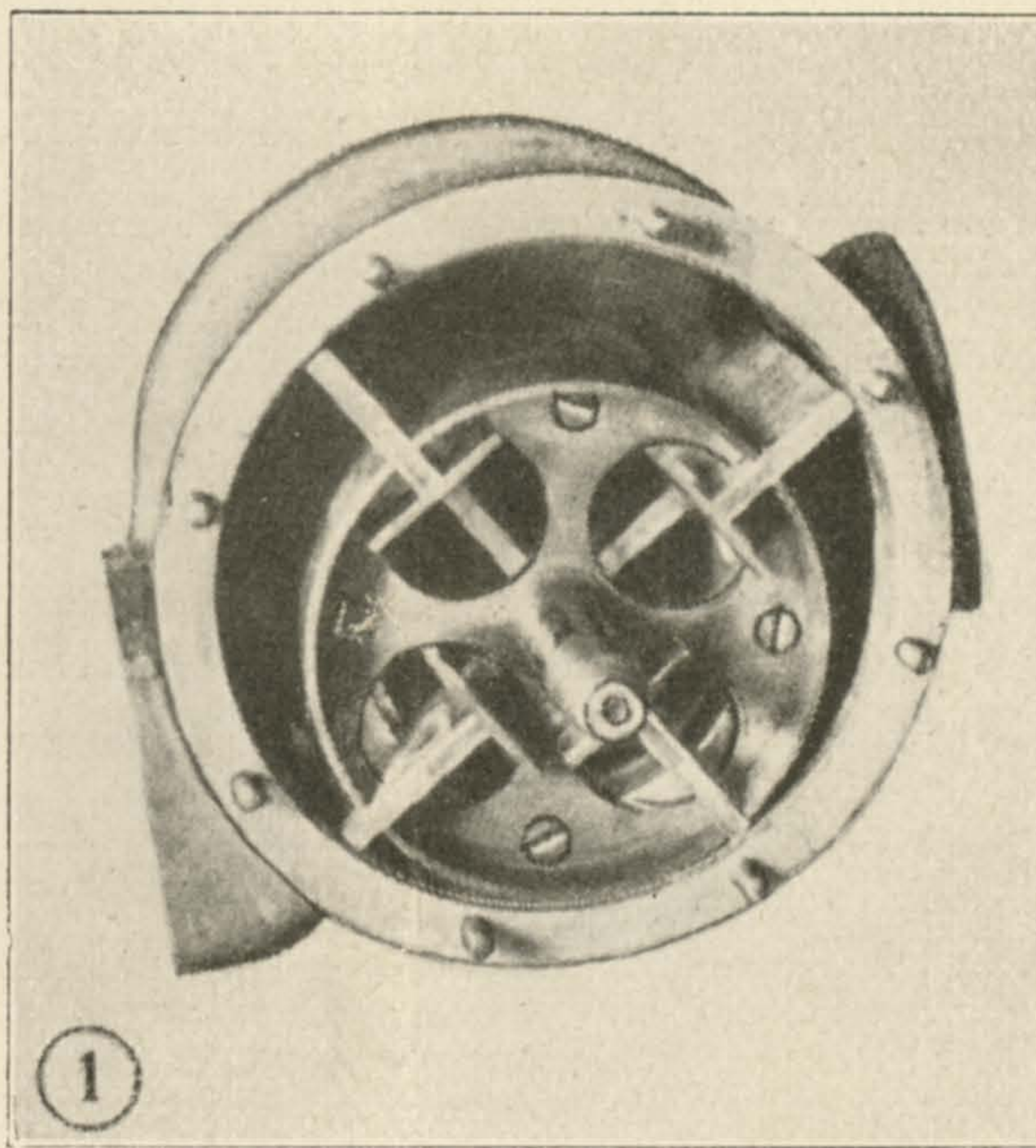
Das Fahrzeug ist bis in alle Einzelheiten glänzend durchdacht. So befindet sich beispielsweise der Akkumulator gut zugänglich über dem Getriebe und ist mit dem Starter durch ein ganz kurzes Kabel verbunden. Die Länge aller Kabelleitungen ist aufs äußerste beschränkt und auf ihre übersichtliche Verlegung gebührend Rücksicht genommen. Die Karosserie ist kabelfrei.

Ebenso überzeugend erfolgt der Tachometerantrieb. Gerade an solchen Einzelheiten erkennt man am leichtesten die Durcharbeitung einer Konstruktion. Die des Gatter-Wagens ist über jedes Lob erhaben. Die Durchbildung jedes einzelnen Teiles läßt das Wirken eines mit der Fertigung bis ins kleinste*) vertrauten Fachmannes erkennen, der jedoch darüber keineswegs das Gesamtziel aus dem Auge verliert. Es ist kaum glaublich, daß der Schöpfer des Gatter-Wagens in unserer, an zielbewußten Automobilkonstruktoren so armen Zeit nicht schon längst aus dem entlegenen Winkel seines Wirkens hervorgeholt und an eine der vielen Stellen berufen worden ist, die eines derartigen Kopfes bedürfen.

Ganz.

*) Die Stückliste enthält außer dem Kühler, Tank, an Normalteilen, wie Schrauben, Splinte usw., nur 200 Positionen. Im ganzen 5 Schmier-nippel für das Chassis, nur wenige Bolzen unter 10 mm!

- Zoller-Kapsel-
gebläse.
1. Das Gebläse mit
abgenommenem
Deckel.
 2. Leere Trommel.
Im Hintergrund das
Führungslager.



3. Innere Trommel
mit drei Doppel-
flügeln die sechs
Kammern trennen.
Kleinere Modelle
begnügen sich mit
zwei Doppelflügeln

