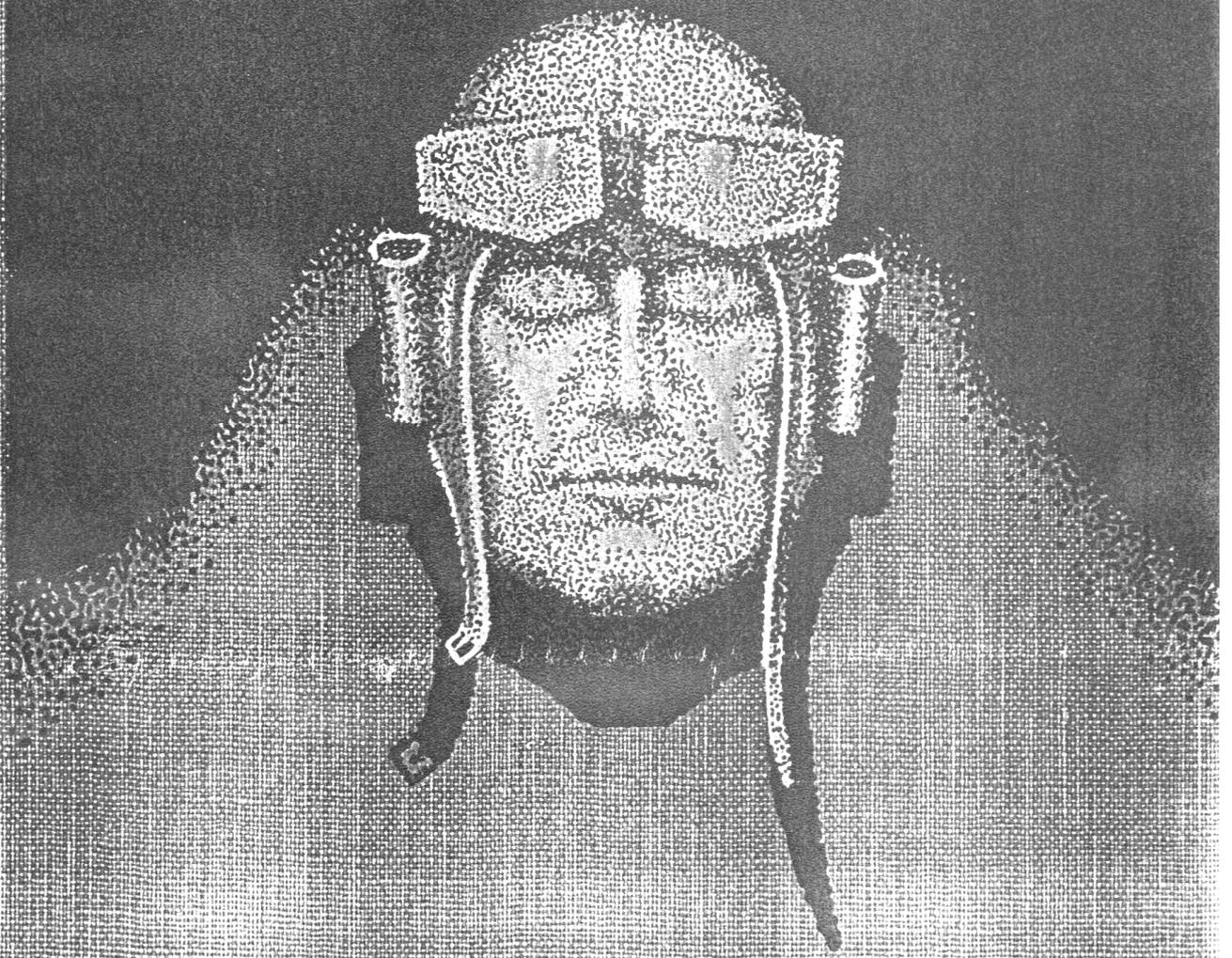


AUTOMOBIL und Automobilsport



V O N
RICHARD HOFMANN

ANN
OBIL
OBIL
T

Aluminiumblech in Frage kommen dürfte. Bei der Karosserie unterscheiden wir das Gerippe und die Außenver-

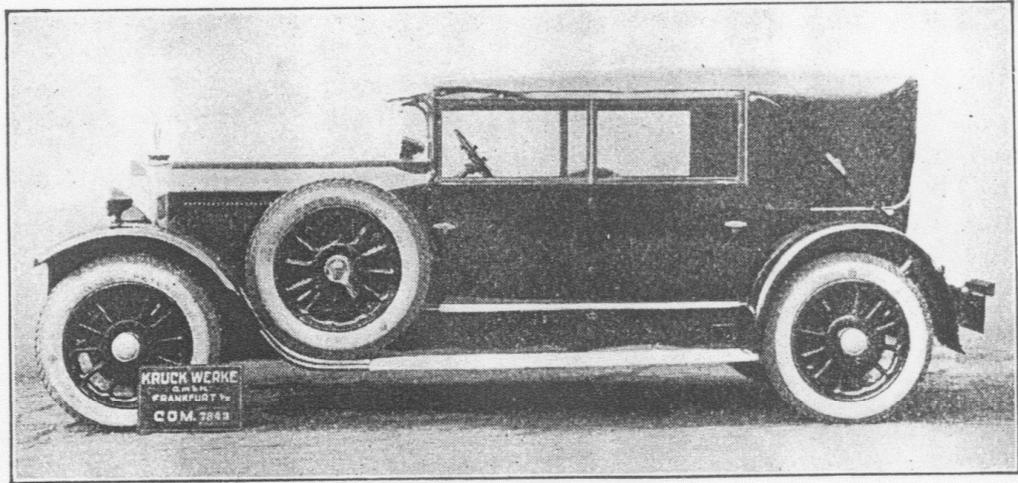


Abb. 147. Allwetter-Karosserie der Kruck-Werke, Frankfurt a. M.

kleidung. Das Gerippe wird in der Regel nur aus Hartholz (Eiche) hergestellt, während für die Außenverkleidung Weichhölzer (deutsche und amerikanische Pappel) in Be-

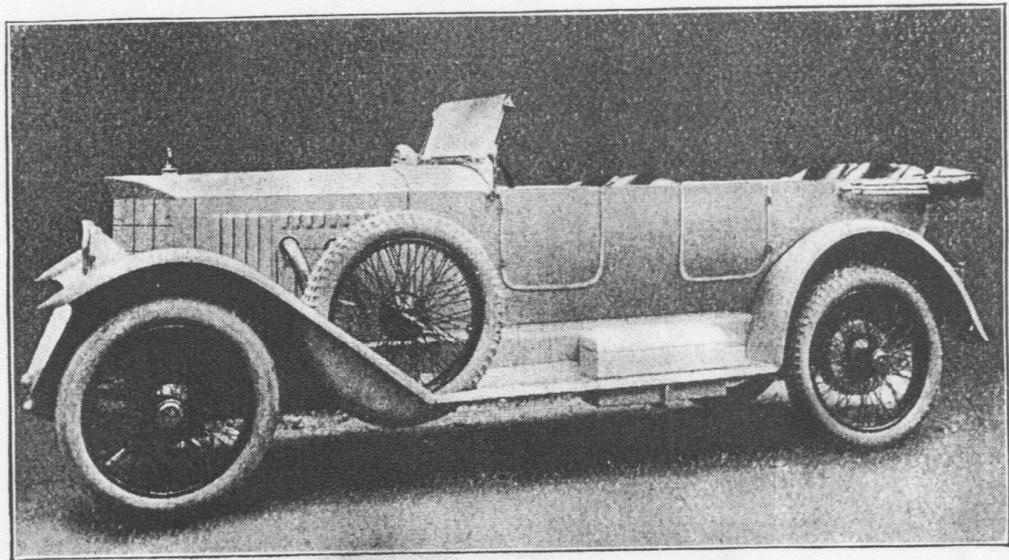


Abb. 148. Steiger-Wagen: Sportphaeton.

tracht kommen. Für stark gebogene Flächen wählt man Nußbaum und Mahagoni, für innere Verschalungen kommt Tannenholz in Frage. Das im Karosseriebau verwendete Holz muß vollkommen trocken sein, weshalb es gewöhnlich

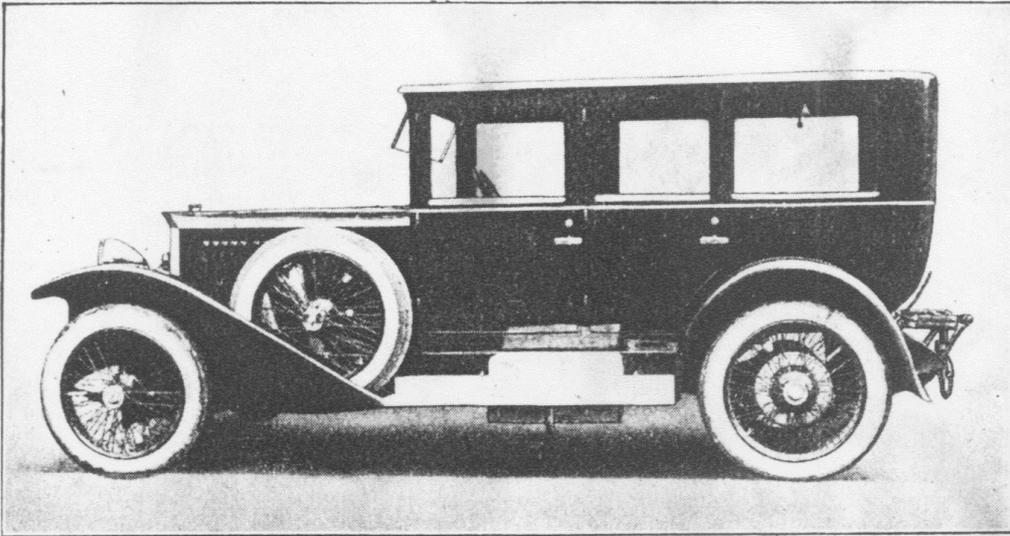


Abb. 149. Steiger-Wagen: Innensteuerlimousine.

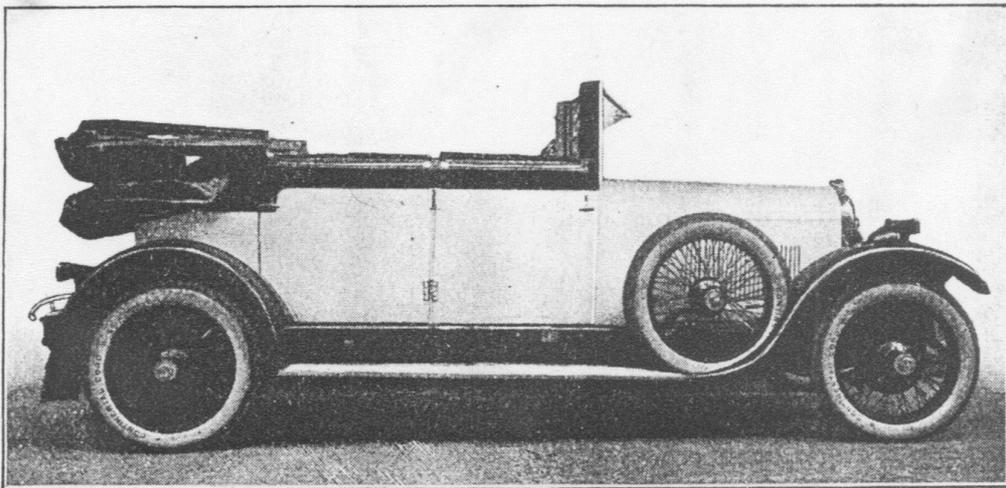


Abb. 150. Kellner-Cabriolet, geöffnet.

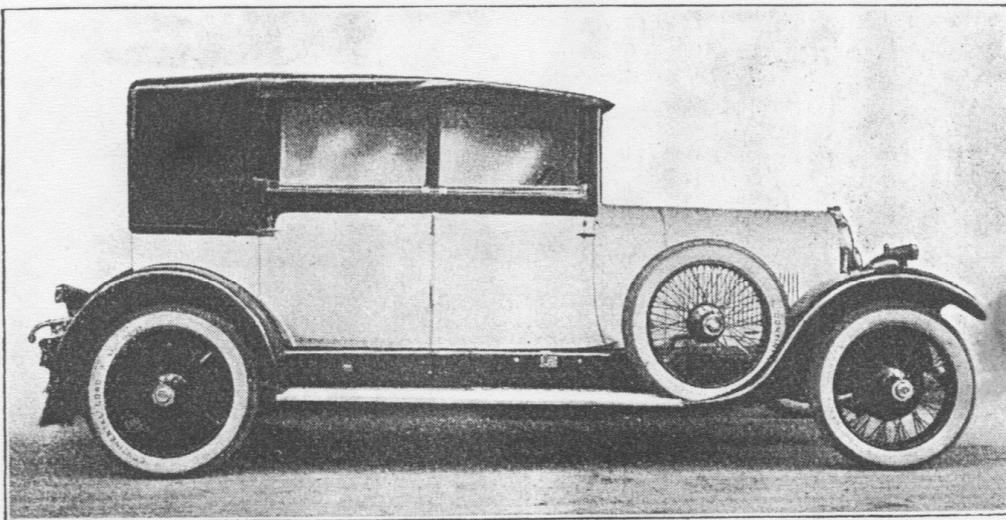


Abb. 151. Kellner-Cabriolet, geschlossen.

vollkommen glatte Oberfläche. Sie kommt heute wenig zur Anwendung, nur bei billigen Kleinautos ist sie hin und wieder anzutreffen.

Die abgesteppte Polsterung zeigt eine Oberfläche, bei der durch eingesezte Knöpfe usw. gewissermaßen kleine Felder entstehen. Der Nachteil dieser Polsterung, die an sich große Bequemlichkeit bietet und ein gefälliges Aussehen zeigt, besteht in ihrer schwierigeren Reinigung. Die modernste Polsterungsart ist wohl die Klubsesselpolsterung, die ihren

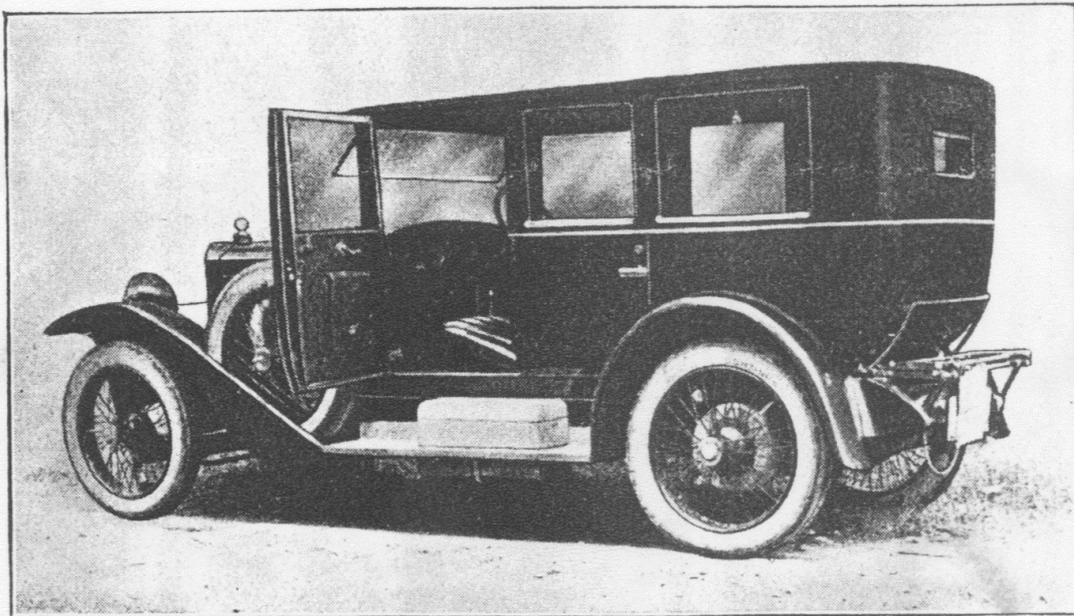


Abb. 158. Steiger-Innensteuerlimousine; Blick in den Führersitz.

Namen daher hat, daß sie in ähnlicher Weise wie ein Klubsessel hergestellt wird. Zur Polsterung kann Tuch oder Leder Verwendung finden. Für offene Wagen ist erklärlicherweise die Lederpolsterung vorzuziehen. Bei geschlossenen Wagen werden gewöhnlich auch die Wände und die Decke gepolstert. Da wohl jeder moderne Wagen mit einer elektrischen Lichtanlage ausgestattet ist, erfolgt die Beleuchtung bei geschlossenen Wagen durch elektrische Glühlampen.

Da das Fahren mit einem offenen Wagen bei schlechtem Wetter nicht gerade als eine Annehmlichkeit empfunden werden kann, versieht man solche Fahrzeuge mit einem Verdeck. Die einfachste Verdeckart ist das sogenannte

amerikanische Verdeck, das aus einem mit Verdeckstoff überzogenen, nach hinten zusammenlegbaren Gestell besteht. Es bedarf kaum eines besonderen Hinweises, daß ein solches Verdeck nicht als Zierde des Wagens anzu-

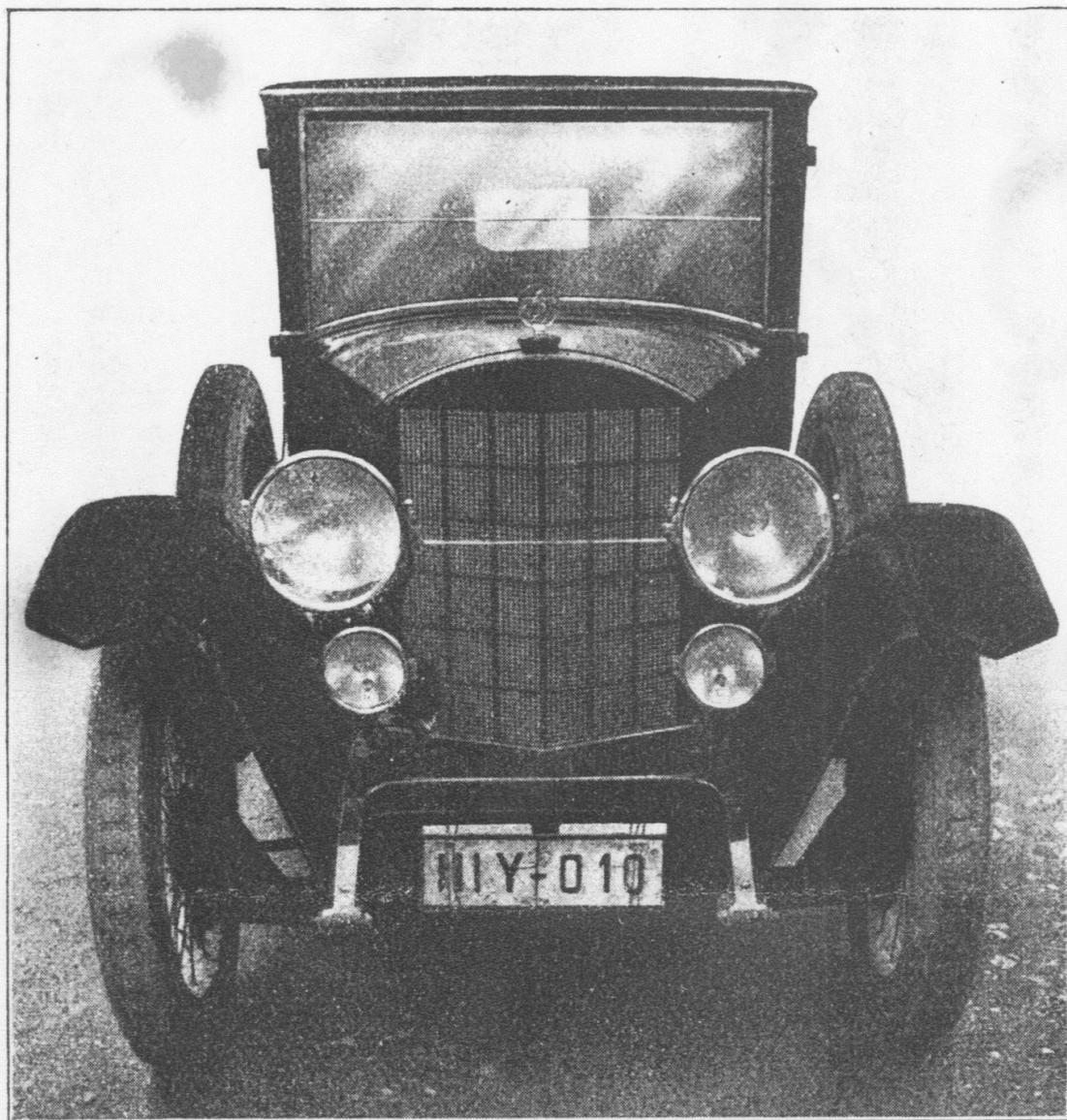


Abb. 159. Vorderansicht der Steiger-Zinnensteuerlimousine.

sehen ist. Man ordnet deshalb das Verdeck häufig versenkbar an, das heißt, im zusammengelegten Zustand ruht das Verdeck in einem in die Karosserie eingebauten Verdeckkasten, so daß es dem Auge nicht sichtbar ist. Das Bestreben, einen Wagen je nach den Witterungsverhältnissen offen oder geschlossen zu fahren, hat zu besonders konstruierten verwandelbaren Karosserien geführt, die als sogenannte All-

zum Schrittempo zu bringen. Schließlich verdient noch der im Motorgehäuse eingebaute Luftfilter hervorgehoben zu werden, der sowohl die Frischluft wie auch die Ansaugluft von Staub reinigt, ein Umstand, der auf die Lebensdauer des Motors günstig einwirken dürfte.

Der 10/50-PS.-Steiger-Wagen

Der Motor des Steiger-Wagens besitzt vier zu einem Block vereinigte Zylinder mit 72 mm Bohrung und 160 mm

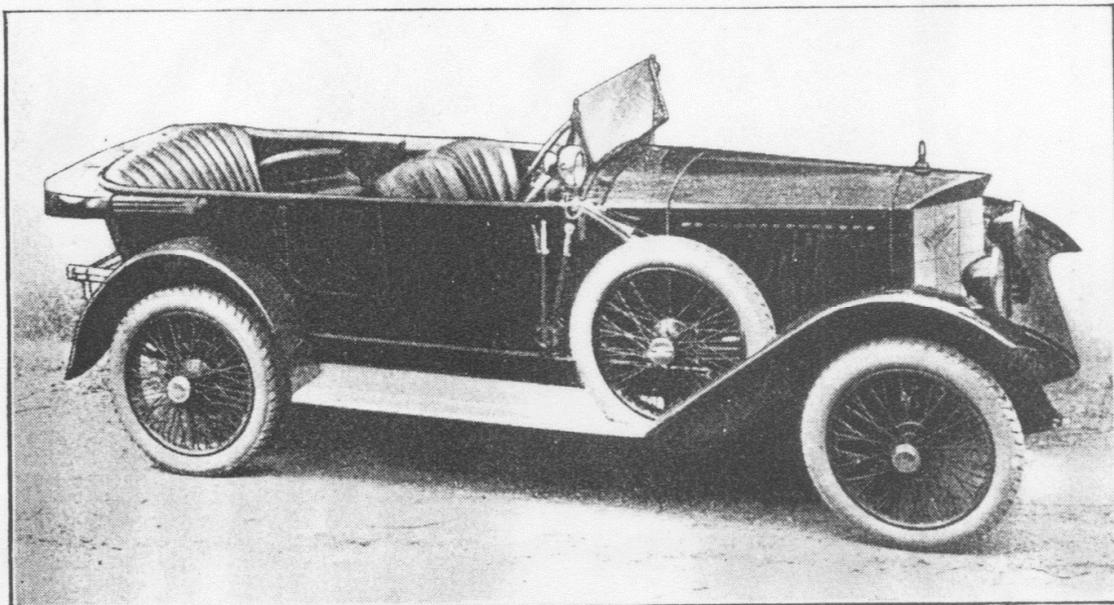


Abb. 186. Steiger-Wagen, Phaeton, Schaltung außenliegend.

Hub. Seine volle Leistung gibt er bei 2400 Umdrehungen in der Minute ab. Die Ventile sind im Kopf der Zylinder vertikal hängend angeordnet und werden durch die darüberliegende Nockenwelle mittels Schwinghebels und regulierbarer Stößel gesteuert. Der gesamte Steuerungsmechanismus ist staub- und wasserdicht eingekapselt. Die Zündung erfolgt durch einen Bosch-Hochspannungsmagnet, während als Vergaser der Zenith-Vergaser vorgesehen ist. Die Schmierung ist als zwangsläufig arbeitende Druck- und Schleuderschmierung ausgebildet. Der Kühlwasserumlauf wird durch eine Kreislaspumpe bewirkt. Die Kupplung

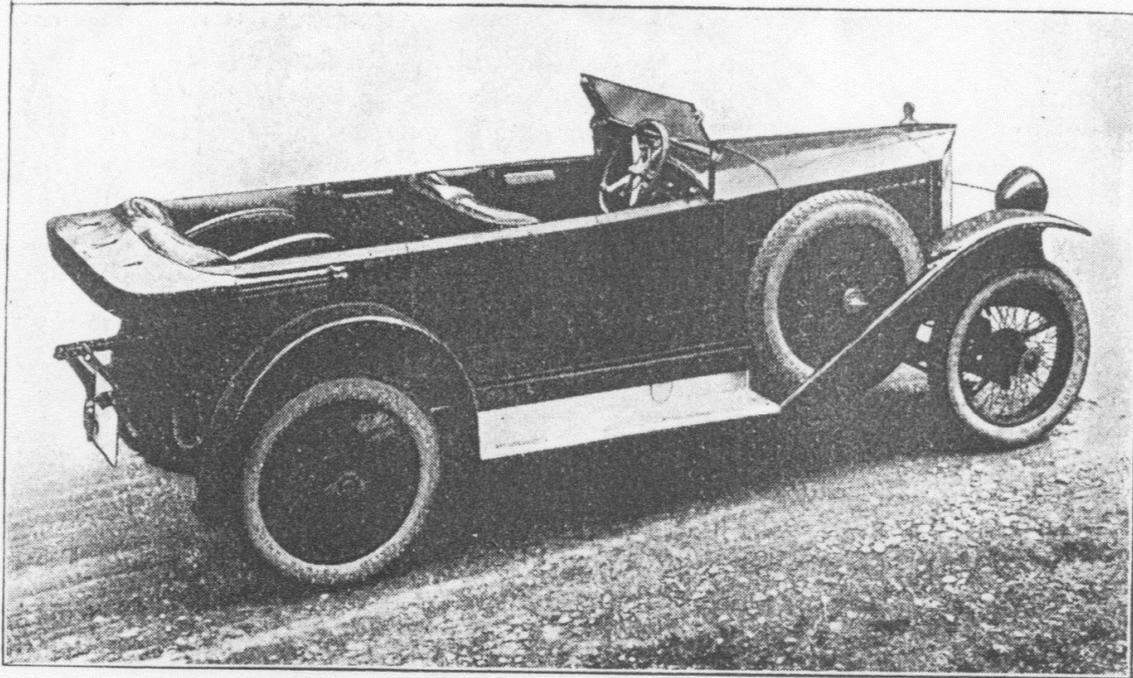


Abb. 187. Steiger-Wagen, Phaeton, Schaltung innenliegend.

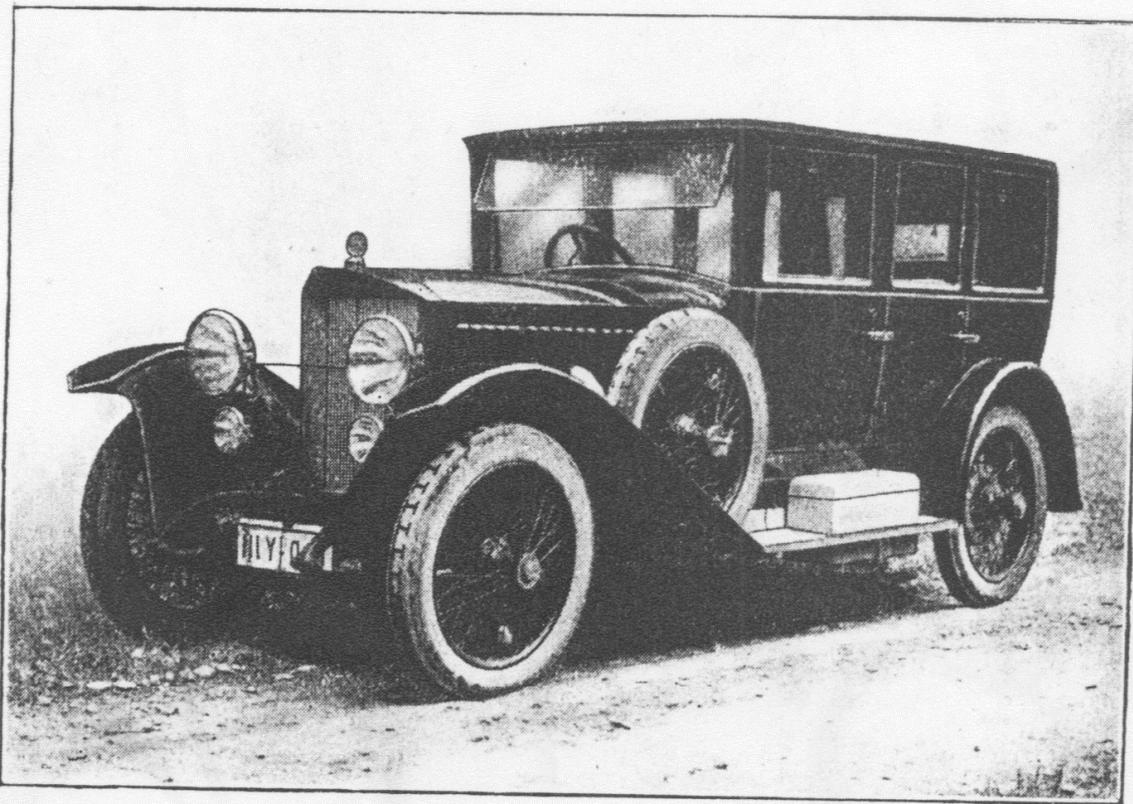


Abb. 188. Steiger-Innensteuerlimousine (Vorderansicht).

lung ist als im Ölbad laufende Einlamellen-Kupplung ausgebildet und direkt in das Schwungrad des Motors eingebaut. Das Getriebegehäuse ist mit dem Motor durch einen Zentrierflansch und kräftige Schrauben verbunden. Die

in dem Getriebegehäuse untergebrachten Zahnräder ermöglichen die Herstellung von vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Die Kraftübertragung auf die Hin-

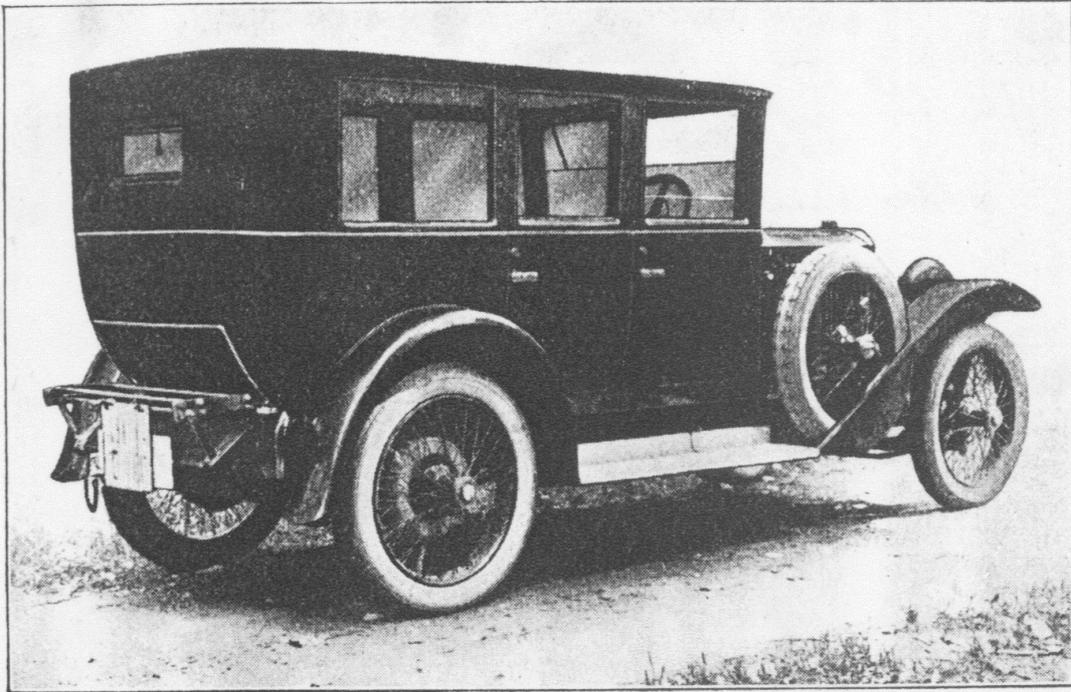


Abb. 189. Steiger-Innensteuerlimousine (Rückansicht).

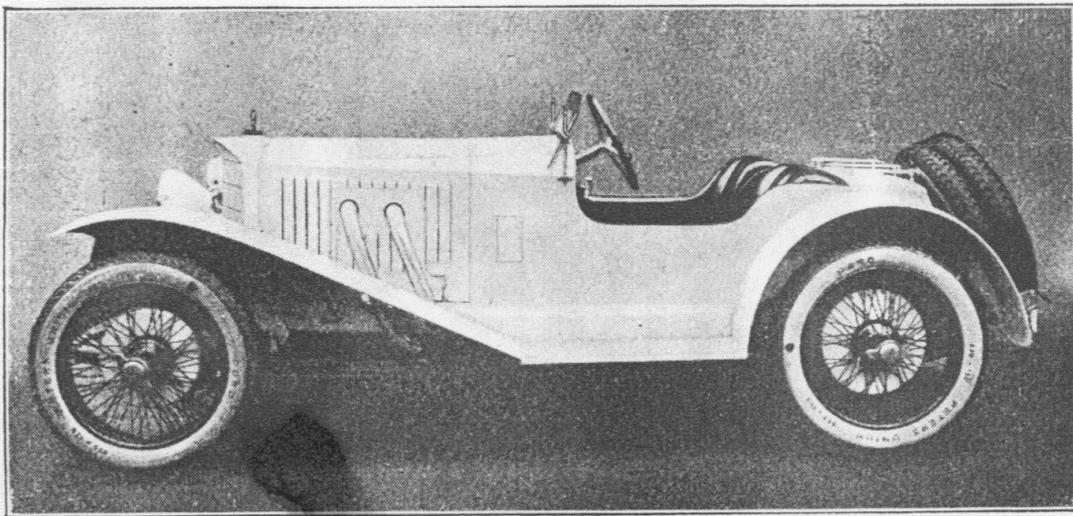


Abb. 190. Steiger-Sportzweifler.

terräder erfolgt durch eine von einem Schutzrohr umgebene Kardanwelle. Die Vorderachse ist als Gabelachse mit I-förmigem Querschnitt ausgebildet. Als Federn finden vorn Halbelliptikfedern, hinten Auslegerfedern Verwen-

ding. Der Steiger-Wagen ist mit Kudge-Drahtspeichenrädern für Reifenabmessungen 820×120 mm ausgerüstet. Das 10/50-PS.-Steiger-Chassis wird mit den verschiedensten Karosserieausführungen geliefert, von denen die Abbildungen 186—190 einige bemerkenswerte Konstruktionen wiedergeben.

Der 10/50-PS.-Kumpler-Wagen

Eine vom Herkömmlichen grundsätzlich abweichende Konstruktion stellt das Kumpler-Tropfen-Auto dar. Dieses Fahrzeug weist eine Grundform auf, die dem Tropfen entspricht, und zwar wurde diese Form deshalb gewählt, um die Luft-

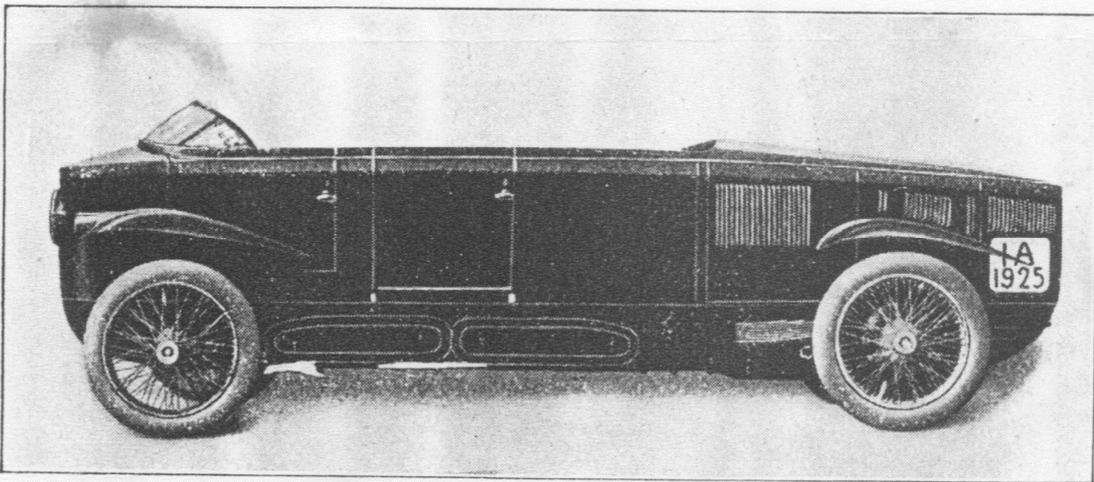


Abb. 191. Kumppler-Tropfen-Auto, 10/50 PS., mit schwingender Hinterachse (Phaeton).

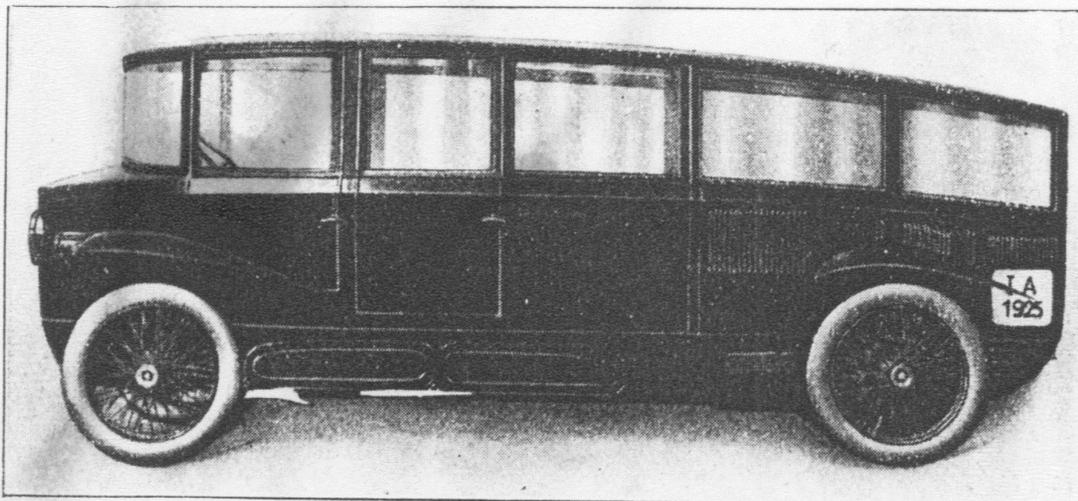


Abb. 192. Kumppler-Tropfen-Auto, 10/50 PS., (Limousine).