

**KLEIN**  
**MOTORSPORT**  
BEGRÜNDET VON **CIVIL-ING. O. URSINUS**

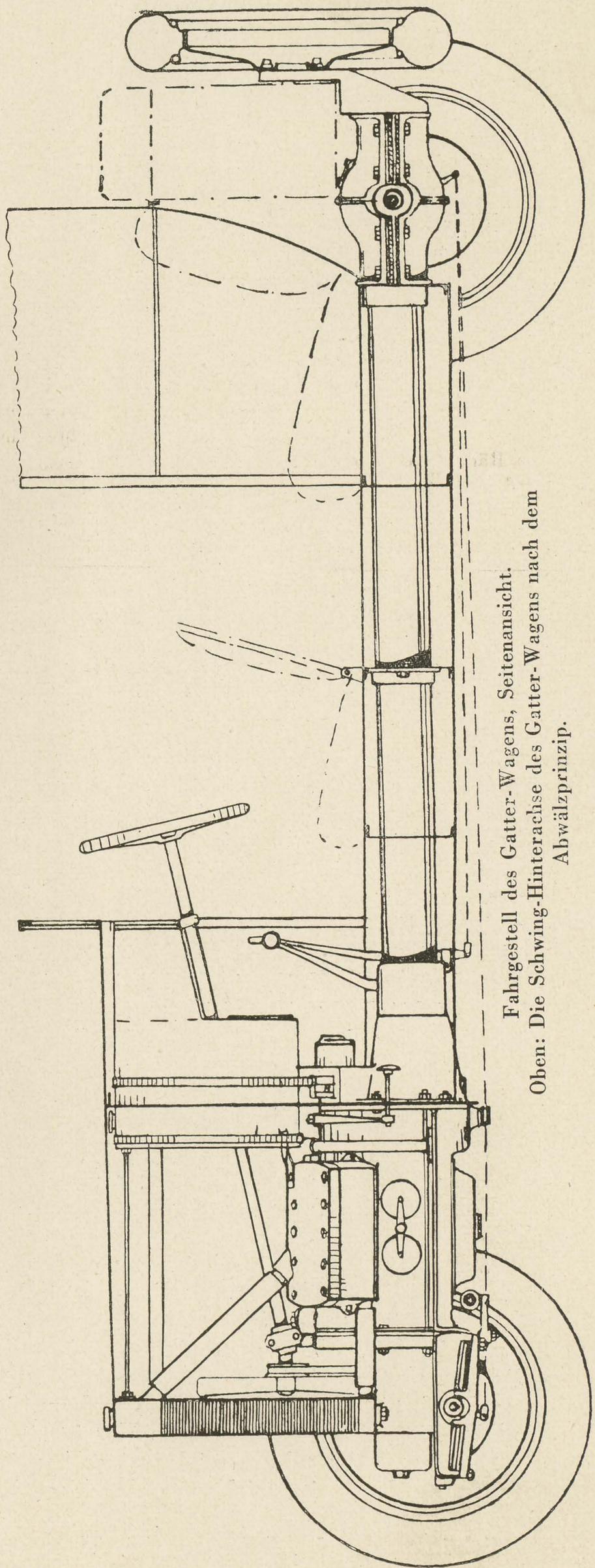
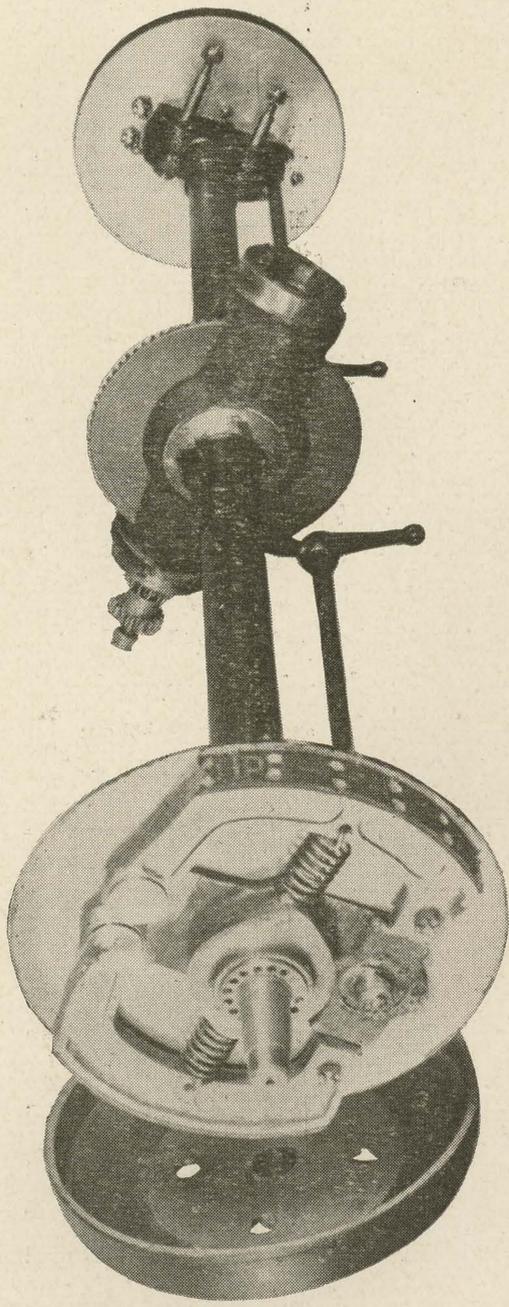
**MOTOR-KRITIK**

VERLAG FRANKFURT A. M. NIDDASTRASSE 81/83. EINZELHEFT RM — 60



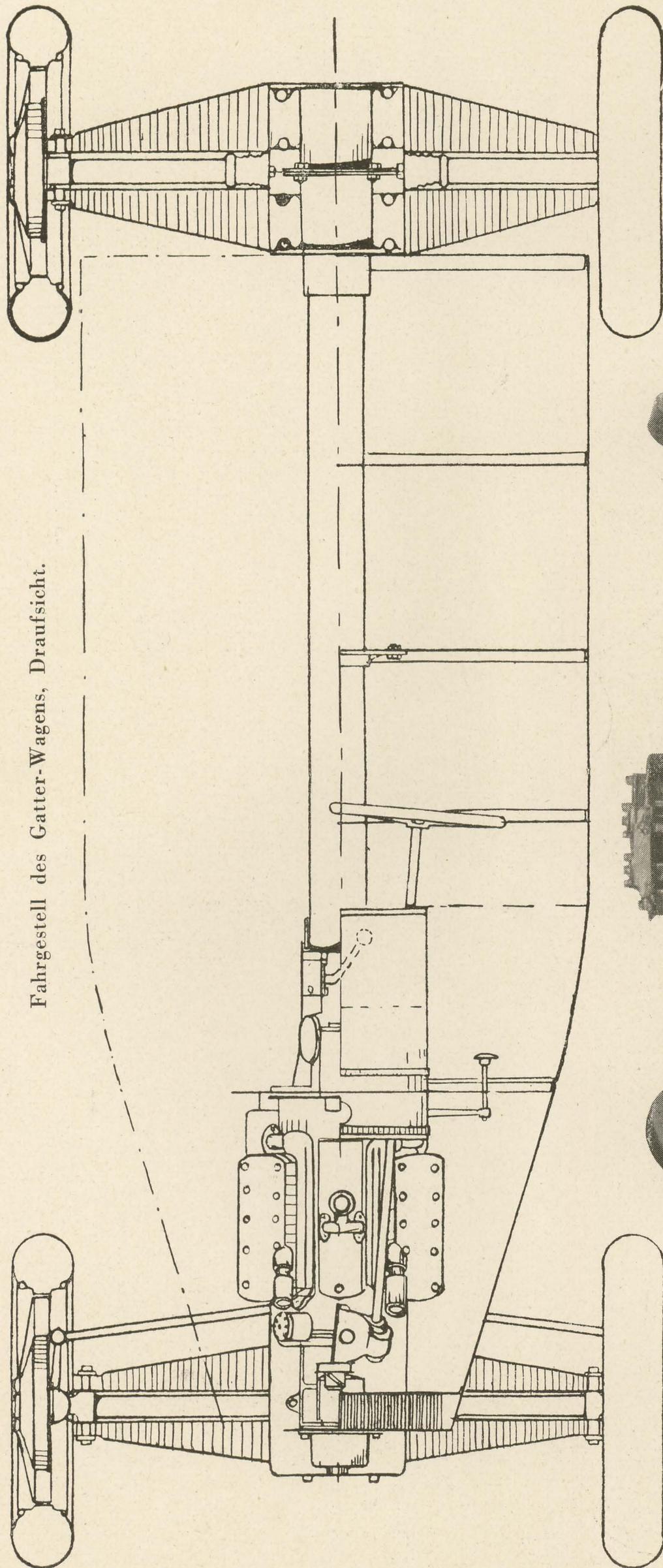
Der höchste Schlot Deutschlands befindet sich bei Opel, einer Automobilfabrik, als äußeres Kennzeichen der überragenden Bedeutung des modernsten, aber bei uns immer noch nicht voll anerkannten Verkehrsmittels.

Im Anschluß an unseren Artikel in Nr. 1 dieses Jahres veröffentlichen wir nun uns frdl. zur Verfügung gestellte Zeichnungen des Gatter-Wagens, in welchem wir eine zukunftsreiche Automobiltype für den europäischen Markt erblicken. Verschiedene Aenderungen, die wir für nötig halten, sind in der den Abbildungen folgenden Abhandlung erörtert.

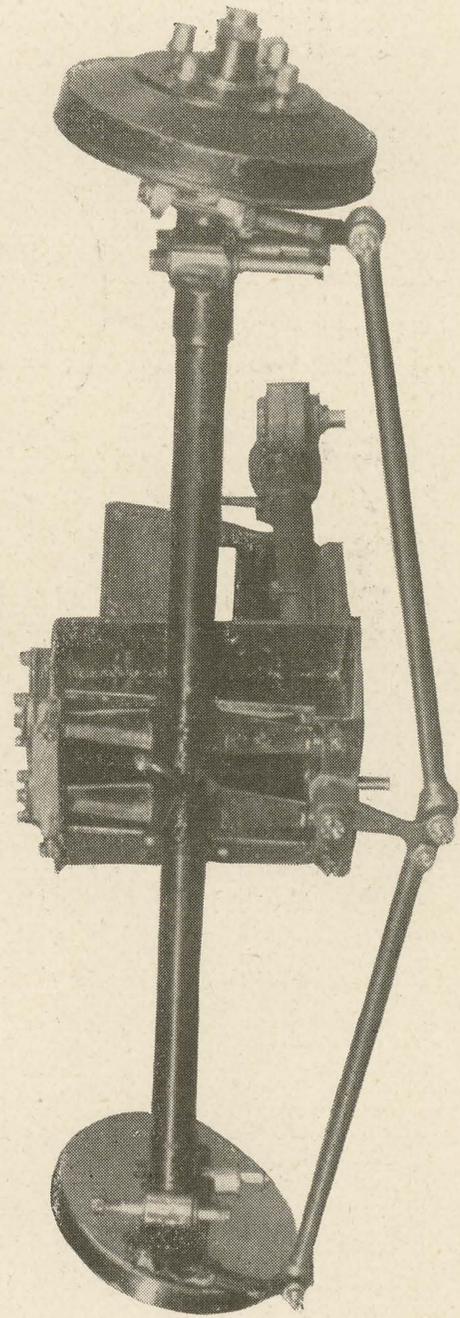


Fahrgestell des Gatter-Wagens, Seitenansicht.  
Oben: Die Schwing-Hinterachse des Gatter-Wagens nach dem Abwälzprinzip.

Fahrgestell des Gatter-Wagens, Draufsicht.

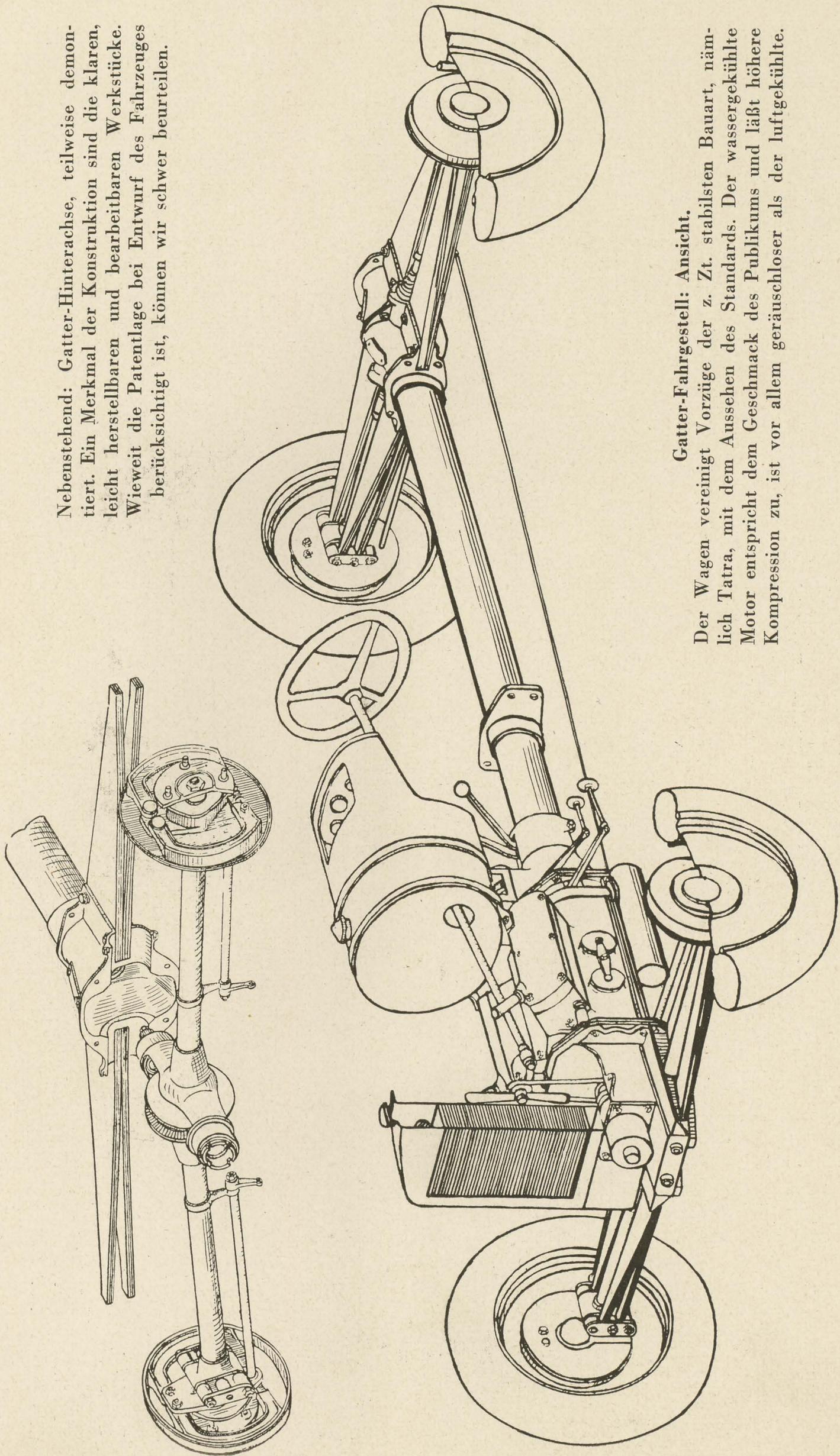


Nebenstehend: Vorder-Schwingachse, von unten gesehen. Man beachte die Einzellenkung der Räder. Die Bedenken wegen der auftretenden gyroskopischen Momente haben sich nicht als stichhaltig erwiesen.



Bei den Gatterachsen übernehmen die Federpakete mit die Abstützung der Achsrohre in Fahrtrichtung, so daß Verstrebungen fortfallen, die zusätzliche unabgedeckte Massen bedeuten würden.

Nebstehend: Gatter-Hinterachse, teilweise demon-  
tiert. Ein Merkmal der Konstruktion sind die klaren,  
leicht herstellbaren und bearbeitbaren Werkstücke.  
Wie weit die Patentlage bei Entwurf des Fahrzeuges  
berücksichtigt ist, können wir schwer beurteilen.



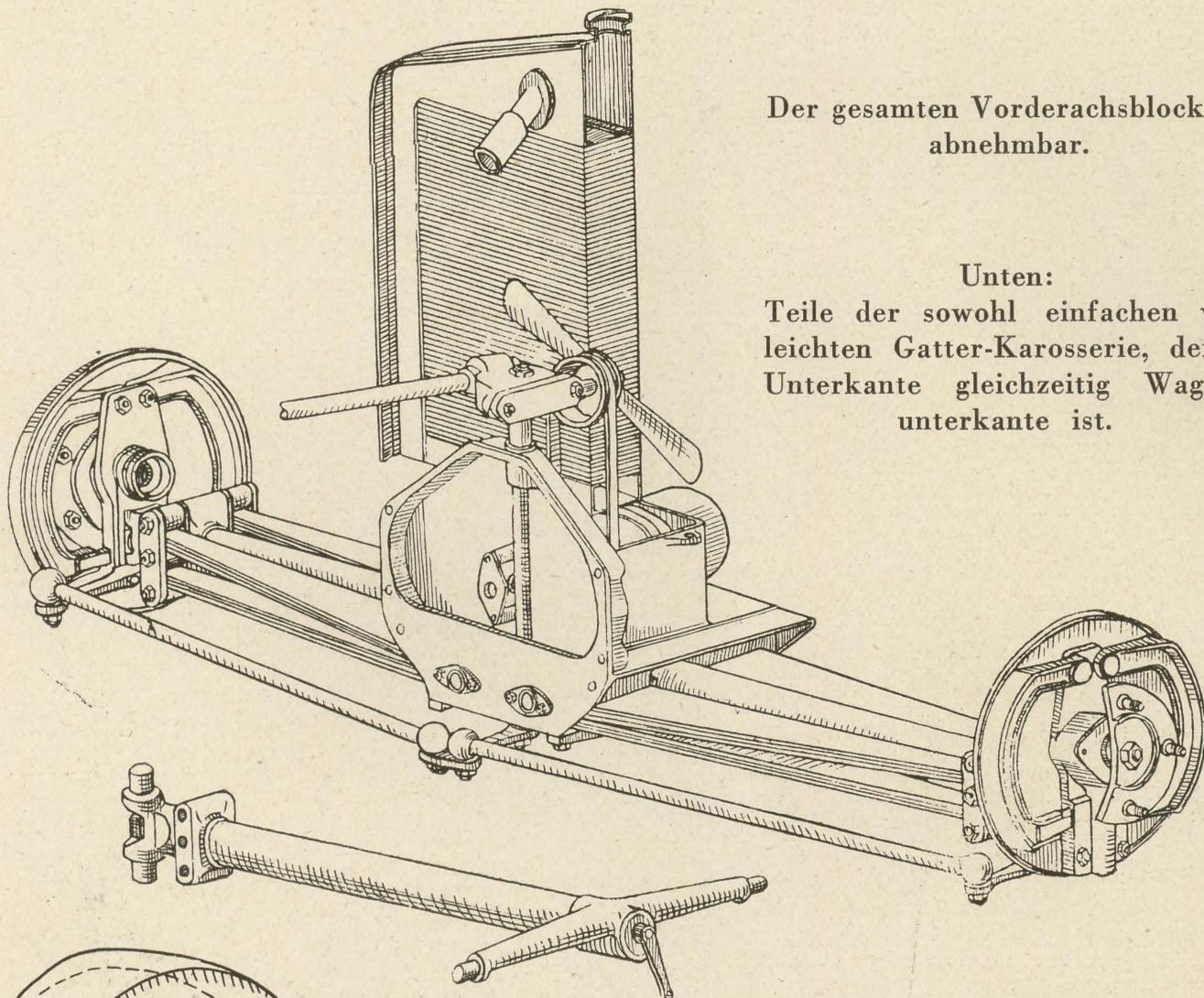
Gatter-Fahrgestell: Ansicht.

Der Wagen vereinigt Vorzüge der z. Zt. stabilsten Bauart, näm-  
lich Tatra, mit dem Aussehen des Standards. Der wassergekühlte  
Motor entspricht dem Geschmack des Publikums und läßt höhere  
Kompression zu, ist vor allem geräuschloser als der luftgekühlte.

## Wer stopft das Leck?

Der in einem Fabrikunternehmen beschäftigte Konstrukteur neigt leicht dazu, am Hergebrachten festzuhalten. Dadurch, daß er zu ermessen vermag, welcher Rattenschwanz von Folgen mit jeder Aenderung des Modells verknüpft ist, kommt er nur sehr schwer über gewisse Hemmungen hinweg, die der technischen Fortentwicklung einer Sache im Wege stehen.

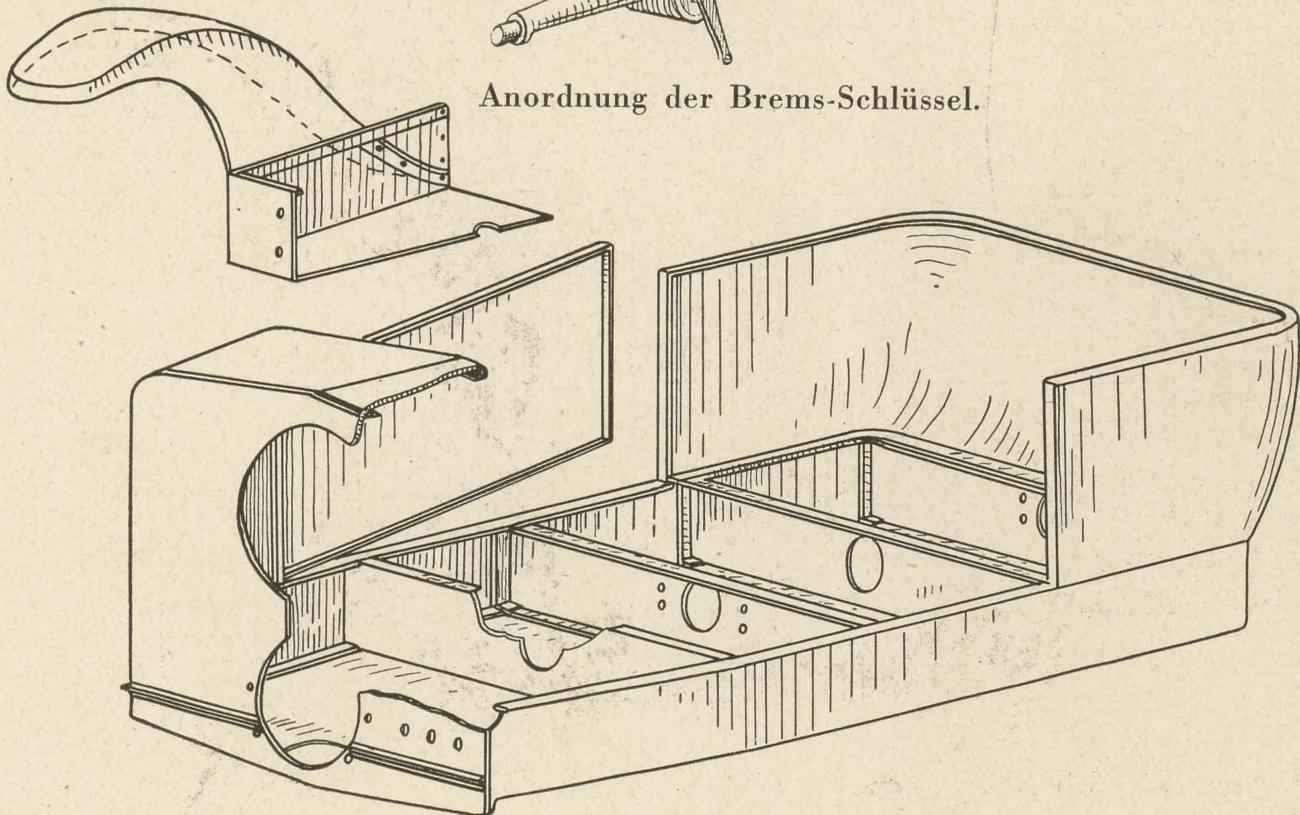
Es ist deswegen ganz besonders interessant, ein Fahrzeug zu betrachten, dessen Entwurf ganz auf jungfräulichem Boden entstanden ist. Sein Schöpfer hat dem Flug seiner Gedanken freie Bahn gelassen. „Wenn er König wär,“ schalten und walten könnte, wie ihm beliebt, würde er diesen Wagen bauen lassen.



Der gesamten Vorderachsblock ist abnehmbar.

Unten:  
Teile der sowohl einfachen wie leichten Gatter-Karosserie, deren Unterkante gleichzeitig Wagenunterkante ist.

Anordnung der Brems-Schlüssel.



Und wir glauben, daß er damit sogar einen großen geschäftlichen Erfolg erringen könnte, weil der Wagen, den er aus Freude am Gestalten geschaffen hat, gerade in eine tiefe Lücke hineinpaßt, die der Autobau der Welt offenläßt.

Nicht in jeder Beziehung hat Gatter — dessen interessantes Fahrzeug wir schon einmal in Nr. 1 des Jahrganges kurz besprachen — den Fahrzeugtyp getroffen, nach dem sich der Werktätige, Arzt, Kaufmann, Ingenieur, Geistliche sehnt. Aber während die „Zünftigen“ ganz gründlich danebenschießen und Tatra die Scheibe gerade noch erwischte, gelang es diesem Außenseiter, doch wenigstens dem Zentrum auf einige Ringe nahezukommen.

Papier ist bekanntlich sehr geduldig. Gatter hat einen Fehler gemacht. Er projiziert den Repräsentationswagen in seiner Bauart. Gleich mit Achtzylindermotor usw. Dafür ist sie wenig geeignet und — zu schade. Dieses Gemisch von Standard- und Tatratype drängt zu folgender Endstufe:

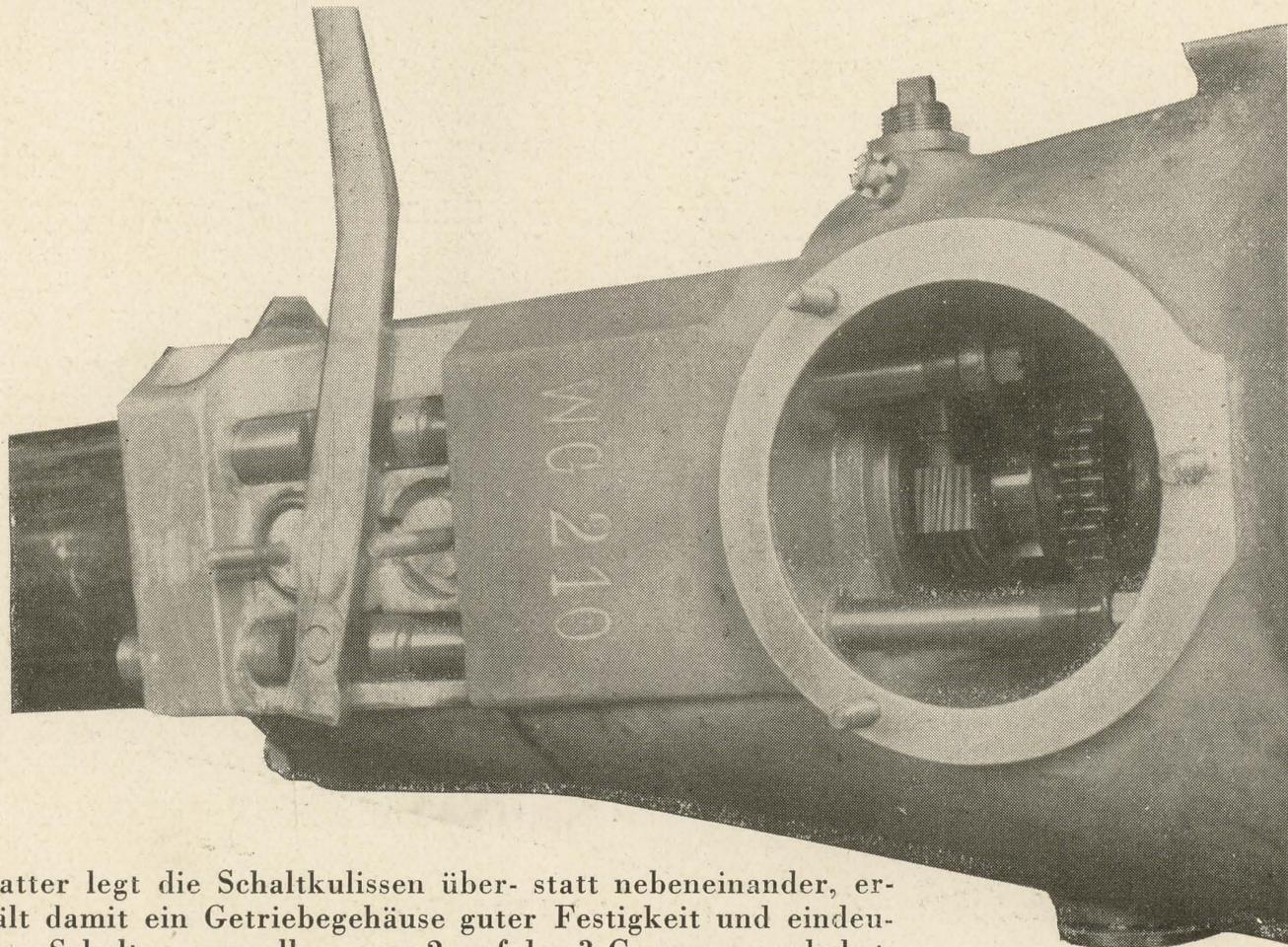
Motor: 1½-Liter-Vierzylinder. Kurzhübig mit zweimal wälzgelagerter Kurbelwelle. Zylinderblock bis zur Oelwanne herabgezogen wie bei Amilcar. Hardyscheibe od. dgl. hinter der Kupplung oder dem Getriebe.

Vorderachse: Achslose Vorderradaufhängung mit Einzellenkung durch Zahnstange wie bei Röhr. Sie ist so weit vorzubauen, daß der Kühler noch unmittelbar auf das Motoraggregat zu stehen kommt.

Für das „Rückgrat“ des Wagens wäre statt des nahtlosen Mannesmannstahlrohres, das, zum Klingen neigend, als Schall-Leiter für die Geräusche des Motors, des Getriebes und der Hinterachse fungiert, ein aus Blech C-förmig zusammenschweißter Träger zu setzen.

Die Quertraverse der Karosserie in Flucht der Vordersitzrückwand wird zweckmäßig fortgelassen werden. Es wäre in Erwägung zu ziehen, die Sitze frei nach Bauhaus durchzubilden, wie das Tatra z. B. schon macht und Wa. Ostwald für die „Fahrmaschine“ propagiert.

Was das Bestehende am Gattertyp ist: Leichte Bauart, dabei aber trotzdem genügend Sitzraum und gute Straßenlage. (Es gibt übrigens kaum ein zweites Fahrzeug, dessen Fondsitze so raffiniert bequem sind, wie die des kleinen Tatra!)



Gatter legt die Schaltkulissen übereinander, erhält damit ein Getriebegehäuse guter Festigkeit und eindeutiges Schalten, vor allem vom 2. auf den 3. Gang u. umgekehrt.

Wir bauen heute schon 3—6-PS-Motoren sehr hoher Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Diese ist allerdings nur bedingt und davon abhängig, daß man diesen Schnurrmotorchen nicht zuviel zumutet. So ist ja doch ein nie mehr als mit Halblast gefahrener Diximotor oder ein 5er Wanderer usw. nicht umzubringen. Was uns fehlt, ist ein dazu passendes Fahrgestell mit Karosserie. Entweder es ist leicht, wie bei Dixi, dann hat man zu wenig Komfort, keinen Platz, leidet unter Erschütterungen und das Fahrzeug liegt schlecht auf der Straße. Oder man verschafft sich angenehmes Fahren auf dem bisherigen Wege des vergrößerten Materialaufwandes, dann werden die schwachen Motörchen überlastet, unzureichend. Man muß zu großen, unwirtschaftlichen Maschinen greifen — nach amerikanischem Muster Fahrzeuge bauen, deren Halten nur einer ganz dünnen Schicht Europäer überhaupt möglich ist.

Wir besitzen heute unzählige Automobiltypen — in Deutschland allein an hundert. Fragt einen aber ein Durchschnittsdeutscher danach, welche für ihn passend wäre, kommt man in nicht geringe Verlegenheit. Zwischen ausgesprochenen Autosurrogaten und „Luxus“-Wagen mit über 20 Pfennig Kilometerkosten gibt es einfach nichts.

Und diese klaffende Lücke könnte ein entsprechend durchgereifter Gattewagen schließen, oder nennt ihn, wie ihr wollt; unseretwegen „Supertatra“.

Ganz.

### Kaleidoskop.

ADAC-Gebrauchsprüfung mangels genügender Beteiligung verschoben.

○

Die Rhenania-Ossag teilt uns mit, daß weder sie noch eine ihrem Kreis angehörende Firma an deutschen Autoindustrie-Unternehmungen beteiligt sei. Die Empfehlung ihres Schmieröls auf DKW.-Tanks sei allein auf Prüfungsergebnisse zurückzuführen.

○

DKW hat einen Prospekt zum Stahlblechmodell erscheinen lassen, der als unlauterer Wettbewerb gegenüber anderen Motorräderzeugern angesehen werden kann.

○

Die ADAC-Gebrauchsprüfung wird vom RDA mit allen erdenklichen Mittelchen bekämpft. Wir sind weniger darob erstaunt, daß von dieser Seite die obligaten Quertreibereien einsetzen, nachdem man Morgenluft witterte, als verschiedene Stellen der Industrie und des Klubs, denen erst langsam ein Licht aufgeht, wen sie sich da herangezüchtet haben.

Ob die beabsichtigte Gegenmaßregel des ADAC, auf eigene Faust Vergleichsfahrzeuge laufen zu lassen, durchgeführt werden wird, ist recht zweifelhaft, da man sich hier der Verpflichtungen gegen 110 000 Konsumenten-Mitglieder noch nicht so recht bewußt geworden ist, sonst wären wohl auch die in gleicher Nummer behandelten Ausschreibungsbestimmungen etwas anders ausgefallen.

○

Der Sportpräsident des ADAC, Dr. Kroth, hat sich an eine Regierungsstelle mit der Anregung gewendet, alle Straßenrennen zu verbieten. Die Wege Allahs sind oft wunderbar!

○

Dr. Fritz Opel ist Direktor in der General-Motors-Cy. geworden.

○

Der Präsident des A. v. D. ist zurückgetreten.