

## Ziele und Grenzen der Automobil-Entwicklung

Die Automobilindustrie der Welt sieht im Automobil das selbständige Beförderungsmittel, das zu immer besserer Zuverlässigkeit und Sicherheit zu entwickeln, zu größerer *Wirtschaftlichkeit*, *Dauerhaftigkeit* und zu einem möglichst hohen Grad der *Annehmlichkeit* und *Leichtigkeit* des Fahrens sie als ihre eigentliche Aufgabe ansieht. Es ist klar, daß in diese automobiltchnischen Gesichtspunkte ganz stark wirtschaftliche Fragen hineinspielen, die den Bereich des technisch Möglichen einschränken und dem wirtschaftlichen koordinieren.

An diesen Entwicklungsaufgaben arbeitet die Welt-Automobilindustrie mit einem wissenschaftlich-technischen Einsatz, der in seiner ganzen Größe leider meistens nur von Fachleuten gesehen wird. Die Entwicklung des Automobils ist, wie jede gesunde Entwicklung, nicht sprunghaft, sondern stetig vor sich gegangen, von der großen Menge der Millionen von Automobilfahrern in den Einzelheiten oft kaum bemerkt; aber der Fortschritt ist, auch im letzten Jahrzehnt, groß und bemerkenswert. An ihm arbeiten Tausende von Ingenieuren und Wissenschaftlern in den großen Automobilfabriken, in wissenschaftlichen Forschungsinstituten, an den technischen Hochschulen der Welt.

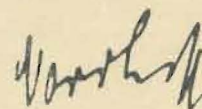
Alle Fortschritte des Automobils sind das Ergebnis systematischer, gründlicher Arbeit, und sie werden in den Versuchsabteilungen der großen Werke laufend erprobt, kontrolliert, verglichen und verfeinert. Diese Entwicklung wird ihren Fortgang nehmen, neue Erkenntnisse und neue Wege werden zu neuen Erfolgen führen.

Aus guten Gründen ist unter den Entwicklungszielen des Automobilbaues die *Geschwindigkeit* nicht genannt. Man ist in der Automobilindustrie der ganzen Welt der Auffassung, daß hinsichtlich der Geschwindigkeit die Grenze, die man dem Durchschnittsfahrer als beherrschbar zumuten kann, etwa erreicht ist, zumal in nahezu allen Ländern dazu noch auf Straßenanlage und -zustand Rücksicht zu nehmen ist. Kleine Wagen erreichen heute im allgemeinen die 100 km/h-Grenze, mittlere kommen

an 120 km/h und große Wagen an oder über 140 km/h. Bereits diese Geschwindigkeiten sind im allgemeinen nicht ausnutzbar. Die Spitzengeschwindigkeit gibt ohnehin nur ganz bedingt ein Maß für die Reisegeschwindigkeit, die viel mehr vom *Beschleunigungsvermögen* abhängt und von der *Straßenlage*<sup>1)</sup> als von einer unter bestimmten Voraussetzungen erreichbaren Höchstgeschwindigkeit, die in vielen Fällen zudem vom Motor her nicht allzu lange gehalten werden kann — sie braucht es auch nicht.

Während man in der Anfangszeit des Automobils jeden Kilometer pro Stunde, den man mehr erreichte, bejubelte, denn man kam ja immer mehr über die alten Gegebenheiten des Fuhrwerks hinaus, ist die *Spitzengeschwindigkeit* heute *kein Entwicklungsziel* mehr — man könnte sie leicht erhöhen, wenn darin irgendein automobiltechnisch, verkehrstechnisch oder wirtschaftlich vertretbarer Sinn läge. Das schließt nicht aus, daß in einigen wenigen, der Zahl und dem Erkenntniswert nach völlig unerheblichen Einzelfällen Rennwagen gebaut werden, deren Anteil an der Gesamtproduktion minimal ist und die für den Fortschritt des Automobilbaues völlig unerheblich sind, weil es sich um Spezialfahrzeuge für einen Sonderzweck handelt, der sich immer mehr von dem entfernt hat, was von allgemeinem Wert und Interesse ist.

Solche *Automobilrennen* gehören ganz unter das Kapitel „*circenses*“; hier geht es um den Reiz der Sensation, aber nicht um Automobiltechnik, und man sollte diese Dinge auseinanderhalten und vorsichtiger sein, solchen Veranstaltungen Attribute zuzuschreiben, die ihnen einfach nicht zukommen.



Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinz Nordhoff

<sup>1)</sup> Zum Begriff der „Straßenlage“ von Prof. Dr.-Ing. E. Marquard siehe ATZ 54. Jg. (1952), Nr. 1, S. 17/18.