

T e c h n i s c h e W a r t e .

Der luftgekühlte englische 8-PS-Rover-Zweizylinder-Kleinwagen.

In England erfreut sich der neue kleine 8-PS-Rover-Zweizylinder-Kleinwagen großer Verbreitung und schöner Sporterfolge. Er ähnelt weitgehend dem deutschen Peter-Moritz-Wagen. Da er eine aussichtsvolle Bauart darstellt, sei er näher beschrieben, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, daß die große Mode der Kleinkraftfahrzeuge in England soeben das Dreiradfahrzeug in Wagenform (Treibrad hinten; Morgan u. a., Lenkrad vorn; Harper-Runabout) ist, über das demnächst Zeichnungen gebracht werden sollen.

Der ganze Aufbau des kleinen Rover ist bestimmt durch den luftgekühlten Zweizylindermotor mit gegenüberliegenden Zylindern (85 Bohrung, 88 Hub). Der Motor liegt vorn horizontal im Rahmen, so daß die beiden Zylinderköpfe rechts und links aus der Motorhaube herauschauen und in einer Art gebüllter Elefantenohren aus Blech den Fahrwind zur Kühlung einfangen. Kurbelgehäuse, Schwungradraum mit Einscheibenkuppel und Getriebe bilden zusammen einen Block, der schräg gelegt ist, so daß in Ruhestellung Kurbelwelle, Getriebewelle und Kardanwelle (Wurmantrieb von unten) eine Gerade bilden. Diese zur Schonung des Kardans sehr gewünschte Anordnung ist möglich, weil der Horizontal-Zweizylinder mit der Ölung bei Schiefl-

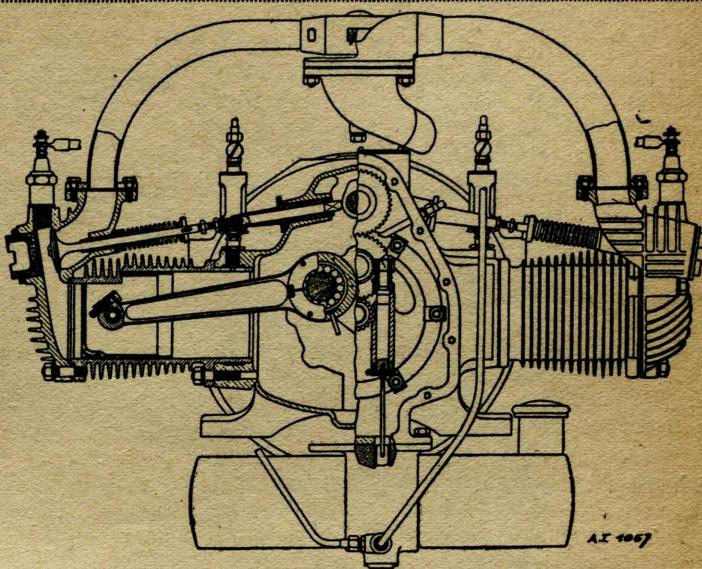
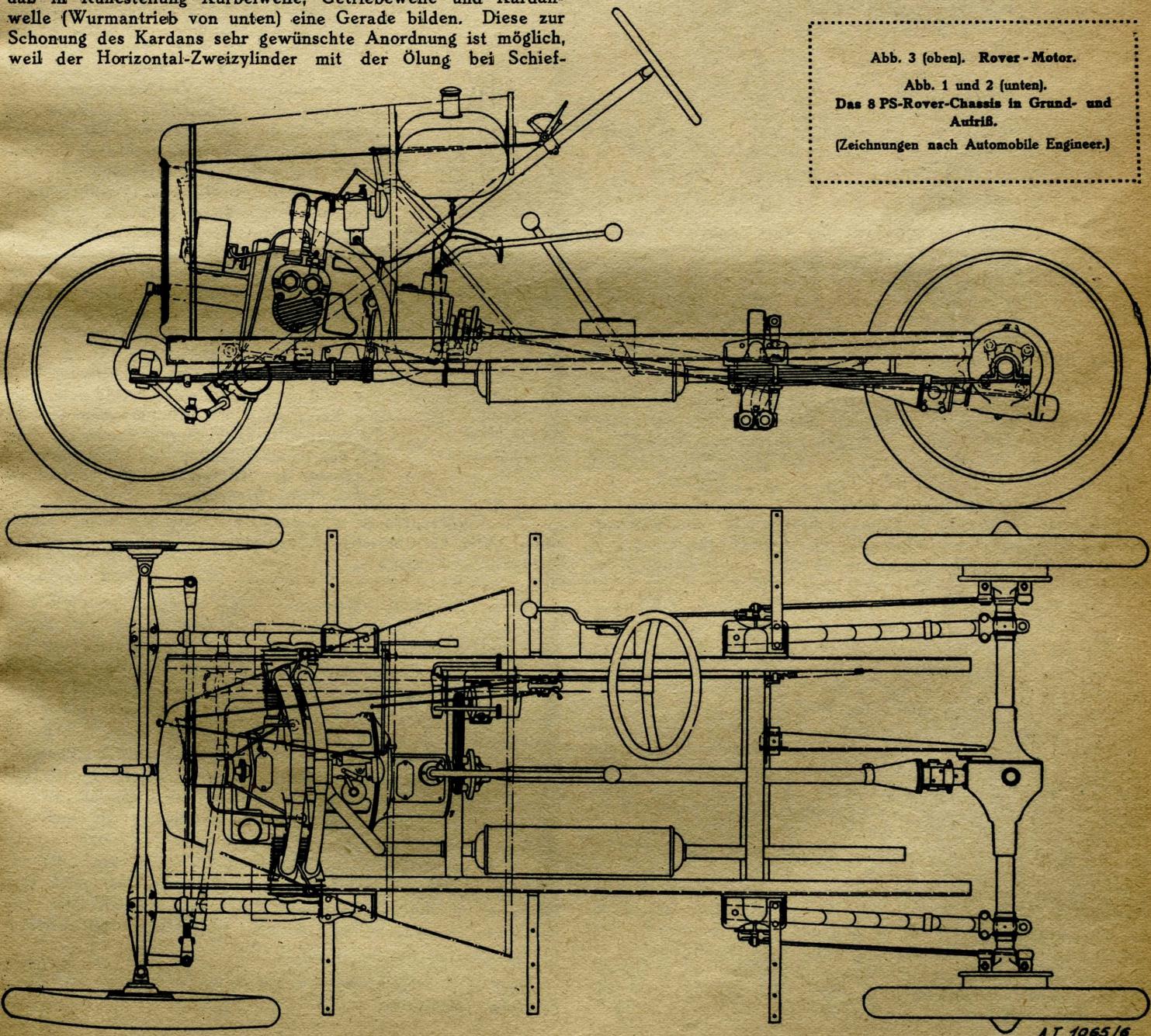


Abb. 3 (oben). Rover - Motor.

Abb. 1 und 2 (unten).
Das 8 PS-Rover-Chassis in Grund- und
Aufriss.

(Zeichnungen nach Automobile Engineer.)



stehen keine Schwierigkeiten macht. — Um diese charakteristische Maschinenanlage herum gruppieren sich zwanglos der gerade Rahmen mit Hebelfedern vorn (parallel) und hinten (schräg rückwärts ausladend). Die Hinterbrücke schiebt durch eine an der hinteren Rahmentraverse angelenkte Stütze den Wagen. Ihr Antrieb erfolgt durch Hardygelenk am Getriebe und verschiebbaren Dion-Knochen an der Hinterbrücke. Ein einfaches Stirnräderdifferential verbindet die beiden Halbwellen.

Im einzelnen zeigt der Motor abnehmbare, durch nur drei Bolzen gehaltene Zylinderköpfe, an denen die (neumodische) große Wandstärke zur Verhinderung lokaler Wärmestauungen auffällt. Kurbelwelle und Pleuellager laufen in Rollen und Kugeln. Die Nockenwelle liegt über der Kurbelwelle, steuert durch lange Stößel die schräg liegenden Ventile (über Ansaugventil: Zündkerze) und ist direkt mit dem hübsch zugänglich angeordneten Magnetapparat gekuppelt. Die Anordnung der gut gekühlten Auspuff- und unangenehm langen Saug-Sammelleitung ist aus unseren Abbildungen leicht ersichtlich. Die Druckschmierung erfolgt durch eine Kapselpumpe mit einfachem Überdruckventil,

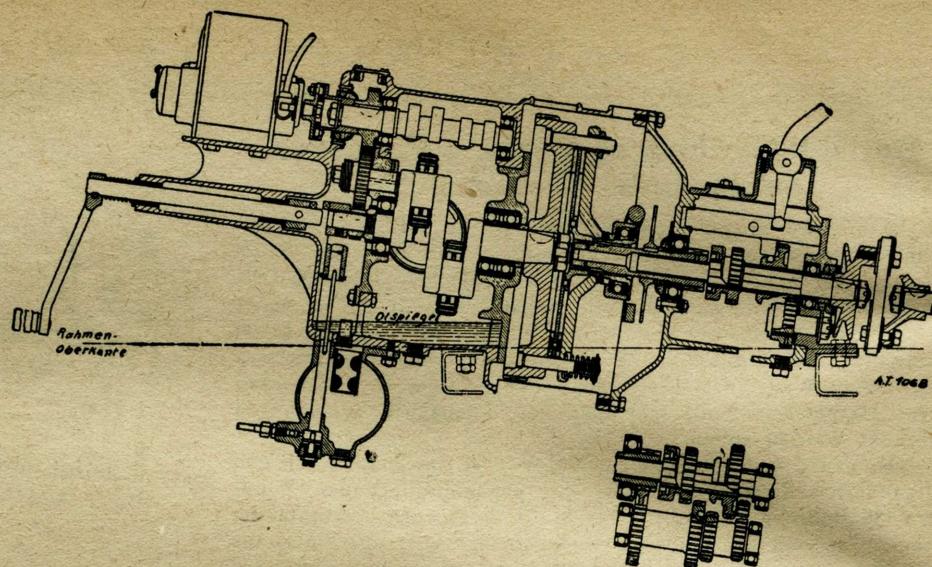


Abb. 4. Kurbelgehäuse und Getriebe.

Überschuß geht zum Räderkasten und sorgt für allgemeine Spritzschmierung.

Das Kurbelgehäuse hat angegossen den Tunnel für Schwungrad und Einplattenkuppel. An dieses ist der Getriebekasten ($3 + 1$, Kulissenschaltung, $1 : 4,83 : 7,8 : 14,9 : - 19,5$) angeflanscht. Durchbrechungen im Verbindungstunnel ermöglichen den Angriff des Anlassers und Zugänglichkeit. Die trockene Einscheibenkuppel wird durch einen Fußhebel bedient, dessen Lagerung in der Trennfuge der Gehäuse angeordnet ist. Das Druckkugellager wird vom Motor aus geschmiert. Durch die Lage des Getriebes wird Mittelschaltung mit gekröpftem Hebel solchermaßen ermöglicht, daß der Hebel den Verkehr auf den Sitzen nicht behindert. (Der Handbremshebel ist bei rechtem Führersitz außen angeordnet.)

Über die Hinterbrücke wurde das Wesentliche schon gesagt. Einzelheiten sind aus Abb. 5 zu entnehmen. Interessant ist die Befestigung der Halbachsenenden im Stirnräderdifferential durch Federring, ähnlich den Faudi-Gelenken. Die Ausbildung und Lagerung der Hinterräder (Scheibenräder) bietet nichts Besonderes.

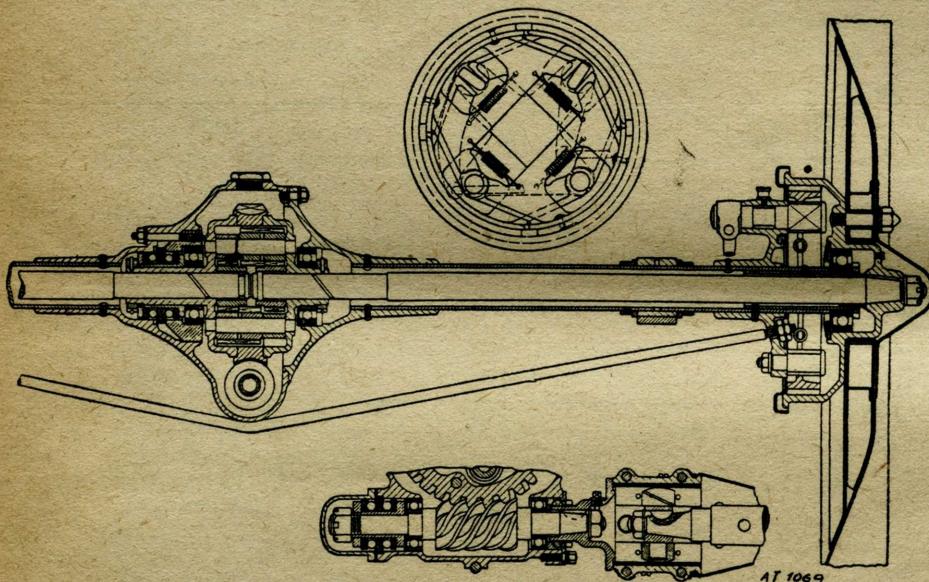


Abb. 5. Hinterbrücke.

welche durch senkrechte Welle und Schraubenrad vom Zwischenzahnrad aus angetrieben wird. Für die Zylinderschmierung sind an Ort und Stelle zwei regelbare Tropfer eingeschaltet. Der

Die Vorderachse ist eine normale Faustachse. Die Vorderräder laufen auf konischen Rollenlagern. Die Steuerung ist von bedenklicher Einfachheit.