

Die Fahrt

HERAUSGEGEBEN VON DER
BERLINER VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

NUMMER 11

BERLIN, DEN 1. JUNI

JAHRGANG 1930

INHALT

	Seite		Seite
Der Vorderradantrieb im Berliner Omnibusverkehr	258	„Feuerverhütung! Das Büchlein für alle“	270
Der „Zwiebus“	263	Die elektrische Zugförderung in Europa	270
Gewitter über Berlin	264	Der sparsame Kochtopf	271
Die Fahrweise an Strassenkreuzungen	265	Der „Bordsteinschritt“	271
Schulanfänger und Verkehrsgefahren	266	Impfung gegen Diphtherie	272
Abend am Lustgarten (Bild)	267	Fünf Minuten Elektrotechnik	273
Das schwimmende Hotel	268	Ämtliche Bekanntmachungen	274

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"



Zum Aufsatz „Der Zwiebus“ auf S. 263.

Vorderansicht des „Zwiebus“.

Der „Zwiebus“

Vor einigen Tagen wurde von der BVG in gemeinsamer Versuchsarbeit mit der Firma Büssing, Braunschweig, ein amerikanischer Omnibus in Betrieb genommen, der in seinem Aeusseren wesentlich vom Bisherigen abweicht.

Es handelt sich um eine sogenannte Twin-Coach (twin = Zwilling-, coach = Kutsche), die von uns kurz „Zwiebus“ genannt wurde. Dieser Zwiebus hat nicht mehr einen vorn liegenden Motor unter besonderer Haube, sondern zwei Motoren, die in der Mitte des Fahrzeuges zwischen den beiden Achsen je an einer Längswand unter den Längssitzen eingebaut sind. Es sind normale 6-Zylinder-Motoren mit einer Leistung von je 65 PS, also zusammen 130 PS. Vor jedem Motor ist — wie bei jedem anderen Omnibus — ein Lamellenkühler angebracht, dem die Luft vom Ventilator und durch den Fahrwind von einer Seite her zugeführt wird. Neben dem Kühler aussen an der Längswand ist ein Verschluss angebracht, durch den das Kühlwasser eingefüllt wird. Von aussen her sind die Motoren durch grosse Klappen zugänglich, die wegen Be- und Entlüftung mit den üblichen Haubenschlitzen versehen sind.

Hinter jedem Motor liegt eine Einscheibenkupplung und dahinter wieder je ein Getriebe, das die Kraft über Kardanwelle und Schnecke auf je ein Hinterrad überträgt. Mit anderen Worten: jeder Motor treibt gesondert je ein Hinterrad an. Dem Autokundigen wird sofort klar, dass hierbei der sonst übliche Ausgleich zwischen den beiden Hinterrädern, das Differential, fortfällt.

Das Schalten der beiden Getriebe sowie das Betätigen der beiden Kupplungen muss natürlich zwangsläufig von zentraler Stelle aus erfolgen. In dieser Hinsicht unterscheidet sich auch der Führerstand im wesentlichen nicht von den üblichen. Unter dem Schaltbrett befinden sich ein Brems- und für beide Motoren ein Kupplungspedal

sowie ein Beschleuniger, rechts daneben ein Schalt- und ein Handbremshebel. Das Fussbremspedal betätigt die Druckluftbremse, die auf alle vier Räder des Wagens wirkt. Mit Druckluft werden auch die beiden Falttüren auf der rechten Seite des Wagens geöffnet und geschlossen.

Rein äusserlich weicht der Führerstand von den übrigen nur dadurch ab, dass er sich ohne besondere Trennwände in dem gleichen, einzigen Raum des Aufbaues befindet, in dem auch die Fahrgäste sitzen. Da also im ganzen Aufbau keine Unterteilung vorhanden ist, kann auch keine Trennung für Raucher und Nichtraucher erfolgen. Man sieht, dass man in Amerika — der Heimat des Zwiebus — nicht so rücksichtsvoll gegen die Raucher ist wie bei uns.

Der Zwiebus hat eine Tragfähigkeit von 39 Personen einschliesslich Führer. Für die Anordnung der Längs- und Quersitze waren die Lagerung der Motoren in der Mitte des Wagens und die Radkästen massgebend.

Durch die günstige Gewichtsverteilung in Verbindung mit der Niederdruckbereifung wurde eine ausgezeichnete Federung des Zwiebus erreicht, und man konnte anderseits dem Aufbau eine einheitliche, geschlossene Form geben, so dass das ganze Fahrzeug mehr den Eindruck eines Strassenbahnwagens als den eines Omnibusses macht.

Links oben an der Stirnwand ist — für den Fahrer gut sichtbar — ein Transparent angebracht, das kurz vor Erreichung der Höchstgeschwindigkeit aufleuchtet und dabei die Worte „Maximale Motordrehzahl“ erkennen lässt; wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten, so wird das durch ein nicht zu überhörendes schnarrendes Geräusch angezeigt.

Wie anspruchslos der Amerikaner ist, zeigt die Art der Beheizung der „Twin-Coach“, die eine besondere Heizung nicht besitzt. In der kalten



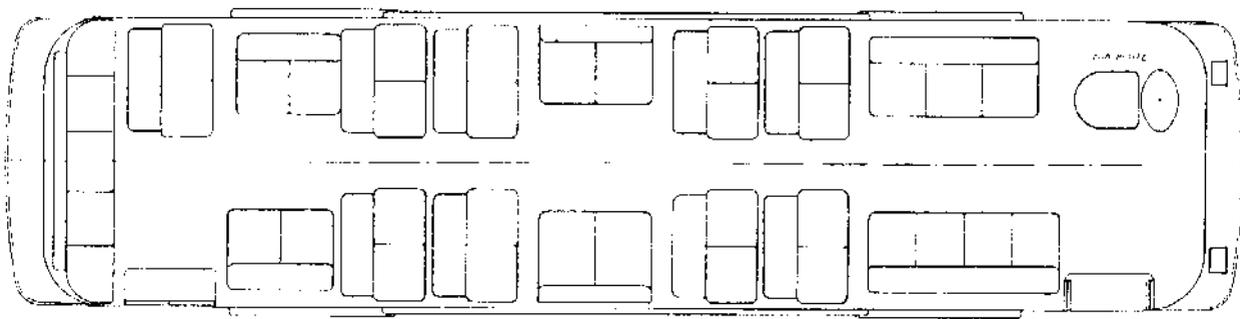
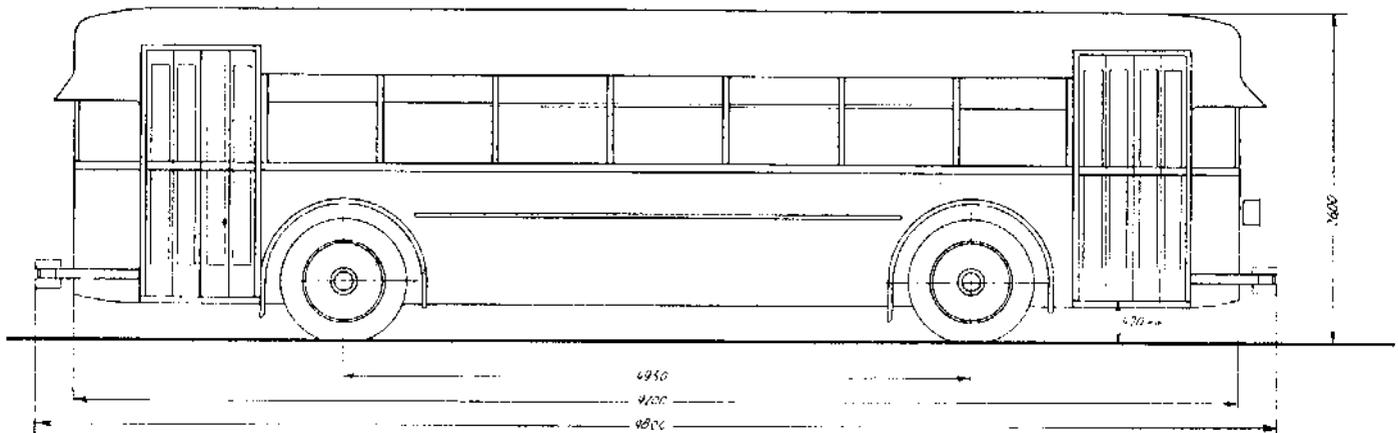
Ansicht des „Zwiebus“.

Jahreszeit wird an jeder Motorverkleidung unter den beiden mittleren Längssitzen eine Klappe geöffnet, die die Abwärme des Motors in das Wageninnere gelangen lässt. Diese angewärmte Luft enthält natürlich Staub und Oeldünste, die den Amerikaner weiter nicht stören. Unserem Publikum können wir natürlich eine solche Heizluft nicht

anbieten; wir werden deshalb bei Beginn der kalten Jahreszeit unsere bewährte Frischluftheizung einbauen.

Der Wagen läuft seit einigen Tagen auf der Linie A 7, Zehlendorf—Reichskanzlerplatz. Seine Bewährung im praktischen Betriebe bleibt abzuwarten.
Gerasch.

Der „Zwiebus“



107009

AL 19477

Zur Ergänzung unseres Aufsatzes der „Zwiebus“ in Nr. 11 bringen wir heute Grundriss und Seitenansicht des Wagens.