



**DAS
MOTOR
RAD
Nr. 6**

*Seilbahnwagen
1932*

6. FEBRUAR 1932 VERLAG GEORG KOENIG, BERLIN PREIS 0.35 RM.

Seitenwagen

1 9 3 2

Für die Freunde des Seitenwagensportes veröffentlichen wir nachstehend eine Übersicht aller z. Z. auf den deutschen Markt befindlichen Seitenwagenmodelle

AJL

Hermann Ahlhorn jun., Leipzig C 1, Eisenstr. 16/17.

Sportmodelle in Bootform, auf Wunsch mit Bugatti-Schwanz. — Pendelbeiwagen.

Von AJL werden Sport-Beiwagen hergestellt, bei denen als Untergestell ein Rahmen aus Flachstahl verwendet wird. Die Abfederung der bootförmigen Karosserie, die auf Wunsch mit Bugatti-Schwanz geliefert wird, geschieht durch zwei Voll-Elliptikfedern. Neben diesen normalen Beiwagen wird neuerdings auch ein Pendelbeiwagen hergestellt.

AJS

AJS Motor Cycles, London S. E. 18, Finsbury Road.

Schwergewicht-Wagen mit oder ohne Kindersitze, mit oder ohne Tür, mit Erwachsenen-Notsitz. — Mittelgewicht-Tourenwagen mit Kindersitze. — Leichtgewicht-Tourenwagen mit Tür, Leichtgewicht-Sportwagen mit verschiedenen Aluminiumblech-Verkleidungen. — Modell-Standard-Sport mit Tür. — Supersport-Boottyp mit Tür. — Rennkarosse. — Leichtgewicht, Mittelgewicht und Schwergewicht-Geschäftsbeiwagen. — Pritschenkarosse.

Die AJS-Fahrgestelle haben Viertel-Elliptikfedern, sowie nach Wunsch feste oder federnde Achse. Das Mittelgewicht-Fahrgestell für Kolonialzwecke hat 22 1/2 cm Bodenfreiheit. Das Schwergewicht-Fahrgestell wird auch mit geschlossenem Radrahmen und austauschbarem Rad geliefert. Das Renn-Fahrgestell hat eine Bremse. Das Geschäftsbeiwagen-Fahrgestell ist besonders breit und hat geschlossenen Rahmen. Die

Karosserien bestehen aus Holzkonstruktionen, die mit Blech, Stoff oder Kunstleder bezogen sind.

APS

APS-Seitenwagenbau, Dresden-Steinach.

Touren-Modelle, Sport-Modelle und Spezialkarosserien für Lastentransporte.

Als Fahrgestelle für die APS-Seitenwagen kommt ein aus Stahlrohr in den Verbindungen hartgelöteter dreieckförmiger Rahmen zur Verwendung. Die Achse und der Kotflügel sind am Rahmen befestigt. Die Abfederung geschieht vorn durch zwei U-förmige Blattfederbündel, die am freien Ende durch eine tragende Platte zusammengefaßt sind. Hinten wird die Karosserie durch zwei kräftige C-Federn getragen. Vier Anschlußstellen des Beiwagen-Untergestells an der Maschine sind vorgesehen.

ARDIE

Ardie-Werk-Aktien-Gesellschaft, Nürnberg.

Sportbeiwagen.

Für das Jubiläums-Modell ist von Ardie ein besonders leichter und preiswerter Sport-Beiwagen geschaffen worden. Das Fahrgestell ist tief durchgekröpft und besteht aus Stahlrohr. Der Kotflügel sowie die Achse sind starr am Untergestell befestigt. Die Karosserie besteht aus Stahlblech und weist eine zehneckige Tropfenform auf. Das Heck ist in der Form des Bugattischwanzes

ausgebildet. Die Abfederung der Karosserie wird durch eine querliegende Blattfeder bewirkt.

ARIEL

Ariel Works Ltd., Birmingham-England.

Standard-Touring, Standard-Sport, Special-Touring, Special-Sport.

Die Ariel-Seitenwagen-Fahrgestelle sind speziell für Ariel-Maschinen gebaut und besitzen Dreipunkt-Aufhängung. Der vordere und der hintere Anschluß sind als Kugelschlüsse ausgebildet, so daß der Seitenwagen innerhalb einer Minute an- oder abmontiert werden kann. Die Abfederung geschieht hinten durch zwei, vorn durch eine C-Feder.

ARROW

Herbert Heip, Dessau, Lindenplatz 2.

Reisewagen mit Notsitz, Tourenwagen mit Gepäckraum, Supersportwagen aus Aluminium, Tropfen-sportwagen in zwei Größen.

Die Fahrgestelle bestehen aus einem geschraubten Dreieck-Stahlrohrrahmen, nach Harfenrahmen genannt, der weder Schweiß-, noch Lötstellen aufweist. Infolgedessen kann er leicht von Rechts- auf Links-Anschluß umgedreht werden. Die Achse ist fest am Fahrgestell, die Kotflügel an den Karosserien befestigt. C-Federung. Beim Reiseseitenwagen besteht die Karosserie aus einem Holzgerippe mit Blechtafelung, beim Tropfen-sportwagen dagegen vollkommen aus Blech.



Von links nach rechts: Arrow-Tropfen-sport-Wagen — Kastenwagen von APS — AJS-Mittelgewicht-Touren-sportwagen und AJL-Sport-Modell mit Bugatti-Schwanz

EXPRESS

Walter Pilsch, Düsseldorf, Mendelssohnstr. 14.

Sport-Seitenwagen, Luxus-Sport-Seitenwagen, P II und P III.

Die Express-Seitenwagen werden mit Untergestellen aus Stahlrohr geliefert. Die Belagennachse ist fest am Rahmen. Bei dem Sport- und dem Luxus-Seitenwagen sind die Karosserien durch C-Federn abgedeckt. Typ P II ist besonders für ganz leichte Maschinen von 200 bis 250 ccm gedacht und hat dem-

zusammengefügt, die Achse ist starr mit dem Rahmen verbunden. Die Abfederung der Karosserie geschieht durch lange Blattfedern als Gleitfederung. Die zweite Fahrgestell-Type ist als Einrohr-Rahmen aus kaltgezogenem Präzisions-Stahlrohr mit Muffenlösung ausgeführt. Das Beiwagenrad ist federnd aufgehängt und durch eine Schraubenfeder abgedeckt. Die Abfederung der Karosserie ist die gleiche wie oben.

HARLEY-DAVIDSON

Harley Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis. USA.

Schweres Modell mit Beiwagenbremse, leichtes Modell ohne Bremse, Lasterwagen.

Das schwere Modell ist nur für die 1200-ccm-Maschine gedacht. Der Rahmen besteht aus kräftigen Stahlrohren und ist verwindungsteif. Die Belagennabe ist als Bremsnabe ausgebildet. Die Beiwagenbremse wird mit der Fußbremse der Maschine zusammen bedient. Der Kotflügel sitzt fest am Rahmen. Die Karosserie ist außerordentlich breit und bequem. Zum Einsteigen ist eine Tür vorhanden. Der hintere Teil der Karosserie ist als geräumiger, verschleißbarer Stauraum ausgebildet und trägt außerdem ein Reserverad. Die Abfederung der Karosserie geschieht durch zwei 1,20 m lange Blattfedern.

Das leichtere Modell ist in der Form der großen Type ganz gleich, jedoch wird von der Verwendung einer Beiwagen-Bremse abgesehen. Die Abfederung der Karosserie geschieht durch Schraubenfedern, der Kotflügel ist an der Karosserie befestigt.

Auf demselben Fahrgestell können Lieferwagen-Karosserien der verschiedensten Typen geliefert werden.

HARSO

(Zusatzwerk K. G., Wiesbaden-Biebrich.

Sportbeiwagen.

Das Fahrgestell des Harso-Seitenwagens besteht aus gezogenen Stahlrohren, durch Muffen fest verschraubt. Der Kotflügel hat breite Kastenform und ist am Rahmen befestigt. Die Karosserie ist hinten durch eine C-Federung, vorn durch Domfedern gehalten. Gewicht ist je nach Ausstattung 50 bis 70 Kilo.

IMPERIA

Imperia-Werk-Aktien Gesellschaft, Bad Godesberg.

Sportseitenwagen mit Bugattischwanz Modell 55.

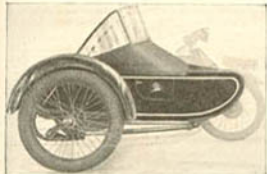
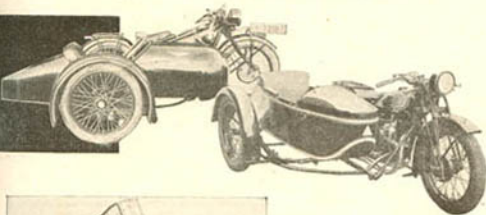
Die Karosserie des Imperia-Seitenwagens ist in moderner Tropfenform mit Bugattischwanz gehalten. Die Einsteigeöffnung ist mit Gummi eingefüllt. Die Abfederung geschieht durch 85 cm lange Blattfedern. Ein Teil des Untergestells ist als Stoßstange, die außen um die Karosserie herumgeführt ist, ausgebildet.

JUWEL

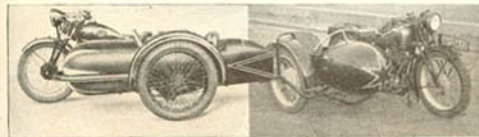
Alfred Juchacz, Leipzig N 25, Meckauer Str. 58.

Leichter Sportbeiwagen, normaler Sportbeiwagen, Luxus-Sportbeiwagen, Tourenbeiwagen.

Die Juwel-Seitenwagen zeichnen sich durch tiefe Schwerpunktklage aus. Sie haben Stahlrohr-Rahmen mit Einstellung durch Spindel, Abfederung durch C-Federn und Ganzmetall-Karosserie. Der Luxus-Sportbeiwagen hat doppel-seitige Radauflangung mit Bremsnabe und komplettes Gestänge zur Kombination mit Fußbremse. Der Tourenbeiwagen kann nach Wahl mit ein- und zweisitziger Karosserie geliefert werden.



Oben links: Express-Sportseitenwagen. — Rechts: Der D-Rad-Tourenseitenwagen. — Nebenstehend: Der Demosser-Tourenwagen Nr. 132. — Unten links: Imperia-Seitenwagen mit Bugattischwanz. — Rechts: Juwel-Luxus-Sportbeiwagen.



entsprechend ein Gewicht von nur 40 Kilo. Einzel geliefert werden auch Karosserien mit 45, 50, 55 oder 60 cm Durchmesser, das Leichtfahrgestell mit Kotflügel, Rad und C-Federung und das normale Fahrgestell mit Kotflügel, Rad und langer Blattfederung.

FAVORIT

Favorit Seitenwagen, Berlin - Bismarcksweg, Behr, ag. 50-54.

Tourenwagen mit spitzem Vorder- und flachem Heck, Sportwagen mit abfalligen Vorder- und flachem Heck, Sportwagen mit Bugattischwanz.

Für die Favorit-Beiwagen werden zwei verschiedene Typen von Untergestellen verwendet. Bei dem einen Untergestell werden normale Stahlrohre

FLH

Fahrgesellschaft Luthar & Heyer, Berlin - Hollesens, Seessener Str. 87.

Sportwagen in Tropfenform, Sportwagen in Zeppelinform, Reise-seitenwagen mit Tür.

Die Fahrgestelle der FLH-Seitenwagen bestehen durchweg aus Stahlrohr. Bei den Sporttypen ist die Karosserie vorn gelenkig auf dem Rahmen abgestützt und hinten in C-Federn abgedeckt, hat eine bequeme Einstiegtür und einen reichlichen Gepäckraum hinter dem Sitz. Die Befestigung des Fahrgestells an der Maschine erfolgt in drei Punkten.

KALI

Kali Beiwagen-Ges., Oberesal am Teissee, bei Frankfurt/Main.

Leichtere und mittlere Sportwagen, schwere Tourenwagen.

Die Fahrgestelle der Kali-Beiwagen werden in drei verschiedenen Stärken, und zwar für Maschinen bis 350 cm, bis 700 cm und bis zu 1200 cm ausgeführt. Die Rahmen bestehen aus Stahlrohr, das im Dreiecksverband gelötet ist. Die Abfederung ist eine patentierte Stoßdämpfer-Federung. Die Karosserien der Sportwagen werden als zwölfeckige Tropfenform ausgeführt, während die Tourenwagen bootförmig mit spitzem Bug und flachem Heck gebaut werden. Auf Wunsch können die Fahrgestelle mit Schwingachsen ausgerüstet werden.

MOZET

Mozet-Apparatebau, Leipzig C. I., Alexanderstr. 11, Offener Sportbeiwagen und Sonnenlimousine.

Das Untergestell der Mozet-Beiwagen besteht aus Flachstahl, der kräftig dimensioniert bruchsicher verschraubt ist. Als Federung kommt vorn eine Mehrfach-Federung zur Verwendung, hinten C-Federn. Der Sport-Beiwagen hat eine achteckige, hinten flach zulaufende Form. Die Sonnenlimousine ist in der Art einer Automobil-Karosserie gebaut mit zurückrollbarem Sonnendach und Innenbeleuchtung. Die Karosserie ist ein sogenannter Niederflertyp, und bietet Raum für eine erwachsene Person und ein Kind. Die Limousinentür ist abschließbar. Durch die Möglichkeit des zurückrollbaren Daches ist der Einstieg sehr bequem.

NSU

NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G., Neckarsulm/Würt.

Touren-Modelle und Seitenwagen für Geschäftszwecke.

Von NSU werden Touren-Beiwagen und Seitenwagen für Geschäftszwecke als Kastenbeiwagen gebaut. Das Fahrgestell der NSU-Beiwagen besteht aus Stahlrohr, das zu einem Dreieckrahmen zusammengelötet ist. Auf einer Quer-Verbindung aus einem gesonderten Rohr sind zwei U-förmige Blattfederbündel angeschraubt, die das Vorderteil der Karosserie tragen, während das Hinterteil durch C-Federn abgedeckt ist. Das Seitenwagenrad ist fest am Rahmen, während der Kotflügel an der Karosserie befestigt ist. Die Karosserie selbst besteht aus starkem Stahlblech. Besonders bemerkenswert ist ein serienmäßig am Rahmen angebaute Ständer zu Montagezwecken.

O. D.

OD-Werk, Dresden N. 21.

Zwei Tourenwagen-Modelle, Sportwagen, Touren-Sportwagen, Zweisitzige-Tourenwagen, Spezial-Lieferwagen.

Das Fahrgestell der OD-Seitenwagen ist für alle Typen das gleiche. Es besteht im wesentlichen aus zwei starken Stahlrohren, die T-förmig miteinander verbunden sind. Zwei der Schenkel dieses T's sind, um den Zug aufzunehmen, noch miteinander verbunden. Die Bei-

wagenachse ist vermittels einer Blattfeder an dem quer zur Fahrtrichtung liegenden Balken des T's angelekt. Die Pendel-Achse wird durch eine Strebe geführt, die am Längsbalken des T's in Gummi angelekt und durch eine Viertel-elliptikfeder abgestützt ist. Als Karosserien kommen eine bootförmige Karosserie aus gehämmertem Aluminiumblech für die ein Tourenwagen-Typ, eine Zoppelin-Karosserie aus gehämmertem Aluminiumblech für die zweite

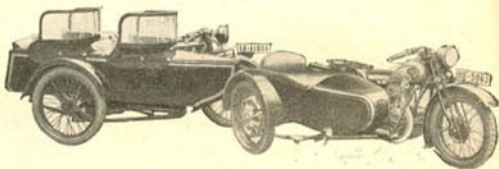
nabe und der Kotflügel sitzen fest am Rahmen. Die Karosserien haben schlichte, sportliche Formen. Das Seitenwagenrad ist durch eine große Verblend-scheibe zum Teil abgedeckt.

PRIMUS

Heinberger Metallwerke G. m. b. H., Heinsberg-Dresden 7.

Juwel-Sportseitenwagen mit oder ohne Nebellicht, Primus-Leicht, Primus-Racer, Primus-Supersport, Primus-Favorit, Primus-Record.

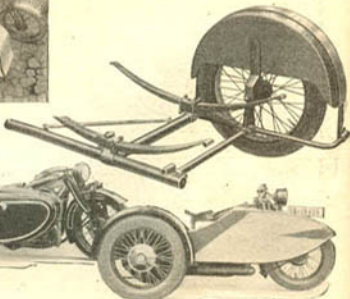
Für die Primus-Seitenwagen kommen



Links oben: der zwisitzige Eika-Seitenwagen — Rechts oben: NSU-Seitenwagen — Nebststehend: der geschlossene Mozet-Seitenwagen mit Sonnendach — Unten: das Fahrgestell der 2 OD-Seitenwagen.



Links unten: Royal-Beiwagen mit Nebellicht — Rechts: P. u. P. Supersport-Seitenwagen



Tourenwagen-Type, sowie eine achteckige Sportwagen-Karosserie mit spitzem Schwanz und eine achteckige Touren-Sportwagen-Karosserie mit breitem Schwanz zur Verwendung.

P & P

Patent-Seitenwagen-Fahrzeugwerke, Ketschendorf.

Leicht-Sport-Seitenwagen, Super-Sport-Seitenwagen, Renn-Seitenwagen, Liefer-Seitenwagen.

Das Charakteristikum der P. & P.-Seitenwagen ist der Tankrohr-Rahmen aus einem zentral angeordneten Mannesmann-Stahlrohr. Der tragende Rohrkörper dient gleichzeitig als Reservenebenstofftank für etwa 5 Liter Benzin oder Öl. Die Karosserien, aus Blech oder aus Sperrholz, sind auf dem Tankrohr durch zwei U-förmige Blattfederbündel abgedeckt. Die Seitenwagen-

zwei Sorten von Fahrgestellen zur Verwendung. Beim normalen Sport-Modell besteht das Fahrgestell aus kräftigen, im Dreiecksverband gelöteten Stahlrohren mit starrer Achse. Die Karosserie ist vorn beweglich auf einer Viertel-Elliptik-Blattfeder gelagert, während sie hinten durch zwei kräftige C-Federn abgedeckt ist. Das zweite Fahrgestell für die übrigen Modelle, besteht ebenfalls aus Stahlrohren, die Federung geschieht jedoch durch eine Stoßdämpferfederung mit Kugelausgleichlenk.

Die Karosserien sind teilweise aus Stahlblech (Sportmodell), teilweise aus Holz (Primus-Leicht), zum Teil aber auch aus gehämmertem Aluminiumblech, wie bei dem nur 55 kg wiegenden Primus-Supersport, dem Favorit und dem Record. Im Reise-Seitenwagen

ist eine Tür zum Einsteigen vorgesehen. Allwetterreifen und Allwetterverdeck können passend geliefert werden.

ROYAL

Royal - Seitenwagen, München, Schleißheimer Straße 209.

Sport-Seitenwagen, Renn-Sport-Modell, Spezial-Seitenwagen im Touren-Tour, Sport-Seitenwagen „Bugatti“, Reise-Seitenwagen, Kaiser-Seitenwagen mit Notruf, Universal-Cabrio.

Das Fahrgestell der Royal-Seitenwagen ist eine Winkel-Konstruktion aus

SPRINTER & DFG

Auto-Regie, Berlin-Pankow, Kaiser-Wilhelm-Str. 3.

Sport-Seitenwagen Typ O und Typ J, Touren - Seitenwagen, DFG - Seitenwagen mit Schwingachse.

Die Rohr-Rahmen der Sprinter-Seitenwagen halten die Karosserien bei den Typen O und beim Touren-Seitenwagen in etwa 1 m langen Halbelliptik-Federn. Bei dem leichten Sport-Seitenwagen Type J kommen dagegen U-förmig gebogene Blattfedern zur Verwendung. Die

geküpft der Karosserie reichlichen Platz zum Durchfedern gestattet. An dieser Rahmenschleife sind die Stroben, die den Rahmen mit dem Motorrad verbinden, angeschraubt. Die Schellen sind mit Gummieinlage versehen, so daß eine vollkommen elastische Verbindung hergestellt ist. Die Karosserie ist am Vorderteil der Rahmenschleife gelenkig in Gummi gelagert, während der hintere Teil auf langen Auslegerblättern gefedert ist. Der Kotflügel weist drei Verstärkungsrippen auf und ist fest am Untergestell angebracht, ebenso wie die Achse. Die Karosserien haben achteckige Form und bestehen aus Stahlblech, das durch Punktschweißung zusammengefügt ist.

Neben diesen normalen Typen wird auch ein besonders leichter Seitenwagen hergestellt, bei dem das Untergestell aus einem einzigen gepreßten Stahlblechstück besteht. Die Abfederung geschieht wie bei den anderen Typen durch Blattfedern und Auslegerfedern.

STOPPA

F. G. Roehmer, Essen, Bernstr. 1.

Super-Sport, Luxus, Sport-Spitz, Sport-Bugatti, Touren- und Luxus-Seitenwagen.

Das Stoppa-Fahrgestell für die Modelle Super-Sport und SS-Luxus ist als Stollstange ausgebildet und aus einem Stück nahtlos gezogenem Stahlrohr gebogen. Der Unterzug ist Profilmaterial. Die Abfederung der Karosserie geschieht durch 90 cm lange Blattfedern. Die Karosserien sind aus Siemens-Martin-Stahlblech gepreßt und geschweißt. Beim Modell SS-Luxus wird ein Scheibenrad ähnlich dem der Bugatti-Wagen verwendet. Die übrigen Modelle haben ein normales gelötetes Dreiecksfahrgestell aus gezogenem Präzisionsstahlrohr. Die Abfederung geschieht durch C-Federn. Das Karosseriematerial ist bei den Modellen Sport-Spitz und Sport-Bugatti Stahlblech, während das Tourenmodell Holzgerippe hat.

STOYE

Fahrzeugbau Stoye, Leipzig C1, Döner Weg 19.

Sport-Modell, Touren-Modell mit eingebautem Kindersitz.

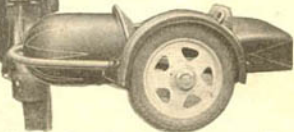
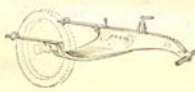
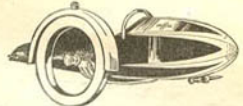
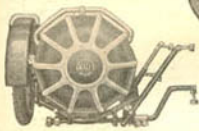
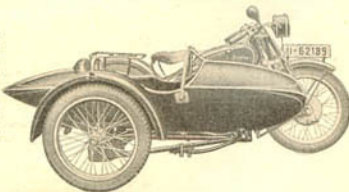
Die Spezialitäten der Stoye-Seitenwagen sind die Schwingachse und der Schnellanschl. Die Abfederung ist wiegenartig durch Verwendung einer in Spannung hängenden Gelenkwelle in Verbindung mit dem in Neigungswinkel veränderlichen, gekapselten Schraubensfedern. Das Seitenwagen-Fahrgestell, das eine Verbindung aus Rohrrahmen und Kastenträger darstellt, kann vermittle des Dreipunkt-Schnellanschlusses in wenigen Minuten an- und abmontiert werden. Die mittlere Befestigungsstrebe zum Ausrichten der Maschine ist auch während der Fahrt verstellbar.

S & K

Schenkes & Kurth, Berlin O 27, Schicklerstr. 6.
SuK Record, Tourenwagen, SuK Sport, SuK-Sport Bugatti.

Zwei verschiedene Fahrgestelle werden für die SuK-Seitenwagen benutzt.

Oben rechts: der Primus-Belwagen, Type „Juwel“. — Mitte links: der zahnstange-Kali-Tourensport-Belwagen. — Mitte rechts: der neue ganz leichte Stoll-Seitenwagen. — Darunter: das neueste aus Stahl gepreßte Fahrgestell von Stoll. — Unten links: DFG-Seitenwagen mit Schwingachse. — Unten rechts: Stoppa-Seitenwagen Modell „Sport-Bugatti“.



Stahlrohr, die eine sehr tiefe Schwerepunkte hat. Mit Ausnahme des Touren-Sport-Modells werden sämtliche Typen mit kurz- oder tiefgekropftem Tankrohr geliefert.

Die Karosserien bestehen aus Eisenblech. Die normale Ausstattung jedes Modells sind elektrische Positionslampe sowie Inleum- oder Gummimatte. Die Abfederung geschieht vorn gelenkig auf Gummipuffern und hinten durch zwei seitlich angebrachte, U-förmig gebogene Blattfedern oder durch eine über dem hinteren Querrohr liegende Doppel-Elliptik-Feder. Diese ergibt eine Gewichtsersparnis von 8 Kilo und wird daher in erster Linie für die Sport-Typen benutzt. Eine Seitenwagenbremse kann zu jedem Seitenwagen geliefert werden.

Karosserien der Sport-Seitenwagen sind in Zeppeinform mit Rennbügel ausgeführt. Die Touren-Seitenwagen haben kräftige Stahlkarosserien mit Tür und Kindersitz. Sämtliche Wagen haben starre Achsen.

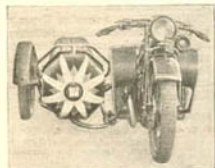
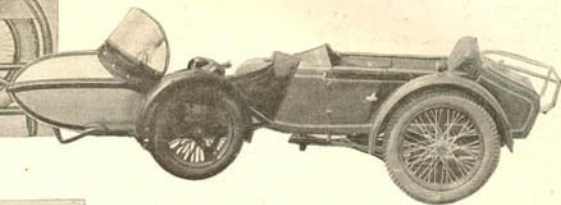
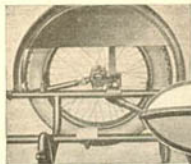
Bei dem DFG-Seitenwagen wurde von der Verwendung eines normalen Rahmens abgesehen und sowohl das Seitenwagenschiff, als auch das Seitenwagennrad an quer zur Fahrtrichtung liegenden Blattfederbündeln aufgehängt.

STOLZ

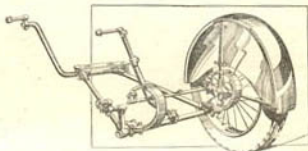
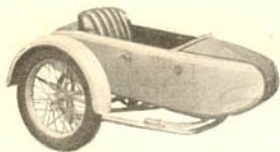
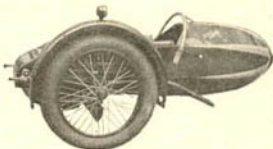
Erich Stolz, Berlin-Neukölln, Rosengärstr. 43/9.

Sportwagen, Supersport-Wagen, Tourensport-Wagen, Rennwagen, „Junior“-leichter Sportwagen.

Das Typische der Stolz-Seitenwagen ist das aus einer einzigen Rahmenschleife gebogene Fahrgestell, das tief-



Oberste Reihe: die Pendelachse des Stoye-Beiwagens. — In der Mitte: das Stoye-Tourenmodell mit Kinderseite. — Rechts: der Swan-Reisebeiwagen mit Tür. Mitte rechts: das S. u. K.-Sportmodell. — Mitte links: der Harco-Sportbeiwagen mit Kesselsattel. — Unten rechts: das Watsonia-Fabrikat, das nach englischer Lizenz gebaut wird. — Unten links: Victoria-Reisebeiwagen, wie er jetzt für das chinesische Militär gebaut wurde.



Das Fahrgestell für die Type Record hat einen normalen Rohrrahmen, in dem die Karosserie vorne drehbar aufgehängt und hinten durch C-Federn abgedefert wird. Die Achse ist fest am Untergestell, die Kotflügel sind dagegen an der Karosserie befestigt. Diese hat englische Schuhform. Bei den beiden anderen Typen kommt ein aus einem Stück gebogenes Rohrrahmenfahrgestell zur Verwendung, das zur Erzielung einer tiefen Schwerpunktage stark durchgekröpft ist. Die Karosserie ist vorn drehbar gelagert, hinten durch lange Auslegerblatfedern abgedefert. Die Karosserien aus kräftigem Blech sind punktgeschweißt und an den Aufhängestellen verstärkt und in Gummi gelagert.

SWAN

Swan Seitenwagens, München, Landsberger Straße 207.

Record Sport-Seitenwagen, Modell Favorit, Reisewagen mit Kinderseite und Gepäckträger.

Für die Swan-Beiwagen kommen Rohrrahmen-Fahrgestelle zur Verwendung. Der leichte Sport-Seitenwagen Type Record ist in C-Federn aufge-

hängt, während bei der Type Favorit die Abfederung ebenso wie beim Reise-Seitenwagen durch lange Halb-Elliptikfedern geschieht. In verbilligter Ausführung wird diese Type auch mit U-Blatfederung geliefert. Karosserien aus Stahlblech, bei der Record zwölfeckig, bei Type Favorit achteckig und beim Reisebeiwagen mit flachem Bug und flachem Heck.

VICTORIA

Victoria-Werke-A.-G., Nürnberg-O.

Touren-Beiwagen mit Gepäckraum bzw. Kinderseite mit elastischem Anschluß. Tourenbeiwagen mit elastischem Anschluß. Sport-Beiwagen mit elastischem Anschluß. Leichter Sport-Beiwagen. Touren-Sport-Beiwagen. Sport-Seitenwagen, Lieferwagen.

Die Rahmen der Victoria-Seitenwagen bestehen aus kräftigem Stahlrohr. Die Abfederung der Karosserien geschieht bei den schwereren Beiwagen vorn durch Viertel-Elliptik, hinten durch C-Federn. Die Karosserien bestehen je nach Verwendungszweck aus gepreßtem, lackiertem Blech, aus einem Holzrahmen, der mit Kunstleder überzogen ist, oder bei der ganz leichten Type aus Sperrholz. Bei diesem Beiwagen werden Schrauben-

federn zur Abfederung benutzt. Eine besondere Spezialität der Victoria-Beiwagen für die stärkeren Typen ist der federnde Anschluß, der durch Zwischenschaltung einer in einer Hülse gekapselten Schraubenfeder zwischen das eine Anschlußteil des Seitenwagens und den Rahmen der Maschine eingeschaltet ist. Neben den Personen-Beiwagen werden auch verschiedene Seitenwagen zur Lastbeförderung sowie ein Kasten-transport-Beiwagen hergestellt.

WATSONIA

Motorradteile-Vertrieb, Berlin SO 14, Köpenicker Straße 25.

Sport- und Touren-Sport-Modell.

Als Fahrgestell wird für die Watsonia-Seitenwagen ein nach den englischen Watsonian-Beiwagen in Lizenz gebautes Fahrgestell benutzt. Es besteht aus einem V-förmigen Ustrahmen aus Stahlrohr. Auf diesen wird die Karosserie vorn durch zwei Dornfedern, hinten durch zwei große C-Federn abgedefert. Bei dem Touren-Sportwagen ist Platz für die Unterbringung von Gepäck und eine Kofferbrücke vorgesehen.