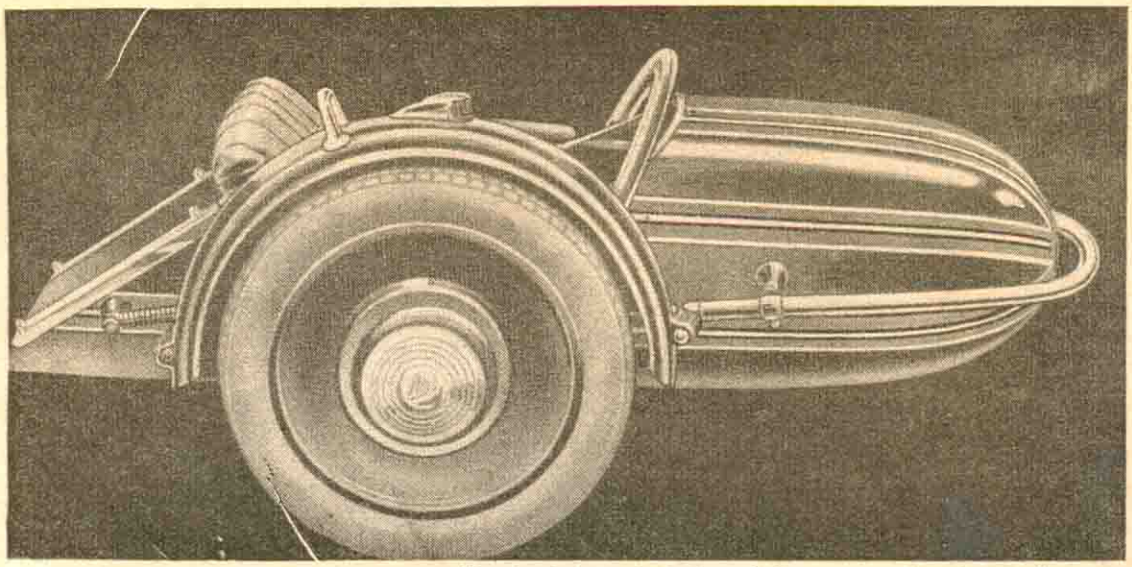
DAS Nr 9

MOTORRAD

3. Ausstellungsheft

29. FEBRUAR 1936
VERLAG GEORG KOENIG,
BERLIN O 27 PREIS 0,35 RM.
OESTERREICH 50 GR.



Ein typischer deutscher Seitenwagen, der Sportseitenwagen von Steib mit Rennbügel, Stoßstange und Handgriff auf dem Kotflügel. Die Karosserie ist vorne in Gummi aufgehängt, hinten durch Schraubenfedern abgefedert. Werkbild.

SEITENWAGEN

Aehnlich wie sich beim Kraftrad in gewisser Weise eine „deutsche Schule" herausgebildet hat, liegen die Verhältnisse heute auch beim Seitenwagen, wenn auch hier noch nicht so klar und ausgeprägt. Man kann aber sagen, daß nirgendwo dem Seitenwagen-Fahrgestellbau so große Aufmerksamkeit gewidmet wird, wie bei uns. Nur in Deutschland kennt man so viele verschiedene Entwürfe für Schwingrad-Fahrgestelle und nur hier geht man das Problem der Seitenwagen-Abfederung mit solcher Gründlichkeit an. Nur in Amerika findet man noch mal so bequeme und gut abgefederte Seitenwagen-Karosserien wie bei uns, aber drüben baut man eben diese Riesenkisten, wie sie für die großen Harleys und Indians brauchbar sind, wie man sie aber an unseren 500ern und 750ern niemals verwenden könnte. Es ist wesentlich leichter, so ein großes Harley-Kriegsschiff (von Boot kann man bei diesen Karosserien kaum mehr sprechen) abzufedern und dem Passagier darin die nötige Bequemlichkeit zu schaffen, als bei unseren leichten, eleganten Sportkarossen.

Der deutsche Käufer ist in bezug auf Karosserieformen, auf die elegante Linie, ziemlich verwöhnt. Man sieht auf keinem einzigen Stand etwas ausgesprochen Häßliches. Ueber den Geschmack ist nicht zu streiten, die eine Form gefällt einem besser als die andere, aber nirgendwo sieht man wirklich ausgemachte Scheußlichkeiten. Auf keinem Stand gibt es solche Verrücktheiten, wie sie zum Beispiel in England an der Tagesordnung sind, Karosserien, die eine Dampfyacht komplett mit Schornstein, Reeling und Bullaugen imitieren wollen. Auf der anderen Seite, die Stoye-Boote haben die in bezug auf Linien und Formenschönheit doch bestimmt verwöhnten Franzosen so begeistert, daß die Stoye-Karosserie drüben unter dem Namen Précision gebaut wird und reißenden Absatz findet. Und Stoye steht nicht allein da mit diesen eleganten Formen, auch die anderen Stände bringen wirklich schöne Boote und vor allem auch geschmackvolle Farbenzusammenstellungen.

So verwöhnt wie der deutsche Käufer in bezug auf Linie und Form durch unsere schönen Karosserien geworden ist, so wenig wird bislang noch bei uns auf guten Wetterschutz gelegt. Das ist ja allerdings eine Prinzipienfrage, hat vielleicht auch etwas mit dem Kameradschaftsgefühl des Seitenwagen-Passagiers zu seinem Fahrer zu tun: Soll man den Passagier in eine Limousine setzen, wenn der Fahrer dem Wetter ungeschützt ausgesetzt ist? Immerhin ist es erstaunlich, wie viele Seitenwagen-Passagiere überhaupt auch auf den geringsten Schutz verzichten. Wenn man am Sonntag die Gespanne auf der Landstraße sieht, mindestens die Hälfte haben keine Windschutzscheibe auf dem Seitenwagen!

Es gibt schon ein paar ganz hübsche Lösungen. Da hat Steib ein Steckverdeck, das man ganz schließen kann, mit einer Cellonscheibe vorne, und ebenfalls bringt Steib eine Art von Limousinen-Aufsatz mit steifem Vorderrahmen mit einer Windschutzscheibe aus Kinonglas, die sogar aufklappbar ist, dazu ein amerikanisches Verdeck, das, wenn es nicht gebraucht wird, zusammengeklappt auf dem Hinterteil des Bootes liegt. Eine sehr hübsche Lösung des Wetterschutzes hat Stoye mit einer Rolldach-Limousine. Hervorzuheben ist die wirklich elegante Form dieses Aufbaues, der sich der ganzen Linie des Seitenwagens anpaßt. Auch ein sehr praktisches Steckverdeck wurde bei Stoye gezeigt.

Aber diese ganz geschlossenen Häuserchen sind nicht für jedermann, eine Windschutzscheibe, die richtig gebaut ist, tut es im wesentlichen auch schon. Hier ist übrigens noch eine ganze Masse zu tun, nicht überall hat man so weit gedacht, wie der Fabrikant des Champion-Seitenwagens Gedü, der extra darauf bedacht war, die abknöpfbare Windschutzscheibe so anzuordnen, daß auch nicht zwischen Karosserie und Scheibe Regen durchtreten kann. Da ist extra eine verchromte Blechleiste mit Gummiabdeckung vorgesehen, die den Regen abhält und auf die dann erst die Windschutzscheibe aufgeknöpft wird. Ganz besonders muß in diesem Zusammenhang auf die wirklich sehr gescheite Windschutzscheibe von Jokisch hingewiesen werden. Bei Jokisch ist der Windschutz in der Längsrichtung und auch etwas in der Höhe verstellbar. Der Passagier kann sich also die Schutzscheibe so hinstellen, daß sie direkt vor ihm steht und der Wind über ihn hinstreicht und das genügt erfahrungsgemäß, wenn es nicht gerade Schusterjungen regnet, um den Passagier trocken zu halten.

Uebrigens Regen. Es läßt sich nicht immer vermeiden, daß man einmal eine richtige Dusche bekommt und wenn dann

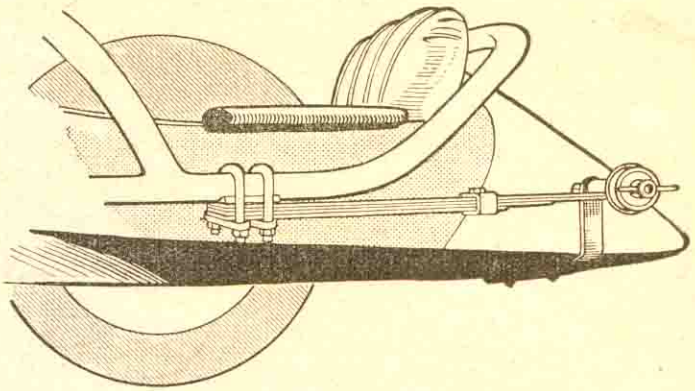
kein schützendes Verdeck das Seitenwagenboot überdacht, dann regnet es eben in den Seitenwagen hinein, und wenn es lange genug schüttet, dann nimmt der Seitenwagenfahrer ein ärztlich nicht verordnetes Sitzbad auch ohne Krankenschein. Ich habe auf mehreren Ständen gefragt, wo bleibt das Regenwasser, und in den meisten Fällen bekam man dann einen roten Kopf. Also nach wie vor, wer nicht seine Gattin im Seitenwagen ertrinken lassen will, nehme sich gleich eine handliche Bohrmaschine und bohre ein paar Löcher in den Fußboden. Alt erprobt und wirkungsvoll! Bei Champion hatte man übrigens wirklich an den Regen gedacht und unter die Verdeckklappe eine Leiste gesetzt mit einer richtigen kleinen Dachtraufe, die innerhalb des Bootes das Wasser unten durch den Boden wieder herausführt.

Und noch mal zum Kapitel Einregnen. Da hat der Mittenzwei für seine Mammi eine Regenkapuze fabriziert, die wie ein Verdeck rundherum am Seitenwagen angeknöpft wird (nicht die Mammi, sondern die Kapuze). Das ist eine einfache und praktische Lösung, die die Bastlergattinnen sich einmal überlegen sollten. Serienmäßig gibt es so was meines Wissens nicht, obgleich sicher Bedarf dafür da wäre; mit Reißverschluß auch sehr leicht herzustellen.

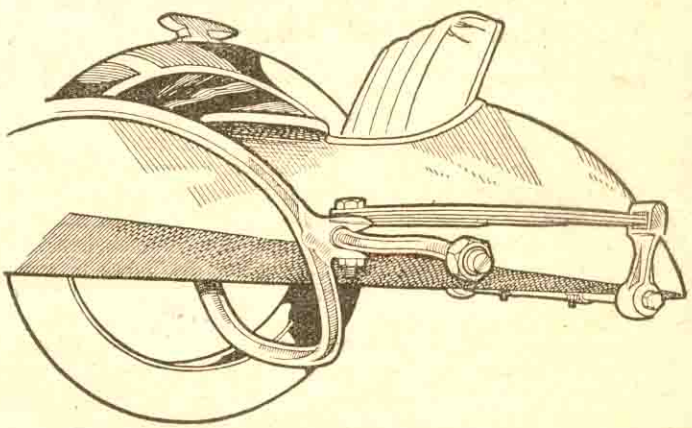
Für die Sitzbequemlichkeit des Beifahrers hat man schon eine ganze Masse getan. In den meisten Fällen sitzt der Beifahrer auf einer Art hängender Matratze, Abfederung durch Schraubenfedern. Bei einigen billigen Fabrikaten ist allerdings das Sitzkissen nur ein bißchen ausgestopft, ausgesprochen sorgfältig war die Ausführung von Champion, wo man auch die Rückenlehne mit Spiralfedern gepolstert hat. Ganz allgemein ist dennoch zu sagen, daß, wer seinem Passagier wohl will, hier mit ein paar Mark immer noch etwas nachhelfen kann, entweder dadurch, daß man noch eine Filzdecke über die Federn legt oder — und das ist in der Regel die beste allerdings auch teuerste Lösung — die hängende Matratze nachträglich mit ein paar Pfund Roßhaar kräftig nachpolstert. Ich möchte ausdrücklich betonen, das soll keine Kritik an der Ausführung unserer Seitenwagen-Aufbauten sein, da in der Regel derartiger Luxus nicht verlangt wird — vom Fahrer, denn der weiß nämlich nicht, wie so einem Passagier, der stundenlang stillsitzen muß, in seinem Bootchen zumute ist. Genau, wie jeder Fahrer mal eine längere Strecke auf dem Soziussitz fahren sollte, um sich über die Gefühle des Hintermannes oder der Hinterfrau klar zu werden, sollte er sich auch einmal für eine längere Strecke in das Boot setzen. Dann würde er allerhand merken.

Erstens, daß ein falsch verlegter Auspuff den ganzen Spaß am Beiwagenfahren zerstören kann, weil das Gas in den Beiwagen hineingeweht wird („Ich habe ja solche Kopfschmerzen!").

Zweitens, daß eine richtige Abstützungsmöglichkeit für die Füße sehr wertvoll ist und durchweg nachträglich angebracht werden muß.



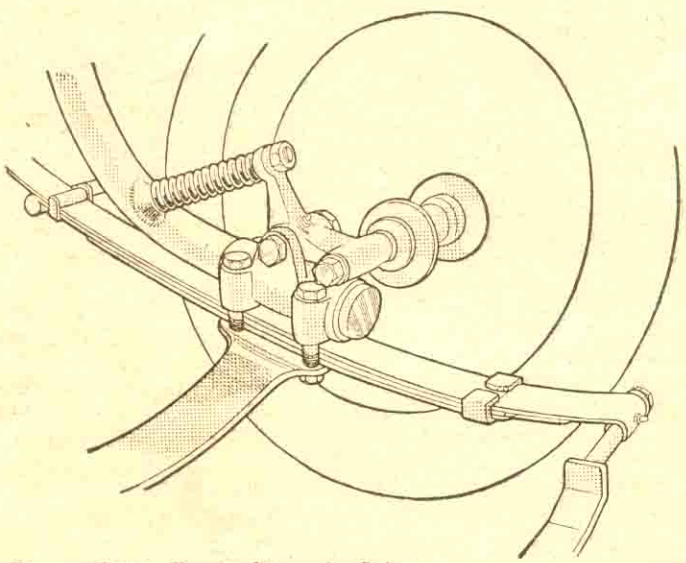
Die Abfederung durch Blattfedern beim AJL-Seitenwagen.



Bei Stolz besteht der Fahrgestell-Rahmen aus einem durchgehenden Stahlrohr, an das die Federträger und Anschlußstücke angeschweißt sind. Hinteres Federlager in Gummi.

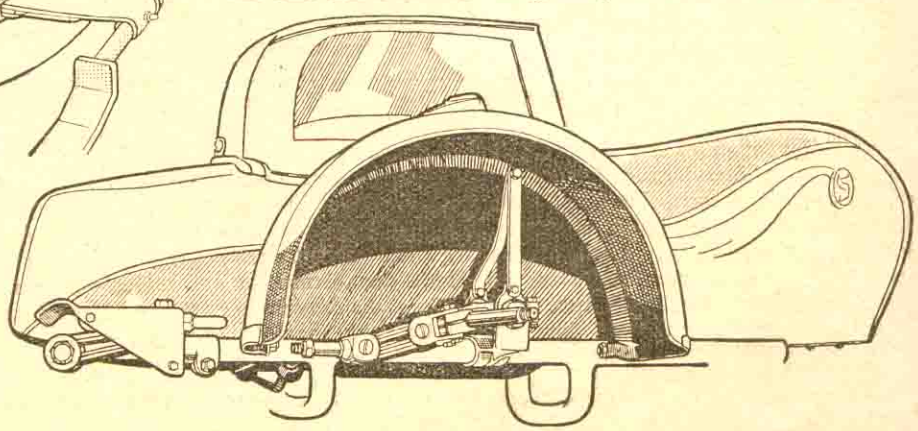
Drittens, daß man im tiefliegenden Beiwagen nicht so viel sieht, wie auf der Maschine, also ein bißchen darauf Rücksicht nehmen bitte und wenn die Landschaft sehr hübsch wird, mal anhalten, damit der Passagier auch was sehen kann.

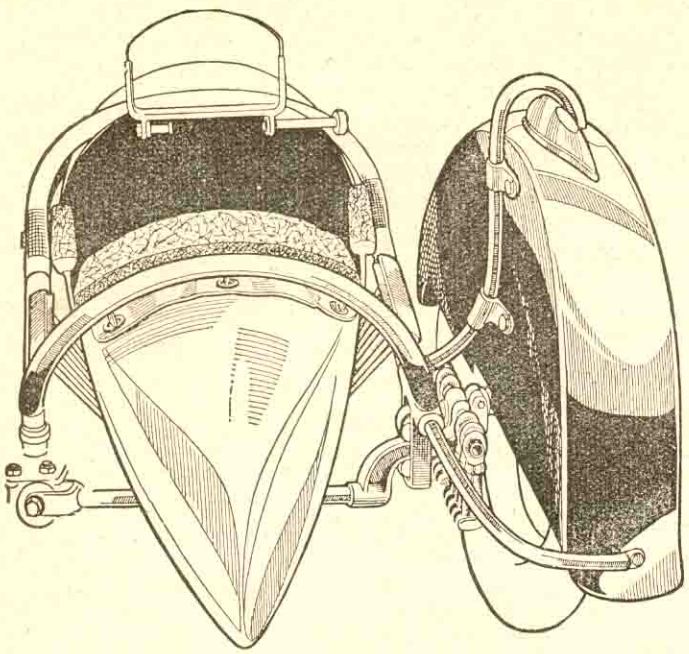
Viertens, daß es dadurch auf längerer Strecke evtl. etwas langweilig wird im Boot, also gebe man dem Passagier etwas zu tun. Herr Bastler sorgen Sie für einen Kartentisch oder für eine Kartentasche wenigstens, fabrizieren Sie ein kleines



Die geschützte Konstruktion des Schwingrades bei Champion. Beachtenswert die langen Blattfedern.

Bei Stoye wird nur Gummi zur Abfederung benutzt. Man sieht die Gummibänder, die den Schwingarm abfedern und hinten die Abfederung des Bootes. Unter dem Hinterende des Kotflügels ist der „Stabilisator" zu sehen.





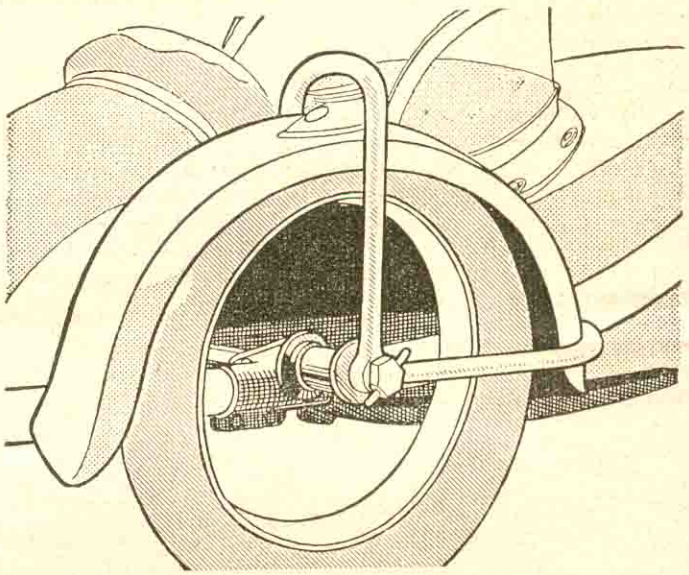
Bei Jokisch werden zur Abfederung sowohl der Karosserie als auch des Schwingarmes einzelne Gummistränge verwendet, deren Zahl der Belastung des Beiwagens angepaßt werden kann. Die Zeichnung gibt deutlich die interessante Schwingrad-Konstruktion wieder.

Instrumentenbrett mit Tacho und Uhr, wie wäre es auch mit einem Kompaß, für Radio langt's ja bei uns doch nicht, kurzum, denken Sie nicht nur an sich, sondern auch an die Besatzung und fünftens, wenn Sie ein langes Mädchen haben, setzen Sie es nicht auf ein Kinderstühlchen, sondern messen Sie erst nach, ehe Sie kaufen, wie lang der Seitenwagen ist. Mir ist nur eine Firma bekannt, Champion, die Boote in zwei verschiedenen Längen baut, 7 cm Differenz, aber das macht schon eine ganze Masse aus.

Wenn man im Karosseriebau schon von einer gewissen Einheitlichkeit der Linie von der deutschen Karosserie sprechen kann, so ist im Fahrgestellbau alles im Fluß. Fahrgestelle aus Rohren, Fahrgestelle aus Flachstahl, Beiwagen, die gewissermaßen fahrgestellos sind, Starrachser, Schwingräder, Gummifederung, Blattfederung, Schraubenfedern, alles kann man haben. In mehreren Fällen findet man eine Kombination von Rennbügel und Fahrgestell bzw. ist das Tragrohr über die Karosserie hinübergeführt worden. So baut zum Beispiel Jokisch, der Rohrrahmen geht rundherum um die Karosserie und auch oben drüber weg. In diesem Rahmen ist die Karosserie vorne in Gummi gelagert, die Abfederung geschieht durch einzelne Gummistränge, die wahlweise ein- und ausgehängt werden können, so daß die Federung der Belastung anzupassen geht. Wenn der Beiwagen leer ist, ziehen diese Gummistränge das Boot gegen einen starken Gummipuffer, so daß das unbelastete Boot völlig ruhig liegt. Sehr nett hier eine um das Vorderteil des Bootes herumlaufende Stoßstange, die durch Gummipuffer gegenüber dem Tragrahmen abgestützt ist. Da kein Teil des Fahrgestelles unterhalb der Karosserie liegt, hat dieser Wagen eine sehr gute Bodenfreiheit trotz tiefer Schwerpunktlage. Recht gescheit ist die Schwingrad-Konstruktion von Jokisch. Das Schwingrad ist an einem langen Arm, der unter der Karosserie hindurchführt, befestigt. Durch die Länge des Schwingarms ist, obgleich die Bewegung quer zur Fahrtrichtung erfolgt, die Veränderung des Radsturzes praktisch völlig unerheblich. Das eine Ende des Armes ist seitlich genau geführt und durch Bremsbacken, die innerhalb dieser Führung sitzen, wird eine gute Dämpfung erreicht. Abfederung durch Gummischnüre. Eine reine Gummifederung hat auch Stoye, die Karosserie wird hier gegenüber dem sehr stabilen Fahrgestell durch kräftige Gummibänder nach Neiman-Patenten abgefedert und ebenfalls wird das Schwingrad durch Gummi abgefedert. Der Schwingarm ruht in einem Kugellager, so daß nichts geschmiert zu werden braucht. Auch das Vorderteil der Karosserie ruht in ganz neuartigen Gummilagern, Schmierung überflüssig. Besonders nett hier eine als Stabilisator bezeichnete, ebenfalls gummigelagerte Führung des Bootshecks, die ein seitliches Schwingen des Bootes verhindert.

Einzeln abgefederte Räder sind nooh bei verschiedenen anderen Fabrikaten zu sehen, zum Beispiel bei Favorit. Hier ist ein Schwingrad am Zentralrohr-Chassis angelenkt, das mit Schraubenfedern abgefedert ist. Die Federung der Karosserie geschieht durch Viertelelliptik-Blattfedern, während das Vorderteil der Karosse in doppelten Gummilagern hängt, allerdings ist das nur bei den teureren Modellen, während der billigere 200er Sport ein starres Beiwagenrad hat. Sehr nett hier die zwei Handgriffe am Kotflügel, die beim Geländebetrieb wichtig sein dürften.

Ganz ohne Fahrgestell sind die Champion-Wagen ausgeführt. Wenn man nicht den seitlich neben der Karosserie entlang führenden Hilfsrohrrahmen als Fahrgestell mit ansehen will. Praktisch übernehmen aber die Stelle des Fahrgestells die beiden etwa 1,20 m langen halbelliptischen Blattfedern, auf denen das Boot sehr weich ruht. Außer dieser sorgfältigen Abfederung der Karosserie ist noch ein Schwingrad mit Abfederung durch Schraubenfedern vorgesehen. Das



Bei dem Swan-Ajax von Hutter ist das Seitenwagenrad auswechselbar. Der Fahrgestellrahmen ist zugleich Reservetank. Die Windschutzscheibe ist verstellbar. Sämtliche Zeichnungen Wing.

Ganze ist ohne eine einzige Schweißstelle gebaut und in vielen Punkten ganz neuartig, so daß mehrere DRP's genommen werden konnten. Man hat hier an allerhand gedacht, besonders nett ist zum Beispiel der kleine runde Tritt auf dem Hilfsrahmen zum Einsteigen und für den Passagier auf dem Rücksitz.

Vielleicht das einfachste Fahrgestell von allen, aber im Aufbau recht überzeugend, hat Stolz. Hier trägt ein Rohr, das in einer großen Schleife unter dem Boot durchgezogen und bis in Armhöhe des Passagiers hinaufführt, die Karosserie, die Seitenwagennabe und die Beiwagenanschlüsse. Die Abfederung geschieht durch je ein Blattfederbündel zu beiden Seiten der Karosserie. Sämtliche Wagen sind ausgesprochen sportlich in ihrer Form.

Ein weiteres sehr interessantes Rohr-Fahrgestell hat die Münchener Firma-Swan-Ajax entwickelt. Bei diesem Fahrgestell bildet ein sehr starkes Rohr, das vorne in einem Bogen über die Karosserie hinwegführt und hinten in einer Spitze endet, den Tragkörper. Dieses Rohr ist gleichzeitig

Fortsetzung auf Seite 377.

wäre, denn ich erkenne die Vorzüge der beiden Marken unumwunden an, aber trotz Kabel usw., die wie Vorkriegsflugzeuge anmuten, können noch mehr deutsche Maschinen (Standard, Tornax, Bäcker, Victoria) und auch Ausländer wie Norton, AJS, Ariel usw. im Wettbewerb auf Schönheit mit der BMW und Zündapp zu jeder Zeit antreten.

Als Beweis, daß mir Wind und Wetter nichts ausmachen, kann ich Ihnen versichern, daß ich sieben Jahre lang, Sommer und Winter jeden Tag 20—30 km auf schlechtester Landstraße, davon fünf Jahre mit dem Fahrrad und zwei Jahre mit dem Motorrad, an meine Arbeitsstelle gefahren bin. Und es freut mich heute schon, wenn ich mit meiner NSU einmal auf der Landstraße einem Allwetter-Regen-Nebel-Eisbahn-Schneetreibenfahrer begegne. Feldwebel G.—

Schreibmaschine und Motorrad

Als ich vor reichlich einem Jahr eine wissenschaftliche Forschungsreise in den allernächsten Osten mit meiner damaligen 200er machte, nahm ich auch meine erprobte Reiseschreibmaschine auf dem Gepäckständer neben anderm zahlreichen Gepäck mit. Ich hatte — wie die Fabrik das für den Transport empfiehlt — vor dem Schließen des Koffers umgeschaltet, so daß der Wagen fest an zwei dafür bestimmte Gummiblöcke im Koffer gepreßt wurde. Außerdem hatte ich abgeschlossen, das Schloß mit Leukoplast zugeklebt — denn das klebt auf solch glatten Flächen besser als Isolierband — und die Fugen zwischen Koffer und Bodenbrett zum Schutz gegen den Landstraßenstaub mit Plastilin verschmiert. Außerdem legte ich eine 3 cm dicke Filzplatte unter, bevor ich den Koffer kreuzweise mit zwei guten Riemen festschnallte.

Aber beim Oeffnen des Koffers mußte ich feststellen, daß die Farbbandrollen wild in der Weltgeschichte herumgesprungen waren und daß — was wichtiger war — die Anschlagkanten der Umschaltung ausgeschlagen waren. Die Großbuchstaben kamen zu hoch aufs Papier. Ich mußte die Umschalttaste stets festhalten.

Ich hatte damals eine Gepäckversicherung. Die Versicherungsgesellschaft antwortete mir, daß eine Schreibmaschine nicht zum üblichen Motorradgepäck gehöre. Sie lehnte die Regelung des Schadensfalles ab.

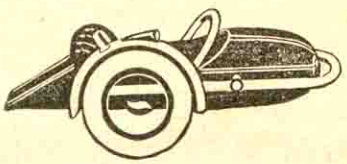
Ich bat den führenden Mann des deutschen Büromaschinenhandels um seine Stellungnahme. Er hielt es für durchaus vertretbar, eine Schreibmaschine auf dem Motorrad mitzunehmen. Er bejahte die Ersatzpflicht der Versicherungsgesellschaft.

Ich bat den Reichsverband des Büromaschinen- und Organisationsmittel-Handels e. V. um seine Stellungnahme. Er antwortete: „Zum normalen oder üblichen Gepäck eines Motorrades kann man heute eine Reiseschreibmaschine unseres Erachtens nur dann rechnen, wenn es sich um ein Motorrad mit Beiwagen handelt, in dem die Maschine befördert wird. Dagegen dürfte die Beförderung einer Reiseschreibmaschine auf einem Motorrad ohne Beiwagen und ohne eine handelsübliche Verpackung der Maschine als nicht üblich anzusehen sein."

Soll man sich nun einen Seitenwagen anschaffen, nur der Reiseschreibmaschine wegen? Ich bin der Meinung, daß zwar Schreibmaschinen nicht grade sehr oft auf dem Gepäckständer mitgenommen werden, daß aber die Mitnahme für die berufsmäßigen Benutzer sehr wichtig ist, daß also die Reiseschreibmaschinen so etwas anstandslos aushalten müssen.

Und was meinen Sie dazu? O. Th. — B.

Steib
NÜRNBERG-O.



sind dauerhaft, formschön und preiswert

STEIB-Seitenwagenfabrik

Nürnberg O, Zerzabelshofstr. 23

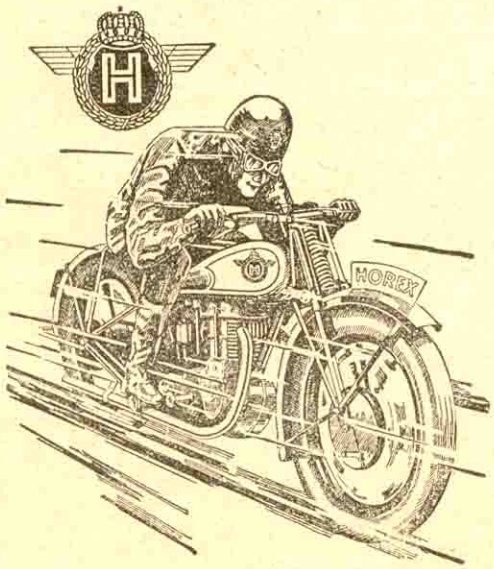
Besuchen Sie uns auf der IAMA, Halle 3, Stand 407

das
beliebte
Markenfabrikat

Fordern Sie unsere neuen Prospekte an, da wir die Ausstellung ausnahmsweise nicht beschicken.

G. MAGENWIRTH, KOM.-GES., URACH / WÜRTT.

Spezialfabrik für moderne Lenker-Ausrüstung



HOREX

siegte überlegen in großen Rennen und erringt

die deutsche Meisterschaft

durch Braun-Badsching in Klasse G

Beachten Sie unsere Ausstellung vom 15. II. — 29. II. 1936 bei unserer Werkvertretung

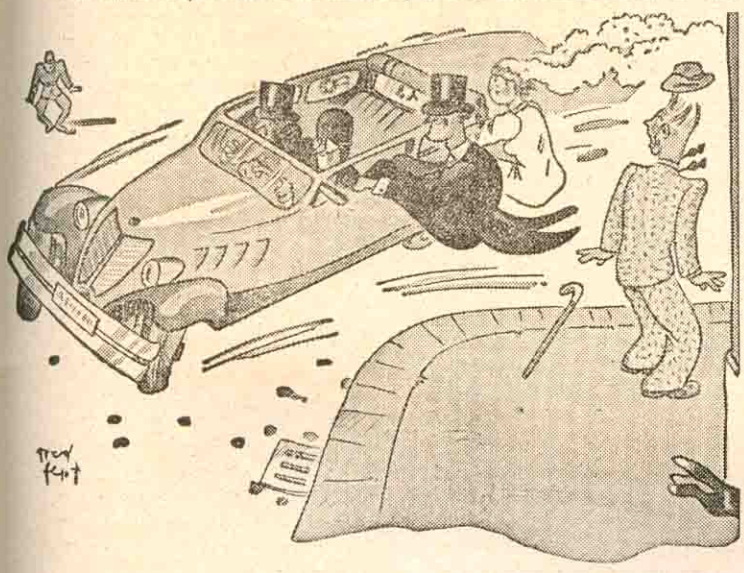
Raguse & Bachura

Berlin W 57, Bülowstraße 90

Verlangen Sie unsere neuen Prospekte und günstigen Teilzahlungsbedingungen.

Horex-Fahrzeugbau A.-G., Bad Homburg 1

Die Fahrzeuge der Renngemeinschaft bestehen aus einem 2,6 Liter Grand Prix Maserati, einem 2,3 Liter Alfa Romeo (stammt aus dem Besitz der Scuderia Ferari), einem 1,1 Liter M. G. Magnette mit Kompressor, einem 1100 ccm Riley ohne Kompressor, einem Ballila-Fiat, einem 1,5 Liter E. R. A. und drei Spezial-T. T.-Velocettes von 350 ccm. Die Renngemeinschaft wird ab 1. März ein dauerndes Standquartier auf dem Nürburgring nehmen und dort unter den Bedingungen, wie sie ein tatsächliches Rennen schafft, ihre Fahrzeuge vorbereiten.



Meisterheirat.

Der deutsche Seitenwagenmeister 1933, 1934 und 1935, Hans Schumann, hat sich am 22. Februar in Stuttgart mit Fräulein Horn verheiratet. Wir wünschen, daß der Zeichner Recht behält und Schumann auch nach seiner Eheschließung weiter Seitenwagen-Akrobatik betreibt.

Klubnachrichten

Filmvorführung über das Sportjahr 1935.

Die Ortsgruppe Berlin-Mitte des DDAC veranstaltet am 4. März 1936, 20,30 Uhr, in den Germania-Prachtsälen, Chausseestr. 110, eine Filmvorführung, durchgeführt von der Valvoline-Oelgesellschaft. Es wird gezeigt: Eine Wochenschau, ein Landschaftsfilm, Ostpreußenfahrt, Dreitage-Mittelgebirgsfahrt, Wiesbadener Motorsportkämpfe, Querfeldein-Schönerlinde, Internationale Sechstagefahrt und Brandenburgische Geländefahrt. Ferner läuft die Adler-Rekordfahrt auf der Avus, ein interessanter Film von Außenbordmotor-Rennen und das Neueste: Auszüge aus der Winterfahrt 1936. Der Besuch dieses Vorführungsabends ist vollkommen kostenlos. Alle Kameraden vom Motorsport sind mit ihren Angehörigen hierzu herzlichst eingeladen.

Am 29. März findet das Anfahren der Ortsgruppe Berlin-Mitte statt, verbunden mit einer Bildersuchfahrt. Interessenten wollen sich am 4. März bei unserem Sportleiter, Kamerad Fischle, melden.

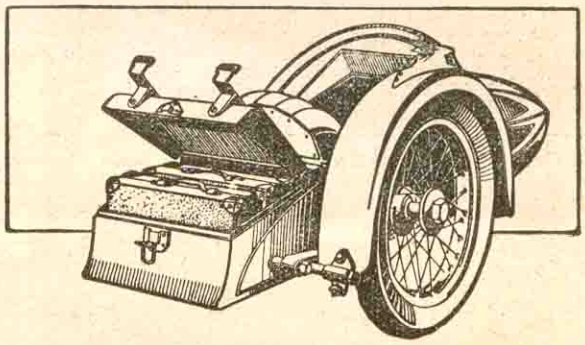
Fortsetzung von Seite 356.

als Reservetank ausgebildet. Am obersten Punkt des Rohres ist eine Einfüllverschraubung und unten an der Seite ein Ablaßhahn. Das Abfüllen geschieht dergestalt, daß anstatt der oberen Verschraubung ein Reduzierstück aufgesetzt wird, dann wird der Tank mit der Luftpumpe unter Druck gesetzt und der Brennstoff durch einen auf den Abfüllhahn aufgesetzten Schlauch in den Tank der Maschine geleitet, eine ganz nette Idee. Eine weitere sehr hübsche Einzelheit des Swan-Ajax ist die Steckachse für das Beiwagenrad, also kann man bei diesem Beiwagen ein Reserverad mitnehmen, das sowohl für die Maschine wie für den Beiwagen paßt. Wo wir schon jetzt häufig Vorder- und Hinterrad der Maschine austauschbar haben, ist diese Lösung logisch und eigentlich auch nötig. Die Abfederung der Karosserie geschieht durch Blattfedern, die Windschutzscheibe des auch sonst sehr bequemen und gut durchdachten Wagens ist verstellbar. Die gleiche Firma bringt dann für einen geringeren Preis auch noch einen Starrachser heraus, der durch Querfedern abgefedert ist.

Ganz andere Wege als die bislang beschriebenen Konstruktionen hat Ahlborn-Leipzig, der Fabrikant der AJL, eingeschlagen. Als Material für das Fahrgestell wird nur Flachstahl verwendet, und die einzelnen Teile werden miteinander verschraubt. Der Konstrukteur erwartet hiervon vollkommene Bruchsicherheit. Nach demselben Prinzip arbeitet auch die Schwingachse von AJL, das Schwingrad ist an einem durchgehenden gebogenen Blattfederbündel angelenkt, so daß eine wirklich elastische Verbindung zwischen Maschine und Seitenwagenrad hergestellt ist.

Zu erwähnen ist noch, daß sich mehr und mehr der von Stoye erstmalig eingeführte Schnellanschluß anscheinend weiter durchsetzt. Es ist eben für den Seitenwagenfahrer doch sehr angenehm, sei es, daß er einmal verladen will oder auch nur daß es die Unterbringung der Maschine bedingt, wenn er in kürzester Zeit den Seitenwagen abbauen kann. Auch bei Reparaturen kann das angenehm und wichtig sein. Stoye hat das Feld bereitet, jetzt kommen die anderen nach. Steib hat einen recht gescheiten Anschluß, bei dem ein verschiebbarer Keil eine Kugelpfanne öffnet und schließt. Bei Stolz ist der bekannte Gummianschluß leicht zu öffnen und auch bei Ahlborn ist ein beweglicher Anschluß zu sehen. Ueberhaupt sieht man an vielen Stellen, daß nach einem längeren Stillstand im Beiwagenbau ganz offensichtlich wieder neue Ideen im Kommen sind. Daß selbstverständlich auch Modelaunen ohne praktische Bedeutung auf die Konstruktionen Einfluß nehmen, ist klar, aber das beschränkt sich nur auf unwichtige, kleine Einzelheiten, wie zum Beispiel die Radverblendscheiben. Da hat eine sächsische Firma verchromte Radkappen herausgebracht, die die Radkappenmutter verdecken, eine nette kleine Spielerei, die Verblendscheiben werden an den Speichen des Beiwagenrades befestigt. Aber wenn man sich das ansieht, so hat man das Gefühl, wenn schon Verblendscheiben, dann doch lieber gleich das ganze Beiwagenrad abdecken, dann braucht man nachher nicht jede einzelne Speiche zu reinigen, und da der Seitenwagen sowieso dem Wind ja eine ziemliche Fläche bietet, ist in diesem Falle ja auch nichts gegen die Verblendscheibe zu sagen.

Mr.



Der große Kofferraum von Champion mit der Regentraufe

QUARZIN

jede Explosion sichtbar!

die Hochleistungszündkerze für alle Motore

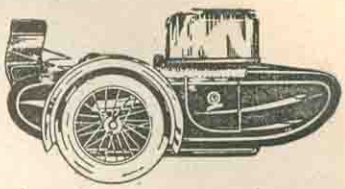
Alfred C. Kaysan, Kassel
Fernruf 31033. Marienstr. 2

Motorrad-Schutzhülle „Rux" die ideale Ersatzgarage

unbedingt wasserdicht schützt
durch sinnreiche Sicherungen Rad einschl. Hülle und Zubehör
vor Diebstahl
Beschädigung und Spielerei
Verlangen Sie Prospekte!
Peter Frings, Berlin NW 7
Dorotheenstraße 19

Rudge
Ersatzteile, Reparaturen
Spezialist
Neisse, Leipzig, Querstraße 6

EFKA **Seiten-wagen**
Fritz Karsten, Ingen.
Berlin N 31, Gartenstraße 32
Telefon: D 1 3037



„Dessauer" Seitenwagen
mit Steck- und Schwingachse.
Größte Auswahl in Touren- und Sport-Typen von RM. 195.—an
DESSAUER
Anhalt. Fahrzeugfabrik Dessau 41

LODGE
Glimmer-Kerzen

Lebensdauer bis 100000 km, Elektroden nachstellbar, billig im Betrieb.
Für Motorräder, Autos, Flugzeuge, Lastwagen, Motorboote u. stationär. Motoren. In allen Fachgeschäften erhältl.
HOOCK & CO
KÖLN Probstei-gasse 16

KNIPSEN SIE IHRE KINDER!
sie werden es Ihnen später danken. Die richtige Kamera dazu erhalten Sie von Photo-Porst in bequemen 6 Monatsraten bei 1/5 Anzahlung. Das Knipsen lernen Sie **umsonst** durch den 32seitigen Photo-Helfer E8, den Sie **kostenlos** erhalten, ebenso die Zeitschrift „Nürnberger Photo-Trichter", wenn Sie sofort darum schreiben an der Welt größtes Photo-Spezial-Haus
DER PHOTO-PORST
NÜRNBERG-A SO 8

M.F.B.-Doppelscheinwerfer f. Motorräder

paßt auf jeden Sockel — ohne Umänderung — zweimal 105 mm Lichtaustritt! Der M.F.B.-Doppelscheinwerfer hat: bedeutend größere Streuung, doppelte Verkehrssicherheit! **Preis RM. 14,70.**
Händler erhalten Rabatt.
Motor-Fahrzeug-Baugesellschaft Kurt Weber & Co.
Hamburg 1, Spaldingstraße 70a

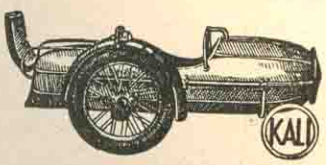
● **RENNHELME D. R. G. M.**

BERCKEMEYER & COMP.
Mülheim-Ruhr-Speldorf
Automobilausstellung Berlin 1936, Halle VII, Stand 717

JUWEL

Automobil- u. Motorrad-Ausstellung 1936,
Halle 4, Stand 434
Besichtigen Sie die
NEUHEITEN

„Juwel" Typ S 25 br. RM. 190,-
Der Wagen für mittelstarke Maschinen. Gewicht nur 35 kg.
„Juwel" Zwilling Der Wagen für die Familie und für Wehr- und Wehrsport-Verbände geeignet. Für größte Belastung und höchste Beanspruchung konstruiert, ferner das **übrige reichhaltige Fabrikations-Programm.**
A. JOCKISCH, Fahrzeugbau, Leipzig N. 25



KALI
Beiwagen und Anhängerfabrik
Oberursel a. Taunus, Telefon 670

Nickel-Cadmium-Stahlakkumulator
Mit Kalilauge (keine Säureschäden). Unempfindlich gegen Stöße, Überlastung, Kurzschluß. Stets betriebsbereit. Unbegrenzt lagerfähig. Seit Jahrzehnten bewährt.
Verlangen Sie bitte Prospekte P
Wir vergeben noch FW-Dienststellen
für besonders hohe Beanspruchung
FRIEMANN & WOLF GMBH ZWICKAU/SA.
Auto- und Motorradschau 1936 **Halle 2, Stand 292, Obergeschoß**

Versichern Sie Ihr Motorrad
Die Prämie beträgt zur Haftpflicht:
unter 100 ccm .. .. 15.— RM
von 100 bis 200 ccm .. .. .. 30.— RM
über 200 ccm .. .. 45.— RM
Das Motorrad-Versicherungsbüro
Otto Rolvien, Berlin O 27, Magazinstraße 15-16 / Fernsprecher: E 2 4830