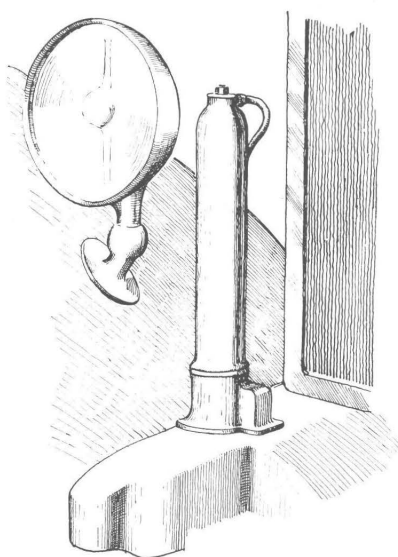


Beispiel einer Vorderradabfederung mittelst Spiralfedern beim Sandfort-Wagen.

Zukunft gehören. Die Westinghouse-Servo-Bremse steht heute schon an mehr als 10.000 Wagen Frankreichs in Verwendung. In Deutschland und bei uns dürfte dieser Siegeszug der Bosch-Dewandre-Bremse sowie der Knorr-Bremse beschieden sein.

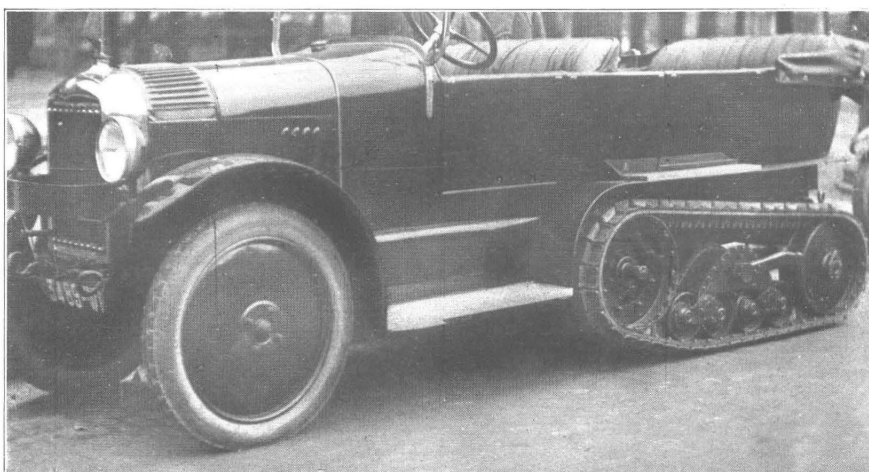
Ob die Anordnung des Lenkersitzes rechts oder links die bessere sei, darüber hat der Salon kein klares Bild gegeben. Die führenden amerikanischen Firmen, die mit aller Kraft auf die Eroberung des europäischen Marktes ausgehen, liefern ihre Wagen meistens je nach Wunsch des Käufers mit Rechts- oder Lenkslenkung. Citroën, der französische Ford, und viele andere haben ihre neuen Modelle derart entworfen, daß die Lenkung ohne viel Komplikationen rechts oder links installiert werden kann.

Alle drei bekannten und bewährten Radkonstruktionen, das Artillerierad, das Drahtspeichenrad und das Vollscheibenrad, haben noch immer ihre Anhänger. Es scheint nur, daß das Drahtspeichenrad, vielleicht die



Die pneumatische Abfederung, System Messier.

Ueber jeder Radachse befindet sich ein vertikaler Druckzylinder, in dem ein mit dem Radlager starr verbundener Druckkolben läuft. Die Federwirkung wird also ausschließlich durch das Zusammenpressen und Ausdehnen der in dem Zylinder befindlichen Druckluft bewirkt.



Ein Citroën-Phaeton mit Raupenantrieb.

technisch richtigste und zweckmäßigste Konstruktion, seltener wird. Sollte hierfür wirklich nur seine schwierige Reinigung ausschlaggebend sein oder sind es die unruhigen Linien seiner Speichen, die mit den geraden, architektonisch schon sehr ausgereiften Formen der Karosserie nur schwer in Einklang zu bringen sind?

Merkwürdigerweise gab der Pariser Salon auch über eine sehr wichtige Haupt- und Kardinalfrage des modernen Automobilbaus keine eindeutige Antwort; nämlich auf die Frage nach der Größe des Wagens und seiner Motorstärke. Der Gigant der Ausstellung war ein zum Luxusreisewagen umgewandeltes Lastwagenchassis von Saurer von geradezu schlafwagenhaften Abmessungen, dementsprechend auch märchenhaft in Preis und Gewicht. Es gibt also ganz Große,

Große, Mittlere, Kleine, Kleinste, Allerkleinste und schließlich noch den Cyclecar, der, allen ausgestreuten Nachrichten von seinem endgültigen Untergang zu trotz, noch immer lebt und, wie die Menge der ausgestellten Modelle bewies, sogar recht kräftig lebt. Auch das dreirädrige und dreispurige Vehikel (zwei Vorderräder vorn und ein angetriebenes Rad hinten) behauptet allem Anschein nach seinen Platz.

Ein Kapitel, mit dem, nach der Anzahl der vorhandenen konstruktiven Lösungen zu schließen, unsere Automobilkonstruktoren recht unzufrieden sind, ist die Abfederung des modernen Automobils. Begreiflich. Denn mit der steigenden Geschwindigkeit des Automobils wächst natürlich auch das Bedürfnis nach höchster Stabilität des Fahrzeuges, die neben einer möglichst Tieflagerung des



Wie der Tracta-Wagen auf der Straße aussieht.

Dieser Wagen war der allerniedrigste des Pariser Salons. Die Aufnahme gibt an der Gestalt des rechts mitabgebildeten Herrn, der wegen der erforderlichen Tiefhaltung der Kamera nicht ganz in das Bildfeld zu bringen war, einen guten Maßstab dafür ab, wie niedrig die Bauart dieser Konstruktion ist. (Phot. Niklitschek.)