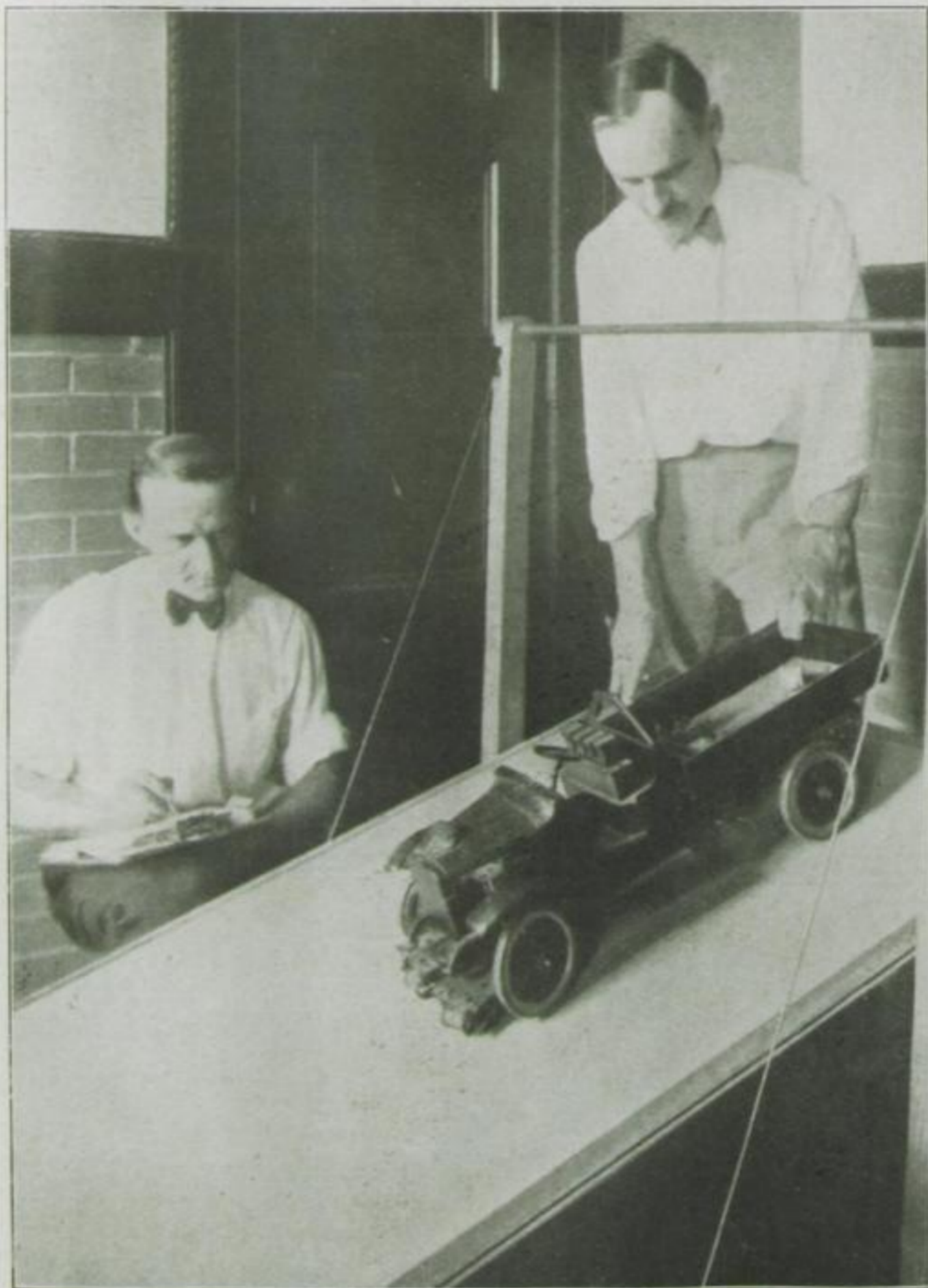


geführt worden. Man hat moderne Kraftwagen genommen, aus ihnen die Vierradbremsten ausgebaut und nun dieselben Versuche wie im Laboratorium unternommen. Angeblich sollen auch diese Versuche eine Bestätigung der Laboratoriumsbeobachtungen gebracht haben, die Wagen sollen stets nur bei Anwendung der Hinterradbremsten, niemals, oder wenigstens sehr viel weniger, bei Anwendung der Vorderradbremse ins Schleudern geraten sein.

Man steht deshalb auf Grund dieser Versuche auf dem Standpunkt, daß bei künftigen Konstruktionen die Hauptbremswirkung auf die Vorderräder verlegt wird. Bei den z. Zt. üblichen Vierradbremsten ist die Bremswirkung bisher so verteilt, daß drei Fünftel auf die Hinterräder und zwei Fünftel auf die Vorderräder einwirkt. Auf Grund der bisher unternommenen Versuche über die Bremswirkung befürwortet man nun die Umkehrung dieses Verhältnisses. Man behauptet, daß in diesem Falle, wenn drei Fünftel dieser Bremskraft auf die Vorderräder einwirken, nicht nur ein Maximum an Bremswirkung erzielt wird, sondern daß die Gefahr des Schleuderns sehr stark herabgemindert wird. Allerdings soll dies Bremsystem vom Fahrer eine vollkommene Neuorientierung verlangen, denn während die Bremsen angezogen sind, verliert der Fahrer die Möglichkeit der Steuerung, der Wagen gleitet in der einmal eingenommenen Richtung weiter und die Steuerwirkung kann erst wieder durch Aufhebung der

Bremswirkung herbeigeführt werden.

Um festzustellen, ob dieses andere Gefahrenmoment nicht etwa gar größer ist als das jetzt im Schleudern bestehende, wird man wohl noch ziemlich eingehende Versuche unternehmen müssen. Die Beseitigung der Schleudergefahr wäre natürlich ein wichtiger Fortschritt für den Automobilismus, aber ob man diesen Fortschritt erkaufen darf mit dem Verlust der Steuerfähigkeit im Augenblick der Bremswirkung, das ist ein Problem, das sehr eingehender Erörterung bedarf.



Phot. Pressephoto

\*