



1916

**Seidel  
1924 – 1926**

Die Arop-Gesellschaft Ladisch, Seidel & Co., Bismarkstr. 10, Charlottenburg bei Berlin, wurde 1916 gegründet.

*MW 1924 249 DAA 1924:* Arop-Ges. Abt. Autobau, Berlin

*BRM 1924 146 - Dez) DAA 1924:* Fahrgestell aus einer Wanne aus Aluminiumblech. Als Antrieb Jap-Motor 1000 ccm, Fahrer vorne für sich allein, neben sich nur Klappsitze, die für Kinder ausreichen. Dahinter Bank für 3 Personen.

*AWFW 1924: DAA 1924:* Seidel-Wagen der Arop-Gesellschaft Stand 180: jeder Motor von 1 Liter Hubraum bzw 4 PS Leistung ist verwendbar. Der Konstrukteur beabsichtigt indes, für die folge den mehrzylindrigen Hochleistungs-Gebläse-Zweitakter, System Zoller, einzubauen. Außer dem Kühler und Motor befindet sich kein weiteres Maschinen-Element vor dem Instrumentenbrett. Der Ventilator ist im Heck gelagert, saugt die Kühlluft durch einen Längskanal, der, vom Kühler ausgehend, den Motor umfasst und rückwärts die Kardanwelle einschließt, und stößt sie durch die Jalousie aus, die durch Klappen auf den Kühlbedarf der Wetterlage eingestellt werden kann. Der Wagenboden wird von dem wannenartig nach unten ausgebauchten Blechrahmen gebildet, so daß der Gesamtschwerpunkt sich in Höhe der Radmiten befindet. Dieser Umstand in Verbindung mit großer Spurweite (1350 mm) und langem Achsstand (3000 mm) bedingt ein sicheres Fahren auch in der Kehre. Besonders charak-

teristisch für den Seidel-Wagen ist aber der Fortfall besonderer Achsen vorn und hinten. Hierdurch werden erhebliche unabgefederte Massen eingespart, die bei Bodenstößen auf schlechter Straße die Maschine beanspruchen und Schwingungen ausführen, die ein Schlingern begünstigen und ein sicheres Lenken beeinträchtigen. Aber auch das ganze tote, nur Betriebsstoff erfordernde leere Fahrzeuggewicht verringert sich dabei auf (beim Lieferwagen) 400 kg, wozu 400 kg Nutzlast kommen, so daß die Ladefähigkeit auf den für Wagen unerhörten Wert von 100% kommt.

An Stelle der Achsen treten Querfedern, von denen je ein senkrecht übereinander angeordnetes Paar einerseits am Rahmen, andererseits diametral an der Nabe befestigt ist. In der hierdurch zustande kommenden Parallelogramm-Wirkung behalten die Räder ihre Vertikal-Orientierung dauernd bei. Die Federn verbinden weiche Elastizität in senkrechter, mit starrer Festigkeit in wagerechter Ebene, da sie in Keilform 15 cm breit am Rahmen aufliegen. Hierdurch werden sie befähigt auch ohne Stützgestänge die Schubkräfte zwischen Rädern und Rahmen zu übertragen. Bremsen befinden sich an allen vier Rädern.

Zwischen den Hinterädern befindet sich das von der Kardanwelle angetriebene, gesetzlich geschützte Seidel-Mehrgang-Getriebe. Seine Eigenart beruht auf der leicht von jedem Laien auszuführenden Schaltung der in dauerndem Eingriff befindlichen, aber nicht dauernd mit umlaufenden Zahnradern durch ein besonderes Klauen-Schaltgetriebe. Eine Beschädigung von Radzähnen kann also nicht vorkommen. Vom Getriebe führt je eine mit zwei Trockengelenken versehene Welle unmittelbar zum rechten und linken Hinterad, daß infolge dieser Lagerung auch bei hoher Fahrt wie an den Boden geklebt erscheint.

*AT 1925 25 11)* Seidel-Wagen der Arop-Gesellschaft, Berlin-Charlottenburg. Wie der S.H.W.-Wagen keine Achsen, vielmehr an deren Stellen ungeheuer breite, parallel zueinander gelegte Querfedernpaare. Fahrzeug ähnelt

einem Patentmuseum, worauf die Firma besonderen Wert zu legen scheint, da sie die Anwendung von 16 umwälzenden Patenten besonders betont. 6/25-PS-Motor der Mauserwerke

*AAz 1926 1 31 - 2.1.)* Das Seidel-Auto, fabriziert und vertrieben von der Arop-Gesellschaft, Berlin-Charlottenburg weicht in allen Einzelheiten von der üblichen Norm vollkommen ab und verdiente dahr eigentlich vollauf, zum Gegenstand einer Sonderbetrachtung gemacht zu werden.

