

Zur Berliner Automobil-Ausstellung

Die Karosseriebauer waren beinahe auf dem toten Punkt angelangt; sie wußten nicht mehr, mit welchen neuen Formen und Modetorheiten sie die äußere Form des Automobils noch hätten ausstatten können. Denn bei uns verlangt angeblich das Publikum jedes Jahr eine auch äußerlich sichtbare Neuerung, verlangt ein neues Modell. Denn eine rein technische Neuerung und Verbesserung kann man angeblich nur mit einer neuen Karosserieform starten. Es wird sogar erzählt, daß es Autobesitzer gäbe, die ihren alten Wagen jedesmal gegen den neuen Typ eintauschen.

Dieser „tote Punkt“ wäre das gewesen, was wir als eine wirkliche Errungenschaft hätten ansehen müssen, es hätte für uns die Formung eines wirklichen Typs bedeutet, zu vergleichen am besten mit dem Fahrrad.

Der Ehrgeiz zur Formung neuer Modelle hatte sich schon beinahe erschöpft, denn die Form selbst mußte als eine ziemlich stabile angesehen werden und man hatte sich deshalb äußeren Effekten zugewandt. Scheußliche Zeugen dieses Ehrgeizes sieht man auch dieses Jahr, beispielsweise bei einer Karosserie in einer Art Goldlack. Oft hat man das Trittbrett als Verbindung der beiden Kotflügel weggelassen, damit die Wagenseiten bei Schmutzwetter recht verspritzt werden. Die Tendenz, den Wagen möglichst niedrig zu halten und den Schwerpunkt möglichst tief zu legen, hat bei einigen Typen schon die letzte Grenze erreicht. Man hat sogar den Fahrer selbst so tief untergebracht, daß die Überhöhung durch das Verdeck so gering geworden war im Verhältnis zur Höhe der Kühlerhaube, daß der Steuernde fast nur noch einen Sehschlitz statt eines Fensters vor sich hatte.

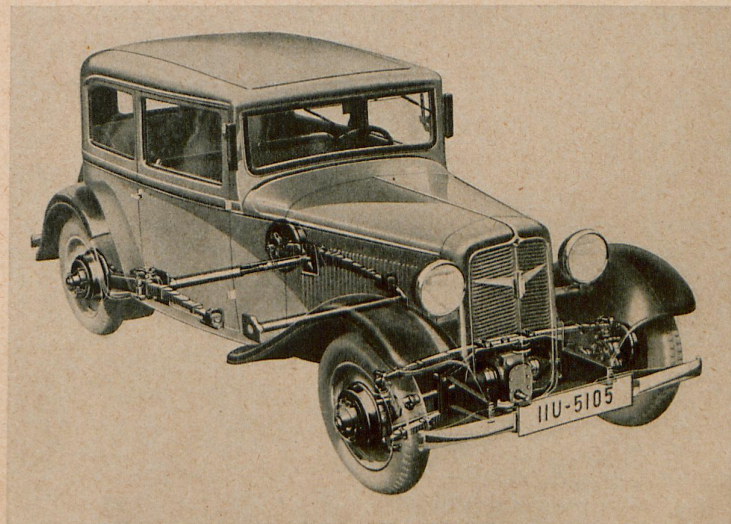
Hierbei zeigt sich schon deutlich, daß eine vernünftige Besserung der Fahreigenschaften sofort formal im modischen Sinne übertrieben wird. Genau so geht es mit dem, was den Anstoß zu einer Neugestaltung der Karosserie, also zu einer vom

Karosseriebauer her als Überwindung des „toten Punktes“ angesehenen, gegeben hat, nämlich die Entdeckung der Stromlinienform und ihre Übernahme vom Rennwagen auf den Personenwagen, herunter bis zu den kleinen und kleinsten Wagen. Etwa seit von Brauchitsch' großem Avuserfolg, bei dem er seiner Stromlinienform eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 20% zuschrieb, ist man stromlinienwütig geworden. Opels „Regent“ war wohl einer der ersten kleineren Wagen in Stromlinienform, heute sind selbst die kleinen Dreiräder stromlinig ausgebildet. Nun aber ist es wirklich schwer zu glauben, daß diese Stromlinienformen errechnet sind und daß sie ferner bei den Geschwindigkeiten dieser kleinen Wagen überhaupt eine Rolle spielen. Stromlinigkeit ist eine Mode, aber kaum eine Verbesserung. Man baut Stromlinie, indem man die Windschutzscheibe schräg stellt, indem man den Verdeckaufbau weich abrundet und vor allem, indem man das hintere Ende des Wagens spitz und lang auslaufen läßt.

Selbst in der Fachpresse und in Modeblättern mit gesellschaftlichem Einschlag schweigt diesmal die Kritik nicht ganz zu diesen Erscheinungen und es ist wirklich erfreulich, daß hier endlich auch einmal die Abwehr gegen die modische Übertreibung einsetzt.

Soviel scheint sicher, daß die Berücksichtigung der Stromlinie auch in Zukunft eine maßgebende Rolle bei der Gestaltung der Karosserieform spielen wird, aber der modische Handgelenkschmiß wird sich überleben.

Nun ist es durchaus möglich, daß wir zu einer grundlegenden Revision unserer alten Karosserieformen kommen, wenn die technischen Umgestaltungen, die auf der diesjährigen Ausstellung sich andeuten, wirklich ihre Versprechen halten. Der Vorderradantrieb gehört auch hierher, obwohl er schon eine kurze Zeit der Bewährung hinter sich hat. Seine Nachteile, wenigstens noch für heute, liegen klar zutage; erstens die



Darstellung der Vorderradantrieb- und Schwingachskonstruktion am 1,5-Liter „Adler - Trumpf“. Durch die achslose Aufhängung der einzeln gefederten Räder schwingt bei Bodenunebenheiten jedes Rad für sich.