

Das Auto im Spiegel der Presse.

Amerikanische und europäische Produktion.

Vor kurzem war hier die Rede von der Lage der deutschen Automobilindustrie, von ihrem unverkennbaren Fortschritt in dem nunmehr abgelaufenen Jahr und von ihrer wachsenden Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland. Trotzdem die deutsche Industrie 1927 einen starken Aufschwung genommen hat, darf die hochentwickelte ausländische Automobilindustrie keineswegs unterschätzt werden. Sie war uns ohne Zweifel an Zahl der Produktion und auch an Erfahrungen lange Zeit voraus, und erst im abgelaufenen Jahr ist es der deutschen Automobilindustrie gelungen, diesen Vorsprung nahezu wieder einzuholen.

Immerhin ist auf dem Weltmarkt des Automobils eine für das Jahr 1927 charakteristische Feststellung zu machen: Der Absatz an Wagen hat nicht mehr zugenommen, er ist sogar zurückgegangen. Der internationale Automobilmarkt ist überflutet und die großen Werke von Weltbedeutung haben nach neuen Absatzgebieten suchen müssen. In den Vereinigten Staaten, dem Dorado des Automobils, war die Übersättigung des Marktes besonders deutlich erkennbar. Das „amerikanische Volk wurde mit Automobilen derart vollgefüttert“, daß zuletzt auf jeden sechsten Kopf ein Automobil kam. Weiter ging es also wirklich nicht, wenn man einrechnet, daß unter diesen sechs Personen, die heute ein Automobil besitzen, auch Greise, Kinder und die Minderbemittelten einbegriffen sind. Hinzu kam, daß das Angebot an gebrauchten Wagen so stark wurde, daß der Absatz an neuen Wagen unbedingt eine Verlangsamung erfahren mußte; wenn man heute die Statistiken der großen amerikanischen Fabriken verfolgt, wird man sehen, daß die Jahre 1925 bis 1926 den Höhepunkt des Absatzes im Inland darstellten, während im Jahre 1927 trotz des gesteigerten Auslandsgeschäftes die Produktion stehenblieb oder sogar um 20 bis 30 Prozent zurückging.

Der quantitativ größte amerikanische Automobilproduzent Ford hatte die Produktion an Personenwagen Mitte 1927 bekanntlich überhaupt eingestellt, weil das alte Modell, trotz mancherlei äußerlicher Modernisierungen, keinen Absatz mehr fand. Ford mußte sich deshalb gänzlich umstellen und eine völlig neue Wagentype schaffen, die sowohl in Fahrgestell, Motor, als auch in der Karosserie wesentlich vom alten Modell abweicht und vor allem Handschaltung und Fußgas statt wie bisher Fußschaltung und Handgas aufweist. Anfang Januar kam diese neue Type in Amerika und zwei Monate später in Europa zum Verkauf. Wie stark die Ford-Produktion in den letzten Jahren zurückgegangen ist, geht daraus hervor, daß 1925 noch zwei Millionen, 1926 1 800 000 und 1927 nur etwa 800 000 Wagen abgesetzt wurden. Man darf gespannt sein, ob es Ford mit seiner neuen, auch dem europäischen Geschmack stärker angepaßten Type gelingen wird, seine gegen ihn anstürmende Konkurrenz wieder zurückzudrängen und sich die alte Vormachtstellung zu erobern.

Die schärfsten Konkurrenten sind die General Motors, ein Konzern mehrerer Fabriken, die vor Jahresfrist einen neuen Chevrolet herausbrachten, mit dem sie Ford schwer zu Leibe gingen. Dieser Chevrolet ist es auch gewesen, der dem alten Ford-Wagen das Lebenslicht ausblies, denn dieses neue General-Motors-Produkt war nicht nur fast ebenso billig wie Ford, sondern es war maschinell und äußerlich dem Konkurrenten weit voraus. Die General Motors stellen in den Vereinigten Staaten überhaupt eine unvergleichliche Macht dar. Neben dem billigen Chevrolet stellen sie den famosen Buick her, einen der besten Wagen der amerikanischen Mittelklasse, der in seiner Preislage wohl den meistbegehrten Wagen darstellt. Daneben gehören zu den General Motors noch die Cadillac-Werke, die Oakland- und Potiacfabriken, die alle dank eines über die ganze Welt straff organisierten Verkaufnetzes weit über Amerika hinaus bekannt sind.

Von den guten amerikanischen Mittelwagen seien noch erwähnt: Marmon in Indianapolis, Paige in Detroit, Stutz in Indianapolis, Overland in Ohio, Flint in New York, Davis in Richmond, der auch in Deutschland viel gefahrenen Chrysler in Detroit, Auburn in Indianapolis, Chandler in Cleveland und Dodge in Detroit hergestellt. Zu den bekannteren billigeren Wagen zählen noch der Essex, Nash und die neuen kleinen Modelle von Studebaker, während Packard, Lincoln, Locomobile und Pierre Arrow zu den teuren Wagen zählen. Außer den beiden billigen Wagen, Chevrolet und Ford (auch das neue Ford-Modell hat nur vier Zylinder) weisen fast alle amerikanischen Typen jetzt sechs oder acht Zylinder auf.