

Seiten Widersprüchen gegen diese selbstverständliche Normung, weil die Automobilwerke befürchten, daß die Verwendung ein und derselben Karosserietype ihren Fabrikaten das äußere charakteristische Merkmal der Eigenart nimmt. Da sich die Anschaffung der erforderlichen Pressen für nur eine einzige Type in Deutschland auf ungefähr eine Million Reichsmark beläuft, so ist es selbstverständlich, daß mit einem öfteren Wechsel der Karosserie-Form nicht gerechnet werden darf. Amerika, das ganz andere Absatzmöglichkeiten für seine Karosserien hat, ist hierdurch in die glückliche Lage gekommen, heute die Karosserie-Mode vorschreiben zu können, weil es wohl imstande ist, seine Pressen nach nicht allzu langer, gut absehbarer Zeit durch andere für neuere Karosseriegewandungen zu ersetzen.

Man sagt den vorher beschriebenen beiden Karosseriearten nach, daß sie eine üble Beigabe besitzen: sie dröhnen. Dieses Dröhnen ist zwar nicht sehr laut, immerhin bildet der ganze Oberbau einen resonanzhohlen Raum, der ein leichtes, aber ständiges Geräusch verursacht. Um diesem Übelstand abzuweichen und um gleichzeitig die Elastizität und Anschmiegefähigkeit der Aufbauten wesentlich zu vergrößern, hat man in den Vereinigten Staaten eine Neuerung geschaffen und zwar dadurch, daß man nicht mehr Metall auf Metall zusammenschweißt, sondern die Paßkanten nach ganz bestimmten Formen falzt. In die entstehenden Hohlräume werden Gummibänder eingepreßt, erst dann werden die einzelnen Teile mechanisch miteinander verbunden.

Von diesen klangstumpfen Karosserien führt der nächste Schritt zu der völlig geräuschlosen Weymann-Karosserie. Die erste einschneidende Umwandlung war bei dieser Bauart die Verbindung der Sitzplätze mit dem Untergestell selbst, entgegen der bisher üblichen Befestigung mit der Karosserie. Letzterer bleibt nur noch die Aufgabe vorbehalten, den Insassen als schützende Umhüllung gegen Regen, Wind, Staub und Kälte zu dienen. Sie arbeitet daher nur noch mit ihrem Eigengewicht, das so leicht wie möglich gehalten werden kann, weil die schädlichen Erschütterungen und die zerstörenden Stöße nicht mehr auf sie übertragen werden.

Eine zweite umstürzende Änderung entstammt der Erfahrung Weymanns als des ehemaligen Flugzeugbauers. Die Weymann-Karosserie besteht nur aus einem Gerippe, dessen leichte, viereckige Holzspanten keine starre Verbindung aufweisen. Wo Bewegungen auftreten können, geben die elastischen Verbindungen nach, und geräuschlos vollzieht sich die Anpassung an die Unebenheiten der Straße. Die berüchtigten Längsschweller der Karosserie, die das Wagengewicht erhöhen und das leichte Federn des Untergestells verhindern, sind verschwunden. Bei der Bauart nach Weymann werden auf den Rahmen des Fahrgestells Querhölzer geschraubt, die an beiden Seiten das Untergestell überragen und an deren Enden Längsträger als seitliche Begrenzung der Karosserie befestigt werden. Auch bei diesen Verbindungen sind, wie überall bei der Weymann-Konstruktion, kleine Zwischenräume belassen, um die Reibung der einzelnen Teile auszuschließen.

An Stelle der festen Wände anderer Karosserien aus Holz oder Blech wird das Gerippe der Weymann-Karosserie mit Zaponstoff umkleidet, einem Produkt von außergewöhnlicher Haltbarkeit, das im Aussehen dem genarbten Leder gleicht. Auch hier ist der Grundgedanke der Leichtigkeit, Elastizität und der Geräuschlosigkeit gewahrt.

Trotz des durchschlagenden Erfolges, den die Weymann-Karosserie namentlich auf dem Verwendungsgebiet für Leichtkraftwagen von vornherein gehabt hat, konnten sich viele Automobilisten an das äußere Aussehen der mit Stoff bespannten Karosserie nicht gewöhnen. Namentlich nachdem die amerikanischen Wagen, wie wir bereits erwähnt haben, mit ihren leuchtenden Nitrozelluloselacken auf dem Plan erschienen. Auf der einen Seite wollte man auf die Leichtigkeit, Geräuschlosigkeit und Nachgiebigkeit der Weymann-Karosserie nicht verzichten, auf der anderen Seite verlangte man den in der Sonne funkelnden Glanz, den die Politur der amerikanischen Stahlbleche hervorruft. Weymann ist es gelungen, beide