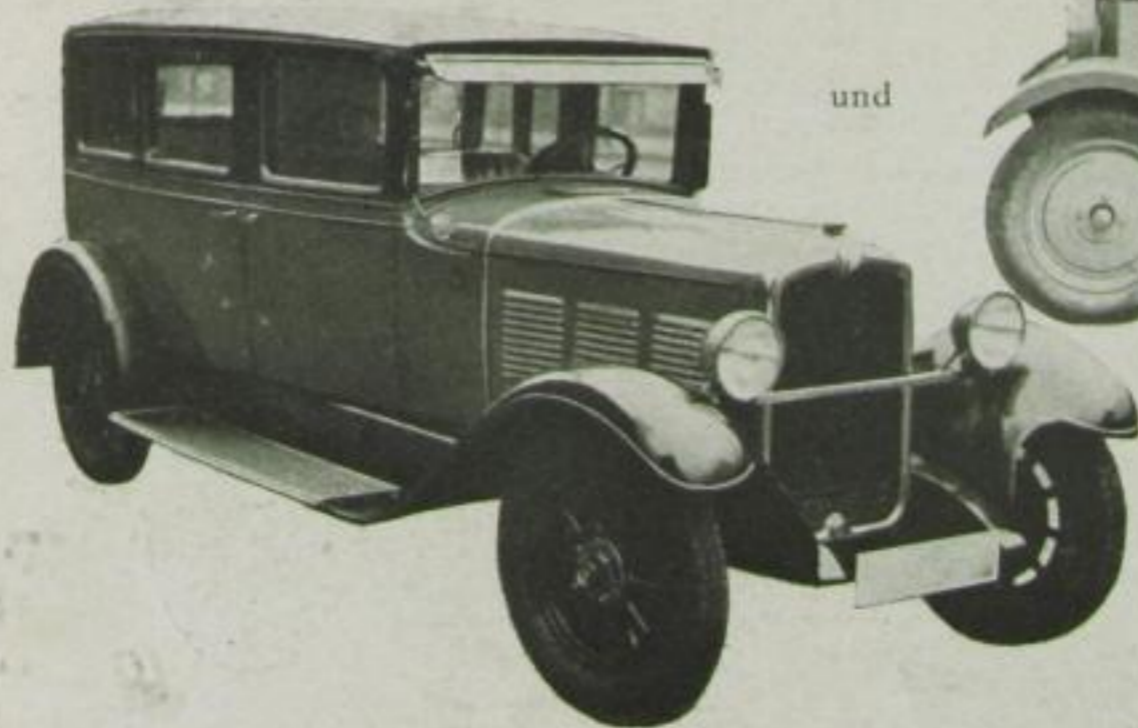


ruhig und elastisch. Neben den verbesserten Fahrgestelleigenschaften findet sich auch noch eine Vervollkommnung der Karosserie, besonders der neuen sehr schönen Cabriolet-Modelle. Außer diesem Typ wird sich in der Schweiz — dem Land der Herrenfahrer — vor allem der neue Achtzylindertyp Nürburg einführen und dann die berühmten und bewährten Sportmodelle Type S, SS und SSK.

Außer Mercedes-Benz stellten in Genf noch sieben deutsche Fabriken aus und zwar Adler, Brennabor, Horch, Opel, Röhr, Stoewer und Wanderer. Da für die Schweiz nur starke elastische Fahrzeuge in Betracht kommen, wurden nur die entsprechenden Typen gezeigt. Opel brachte zum Salon vor allem den neuen 2-Liter-Wagen, der in den letzten Monaten überraschend verbessert worden ist. Durch sorgfältige Gestaltung von Rahmen, Antrieb und Federung ist es gelungen, das Fahrgestell nicht weniger als 11 cm tiefer zu legen. Ferner hat man die Federn ausschließlich in Gummiblöcken aufgehängt, wie wir das ebenso bei den bekannten Achtzylindern von Stoewer und bei allen neuen Chrysler-Modellen finden. Auch die Karosserie dieses 2-Liter-Wagens ist schwerer und wuchtiger in der Form geworden, so daß sie heute ganz dem internationalen Geschmack entspricht. Die Modelle von Brennabor, Stoewer und Horch sind von den Ausstellungen in Paris und Genf her bekannt, ebenso der Wanderer, der den für die Schweiz besonders geeigneten 2½-Liter-Typ mit verschiedenen äußerst geschmackvollen Karosserien zeigte. Die drei Serientypen von Adler sind in Deutschland so bekannt, daß von ihnen nichts weiter gesagt werden braucht. In Genf fand der neue Vierzylinder Favorit von Adler besonderes Interesse, da er für eine Vierzylindermaschine sehr günstige Eigenschaften besitzt und vor allem eine überraschende Elastizität und ein sehr hohes Anzugsmoment. Im übrigen ist die Entwicklung noch mehr zum 6- und 8-Zylinder übergegangen.

Eine außerordentlich warme Aufnahme fand der in Genf zum erstenmal vertretene neue deutsche Röhr-Wagen. Die Vorführungsfahrzeuge dieser jungen Fabrik zeigten in den Straßen von Genf und in der Umgebung Fahreigenschaften, die den Schweizern fast unglaublich erschienen. Trotzdem die Berechnung der Schwingachse in letzter Zeit wieder oft bestritten wird, konnte mit dem Röhr-Wagen bewiesen werden, daß selbst beim Überfahren von Bordschwellen mit 50 bis 60 Stunden-Kilometer harte Stöße völlig absorbiert werden, so daß man in der Karosserie selbst nur noch eine ausgeglichene Schwingung empfindet. Außerdem konnte klar bewiesen werden, daß die Schwingachse moderner Konstruktion — trotz aller gegenteiligen Behauptungen — genau so geräuschlos arbeitet, wie eine normale Hinterachse. Vom Röhr-Wagen ist im übrigen noch zu sagen, daß der Motor in den wenigen Monaten von der Berliner Ausstellung bis heute durch sorgfältigste Bearbeitung und Formung der Kanäle usw. noch

Die auf der Ausstellung gezeigten Brennaborwagen
Die 12/55 PS 3 Ltr. Innensteuer-Limousine



und



das 6/25 PS 4 Cyl. Zweisitzer-Cabriolet

ruhiger und elastischer geworden ist.

Die Schweiz selbst besitzt nur eine größere Fabrik, Martini, deren neueste Mo-