

Es wäre zwecklos, alle Typen, die größtenteils in Berlin gezeigt und besprochen wurden, einzeln zu beschreiben. Besonders interessieren wird es aber an dieser Stelle, daß man die Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit der Karosserie in weitem Maße verbessert hat. Bekannt ist es heute, daß die Cabriolet-Limousine eine große Zukunft haben wird. Es handelt sich um einen Wagen, der offen und geschlossen von der Seite wie eine normale Limousine aussieht, da die Seitenteile fest sind; nur das Dach ist völlig oder größtenteils zurückziehbar. Gegenüber dem Cabriolet besitzt dieser Karosserietyp den wichtigen Vorzug, daß er billiger ist und mit einfacheren Mitteln genügend stabil und formschön hergestellt werden kann. Er eignet sich darum für den kleinsten Wagen ebenso wie für das Luxusfahrzeug. Unter anderen finden wir diese Karosserie serienmäßig bei dem neuen Hanomag und bei Röhr. Diese Karosserie sehen wir deutlich offen und geschlossen auf dem Standbild der Firma. Zwei Schweizer Fabriken haben die gleiche Karosserie so gestaltet, daß das Verdeck automatisch geöffnet und geschlossen werden kann. Bei der Karosseriefabrik Hess z. B. wird das Verdeck durch ganz schmale, kaum sichtbare Stahlbänder gezogen und zwar von einem kleinen Elektromotor, der im Führersitz gekapselt angeordnet ist. Ein Druck auf den Schaltknopf genügt, um während der Fahrt das ganze Dach sich auf- oder abrollen zu lassen.

Der Genfer Salon hat bereits noch deutlicher als Paris und Berlin gezeigt, daß das Automobil als Einheit, d. h. sowohl in der Fahrgestell- wie in der Karosseriekonstruktion immer mehr zu einem Einheitsstyp entwickelt wird. Schon heute sind viele der europäischen und amerikanischen Wagen in Form, Leistungsfähigkeit und Fahreigenschaften kaum noch zu unterscheiden. Nur ganz selten findet man noch das schwere europäische Fahrgestell mit hochtourigem Motor oder das übermäßig leichte amerikanische Chassis mit übermäßig großer, langsamer Maschine. Gerade in den letzten Monaten sind bei den europäischen und besonders deutschen Fabriken die noch vorhandenen Schwierigkeiten überwunden und in Genf sind kaum noch schwere Fahrgestelle gezeigt worden, zumal diese für dieses Land der Berge gar nicht in Betracht kommen. Die wenigen europäischen Firmen, die solche Wagen noch zeigten, können mit einem Erfolg nicht mehr rechnen. — Um die äußere Unterscheidung zu erleichtern, muß heute schon mit Feinheiten gearbeitet werden, so finden wir bei allen neuen Chrysler-Wagen an Stelle des normalen Kühlers nur noch einen ganz glatten, schmalen Kühlerstreifen, hochglanzvernickelt, während der eigentliche Kühler unter der Haube verschwindet. Ob dies besonders bei den kleineren Modellen unbedingt gut aussieht, darüber läßt sich streiten. Auf jeden Fall ist der Chrysler dadurch wieder auf den ersten Blick zu erkennen und das gleiche suchen andere Fabriken durch irgend eine deutliche Form der Haube, des Kühlers usw. zu erreichen.

\*

Die kurzen Ausführungen haben wohl deutlich gezeigt, daß in der ganzen Welt die praktisch gleichen Wagen mehr oder weniger gut hergestellt werden. Aus der Fülle der Fabriken heben sich jetzt aber wieder deutlich einige wenige europäische Firmen hervor, die einsehen, daß bei dieser Politik das Hauptgeschäft der Amerikaner macht und darum versuchen, einen Wagen zu schaffen, der durch Leistung, Fahreigenschaften und Form dem Europäer besonders gefällt. Als Beispiel ist Röhr mit seinen Schwingachswagen zu nennen, ebenso Steyr und Tatra. Außerdem ist in diesem Zusammenhang der typisch europäische Kleinwagen noch zu erwähnen, den man aber in Genf überhaupt nicht sah — die einzige Ausnahme bildete die französische Austin-Licenz, der Rosengart — da er für die Schweiz nicht in Betracht kommt.