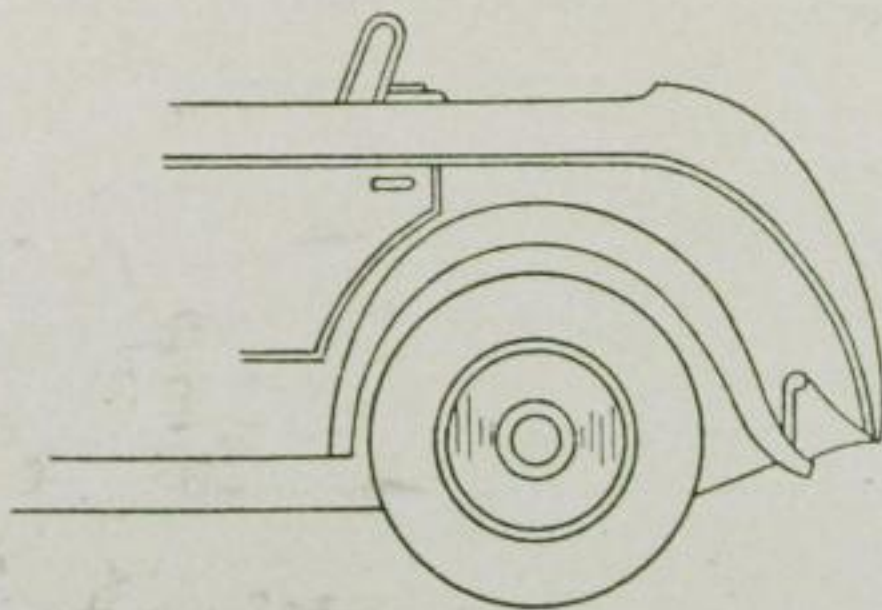


Windhunden, Forellen und Delphinen gegenüber anderen Tieren besonders ausgeprägt hat. Diese Ideen haben die Konstrukteure unserer schnellen Fahrzeuge schon lange erkannt: so besitzen die Schnellzugslokomotiven nur noch ganz niedrige Schornsteine. Die gegen früher niedrig erscheinenden Schornsteine der Ozeandampfer sind schräg gestellt und fördern das Bild der Bewegung. Die Neigung, der reinen Zweckform der Natur auch den Kraftwagen zu unterwerfen, wurde leider vor wenigen Jahren etwas übertrieben. Es entstanden Wagenkörper mit Stromlinien-Karosserien merkwürdigster Form, Wagenkörper in Bootsform, in Tropfenform, die hinten und vorn spitz ausliefen. Nur selten noch begegnen wir diesen Vehikeln auf der Straße; die meisten Besitzer haben sie

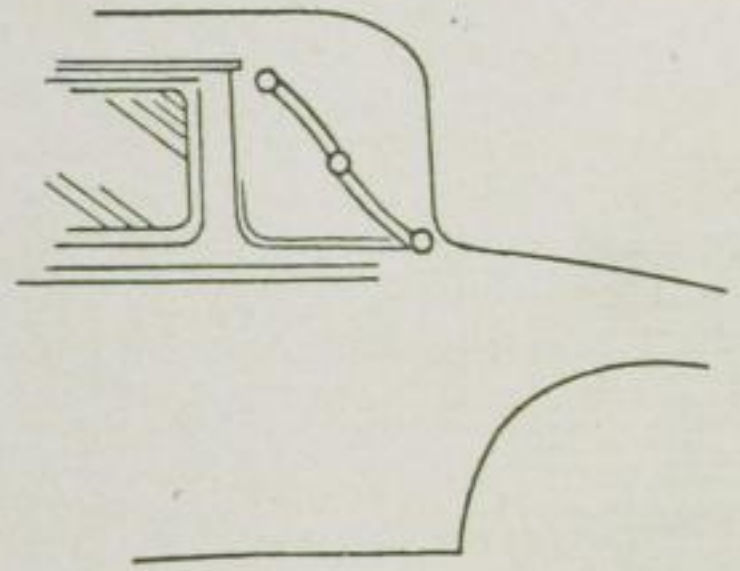


Eine neuartige Übergangsform

frühzeitig außer Dienst gestellt. Die Schöpfer dieser Formen übersahen eins: Die Aufgabe des Kraftwagens verlangt eine andere aus der Entwicklung herauswachsende Zweckform, nicht Nachahmung des in Natur und Technik bereits Gegebenen. Nur die

allgemeinen Richtlinien für alle Schnellbewegungsmittel sind gleich.

Die erste Richtlinie in dieser Richtung ist die oben geschilderte Betonung der wagerechten Linien und das Unterdrücken der senkrechten. Vergleicht man einen ganz modernen Wagen mit einem Wagen, der vor einigen Jahren gebaut wurde, so stellt man beim Nachmessen



Die harmonische S-Kurve am Roadster

fest, daß sich die Umrißform an sich wenig geändert hat. Der Wagen ist durch kleinere Räder niedriger geworden und sieht dadurch erheblich länger aus. Der Kühler und die Seitenwand sind höher hinaufgezogen, so daß die Fenster bei geschlossener Form des Wagonaufbaues niedriger werden. Dadurch stören die senkrechten Linien des Kühlers und der Windschutzscheibe weniger, zumal die Kühlerhaube meist sehr langgezogen ist, so daß der Eindruck eines Überganges entsteht. Störender ist der hintere Abfall beim geschlossenen Wagen. Da sich bei jedem Gegenstand, der hinten scharf abgeschnitten ist, im Wasser oder in der Luft Wirbel und Gegenströmungen bilden, die die Vorwärtsbewegung hemmen, so kann man das Gleiche aus der Form des Wagens schließen. Besser ist deshalb die Lösung mit einem sanften Übergang, etwa in der Form einer S-Kurve, wie wir sie an dem jetzt sehr beliebten Roadster oder Cabriolet sehen. Diese Kurve entwickelte sich nach