

DEUTSCHE AUTOMOBILE, JAHRGANG 1928

Von
MAX HERMANN BLOCH

Die Epidemie greift unaufhaltsam um sich. Alles scheint von einem Bazillus infiziert, der unwiderstehlich den Wunsch nach Besitz eines Autos erzeugt. Im Haushalt, in Restaurationen, auf Eisenbahnfahrten, kurz überall drehen sich die Gespräche aller um das Automobil.

Der Rückschlag zum Winter in diesem unfreundlichen Monat März wird auch vorübergehen, und dann wird für Zehntausende die Frage unaufschiebbar, zu welcher Marke man sich beim Einkauf entschließt.

Die Qual der Wahl wird in diesem Jahre zur Tortur, Preise und Qualitäten, auch Aeüßerlichkeiten der Ausführung, besonders in der Mittelklasse, sind so nah zueinander gerückt, daß es unter verschiedenen Marken kaum noch Unterschiede gibt...

Erst zweieinhalb Jahr sind vergangen seit Aufhebung der Einfuhrverbote, die der deutschen Automobilindustrie eine Art Monopolstellung im Vaterlande gaben. Die Schutzzölle, die die Einfuhrverbote ablösten, sind stark abgebaut, so daß die deutsche Industrie den Feind im eigenen Lager hat. Trotz der einseitigen Schwächung der einheimischen Werke durch Revolutionswirren, Substanzverluste der Inflation und ungeheure Geldverluste durch den nach Stabilisierung einsetzenden Preisabbau der Rohmaterialien und Zubehöre, lebt eine erstaunliche Anzahl von deutschen Fabriken ein lebendiges Leben. Zwar ist man sich in Kreisen der Industrie bewußt, daß der Kampf gegen die ausländische Automobilindustrie erst beginnt, jedoch wird Optimismus und Wagemut die Lebensfähigen auch über kommende Krisen hinwegbringen.

Die deutschen Konstruktionen haben sich seit Jahresfrist dem internationalen Standard stark angeglichen. In der Hauptsache wird der mittelstarke Wagen gebaut, der, größtenteils sechszylindrig, den Erfordernissen entspricht, die das Publikum hinsichtlich Fahrkomfort stellt.

Die hervorstechendste Eigenschaft der deutschen Fabrikation ist Haltbarkeit, die das deutsche Kaufpublikum entsprechend den Vorschriften seines Geldbeutels verlangen muß. Die Ueberlegenheit der deutschen Produktion in dieser Richtung wird sich naturgemäß erst nach Jahren erweisen.

Besonders auffallend und kennzeichnend für den Jahrgang 1928 ist, daß eine große Anzahl von Automobilfabriken das Kabriolett, ob zwei- oder mehrsitzig, serienmäßig bauen oder bauen lassen. Hierdurch wurde erreicht, daß jetzt die deutsche Industrie komplette Wagen mit richtigen Kabrioletts, keinen sogenannten Allwetterverdecken, zu Preisen liefert, die die Anschaffung einer Kabriolettkarosserie allein selbst in dem billigen Amerika erfordert.

Erschöpfend kann und will dieser Artikel, gebunden durch den Rahmen, natürlich nicht alle deutschen Fabriken erwähnen. Lediglich die Werke und ihre Fabrikate, die durch Originalität ihrer Konstruktionen, besonders große Produktionssteigerungen, Pionierarbeit durch Herausbringen von Neuschöpfungen und dergleichen, aus dem allgemeinen Niveau hervorspringen, sollen gestreift werden.

Dem kleinsten Geldbeutel, dem das Motorrad zu unbequem, ein größerer