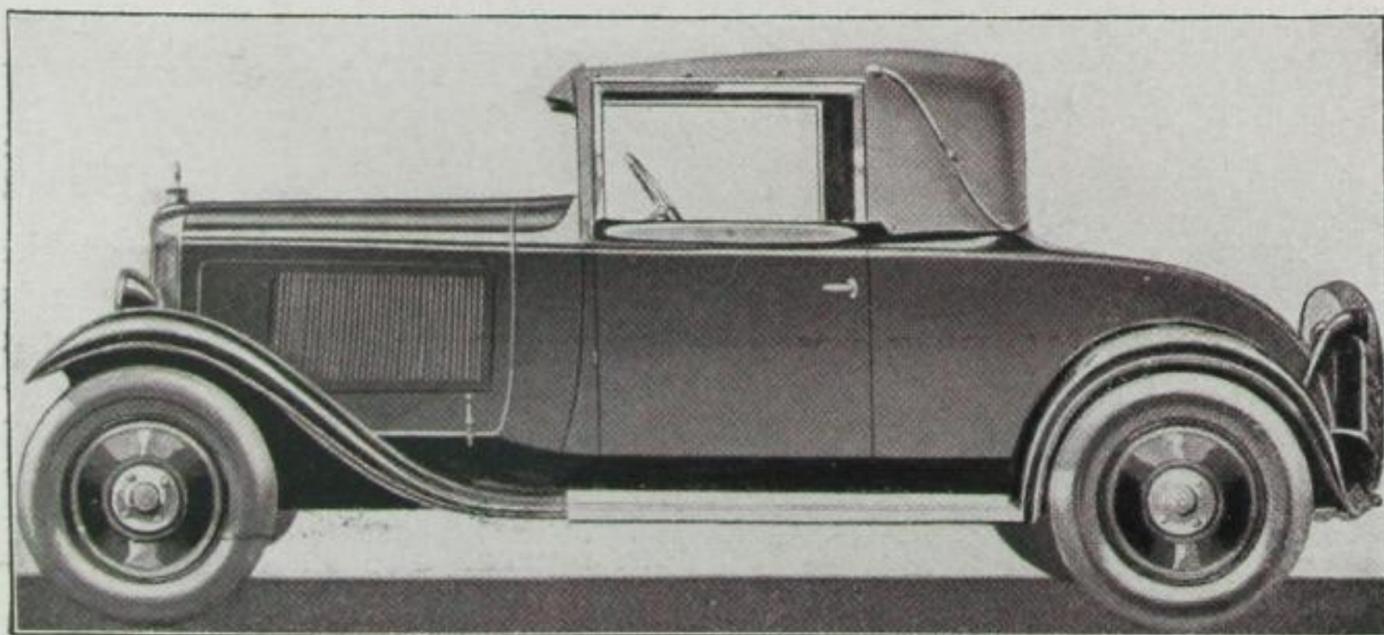


zeuge in technischer Beziehung unterlegen wären, sondern ein deutlicher Ausdruck der herrschenden Krise, die dem billigen und leistungsfähigen Wagen mehr Absatzmöglichkeiten bietet.

Selbstverständlich wird der gute und hochklassige Qualitätswagen nach wie vor sein Käuferpublikum haben. Die Erzeugung dieser Wagen wäre jedoch nicht imstande, die deutsche Automobil-Industrie in ihrem jetzigen Umfange am Leben zu halten. Und es ist auch nicht verkennbar, daß neben den außerordentlichen Qualitätsprodukten in der letzten Zeit ein starkes Bemühen um den billigen Wagen spürbar ist.

Es liegt im Sinn der ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse, daß das Schwergewicht der Produktionsentwicklung für 1931 auf den 1- bis 2-Liter-Wagen entfallen wird. Die Automobil-Ausstellung wird beweisen, daß sich hier ganz außerordentlich konstruktive und kaufmännische Kräfte am Werke zeigen, Kräfte, die es vielleicht zu Wege bringen werden, der deutschen Industrie gerade in dieser auch für das übrige Europa immer wichtiger werdenden Wagenklasse einen gewissen Vorsprung zu sichern, der vorerst nicht so schnell eingeholt werden dürfte.

Diese mit Nachdruck innerhalb der Industrie befolgte Entwicklungstendenz: die Orientierung zum billigen und technisch ganz modernem Gebrauchsfahrzeug dürfte ein Lichtblick der kommenden Entwicklung in wirtschaftlicher Beziehung sein. Der Hunger nach Motorisierung besteht in keinem Lande, mit Ausnahme Rußlands, augenblicklich so stark wie in Deutschland. Die relativ geringe Zahl, gemessen an der Größe und Bedeutung des Landes, die unseren Kraftwagenstand gegenüber anderen Ländern recht niedrig erscheinen läßt, beweist dies aufs eindringlichste. Es ist nun Sache der Industrie, für die weiten Kreise das erschwingliche Fahrzeug zu schaffen, wobei natürlich nicht zu verkennen ist, daß man natürlich immer innerhalb der Grenzen des Möglichen bleiben muß. Mit Hilfe der heute fast überall durchgeführten Rationalisierung und mit Hilfe ganz moderner Konstruktionsprinzipien dürfte es der deutschen Industrie jedoch gelingen, der Verwirklichung einer intensiven Motorisierung Deutschlands im Jahre 1931 erheblich näher gekommen zu sein, falls nicht alle Anzeichen trügen.



Der normale Standard