



vom 4-, 3- und 2rädigen Typ, mit 1-, 2-, 3- und 4-Zylinder-, vorn oder hinten angeordneten Motoren, Luft- oder Wasserkühlung usw. sich ausdenken läßt: Eine fast unübersehbare Mannigfaltigkeit der Arten wie der Zahl der ausgestellten Fahrzeuge.

Es waren damals in Deutschland 80 Automobilfabriken (gegen 63 im Vorjahr) vorhanden, die 134 (im Vorjahr 108) Modelle erzeugten.

Bemerkenswert war bei vielen Typen das erfolgreiche Streben des Konstrukteurs, bei gegebener Steuerleistung eine möglichst hohe Bremsleistung des Motors zu erzielen, der sich dann gewöhnlich auch die Bauart des Fahrgestelles anpaßte. Infolge der hohen Brennstoffkosten war die Zahl der Modelle mit schwachen Motoren von 4—6 Steuer-PS erheblich gestiegen, doch hatte auch der Gebrauchs- und Tourenwagen von 8 Steuer-PS eine starke Zunahme an Modellzahl erfahren. Die erhebliche Zunahme an der Anzahl von Sechszylindern, und zwar schon von 10 Steuer-PS an, war auffallend.

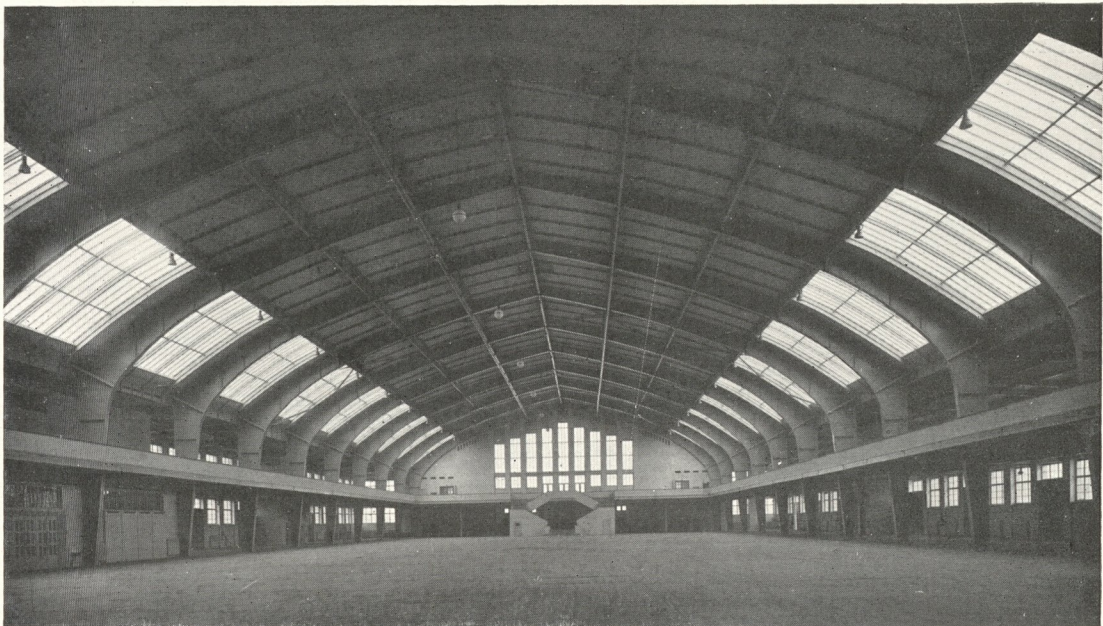


Bild 69. Innenansicht der neuen Halle

In der Karosserie-Industrie war man der besten Zweckform näher gekommen und die Überflüssigkeiten in der Ausrüstung waren an vielen Stellen verschwunden. Edle Einfachheit setzte sich durch, nicht nur beim offenen Wagen, sondern auch beim geschlossenen. Wissenschaftlich durchdachte Konstruktions- und Herstellungsmethoden für den Aufbau, bestes Material, gediegene Werkmannsarbeit in Verbindung mit gutem kunstgewerblichen Geschmack wurden von der Kritik als überall sich durchsetzend anerkannt. Die langgestreckte Form herrschte bei den Karosserien vor; auch der Stromlinienwagen war wiederum zu sehen. Allwetter-Karosserien und viertürige Pullmann-Limousinen fielen besonders ins Auge, auch die modernen, in ihrem hinteren Teil niedrigliegenden Sportkarosserien.

Aus den Feststellungen der Fachpresse jener Zeit geht mit voller Deutlichkeit hervor, daß die Tendenz in den Konstruktionsarbeiten der der Ausstellung vorangegangenen Zeit sich bei den Personenwagen nicht auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit,