

DIE SCHÖNSTEN AUTOS DER DREISSIGER UND VIERZIGER JAHRE

MICHAEL SEDGWICK

1. Das Erbe der zwanziger Jahre

Seite 9

Die Entwicklung der Automobilindustrie von 1919 bis zum amerikanischen Börsenkrach von 1929. Ein Überblick über die wichtigen technischen Errungenschaften der Zeit - wie z. B. Vierradbremsen, Ballonreifen, billige geschlossene Karosserien, elektrische Anlasser, den Anfang der hochdrehenden Motoren. Ein Vergleich zwischen den Autos von 1919 und 1929. Das Übergreifen der Großserienfabrikation von den Vereinigten Staaten auf Europa. Der Beginn der Autobahnen in Italien.

2. Annehmlichkeiten durch Fortschritt

Seite 41

1919 arbeitete das Auto einwandfrei und 1929 einigermaßen sicher; die Hersteller gingen nun an die Vervollkommnung. Die Batteriezündung ersetzt die Magnetzündung. Der Wunsch nach Flexibilität - und wie sie erreicht wurde. »Reihenachtzylinder« und die Welle der Zwölf- und Sechszehnzylinder in den Vereinigten Staaten. Klein-volumige Sechszylinder in Großbritannien und deren Ausbreitung auf Italien, Frankreich, Deutschland und die Tschechoslowakei; synchronisiertes Getriebe; Vorwählgetriebe; der Weg zum automatischen Getriebe über die Entwicklung von Reo und Hudson in den USA, Maybach in Deutschland, Talbot in Großbritannien. Morgendämmerung der Automatik bis zur Hydramatic bei Cadillac und Oldsmobile 1941. Das »System Panhard« und Zusammenfassung von Motor und Antrieb; der Frontantrieb bei Citroen und DKW und die Heckmotorwagen von Tatra, Volkswagen, Mercedes-Benz und Burney. Die Vervollkommnung der Bremsen durch Hydraulik und Servounterstützung. Federung und deren zwei Philosophien, der amerikanische »Boulevard-Fahrstil« und die europäischen Strömungen. Halb selbsttragende Bauweise.

3. Schöne Karosserien und andere

Seite 73

Die konventionelle Bauart mit Fahrgestell und Karosserien als getrennte Bestandteile. Viele Hersteller, wie Renault, Fiat und Mercedes, waren ursprünglich keine Karosseriebauer. Noch in den dreißiger Jahren bauen Karosseriehersteller Aufbauten nur in Großserien. Volvo, Vauxhall und Fiat stellen selbst keine Cabriolets her, bieten sie in ihrem Programm aber an. Allmählicher Übergang zur Vereinigung von Fahrgestell und Karosserie. Die rahmenlose Bauart, ihre Vorteile (größere strukturelle Festigkeit, niedrige Herstellungskosten bei Großserien) und Nachteile (Anfälligkeit gegen Rost, Verzicht auf Modellvielfalt, Notwendigkeit großer Produktionsserien). Große Aufbauvielfalt auf dem gleichen Fahrgestell (Chevrolet, Peugeot, Hillman). Das Verschwinden der kunstlederbespannten Karosserie und das Erscheinen leuchtender Farben. Die Revolution des »Stylings« in den Vereinigten Staaten und sein Einfluß auf europäische Entwürfe. Das Auto wird »wohnlich«: Heizung, Belüftung und Radio.

4. Die Werbetrommel wird gerührt

Seite 109

Technik, Erfahrungsberichte, berühmte Kunden, Sporterfolge. Öffentliche Zurschaustellung. Edward Jordan und sein

Image. Sex und das Cabriolet. Die Werbung mit Kunst statt mit Technik. Der Gegenwert für das Geld. Die Tricks der Werbetexter. Marken- und Händlertreue. Die Rolle der Euphorie.

5. Luxus im Übergang

Seite 127

Die Tradition der Luxuswagen und ihr Verschwinden nach der Wirtschaftskrise. Rückkehr zur Sonderausführung auf billigem Fahrgestell. Die Karosseriebauart und ihre Probleme. Fahrgestell und Karosserie als Einheit gegen Sonderkarosserie oder die Versuche europäischer Karosseriebauer mit amerikanischen Fahrgestellen nach 1935. Die Hinwendung zum Luxus-Sportwagen. Der *grande mutiere*. Die Anglo-Amerikaner. Das Aussterben des Luxuswagens. 1939 sind preiswerte Sportwagen britisch, teurere französisch und die Super-sportwagen italienisch. Die aerodynamischen Sportlimousinen von Adler, Bentley und Fiat.

6. Chacun ä son goüt - Jeder nach seinem Geschmack

Seite 159

Die nationalen Eigenheiten in der Automobilwelt. Am Anfang sind die Vereinigten Staaten die Lieferanten der Welt, aber Deutschland und Italien schieben sich nach vorn. Die Kraftfahrzeugsteuer und ihre Auswirkungen in Großbritannien und Italien. Benzin- und PS-Steuer in Frankreich verursachen den Tod des französischen Luxuswagens. Citroens Sonderstellung. Die Tschechoslowakei, ein Land mit schlechten Straßen und Autos mit fortschrittlicher Federung. Isolationistisches Japan. Das russische Automobil. Nationale Autos: Warum Volvo in Schweden und später Holden in Australien Erfolg hatten; warum der österreichische Steyr nur von nationaler Bedeutung war - und wie der letzte belgische Hersteller, Imperia, einging.

7. Nach dem Konflikt

Seite 191

Die gute Ausgangssituation der Vereinigten Staaten, deren Autos aber zu groß waren. Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Italien entwickeln sich zu Hauptlieferländern. »Export oder Untergang« - und was es bedeutete. Leistungssteigerung bei Familienlimousinen von 1939 und 1950. Automatische Getriebe und Bedienungskomfort zeichnen sich ab. Die Verbreitung der rahmenlosen Bauart. »Vanguarditis« vom Standard Vanguard - und warum ihr kein Erfolg beschieden war. Der Kleinwagen und die Antworten darauf, der billige Citroen 2 CV und der unsterbliche *Topolino*. Das Verschwinden nationaler Eigenheiten. Die Steuergesetzgebung wird in Großbritannien und Deutschland erleichtert, verschärft sich aber in Italien und Frankreich. Der Kombiwagen und das »Hardtop« sind »in«. Leben und Tod der neuen Hoffnungen nach dem Krieg. Der Sportwagen und seine Entwicklung. Der Rückgang des traditionellen Karosseriebaus. Die Abrundung unseres Betrachtungszeitraumes durch die Neuerungen des Jahres 1950/51: der Jaguar Sportwagen XK 120, der Lancia »Aurelia« als geschlossener Sportwagen und der Ford »Zephyr« als neue Mittelklasse-Limousine.

Bibliographie Seite 235

Register Seite 236