

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | SVZ Revue : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] = Revue ONST : revue de l'Office National Suisse du Tourisme, des Chemins de Fer Fédéraux, Chemins de Fer Privé ... [et al.] |
| <b>Herausgeber:</b> | Schweizerische Bundesbahnen  |
| <b>Band:</b>        | - (1934)   |
| <b>Heft:</b>        | 3  |
| <b>Artikel:</b>     | Auf nach Genf  |
| <b>Autor:</b>       | [s.n.]   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-772759">https://doi.org/10.5169/seals-772759</a>  |

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# auf nach genf

Im Auto-Salon in Genf, vom 16.-25. März, sehen Sie das Neueste, was Ihnen der internationale Markt bietet. — Mit dem einfachen Billett Gratisrückfahrt



Haben Sie den Tag Ihrer Reise zum Genfer Automobil-Salon schon festgelegt? Bereiten Sie sich rechtzeitig darauf vor, damit

Sie neben dem Besuch der Ausstellung auch der Stadt Genf etwas Zeit widmen können! Sie werden dabei sehr viel Schönes und Interessantes aus alter und neuer Zeit sehen, und — wer weiß — dann werden Sie sich wahrscheinlich vornehmen, später einmal wiederzukommen, wenn die vielen Parks und Anlagen sich von ihrer schönsten Seite zeigen, wenn das neue Strandbad vom Winterschlaf erwacht ist und, wie im Süden, viel interessantes Leben sich auf der Strasse abspielt.

Während der Zeit des Automobil-Salons zeigt Genf ein ganz besonderes, schon traditionell gewordenes Gesicht. Überall ist «Betrieb», und wenn Sie mit Freunden in einem der wohlbekannten Feinschmecker-Restaurants essen wollen, so tun Sie gut daran, sich rechtzeitig einen Tisch reservieren zu lassen. Alles, was in der Welt des Automobils eine Rolle spielt, trifft sich in diesen Tagen in Genf und benutzt die Gelegenheit zu Verhandlungen, Konferenzen und Sitzungen aller Art und lässt sich daneben auch die Gelegenheit zu mannigfachen Vergnügungen nicht entgehen. Für den profanen Besucher aber bietet jeder Salon immer wieder neue Überraschungen, und ein unterhaltenderer Anschauungsunterricht über alles, was mit dem Automobilverkehr zusammenhängt, lässt sich nicht leicht denken.

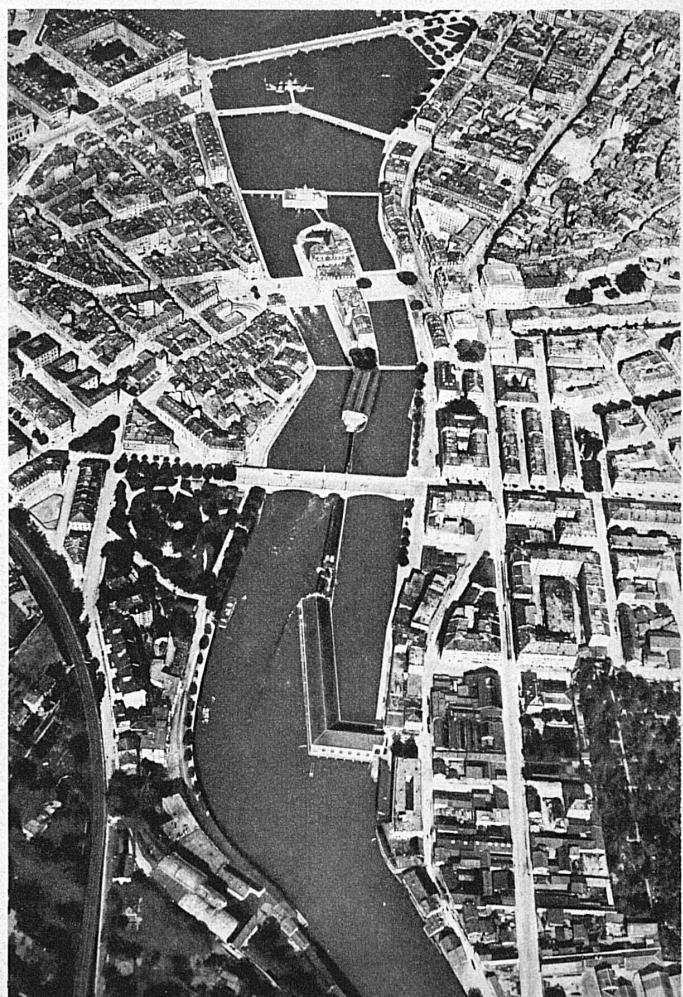
Das Hauptthema der diesjährigen Ausstellung ist ganz besonders sinnfällig — es liegt in der «neuen Linie», oder genauer gesagt, im ersten Auftauchen von Wagen, die ausdrücklich den Anspruch auf die Bezeichnung «Stromlinien-Automobile» erheben. Die Idee, aus einer gegebenen, d. h. möglichst geringen Motorstärke durch Verringerung des Luftwiderstandes noch größere Leistungen als bisher herauszuholen, ist zwar nicht neu. Ihr Pionier, der ehemalige Flugzeugkonstrukteur Oberingenieur P. Jaray, hat schon vor mehr als zehn Jahren das Problem der Automobilkarosserie streng aerodynamisch durchgearbeitet, und sein für den Salon gemeldetes Modell unterscheidet sich vom ersten, das seinerzeit sehr bestaunt und oft auch belächelt wurde, grundsätzlich überhaupt nicht. Mit diesem verglichen, bieten allerdings die übrigen als Stromlinienformen ausgestellten Karosserien nur Teillösungen; aber es scheint

**Au Salon de l'automobile de Genève, du 16 au 25 mars, vous verrez les dernières nouveautés qu'offre le marché international.**

**Retour gratuit avec billet de simple course**

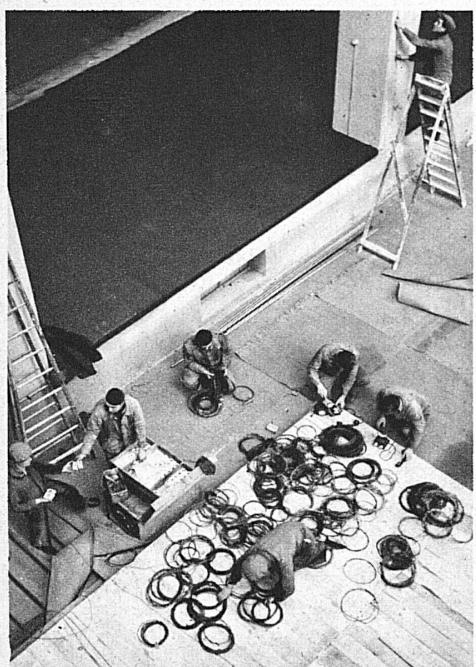
nun doch sehr wahrscheinlich, dass im Verlauf der nächsten Jahre der Gedanke sich endgültig durchsetzen wird.

Dies ist um so mehr zu erwarten, als in der Motorenkonstruktion für die nächste Zeit Umwälzungen nicht bevorzustehen scheinen. Die Automobilmotoren haben einen sehr hohen Stand technischer Vervollkommenung erreicht und werden in der Hauptsache jetzt nur noch verfeinert oder in ihrem Zylinderinhalt — d. h. den Steuer-PS — verkleinert und damit der heutigen Wirtschaftslage angepasst. — Als «Schlager» zeigt lediglich Mercedes-Benz den «Schrittmacher für den Wagen der Zukunft». Ausserordentlich cha-





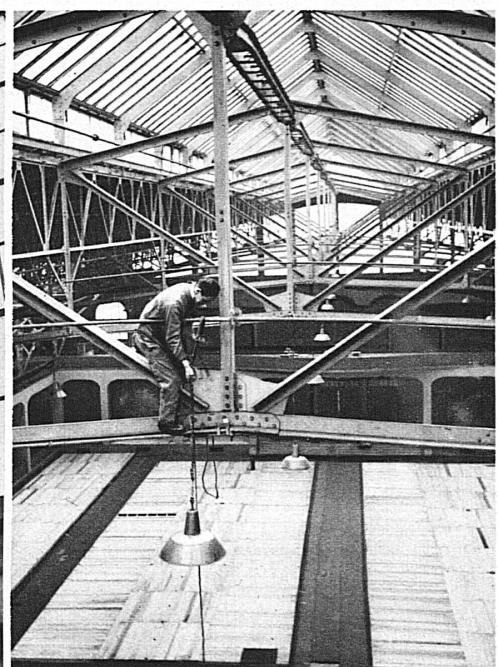
Das « Palais des Expositions » von Genf wird für den Automobil-Salon hergerichtet



Alle wichtigen Stände bekommen  
Telephonanschluss

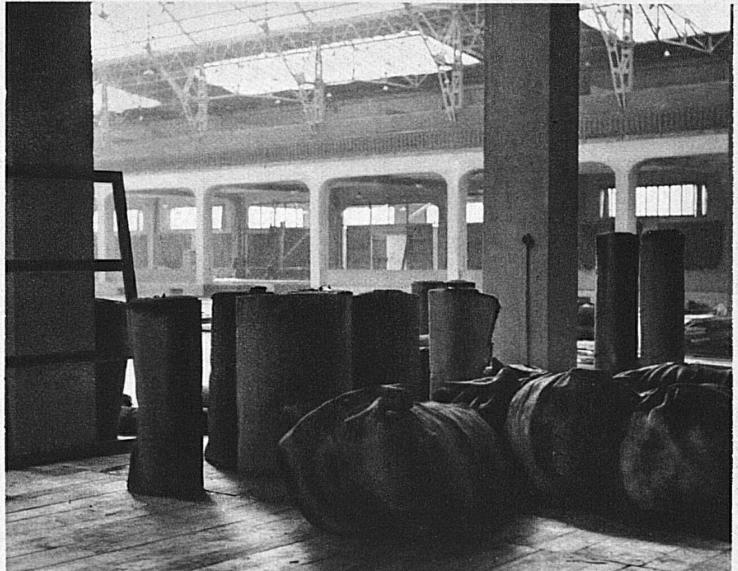


Die Scheiben werden poliert



Am Abend spenden kräftige Lampen fag-  
helle Beleuchtung



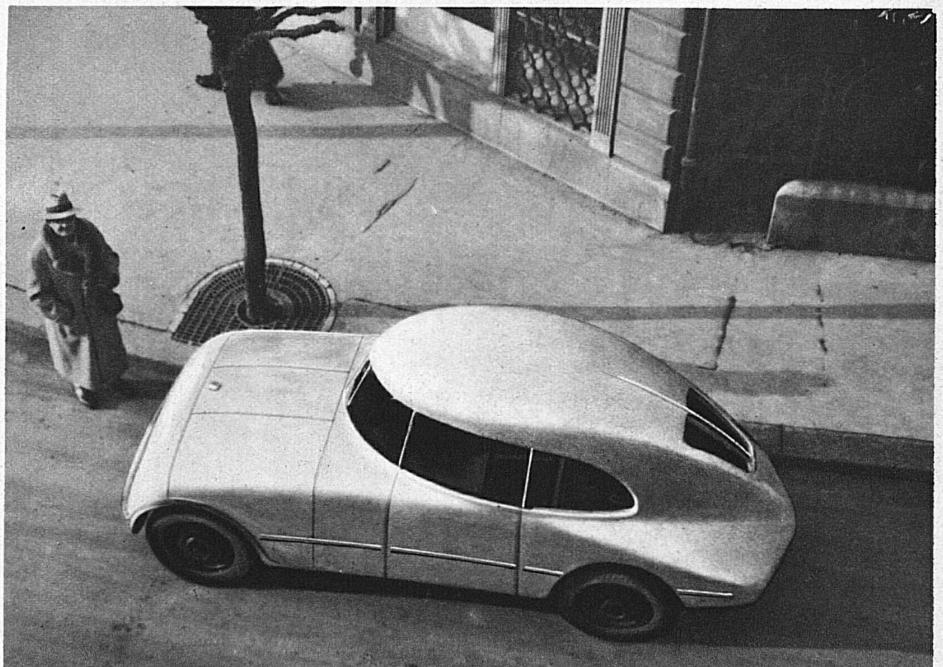


Die Genfer Feuerpolizei ist grosszügig: Rauchen ist gestaffelt! Bodenteppiche und Wandbehänge sind imprägniert

## Die neue Linie

Streng aerodynamisch aufgebauter Stromlinienwagen nach Obering. P. Jaray, ausgeführt von Huber & Brühwiler, Luzern

und doch schon vor  
zehn Jahren dagewesen!



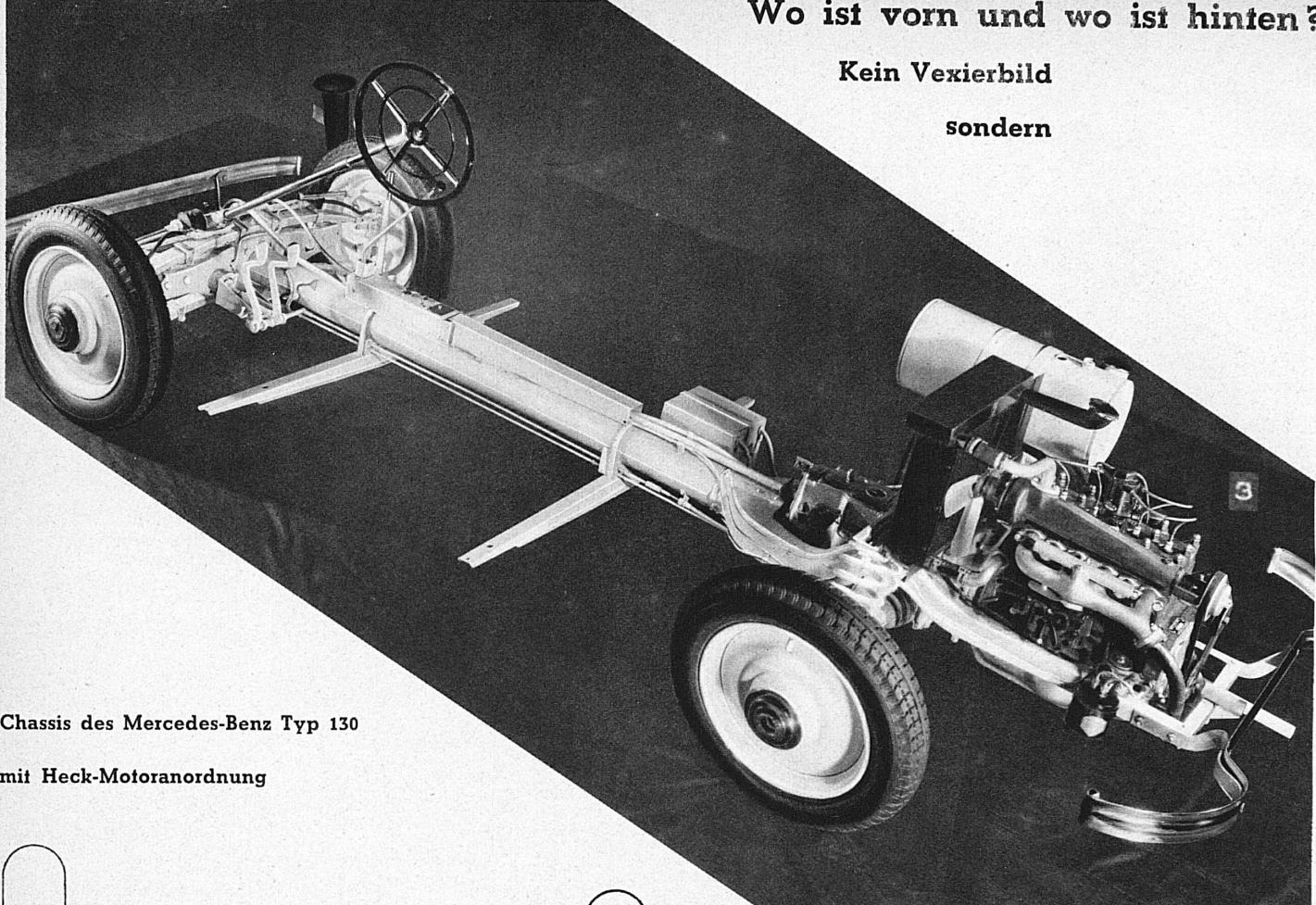
rakteristisch ist die in einer deutschen Fachzeitschrift für diesen Versuch gegebene Begründung. Zuerst wird dargelegt, dass «die grossen Verkaufserfolge preiswerter und vor allem betriebsbilliger Gebrauchswagen» für die Fabrik die Notwendigkeit ergeben hätten, neben den bisherigen grössern auch einen neuen kleinen Wagen herzustellen, und dann folgt: «Bei der voraussichtlichen Entwicklung besteht aber die Gefahr, dass selbst ein Schwingachswagen normaler Bauart in zwei, drei Jahren schon wieder überholt sein würde.» Der Standpunkt: «Dann lieber gleich etwas ganz Neues!» ist daher begreiflich. Entscheidend soll dann vor allem auch das Ziel gewesen sein, «auf einem in den Abmessungen möglichst kleinen Chassis die grösstmöglichen Abmessungen für die Karosserie zu erhalten. Ferner sollte eine Anordnung aller vier Sitze zwischen den Achsen ermöglicht werden...». Neben diesen Neuheiten, die zwar auch früher schon einmal dagewesen sind, sich aber noch nicht durchzusetzen vermochten, sind im Salon selbstverständlich auch wieder alle bisherigen, sozusagen klassischen Wagenformen und Konstruktionsarten in grosser Zahl vertreten. Viele von ihnen machen ebenfalls der Stromlinientendenz die ersten Konzessionen, indem sie vor allem den Karosserie-Hinterteil nicht mehr senkrecht abfallen, sondern schräg nach hinten abwärts auslaufen lassen. Kleinere technische Verbesserungen und vermehrte Bequemlichkeiten sind fast bei jeder Wagenmarke neu zu finden, und je länger je mehr wird für den Käufer die Wahl eines neuen Wagens schwieriger und aufregender — um so grösser allerdings auch die Sicherheit, etwas Gutes zu finden.

Ganz besondere Beachtung verdienen die Stände der Karosseriefirmen. Unsere schweizerischen Karosseriewerkstätten sind nicht nur durch ihre Qualitätsarbeit, sondern infolge des Zollschatzes, den sie geniessen, auch wirtschaftlich in jeder Beziehung konkurrenzfähig. Der Einfuhrzoll für ein Automobil beträgt — mit dem Totalgewicht zunehmend — Fr. 110—170 per 100 kg. Wird nur das Chassis allein eingeführt, so ist also schon des kleineren Totalgewichtes wegen der Zollansatz kleiner als bei einem karossierten Wagen, und von dem erheblich kleineren Zollbetrag vergütet die Zollverwaltung gegen den Nach-

Wo ist vorn und wo ist hinten?

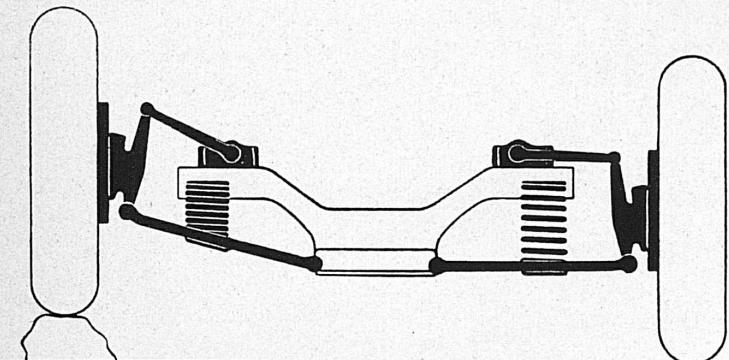
Kein Vexierbild

sondern

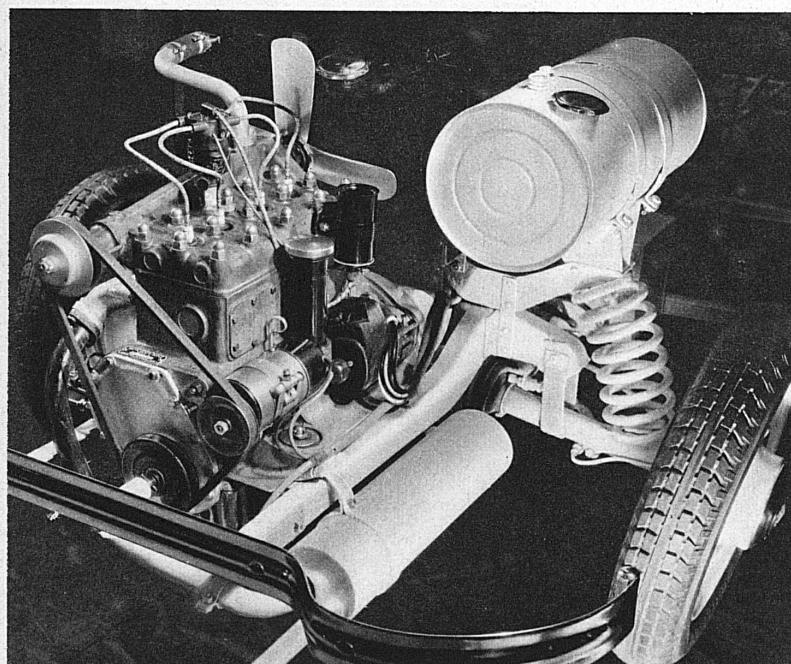


Chassis des Mercedes-Benz Typ 130

mit Heck-Motoranordnung



Wirkungsweise der Chrysler-Schwingachse

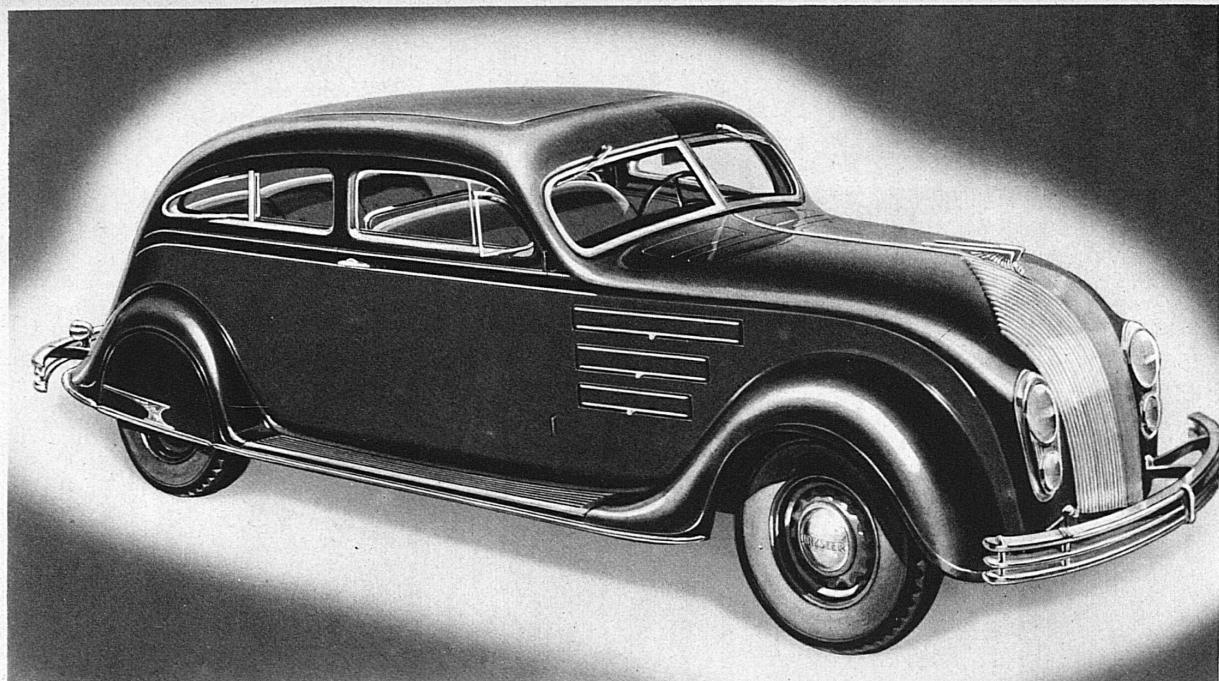


Heck-Motoreinbau bei Mercedes-Benz Typ 130, 7 PS. Man beachte die Rad-Einzelaufhängung

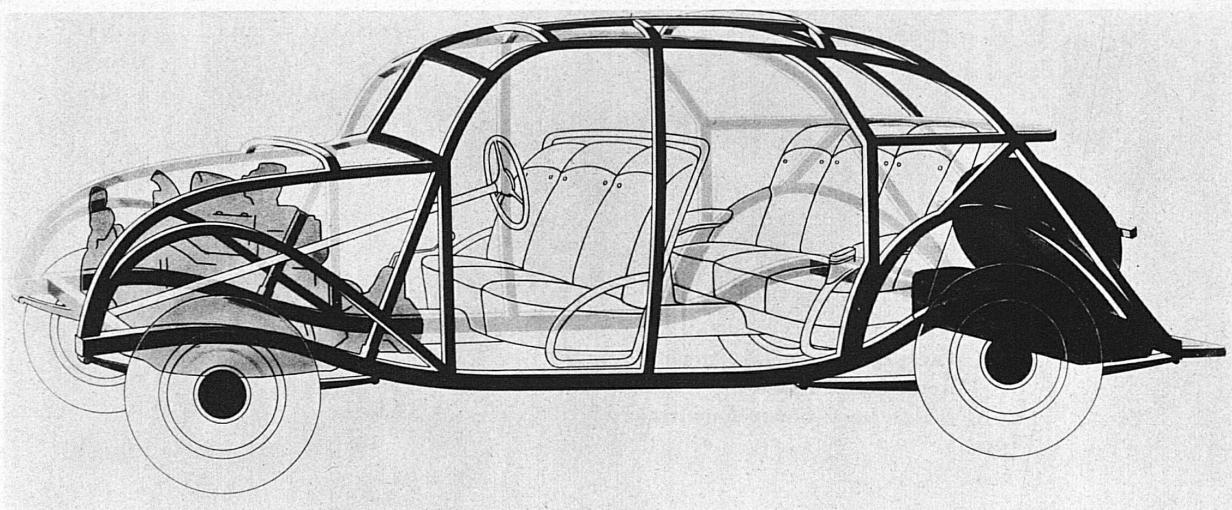
weis der in der Schweiz erfolgten Karossierung erst noch 40 % wieder zurück. Die Ersparnis des Einfuhrzolles für die Karosserie und die Zollrückvergütung für das Chassis vermögen aber unter Umständen leicht die Preisdifferenz zwischen einer im Ausland hergestellten Fabrikkarosserie und einer schweizerischen Spezialkarosserie zu decken. Allerdings gibt es Wagenmarken, bei denen Chassis und Karosserieaufbau, schon in der Fabrik zu einem einheitlichen Ganzen verschweisst, nicht mehr getrennt werden können, eine Konstruktionsart, die auch wieder ihre Vorteile besitzt.

Einen Ehrenplatz nehmen wie immer die Erzeugnisse unserer nationalen Lastwagenindustrie ein, wie sie von den wohlbekannten Firmen Saurer, Berna, Oetiker und F. B. W. ausgestellt werden, und neben ihnen die schweizerischen Motorradmarken Motosacoche und Condor. Auch die Firma Scintilla wird nicht fehlen, die für die Herstellung ihrer weltbekannten elektrischen Apparate und Zubehörteile für Automobile in ihrer Fabrik in Solothurn etwa 1500 und bei ihren zahlreichen schweizerischen Lieferanten weitere 700 Menschen beschäftigt. Viele Wagen sind übrigens bereits katalogmäßig mit Scintilla-Apparaten ausgerüstet, und schweizerische Uhren und Instrumente erfreuen sich steigender Verwendung. Einzelne Markentypen weisen schon einen beachtenswerten Anteil schweizerischer Arbeit auf, und auch die neueste Tendenz, wenigstens den Zusammenbau in schweizerischen Werken durchführen zu lassen, verdient tatkräftige Unterstützung.

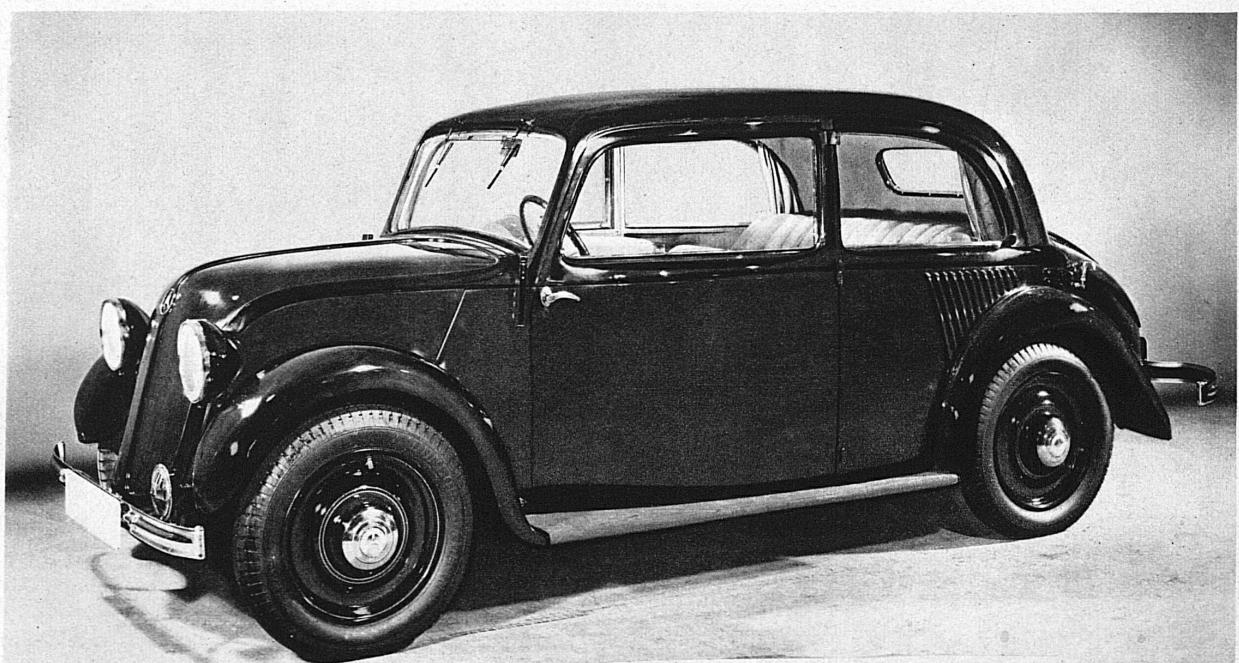
Und nun zum Schluss: Wenn Sie die ganze Ausstellung durchschritten und einen überwältigenden Eindruck von der Vielseitigkeit des Verkehrsmittels Automobil in sich aufgenommen haben, besuchen Sie auch noch den Stand der Schweizerischen Verkehrszentrale. Dort werden wir Ihnen zu zeigen versuchen, wie unvergleichlich schön unser Land ist, und welche herrlichen Genüsse Ihnen insbesondere unsere einzigartigen Alpenstrassen zu vermitteln vermögen. Verweilen Sie einen Augenblick vor unsren Bildern, lassen Sie sich von ihnen erheben und wieder zum heimatbegeisterten Menschen machen! DÜ.



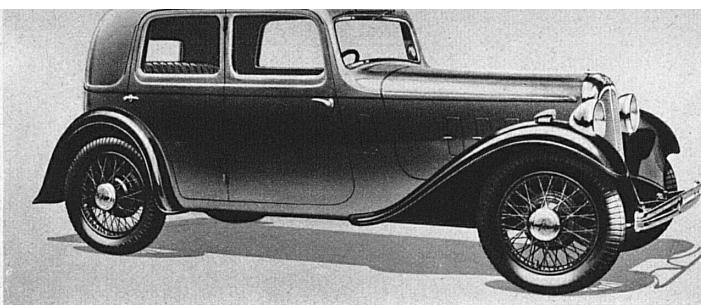
Chrysler «8», der erste in Serie hergestellte 100prozentige Stromlinienwagen



Chassisrahmen und tragende Teile der Karosserie beim Chrysler «8» sind zu einem einheitlichen Stahlkörper verschweisst

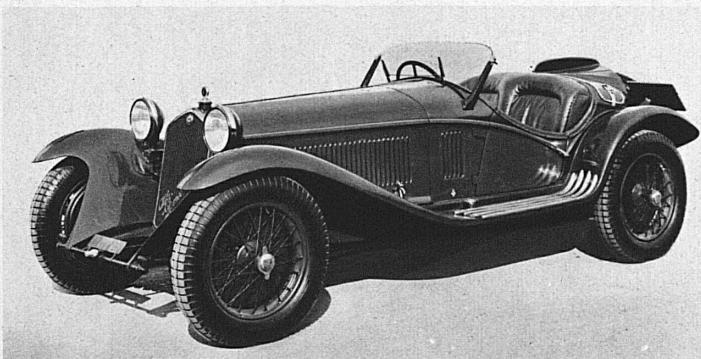
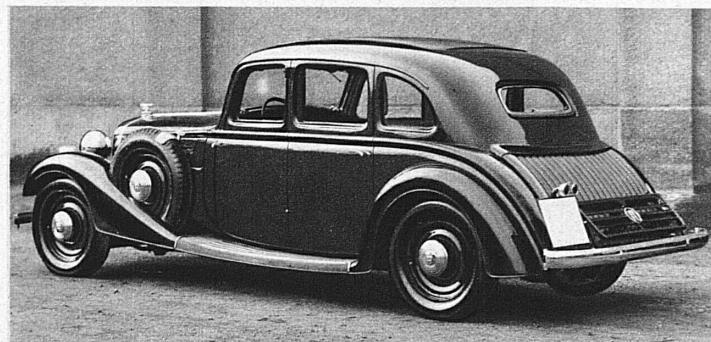


Mercedes-Benz Vollschnellachslimousine Typ 130 mit Heckmotor 7 PS., der Schriftmacher für den Wagen der Zukunft

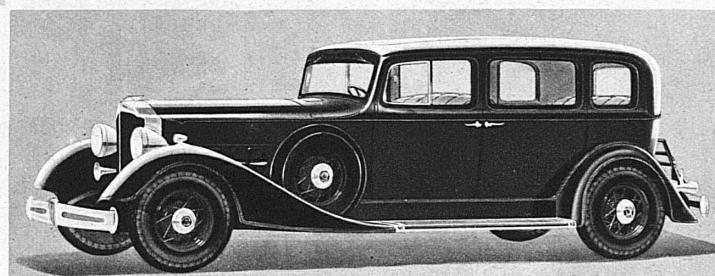


Horch 3 Liter V 8 Zylinder, Typ 830,  
mit in die Stromlinie einbezogenem  
Kofferraum

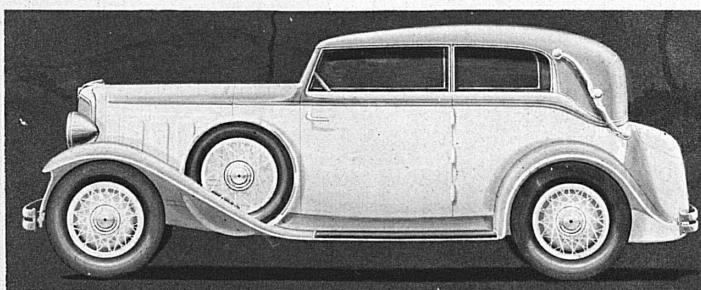
Austin Twelve-Six Sports Saloon, ein  
typischer Vertreter der englischen  
Bauweise



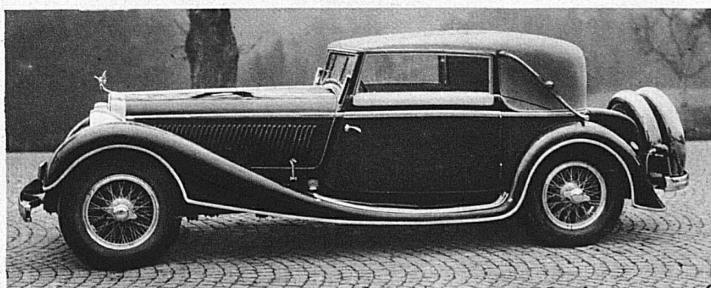
Alfa Romeo «8c Gran Sport», Typ  
Mille Miglia, der bekannte italienische  
Rennwagen



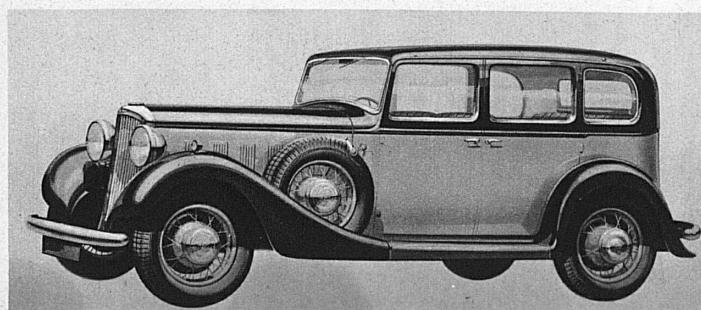
Packard Acht, ein Aristokrat unter  
den amerikanischen Wagen, fünf-  
sitzige Innensteuer-Limousine



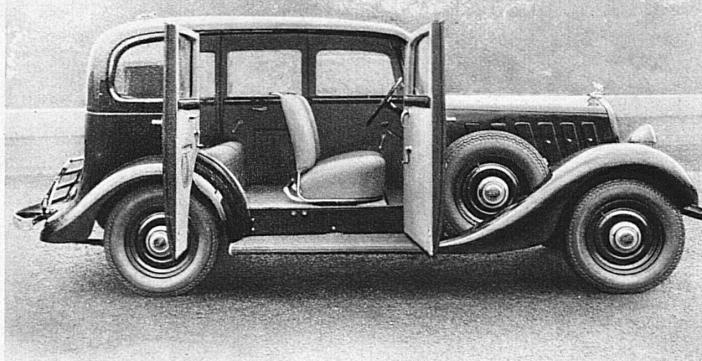
Nash-Chassis mit Kellner-Cabriolet,  
ausgeführt von der Karosserie Langenthal AG.



Delage 6 Zylinder, karossiert als Cabriolet mit automatischem Klappverdeck, Karosserie Worblaufen, Fritz Ramseier & Cie



Hillmann 6 Zylinder Twenty/70 HP,  
ebenfalls eine typisch englische Konstruktion

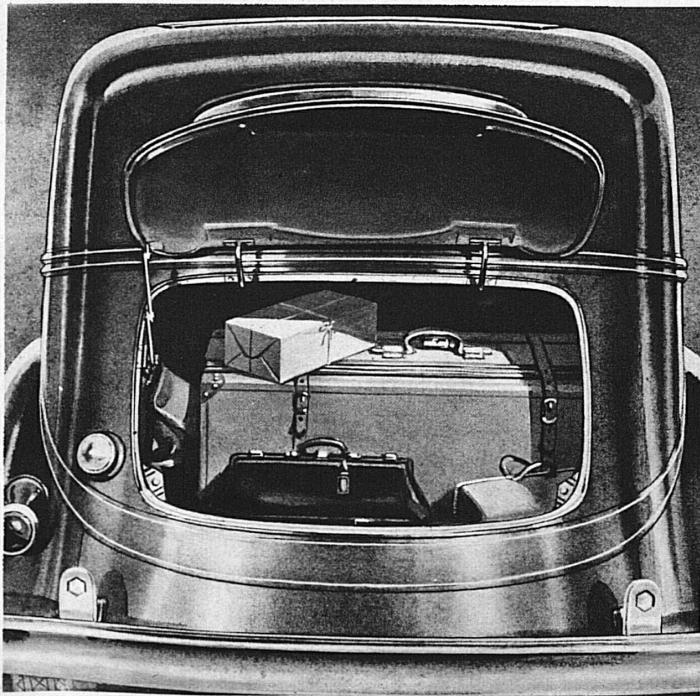


Minerva M 4, 4 Zylinder, 10 PS, eine Neukonstruktion  
Belgiens, mit Schiebermotor



Eine neue amerikanische Fensterkonstruktion (Terraplan-Hudson)

Nur noch ein Knopf für das Anlassen – Luftdrossel, Vorwärmung  
und Vergasung werden automatisch geregelt (Terraplan-Hudson)



In diesem Falle müssen allerdings die Reserveräder wieder  
irgendwo aussen angebracht werden (Terraplan-Hudson)



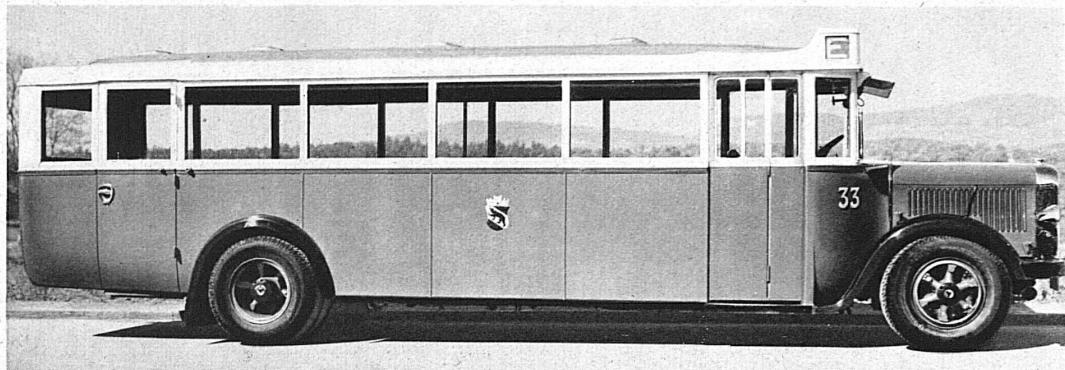
Eine Konzession an die «Stromlinie» (Terraplan-Hudson)



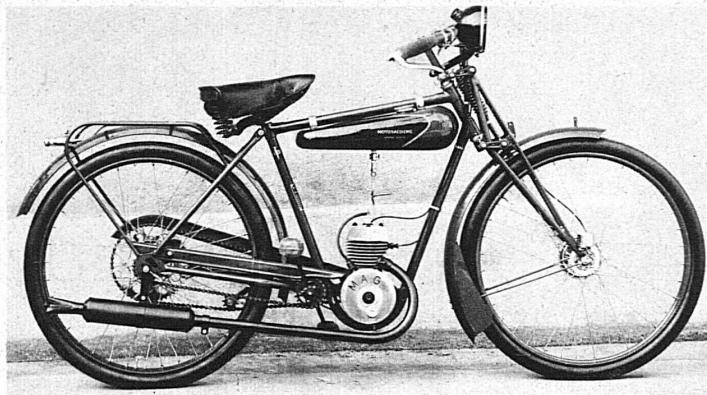
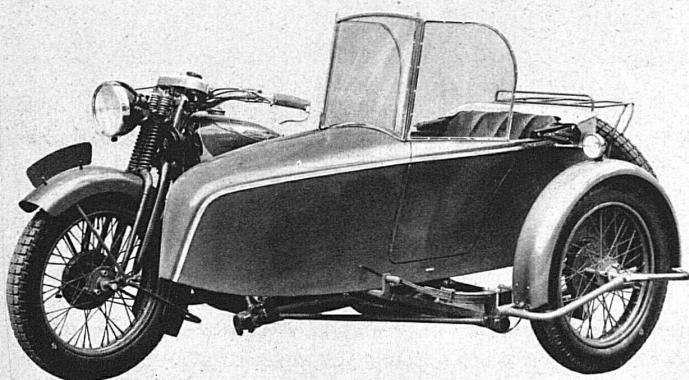
Schweizer Werk: 2 1/2 - 3 t Kipper der Fabrik Berna in Olten



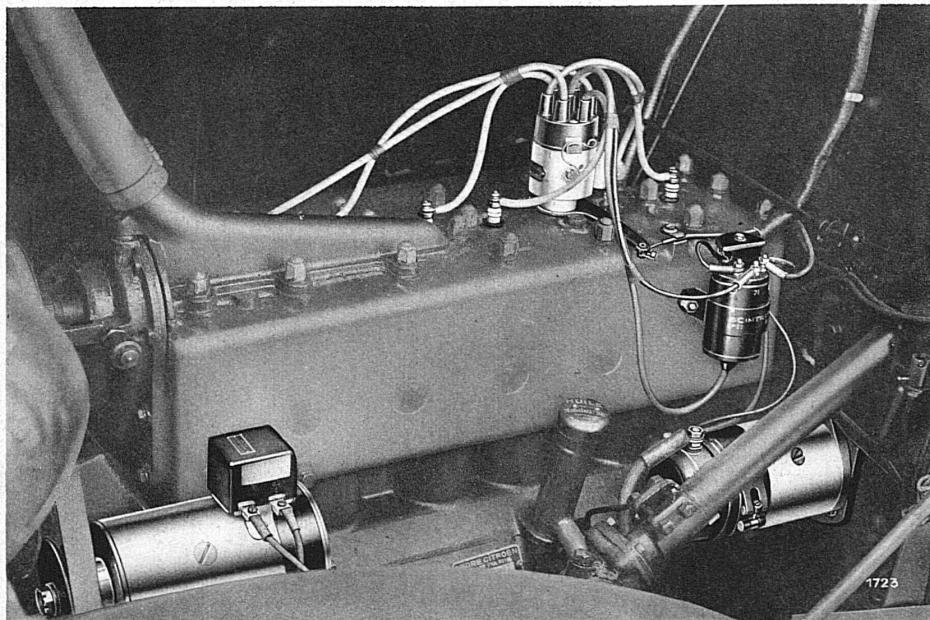
Schweizer Werk: Diesellastwagen 3 1/2 - 4 t der Fabrik Saurer in Arbon



Schweizer Werk: Berner Stadtomnibus der Karosseriewerke Bern auf Saurer-Chassis



Schweizer Werk: Motorräder der Motosacoche in Genf



Scheinwerfer, Muschelhorn und vollständige Zünd-, Licht- und Anlasseranlage der Scintilla AG. in Solothurn