

Auto-Salon

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **5 (1929)**

Heft 46

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-833501>

Nutzungsbedingungen

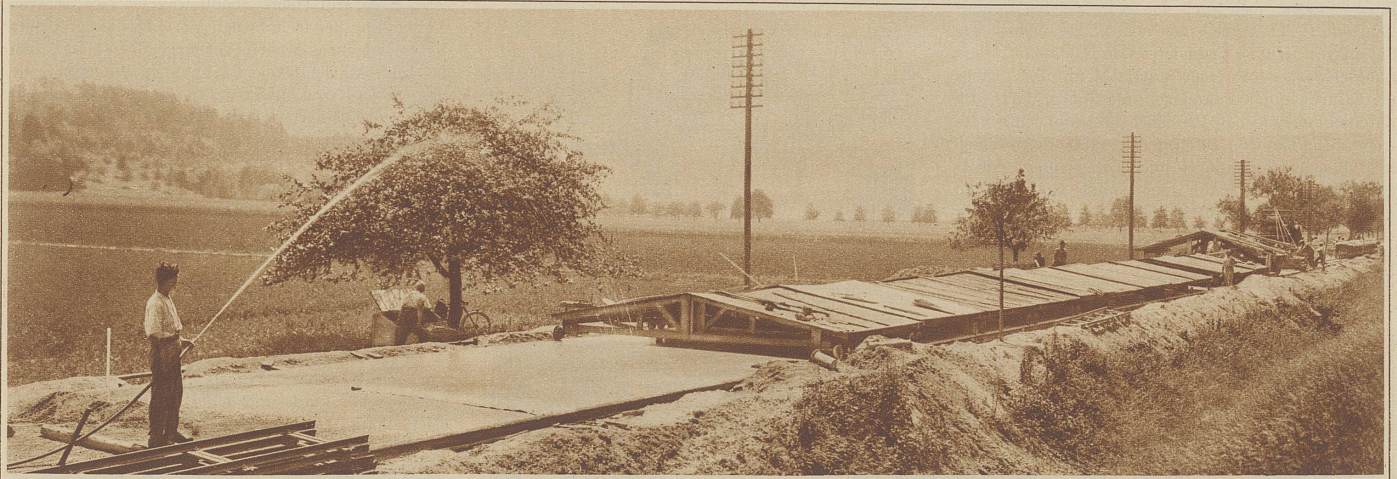
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



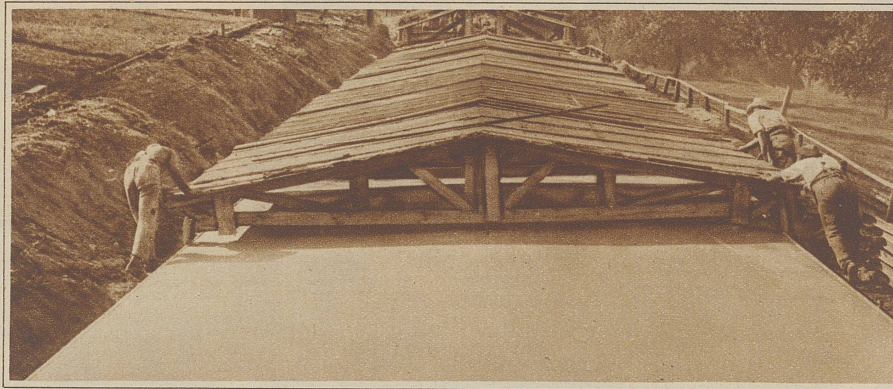
Nässen des angehärteten Betons. Während 14 Tagen kommt auf die fertige Straße eine 5 cm dicke Sandschicht, die, um ein zu rasches Erhärten des Betons zu vermeiden, feucht gehalten wird

Thurgau in vorbildlicher Weise zum Betonstraßenbau übergegangen: 15,5 Kilometer, wovon 11,5 Kilometer auf die thurgauische Strecke zwischen Schaffhausen und Stein entfallen, von der unsere Bildaufnahmen stammen. — Für dieses 65 000 m² umfassende Stück, das Mitte November dem Verkehr übergeben wird, brauchte es 320 Waggons Portlandzement, 190 Tonnen Rundeisen und 13 100 m³ Zuschlagstoffe (Kies, Sand und Hartsplitt). Die Unterschicht weist in der Straßenmitte eine Stärke von 6 cm, am Rande von 14 cm mit dem Mischungsverhältnis von 1:6 auf, die Oberschicht von 1:3,5. 3 cm von der Betonunterkante wird ein Netz von 5mm starken Rundeisen im

Gewicht von 3 kg pro m² verlegt. Die in Umschlag-silos zusammengesetzten Betonmaterialien werden in einer Betoniermaschine mit Zement vermischt und auf die Baustelle verteilt, die Unterschicht mit Preßluftstampfern zusammengetrieben und dann die

Oberschicht durch einen Betonstraßenfertiger profilgerecht abgestrichen, gestampft und geglättet. Fahrbare Schutzdächer schützen die Fläche vor der direkten Einwirkung von Sonne und Regen, und eine am folgenden Tage aufgetragene Sandschicht

von 5 cm, die 14 Tage lang ständig feucht erhalten wird, verhindert zu rasches Erhärten. Kurz, es ist das Bild, wie man es bis dahin wohl nur in Zeitschriften vom amerikanischen Straßenbau zu sehen bekam. Wer an Ort und Stelle dem Hexenwerk von Maschinen und Menschen beigewohnt, bricht in den Leibspruch des passionierten Faulenzers aus: «Stundenlang könnte man so zusehen!»



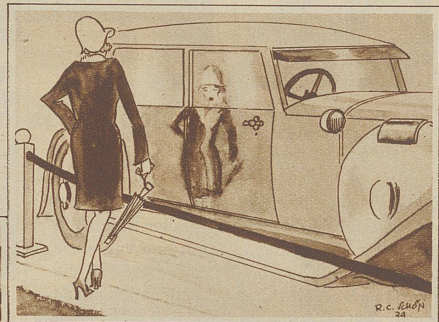
Fahrbare Schutzdächer halten Sonne und Regen vom frischen Beton ab

AUTO-SALON

GLOSSEN VON F. K.

Jedermann fühlt einmal den Drang in sich, einen Auto-Salon zu besuchen. Meistens gehorcht er aber dabei mehr der Not, als dem eigenen Trieb, weil zu den Dingen, die den Menschen heute gesellschafts-

Worauf es ankommt: daß die junge Dame sich im Lack der Limousine spiegeln kann

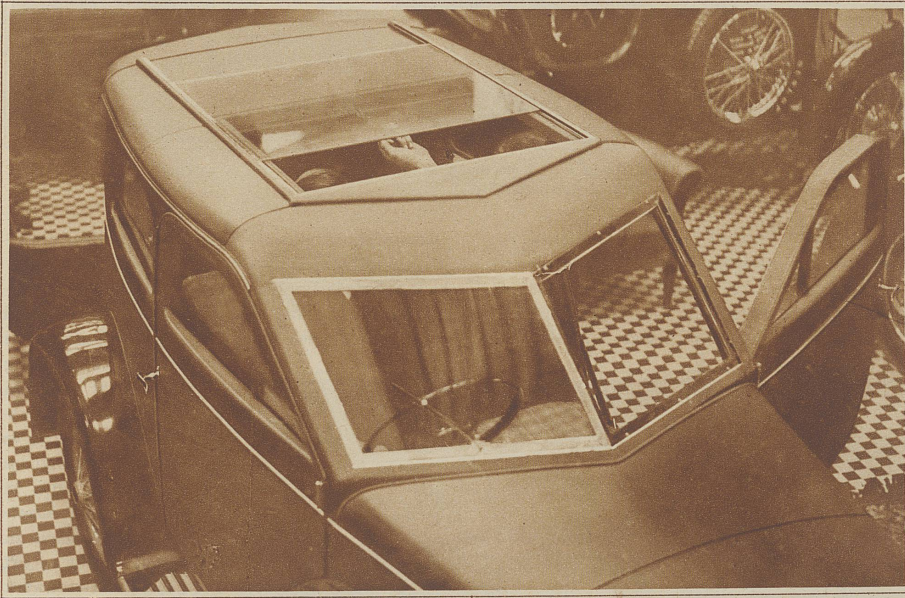


Hochbetrieb an der diesjährigen Olympia-Schau in London

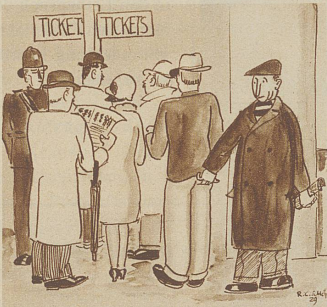
fähig machen, eben auch das Auto gehört. Eigentlich gefällt der Betrieb den meisten Besuchern des Salons gar nicht so besonders. Von Fachkenntnissen unbeschwert, sucht jeder möglichst unfallslos über die Klippen hinauszukommen, die ihm in der Form automobiltechnischer Probleme im Salon entgegen-treten. Und mancher entrinnt der staubgeschwängerten Atmosphäre der in riesigen Dimensionen gehaltenen Ausstellungshalle nicht, ohne sich bei den «Fachleuten» unsterblich blamiert zu haben. Der «Fachleute» gibt es bei solchen Gelegenheiten erstaunlich viele. Fachleute, die jedes einzelne Modell mit Kennermiene mustern, den Kopf in jede



Der Parvenu probiert am Wagen das letzte Modell von Zigarrenanzündern



Eine Neuerung: Limousine mit Glasdach, das geöffnet werden kann



Die ältere Lady wünscht einen Wagen mit heizbarer Fußplatte

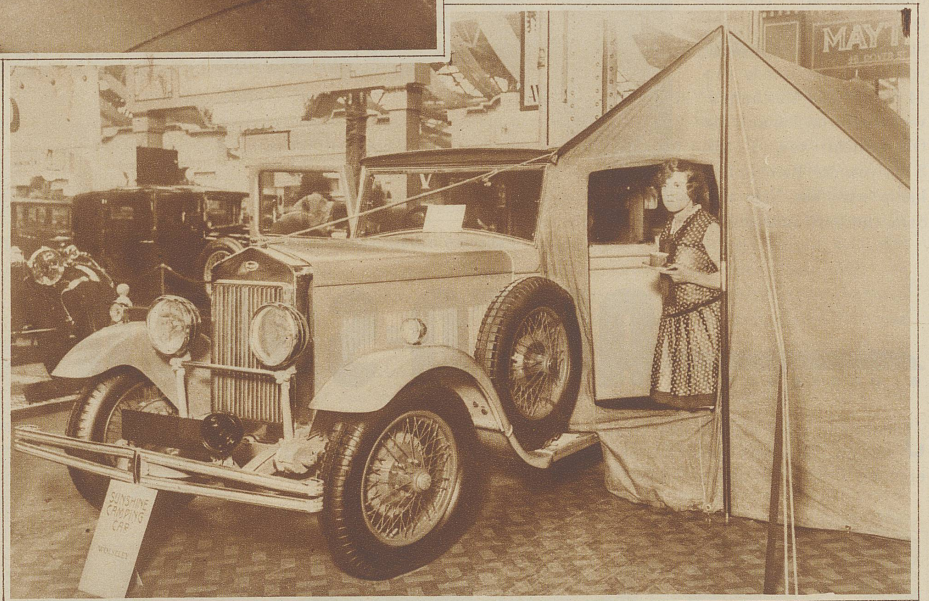
Motorhaube stecken, die Coupétüren aufreißen, das Polster kritisieren, den Radstand mit dem Stahlband nachmessen, dem Verkäufer im Zeitraum von einer Sekunde ein halbes Dutzend Fragen vorlegen, die Wissen vortäuschen sollen, um schließlich mit einem bedauernden Achselzucken darüber, daß man schon versehen sei, hoherhobenen Hauptes dem nächsten Stande zuzustreben, wo sich das Schauspiel in ähnlicher Form zu wiederholen pflegt, während der den Dingen mit rührender Verständnislosigkeit folgende Laie ob so viel Sachkenntnis erblaßt. Er ahnt ja nicht, daß so ein «Fachmann» in seinem Leben vielleicht noch nie in einem Auto gesessen hat und auch gar nicht daran denkt, seine Theorien jemals in die Praxis umzusetzen. In einer weniger gemütlichen Situation trifft man den Bräutigam, der die Auserwählte seines Herzens im Labyrinth des Salons spazierenführt und das menschlich verständliche Bestreben zeigt, dem Gegenstand seiner Liebe mit seinen Kenntnissen zu imponieren. Eine Zeitlang geht die Geschichte noch recht gut. Die Dame folgt seinen Erklärungen über die pikanten Schönheiten der modernen Karosserie mit augenscheinlichem Inter-

esse. Sein Mut steigt. Schon wagt er sich an eine Aufzählung der technischen Vorteile, die der Besitz dieses oder jenes Modells verbürge. Jetzt steigt auch das Interesse der Dame. Ja, so einen Wagen möchte sie gerne besitzen, meint sie. In diesem Moment geht der Begeisterung des Begleiters die Luft aus. Sein Redefluß gerät ins Stocken. Es entsteht eine peinliche Pause. Zum Glück für ihn rauscht in dem Augenblick eine mondäne Schönheit vorüber. Wie hübsch, diese Robe, staunt das Bräutchen. Und schon ist die angeregteste Unterhaltung über die letzten Hütte im Gang.

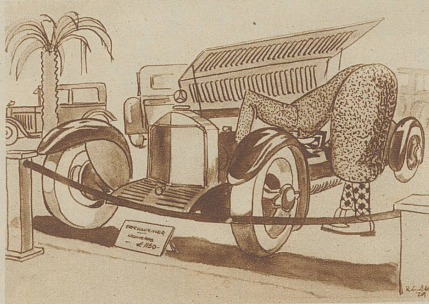
Der Salon ist ein Spiegelbild des Lebens. Von den Typen, die die menschliche Gesellschaft ausmachen, fehlt im Verlaufe der Salonwoche kaum einer. Da ist der behäbige Rentier mit dem dickbauchigen Portefeuille, der den Wagen vom Stand weg mit allem Zubehör kauft und den Preis in barer Münze erlegt; da ist der etwas wacklige Lebemann mit der «teuren» Freundin, die vielleicht heute kauft, um den Auftrag am folgenden Tag mit der gleichen Prompt-



Auch der Taschendieb kommt im Auto-Salon auf seine Rechnung



Noch eine Neuerung: Auto mit angebautem Weekend-Zelt



Der «Fachmann»

heit wieder zu annullieren. Man findet den kleinen Geschäftsmann, der sämtliche Salonmodelle Revue passieren läßt, um schließlich zu Hause bei seinem Garagisten ein billiges Kleinauto zu erstehen. Aber die große Masse des Salonpublikums wird durch die Legion der Laien gestellt, die in die Ausstellung gehen, weil es zum guten Ton gehört. Sie sind frei von der peinlichen Entscheidung über die Wahl dieses oder jenes Vehikels und bewundern in ungestörtem Genuß die prächtigen Fahrzeuge, die das Genie der Konstrukteure erfand. Am Schluß gehen sie nicht mit einem Auto, dafür aber mit einem Berg von Prospekten und Zeitschriften beladen nach Hause. Hier und da nehmen sie von den Ständen vielleicht auch eine «Erinnerung» mit, die auf alle Fälle einen «Gewinn» bedeutet.