

## Genfer Automobilsalon: 110 Jahre Premierenfieber

Von Thomas Lang

**Der Genfer Automobilsalon gehört seit 1905 zu den wichtigsten Automessen der Welt. Seit gestern die Hallen am Lac Lemman zum 86. Mal für das Publikum ihre Tore öffneten, präsentiert die Autobranche wie in den Jahren zuvor eine Flut von Premieren. Ob Maserati Levante, Seat Altea, Mercedes C-Klasse Cabrio oder Porsche 718, die Aussteller lüften zu Dutzenden die Schleier von ihren Neuheiten. Spektakuläre Premieren gehören zur Genfer Salon wie die Dauerstaus in der Stadt, atemberaubende Preise und Taxis mit Dritte-Welt-Standard. Ein Streifzug durch 110 Jahre Genfer Messepremiere.**

1905 fand im schweizerischen Genf in einem Wahllokal am Boulevard Georges-Favon die erste sogenannte „Nationale Automobil- und Fahrradausstellung“ statt. So junge wie die Messe, war auch eine Automarke aus Böhmen, die in Genf ihr erstes Auto präsentierte. Laurin & Klement stellte seinen Typ A vor. Mit einem sieben PS starken Zweizylinder begann die Geschichte der späteren Automarke Skoda.

Die Messe entwickelte sich in ihren frühen Jahren nur langsam. Eine autofeindliche Stimmung der Genfer vertrieb die Messe 1907 nach Zürich. Zwischen 1908 und 1922 fand keine Ausstellung statt. Doch danach boomte der Salon. 1924 präsentierte beispielsweise Fiat den 502, eine Mittelklasse Limousine mit 22 PS. Der Opel 4 PS, im Volksmund „Laubfrosch“ genannt, debütierte in Genf im folgenden Jahr als erstes deutsches Auto, das auf einem Fließband entstand.

Den besonderen Reiz des Genfer Salons macht seit jeher die Mischung aus Großserienfahrzeugen, Exoten, Supersportwagen und Studien aus. In die Kategorie Supersportwagen passte beispielsweise 1928 der Mercedes SSK. Ein Kompressor verlieh dem Reihenachtzylinder mit 6,1 Liter Hubraum kurzfristig eine Höchstleistung von bis zu 200 PS. Nur 33 Kunden kamen in den Genuss, 185 km/h Höchstgeschwindigkeit zu verkosten.

In den Dreißigern bestaunten die Messebesucher unter anderem die Zeppelin-Modelle

von Maybach. Die knapp 30 Liter, die sich die 150 PS starken Zwölfzylinder pro 100 Kilometer genehmigten, galten damals weniger als umweltfrevlerisch. eher als statusbildend. Die Karosserien entstanden individuell nach Kundenwünschen in Handarbeit, sodass sich der Preis für einen solchen Maybach rasch auf eine Gesamtsumme von 29 000 Reichsmark summieren konnte. Mithin der Gegenwert einer freistehenden Immobilie mit großem Garten in bester Lage.

Was heute unter dem Label „Exoten“ wie Koenigsegg, Gumpert oder Spyker firmiert, war in den frühen Dreißigern die französische Marke Voisin. Gegründet vom Automobil- und Flugzeugkonstrukteur Gabriel Voisin, der 1906 das erste europäische Motorflugzeug gebaut hatte. Nach 1919 konzentrierte sich Voisin auf den Bau von Automobilen, die sich in erster Linie durch technische Exzentrik wie Schiebermotoren auszeichneten. Der 1932 in Genf vorgestellte Voisin C23 sollte in der oberen Mittelklasse reüssieren. Der Dreiliter-Knightmotor mit 66 kW galt als durchaus standesgemäß.

1934 erstaunte der Chrysler Airflow als erste Limousine der Welt mit aerodynamisch geformter Karosserie. Technisch nicht weniger revolutionär erschien im folgenden Jahr der Citroen Traction Avant, der dem Frontantrieb bei PKW zum Durchbruch verhalf, zumal die französische Limousine diese Antriebsform mit einer der ersten selbsttragenden Karosserie verband. Trotz der Messepause zwischen 1940 und 1946 durfte sich der Citroen noch oft in Genf dem Publikum präsentieren, denn die Produktion endete erst 1957.

Revolutionär war 1937 der Fiat 500 „Topolino“, ein Kleinwagen, der für Italien die Massenmotorisierung einleitete, quasi als „italienischer Käfer“. 1938 stellte Mercedes den 540 K als Nachfolger des Supersportler SSK vor. Der Opel Kapitän war ein Star des letzten Vorkriegssalons 1939. Und das letzte Modell, das Opel vor dem Krieg neu entwickelt hatte. 55 PS galten damals als standesgemäß in der Mittelklasse. Trotz 3975 Reichsmark für die viertürige Limousine entstanden bis zur Einstellung der Produktion im Herbst 1949 genau 25 371 Exemplare.

1949 buchten zunehmend wieder deutsche Hersteller Hallenfläche für ihre Stände. Das Wirtschaftswunder begann zu keimen. So staunten Messegäste beispielsweise über den Borgward Hansa 1500, der in Genf seine Weltpremiere feierte. Als erste deutsche Serienlimousine mit der damals neuartigen und modernen Pontonkarosserie. Der 1,5-Liter-Vierzylinder leistete 48 PS. Zwei Jahre später sorgte Jaguar für eines der Messe-Highlights mit dem XK 120. Der englische Roadster mit seinem 160 PS starken Doppelnockenwellen-Motor, war im Jahr zuvor mit einer Stahlblechkarosserie in Großserie gegangen und verführte bis 1954 7373 Kunden.

In den Sechzigern zählten unter anderem der XK-Nachfolger von Jaguar, der E-Typ von 1961 für Furore. Zwei Jahre später definierte der Mercedes 230 SL mit seinem pagodenförmigen Hardtop ein neues Sportwagenideal. Exotik wie Supersportlerstatus verband 1966 der Lamborghini Miura, als erster Mittelmotorsportwagen der Welt, dessen quer eingebauter V12 350 PS mobilisierte. Die 280 km/h Höchstgeschwindigkeit stachen in jedem Autoquartett jener Jahre.

Die Siebziger des letzten Jahrhunderts beschleunigten die Premierenschlagzahl in Genf so signifikant, dass nur noch Platz für Stichproben bleibt. 1971 sorgte der Citroen SM mit seiner futuristischen Karosserie und seinem Maserati-V6 mit 154 bis 180 PS für Furore. Ford trat 1972 mit dem Granada als Nachfolger des 20M an. Der VW Scirocco verkündete im folgenden Jahr den Anbruch der Nachkäfer-Ära bei Volkswagen. Der 928 sollte ab 1977 bei Porsche in die Rolle des 911-Ablöseres schlüpfen.

Mit der ersten vollverzinkten Karosserie und dem Rekord-cW-Wert von 0,26 für ein Serienfahrzeug ging 1983 der Audi 100 an den Start. Mit dem Coupé Audi quattro und seinem serienmäßigen Allradantrieb hatte der Hersteller 1980 in Genf die neue Zeit bei Audi eingeläutet. Zum Supersportler des Jahrzehnts in Genf avancierte der Ferrari 288 GTO. Der 400 PS starke Zweisitzer war bis dahin nicht nur der stärkste Serien-Ferrari aller Zeiten, sondern mit 305 km/ Höchstgeschwindigkeit auch der schnellste. Die Spannweite der Genf-Premieren in den folgenden Jahren symbolisieren der Ford Ka als Kleinwagen von 1994, der Ferrari F355 aus dem gleichen Jahr oder der Phaeton von Volkswagen, der als Vorstoß in die Oberklasse seine Premiere 2002 in Genf feierte. Unvergessen bleiben auch der Ferrari FF, 2011, oder die jüngste A-Klasse, die Mercedes 2012 erstmals vor den Augen der Welt enthüllte.

Somit gilt für den 86. Genfer Autosalon mehr denn je die Devise: Die Show wird weitergehen, dieses Jahr bis einschließlich Sonntag, . (ampnet/tl)

## Bilder zum Artikel

---



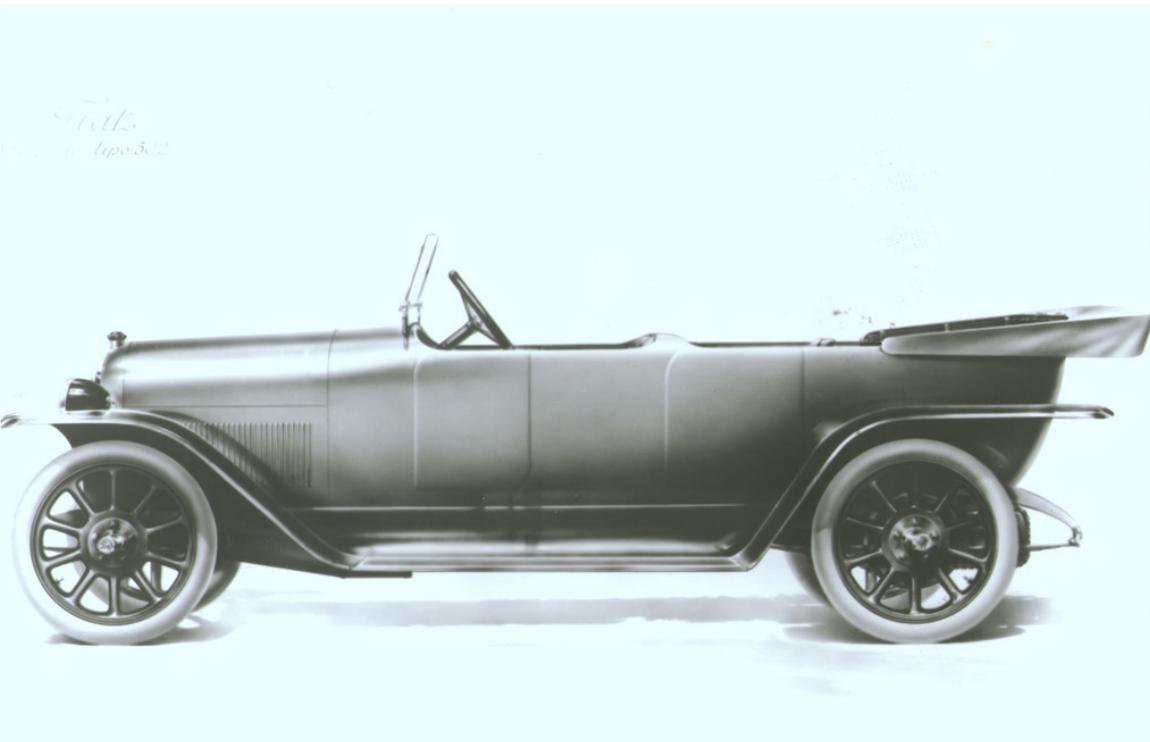
Premiere in Genf: Jaguar XK 120 im Jahr 1951.

---



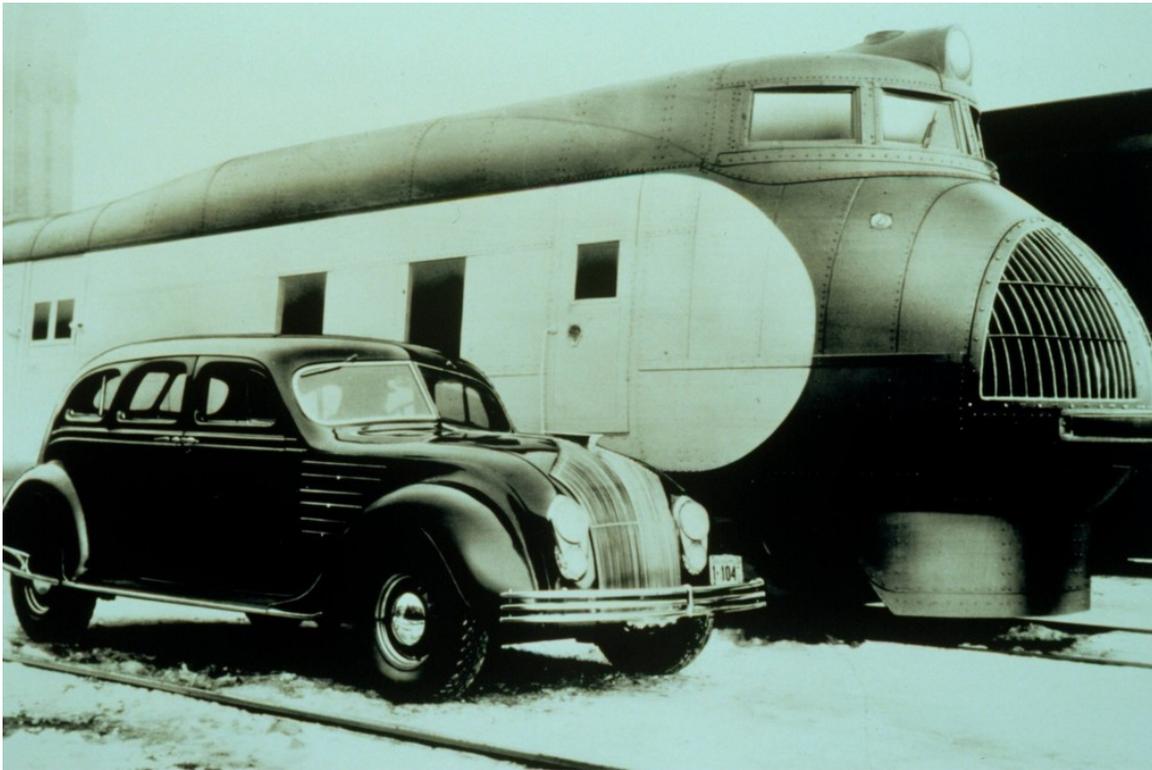
Premiere in Genf: Laurin & Jlelement, Model A, 1905.

---



Premiere in Genf: Fiat 502 im Jahr 1924.

---



Premiere in Genf: Chrysler Air Flow 1934.

---



Premiere in Genf: Fiat 500 im Jahr 1937.



Premiere in Genf: Jaguar E-Type, 1961.

---



Premiere in Genf: Citroen SM im Jahr 1971.

---



Premiere in Genf: Lamborghini Miura 1966.

---



Premiere in Genf: Audi Quattro, 1980.

---