kränken sind, solange sich die Abgebildete selber, die Lulu-Darstellerin Susanne Lothar, nicht diskriminiert fühlt, wäre mühsam zu erörtern. Auch kann die Männerwelt, auf dem Plakat durch den Schauspieler Heinz Schubert repräsentiert, sich so wohl kaum in Überlegenheitsphantasien bestätigt fühlen. Ob es tunlich war, das krasse Motiv öffentlich auch der Betrachtung durch Kinder, Triebtäter und Gouvernanten preiszugeben, bleibt eine Ermessensfrage. Aber die „Grenze der Kunst" hat Helnwein bestimmt noch lange nicht erreicht.

Der am Mittelrhein seßhafte Wiener, ein ambitiöser Selbstdarsteller in grausligen Märtyrerposen, ein bewährt provokanter Entwerfer von Plakaten und (auch SPIEGEL-)Titelbildern, hatte mit Empörung über seinen „Lulu"-Entwurf angeblich „nie gerechnet", weil das Motiv doch so „reduziert", ja „bieder" sei. Keine „letzte ästhetische Lösung" habe ihm vorgeschwebt, als er eigene Probenphotos in ein Aquarellbild umsetzte, sondern die – unbestreitbar legitime – Absicht, das Publikums-„Augenmerk auf ein Thema zu richten".

Daran immerhin hätte Helnwein sich erinnern können: daß schon frühere Schauspielhaus-Plakate von seiner Hand Hamburger Nasenrümpfen hervorgerufen hatten. So war es 1984, als er „Verlorene Zeit" von John Hopkins mit kosenden Lesbierinnen illustrierte, und vor einem Jahr, als er den Hauptdarsteller im Zadek-Musical „Andi" von hinten bloßstellte.

Leicht explosive Stimmung herrschte letzte Woche auch in Heidelberg, wo Helnwein erstmals voll in den Theaterbetrieb eingestiegen ist und die Ausstattung zu einem „Macbeth"-Abend des Choreographen Johann Kresnik geliefert hat. Shakespeares machtgierig-skrupelloser Held erscheint da als ein vorweggenommener Barschel und wird zum Schluß, gemäß einem Helnwein-Einfall, in die Badewanne gelegt. Auf dem Plakat erscheint das ominöse Photo, das Helnwein unter bewußter Verletzung des „Stern"-Urheberrechts adaptiert hat. Am Premieren-Mittwoch schreckte eine – wie sich zeigte, leere – Bombendrohung das Theater auf. Am Abend wurde die Produktion nur bejubelt.

In Hamburg stand derweil der kritische Test noch aus. Wie gut Helnweins zu Zadeks „Lulu" paßt, können erst Besucher der Aufführung sagen – und auch, wieviel vielleicht von jener Botschaft über die Rampe kommt, die Wedekind einer Freundin Lulus in den Mund legt: „Ich muß für Frauenrechte kämpfen."

AUTOMOBILE

Stolze Väter

VW schickt die dritte Generation seines Topmodells auf die Straße – der neue Passat rollt an.

Alle VW-Chefs haben, wenn sie abtraten, ihre eigene „Handschrift" in Blech und Glas hinterlassen. Bei Heinrich Nordhoff war's der Weltrekord-Bestseller Käfer, bei Kurt Lotz der unglückliche VW 411/412, bei Rudolf Leiding die werksrettende Hinwendung zum wassergekühlten Frontantriebsmotor mit Golf und Polo, bei Toni Schmücker der Verkaufsrenner Golf II.

Nun hat auch der amtierende VW-Chef Carl Hahn, 61, einen Kraftwagen hervorgebracht, der werksintern „erster echter Hahn" genannt wird. Es ist der neue VW Passat, ein 4,57 Meter langes, schmuckes Keilform-Auto, dem zugetraut wird, binnen weniger Jahre jene halbe Milliarde Mark wieder einzufahren, die Hahn letztes Jahr bei einem Devisenbetrug in seinem Hause abhanden gekommen waren.

Mit dem ersten Auto, für das Hahn von der ersten Skizze an verantwortlich zeichnet, steuert VW sein Spitzenmodell technisch und stilistisch auf einen radikal neuen Kurs – erst die von Hahn freigegebene Neukonstruktion macht den Passat in dritter Generation zu einem wahren Wolfsburger.

Denn der Ur-Passat, der 1973 vorgestellt wurde, stammte von der Tochter Audi aus Ingolstadt, es war ein Abkömmling des Audi 80, dem die Wolfsburger in ihrer damaligen Typen-Not nur noch schamhaft ein Fließheck verpaßten. 1980 präsentierte sich der Passat zwar erstmals in eigenständiger Karosse, behielt aber unterm Blech die alte Audi-Technik mit dem raumverschwenderisch in Längsrichtung eingebauten Motor bei. Damit ist es nun vorbei.

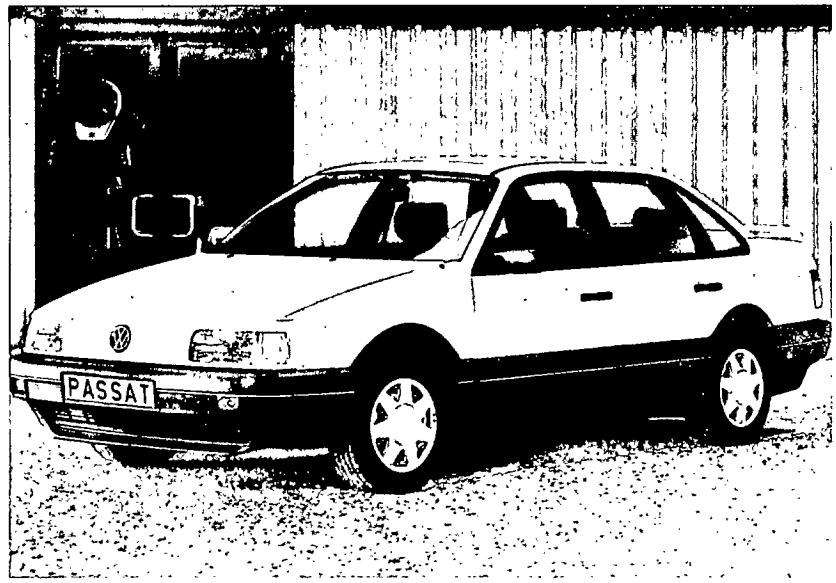
Nach 4,2 Millionen Passat-Autos mit herkömmlicher Audi-Technik soll sich nun eine Chef-Entscheidung auswirken, die VW gewiß einige hundert Millionen Mark gekostet hat, den Ingenieuren und Designern aber sogleich zusagte: Dem neuen Passat sollten Motor und Getriebe in moderner, raumsparender Konzeption quer zur Richtung eingebaut werden – eine Bauweise, die „alle Details des Fahrzeugs ungemein günstig beeinflußt hat", wie ein VW-Manager erläuterte.

„Wir sind sehr, sehr stolz auf dieses Auto, dem man alles ansieht, was es kann", berauschte sich VW-Chef-Stylist Herbert Schäfer am eigenen Werk. Das Fahrzeug verkörpere „eine ganz neue, entschiedene Design-Aussage, was man beim Golf II nicht behaupten" könne.

Es entstand ein neues, windfreundliches VW-Gesicht, das Autokennern mit gutem Gedächtnis bekannt vorkommen wird – das 1981 vorgezeigte Forschungsmobil „Auto 2000" hatte ein ähnliches Antlitz. Es verhilft dem neuen Passat im Verein mit der aerodynamischen Formung des übrigen Wagenkörpers zu c_w 0,29, einem allemal Achtung gebietenden Luftwiderstandsbeiwert.

Während andere Autofirmen, von Daimler-Benz und BMW bis hin zu Ford

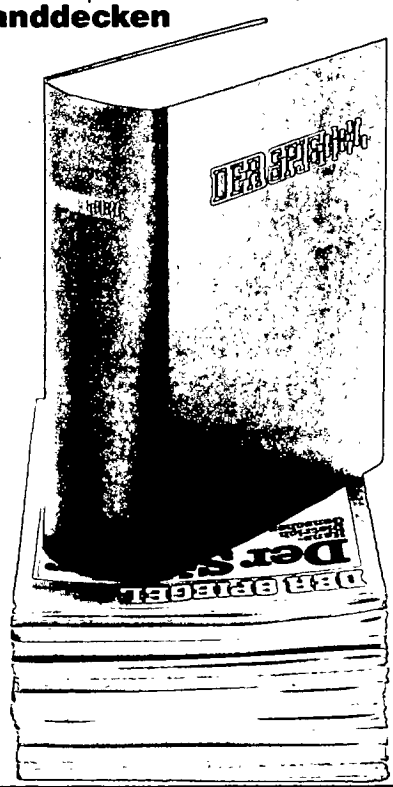




Forschungsauto VW 2000, neuer VW Passat: Ein Nasenloch genügt zum Atmen

DER SPIEGEL – ein Lexikon der Zeitgeschichte

Es gibt kein ergiebigeres Nachschlagewerk zur jüngeren Geschichte als eine SPIEGEL-Sammlung.
Wer auch morgen die Facts von heute parat haben will, kann aus SPIEGEL-Heften mit **Einbanddecken** ein Lexikon machen.
Für einen SPIEGEL-Jahrgang sind vier Einbanddecken erforderlich; deren Rückenbreite kann erst am Ende eines Quartals festgelegt werden.
Bestellungen sind deshalb nur für zurückliegende Quartale möglich; bitte angeben, für welche Jahresquartale die Einbanddecken benötigt werden.
Preis DM 9,– pro Einbanddecke (inkl. Umsatzsteuer).
Versand gegen Vorkasse, im Inland portofrei.
Überweisungen mit genauem Bestellvermerk bitte auf Postgirokonto Hamburg 7137-200 (BLZ 200 100 20).



SPIEGEL-Verlag
Vertriebsabteilung
Postfach 11 04 20, 2 Hamburg 11

SONNEN UND SURFEN WIE AM MITTELMEER, REITEN UND GOLFEN WIE IN ENGLAND.



Guernsey, die Insel im Ärmelkanal, ein Urlaubsparadies für Kenner und Genießer. Ursprünglich zu Frankreich gehörend, untersteht es heute der englischen Krone. Geprägt durch seine Geschichte, die Lage im Golfstrom und seine politische Autonomie, hat sich Guernsey von beiden Ländern das Beste erhalten. Fragen Sie in Ihrem Reisebüro oder schreiben Sie uns. Sie erhalten den farbigen Prospekt über Guernsey, wo die Welt noch in Ordnung ist.

URLAUB AUF
GUERNSEY

Attention please: Anzeige mit Absender an Guernsey, c/o British Tourist Board, Neue Mainzer Straße 22, 6000 Frankfurt, 069/23 80 70. That's all! SP/07

HOLIDAY GUERNSEY

A.B.S.

und Opel mitunter fast krampfhaft um „Familien-Identität" der Typen bemüht sind, soll sich der glattnasige neue Passat bewußt abheben von den breiten Grill-Fassaden der übrigen VW-Modelle. „Wir wollen das mal anders machen; es sollen nicht alle VW gleich aussehen", begründete Schäfer. „Man soll sie unterscheiden können."

Innerhalb der neuen Passat-Familie, deren preiswertester Angehöriger schätzungsweise 23 100 Mark kosten soll, wird das Unterscheiden leichtfallen: Hahn läßt in seiner für 1,2 Milliarden Mark erbauten neuen Roboter-Fabrik in Emden nur zwei Karosserietypen fertigen – eine Stufenhecklimousine und einen Variant. „Den Verzicht auf das Schrägheck-Modell hat der Markt diktiert", erläuterte ein VW-Manager. Die Wolfsburger meinen, raffinierte Möglichkeiten, durch klappbare Rücksitze den Laderaum besser zu nutzen, würden „die Schrägheck-Freaks bei der Stange halten".

Ob beim (um 7,5 Zentimeter verlängerten) Radstand oder beim (auf 70 Liter erweiterten) Tank, ob bei Rädern oder Bremsen – alles wurde größer im Vergleich zum alten Passat. Am meisten wuchs der serienmäßig zur Wärmedämmung grünverglaste Innenraum, den die VW-Ingenieure dank der neuen Bauweise auf ein „Komfortmaß" von zwei Metern (gemessen vom Gaspedal bis zur Rücksitzlehne) streckten – zum laut VW „größten Nutzvolumen aller Fronttriebler".

Als Servicevorteil sieht VW den nunmehr verschraubten (und deshalb leicht ersetzbaren) runden Bug und die neuerdings „gekoppelten" (früher im Ganzen verschweißten) Längsträger – künftig soll nicht schon jeder kleine Aufprall teure Reparaturen bis in den Hinterachsbereich notwendig machen. Und noch eine Novität: Das neue Fünfganggetriebe wird nicht mehr über eine Gestängeschaltung, sondern – „leichter, eleganter, genauer" – über Seilzüge betätigt.

Abstriche hingegen muß hinnehmen, wer den bisher im Passat gewohnten Fünfzylindermotor erwartet – er paßt ins neue Gehäuse nicht mehr hinein. Nur fünf Vierzylindermotoren, vom simplen 1,6 Liter (72 PS) bis zum Zweiliter mit 16 Ventilen und 136 PS (Höchstgeschwindigkeit: 206 km/h) sind lieferbar. Für künftige Passat-Jahrgänge aber ist bei VW „noch eine Menge in Arbeit", vom Motor mit leistungssteigerndem G-Lader bis zum Sechszylinder in raumsparender, besonders engwinkliger V-Form.

Ganz vorn, an der Nasenspitze, leisteten sich die VW-Designer einen funktionellen Gag: „Das VW-Zeichen", so Schäfer, „haben wir besonders wertvoll gemacht, schön tief gestaltet". Nicht ohne Grund: Das Zeichen verdeckt wie ein grobes Sieb das Atemloch, durch das der Motor seine Verbrennungsluft einsaugt.