

suchung eines Herzens bestimmen zu dürfen, an dessen Echtheit er gar nicht glaubt.

Dutzende von falschen Ludwigs haben in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Ansprüche auf den französischen Königsthron geltend gemacht. Der Dreisteinste dieser Betrüger war der deutsche Uhrmacher und Falschmünzer Karl Wilhelm Naundorff. Er kam im Mai 1833 auf Einladung der französischen Legitimisten nach Paris. Dort enttäuschte der Preuße mit den frappierend bourbonischen Gesichtszügen seine Anhänger bitterlich: Es zeigte sich, dass er des Französischen nicht mächtig war.

Dennoch schaffte er es, die Welt postum zu narren. Die Behörden in den Niederlanden, wo er 1845 an Typhus starb, trugen ihn als Charles Louis de Bourbon ins Sterberegister ein. Seinen Grabstein in Delft schmückt der Satz: „Hier ruht der König von Frankreich.“ Die Nachfahren Naundorffs adelten ihren Namen durch den Zusatz „de Bourbon“.

Mit einer DNS-Analyse hat der belgische Genefahnder Jean-Jacques Cassiman vom Zentrum für Humangenetik an der Katholischen Universität von Löwen den Fall Naundorff im vergangenen Jahr zu den Hochstapler-Akten gelegt. Beim Vergleich von DNS aus Knochen und Haaren des Deutschen mit Erbgutsequenzen aus dem Haar Marie Antoinettes sowie zweier ihrer Schwestern hatte der Forscher keinerlei Verwandtschaft entdeckt. Der Thronprätendent war damit, mehr als 150 Jahre nach seinem Tod, als Gauner enttarnt.

Cassiman soll jetzt, zusammen mit DNS-Experten in einem Labor in Münster, auch die Echtheit des Bourbonen-Herzens prüfen. Doch die Untersuchungen dürften sich als schwierig erweisen. Ob die Genefahnder überhaupt genügend DNS-Material aus dem vertrockneten Muskel isolieren können, ist fraglich: „Das Herz“, erklärte der Belgier, „ist für diese Art von Tests jedenfalls nicht optimal konserviert worden.“

Eine vornehme Untertreibung, denn die Zeitläufte haben dem vermoderten Zellhaufen kaum weniger übel mitgespielt als seinem einstigen Besitzer. Das Knabenherz wurde im Verlauf einer über 200-jährigen Odyssee gestohlen und tauchte dann wieder auf. Der Alkohol, in den es der souvenirsüchtige Obduzent eingelegt hatte, verdampfte.

Bei gewaltsamen Unruhen in Paris 1831 ging die Urne im Handgemenge zu Bruch. Erst Stunden nach dem Gerangel fanden Retter, auf den Knien suchend, zwischen zerbrochenen Möbeln und Glasscherben die Reliquie wieder.

Skeptiker fürchten, dieser Zwischenfall könnte für alle Zeiten die Wahrheitssuche vereiteln – falls nämlich im Eifer des Gefechts das falsche Stück Gewebe in die Urne geriet.

GÜNTHER STOCKINGER



Modifizierter Audi TT mit Heckspoiler: „Für Tote zu spät“

AUTOMOBILE

Blanke Nerven an der Donau

Tödliche Unfälle drohen den Ruf des Audi TT zu ruinieren. Mit rund 1000 Kunden feilschen die Ingolstädter Manager derzeit um den Rückkauf des Sportwagens.

Die Fahrbahn war trocken und die Sicht gut, als der frühere DDR-Rallyefahrer und Wartburg-Testpilot Peter Hommel, 60, auf einer Landstraße nahe dem thüringischen Eisenach die Kontrolle über sein Auto verlor.

Auf gerader, leicht abschüssiger Strecke kam Hommel, Chef des Eisenacher VW/Audi-Autohauses Göthling, während einer Probefahrt vom Weg ab und prallte gegen einen Baum. Er starb am letzten Montag gegen 9.45 Uhr in seinem Sportwagen, einem Audi TT.

Drei Tage vorher war ein TT-Besitzer auf der Staatsstraße 2239 bei Nürnberg-Feucht nach einer Kurve frontal mit einem entgegenkommenden Auto zusammengestoßen. Dessen Fahrerin, eine 31-jährige allein erziehende Mutter, war sofort tot.

Wenige Tage zuvor, am 7. Januar, war Mark T., 52, mit einem Audi TT aus dem VW-Fuhrpark auf der A2 in Hannover-Langenhagen unvermittelt von der linken der drei Fahrspuren auf die rechte geschleudert. T., Mitarbeiter der Qualitätssicherung im VW-Nutzfahrzeugwerk Hannover-Stöcken, raste gegen das Heck eines Sattelschleppers und starb an der Unfallstelle.

Drei schwere Unfälle mit drei Toten binnen zweier Wochen; jedes Mal konnte

ein TT-Fahrer sein Fahrzeug nicht mehr beherrschen – für Hans-Joachim Wiebe, 42, ist das kein Zufall. Allem Anschein nach gebe es „typische TT-Unfälle“, sagt der Rechtsanwalt aus Hannover, der die Interessen von rund 200 Besitzern des Sportautos vertritt.

Dreimal hat Wiebe, selbst passionierter TT-Fahrer, die Unfallstelle auf der A2 passiert und dann Strafantrag gegen die Audi AG wegen fahrlässiger Tötung gestellt. Den Ingolstädter Automobilbauern, argumentiert Wiebe, seien seit langem Fahrwerkschwächen des Sportwagens bekannt. Sie hätten „nicht schnell genug reagiert“.

Der Verdacht liegt nahe, glaubt der Anwalt, dass beispielsweise der tödliche Unfall in Hannover nach einem Lastwechsel bei hohem Tempo geschah. Den Fuß plötzlich vom Gas zu nehmen, könne dafür reichen, sagt Wiebe, der Sportwagen sei „hinten zu leicht und fliegt deshalb weg“. Die gerade anlaufenden Modifizierungen des Fahrwerks und der Aerodynamik, die Audi kostenlos vornimmt, kämen „für Tote zu spät“.

Zunehmend bringt das Kultmobil, von der Autokritik nach seiner Markteinführung im Herbst 1998 zur Ikone futuristischen Designs stilisiert, seine Schöpfer in Bedrängnis. Etwa dreimal häufiger als der Durchschnitt der rund 42 Millionen in Deutschland zugelassenen Autos sind die Sportwagen aus Ingolstadt in so genannte Alleinunfälle mit Todesfolge verwickelt. Die traurige Bilanz bisher: fünf Tote bei mehr als 50 TT-Unfällen.

Wann immer ein TT-Fahrer ohne Einwirkung anderer Verkehrsteilnehmer verunglückt, zuckt nach der Beobachtung eines Audi-Managers „halb Ingolstadt zusammen“. Umgehend schwärmen Mitarbeiter des zehnköpfigen Unfallforschungsteams zur Begutachtung aus.

Die Nerven liegen blank am Oberlauf der Donau. Allein die Umrüstung des Fahr-



werks und die Montage eines Spoilers, der das Heck bei hohem Tempo künftig am Boden halten soll, werden die Audi-Kasse nach internen Schätzungen mit 50 Millionen Mark belasten. Hinzu kommen kaum kalkulierbare Kosten für die Folgen von Schadensersatzprozessen, die drei Anwaltsgruppen dem Werk bereits angedroht haben.

Weitaus schwerer aber wiegt der Vertrauensverlust der Kundschaft. Fernsehbilder von unkontrollierbar schleudernden Fahrzeugen und von Beisetzungen verunglückter Fahrer, wie am letzten Dienstag bei Sat 1, lassen nicht nur Audi-Liebhaber vor der kugelrunden Karosse zurückschrecken.

Im Internet (www.tt-owners-club.de) tauschen sich TT-Besitzer über ihr Leid aus. „Wenn's dich bei 110 bei Lastwechsel wegdreht und du fünf Sekunden später um 65 000 Mark ärmer bist, ist das Scheiße“, klagt ein anonymes „TT-Unfallfahrer“. Christian G. und Andrea L. aus Frankfurt am Main berichten über „Schleudervorgang, 180-Grad-Drehung, Rückwärtsfahrt über alle drei Fahrspuren“

und das „Wunder“, unverletzt geblieben zu sein.

Mehr als 1000 der gut 27 000 deutschen TT-Käufer haben, mit anwaltlicher Hilfe, die Rücknahme ihrer Autos verlangt.

Dabei wird beiderseits geschachert wie auf einem orientalischen Basar. Viele TT-Fahrer wittern die Chance, ihr Gefährt zu Vorzugskonditionen zurückzugeben, um günstig einen neuen TT zu erwerben. Der ist begehrt, weil er als sicherer gilt – seit Dezember wird der TT serienmäßig mit modifiziertem Fahrwerk, Spoiler und dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP produziert.

TT-Fahrer wollen ihren gebrauchten Sportwagen schon deshalb loswerden, weil die Schleudersperre ESP nicht nachrüstbar ist. Anwalt Wiebe hat für diese Fahrzeuge eine Wertminderung von bis zu 10 000 Mark errechnet.

Wenig erfolgreich strengt sich Audi an, die Kunden zu beruhigen. Der medienwirksame Strafantrag Wiebes wegen fahrlässiger Tötung, sagt Sprecher Rudolf Schiller, sei „ein anwaltliches Manöver, um für Mandanten finanzielle Vorteile herauszuhandeln“. Audi untersuche in diesen Tagen 25 Alleinunfälle von TT-Fahrern; ein Zusammenhang mit dem Fahrverhalten des Autos sei „zur Zeit daraus nicht ableitbar“.

Bis Ende Dezember mühte sich Audi, die Probleme mit verunsicherten Sportwagenfahrern lautlos zu regeln. Jens-Peter Gieschen, TT-Besitzer und Rechtsanwalt im niedersächsischen Harpstedt, gelang es mit drei Kollegen, dem Werk eine großzügige Regelung abzutrotzen.

160 Mandanten konnten ihren Audi TT gegen Erstattung des Kaufpreises an das Werk zurückgeben, gemindert nur

um einen vergleichsweise bescheidenen Nutzungsabschlag zwischen 0,3 und 0,5 Prozent pro tausend gefahrenen Kilometern.

Die Autobauer übernahmen zudem die Anwaltskosten. Gieschen und seine Kollegen freuten sich über insgesamt rund 300 000 Mark Honorar – und entsprachen dem Ingolstädter Wunsch, fortan keine TT-Mandate mehr zu übernehmen.

Inzwischen, so die neue Ingolstädter Linie, sollen die TT-Fahrer ihren Wagen umrüsten lassen und behalten. Das Fahrverhalten des Audi TT zeige „weder einen Mangel im Sinne der Gewährleistung noch einen Fehler im Sinne des Produkthaftungsrechts“, heißt es in einem internen Schreiben an die Händler, die Kunden hätten „grundsätzlich keinen Anspruch auf Rückkauf“.

Die Händler, das weiß auch die Audi-Spitze, sind deswegen sauer. Bis Ende Dezember nämlich nahm das Werk die Sportwagen murrender Kunden zurück. Nun müssen die Händler prüfen, wie kulant sie sein wollen. Sie riskieren dabei, auf zurückgegebenen Sportwagen sitzen zu bleiben, die ohne elektronische Schleudersperre nur schwer verkäuflich sind.

Sehr konsequent versucht Audi, die Nachrüstung mit Stabilisatoren, strafferen Dämpfern und Heckspoiler als kulante Reaktion auf Kundenkritik darzustellen – um nur keinen Konstruktionsfehler einräumen zu müssen.

Der eigentliche Grund für die Nervosität der Ingolstädter Autobauer aber liegt in der begründeten Angst vor Image-Problemen auf dem wichtigen amerikanischen Markt. Würde Audi allen Kunden anbieten, die Sportwagen zurückzukaufen, könnte dies, vor allem in den USA, als Schuldeingeständnis bewertet werden.

Auf vermeintliche oder tatsächliche Sicherheitsprobleme bei Autos reagieren Amerikaner allergisch – immerhin rund 5000 TT sind in den USA zugelassen. „Wenn uns dort etwas passiert, ist das schwer beherrschbar“, sagt ein Audi-Manager.

In leidvoller Erinnerung hat die Audi-Spitze spektakuläre Absatzeinbrüche auf dem US-Markt Ende der achtziger Jahre. Damals behaupteten einige Kunden, ihr Audi 100, mit Automatikgetriebe ausgestattet, setze sich nach dem Anlassen wie von Geisterhand geführt in Bewegung. Die Audi-Verkäufe sackten von 74 000 (1985) auf 12 000 (1991) ab.

Tatsächlich lag kein Konstruktionsfehler vor – die Kunden hatten offenbar Gas und Bremse verwechselt. Doch Audi brauchte Jahre, um sich von dem Image-Verlust zu erholen.



Rechtsanwalt Wiebe

W. SCHMIDT / NOVUM



Tödlicher Audi-TT-Unfall am 7. Januar in Hannover: „Halb Ingolstadt zuckt zusammen“

FLASHLIGHT

CARSTEN HOLM