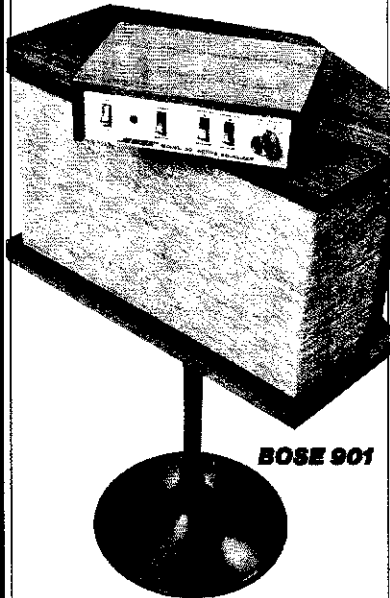


Die Lautsprecher bestimmen die Qualität jeder HiFi-Stereo-Anlage



BOSE 901

Darum sollte die Wahl des Lautsprechers kritisch und vorurteilsfrei sein.

Vergleichen Sie das in 12-jähriger Hochschulforschung am M. I. T./USA entwickelte BOSE 901 Direct/Reflecting HiFi-Lautsprechersystem im direkten A-B Vergleich mit allen konventionellen Lautsprechern. Unabhängig von deren Größe und Preis.

BOSE 901

Direct/Reflecting Lautsprechersystem, der von der gesamten internationalen Musik- und Fachpresse bestbeurteilte HiFi-Lautsprecher der Welt.

Den vollen Wortlaut aller Testberichte und die Unterlagen über die Hintergründe der 12-jährigen Hochschulforschung erhalten Sie beim autorisierten BOSE-HiFi-Fachhändler. Selbstverständlich senden auch wir Ihnen diese Unterlagen und das Verzeichnis der europäischen BOSE-HiFi-Fachhändler gerne zu.

BOSE
Europa GmbH

6 Frankfurt/M., Schumannstr. 34a
Telefon (06 11) 749404

gegen das gefürchtete Teeren und Federn hat IRA-Chef und Richter McGuinness nichts einzuwenden: „Das ist immerhin besser als erschießen.“

Britisch sein heißt für sie böse sein. Im Hauptquartier der IRA am Stanley Walk bejubelten die Rebellen Deutschlands Fußballsiege gegen England.

Der älteste IRA-Streiter dort ist 73 Jahre alt. Er hat, wie die meisten, keine militärische Ausbildung. Die Verluste der Guerillas sind dennoch gering. Nur acht Derry-Kämpfer starben in den letzten drei Jahren an der unsichtbaren Front. Sie wurden meist oberhalb des Foyle-Flusses, auf dem Friedhof im „Freien Derry“ beerdigt. „In stolzer und liebender Erinnerung an Eamonn Lafferty“, heißt es dort auf einem Grabstein, „gefallen im Kampf am 18. August 1971, Alter 19 Jahre.“

IRA-Chef McGuinness, ein ehemaliger Schlachtergeselle, ist sicher, daß noch in diesem Jahr die Entscheidung fallen wird: „Die Toten sind nicht umsonst gefallen.“ Was danach kommen soll, weiß er nicht zu sagen: „Auf den Schlachthof will ich jedenfalls nicht zurück.“

AUTOMOBILE

Form aus dem Computer

Italiens Autokonzerne präsentierten kurz nacheinander zwei Mittelklasse-Modelle: Fiat 132 und Alfa Romeo Alfetta.

Mit einem neuen Automobil will die Mailänder Nobelfirma Alfa Romeo einen alten Namen aus dem Rennsport aktivieren: Die Alfetta kommt wieder auf die Straße.

Noch 1951 hatte der Argentinier Juan Manuel Fangio mit einem Vorkriegs-Rennwagen gleichen Namens, dessen Flanke das traditionelle Kleeblatt schmückte, die Weltmeisterschaft für Formel-1-Rennwagen gewonnen. Neuer Träger dieses Namens wird nun das jüngste Mittelklassemodell der Mailänder — als Nachfolger des Alfa Romeo 1750 Berlina.

Der benachbarte piemontesische Superkonzern Fiat rollt gleich mit zwei neuen Modellen auf die automobilisierte Mittelklasse zu: Beinahe-Zwillinge, die unter der gemeinsamen Typen-Nummer 132 auf den Turiner Reißbrettern heranreiften und vom Herbst an auch zwischen der Nordsee und den Alpen erhältlich sein sollen.

Die passende Marktnische für ihre jüngsten Sprossen schufen sich die Turiner Serienbauer dabei selbst. Als vor kurzem internationale Autotester die mit 1,6- und 1,8-Liter-Motoren bestückten Testwagen im Ligurischen Appenin erproben, war über den Vorgänger der

neuen Fiat-Gattung bereits das letzte Wort gesprochen: Der seit 1967 in über 600 000 Exemplaren gefertigte, 90 PS starke Fiat 125, so verkündete in Turin freimütig Chefkonstrukteur Ettore Cordinano, ist bereits von den Fließbändern genommen worden.

Von ihm übernahmen die oberitalienischen Autobauer freilich nur den als besonders robust bekannten, mit zwei Nockenwellen versehenen Motor — wenn auch in zwei verfeinerten Versionen. So leistet das 1,6-Liter-Modell 98 PS, das 1,8-Liter-Modell gar 105 PS (voraussichtliche Preise: 9500 Mark für das 1,6 Liter-Modell und 11 500 Mark für den 1,8 Liter-Wagen).

Daß sich die Fiat-Konstrukteure trotz dieser beachtlichen PS-Zusammenballung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h (für die 1,8-Liter-Ausgabe) begnügten — Cordinano: „Mehr war leicht möglich“ —, entspricht der immer spürbarer werdenden Sicherheitsphilosophie im internationalen Automobilgeschäft. Die stärkeren Motoren bewegen mehr Sicherheit und erzeugen außerdem giftärmere Abgase als ihre Vorgänger.

Als „monolithischen Körper“ betrachtet denn auch Cordinano die Passagierzelle des „132“. Eine „seitliche Sicherheitsarmierung“ aus Stahlstützen soll die Insassen bei Unfällen zusätzlich abschirmen.

Den Designern ist zwar eine „klassische Silhouette“ (so Fiat) für die 132er eingefallen. Gleichwohl unterliefen ihnen einige Fehlleistungen, die sich als Mängel im Detail offenbarten. Neben nachgerade schwindsüchtig anmutenden

LASTENAUSGLEICH AUF RÄDERN Gewichtsverteilung bei Personenwagen

Motor und Getriebe vorn: Buglastig, großer Nutzraum



Beispiele: Opel, Ford, Mercedes-Benz, BMW, Fiat-Mittelklasse

Motor und Getriebe hinten: Hecklastig



Beispiele: VW-Käfer, Porsche, Simca 1000

Mittelmotor: Gleichmäßige Gewichtsverteilung, kleiner Nutzraum



Beispiele: VW-Porsche 914, Matra 530 LX

Motor vorn, Getriebe hinten: Gleichmäßige Gewichtsverteilung, großer Nutzraum



Neue Alfetta von Alfa Romeo

DER SPIEGEL



Alfa Romeo Alfetta, Fiat 132
Typenwechsel in der Mittelklasse

Armaturen fehlt es beim Rückwärts-Einparken an ausreichenden Orientierungshilfen. Die einstmals geradlinige, nun aber sanft abfallende Heckkante rückte aus dem Fahrerblickfeld.

Ungleich feiner und aufwendiger, freilich auch teurer (voraussichtlicher Preis: knapp unter 13 000 Mark) geriet Alfa Romeo die neue Alfetta, die ebenfalls zum Herbst auf den deutschen Markt kommen soll. Zum erstenmal bei einem Massenautomobil trennten die Alfa-Ingenieure Kupplung und Getriebe vom Motorblock — und erreichten dadurch eine nahezu ideale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse (siehe Schaubild).

Während bei herkömmlichen Automobilen das Gewicht von Motor und Getriebe einseitig Vorder- oder Hinterachse belastet, drückt bei der Alfetta der vorn liegende Motor und das in Höhe der Hinterräder placierte Getriebe etwa gleichmäßig (Alfa-Chefkonstrukteur Orazio Satta: „Unser Prinzip war fifty-fifty“) auf die beiden Achsen.

Ähnlich ausgeglichene und das Fahrverhalten verbessernde Achslasten hatte es bisher nur bei Automobilen der sogenannten Mittelmotor-Bauweise (VW-Porsche 914, Matra 530 LX) gegeben.

Aber anders als bei den Mittelmotor-Mobilen, wo Fahrer und Beifahrer den Platz zwischen den Achsen mit der röhrenden Technik teilen müssen, bleibt bei der Alfa-Anordnung ausreichend Raum für Fahrer, Koffer und vier Passagiere. Dank der günstigen Gewichtsverteilung und einer aufwendig gebauten neuen Hinterachse (Prinzip: De Dion) übertrifft die Straßenlage des sportlichen Familienautos das Fahrverhalten selbst mancher Sportzweisitzer.

Als Antrieb dient der 1,8-Liter-Motor des aufgegebenen 1750-Berlina-Modells;

Heute ist der erste Tag vom Rest Ihres Lebens.

Deshalb sollten Sie diesen und die folgenden Tage richtig erleben. Mit dem coolen, männlichen Duft von executive. Der eigentlich mehr ist als ein Duft. Der ein way-of-life ist. Deshalb - ändern Sie Ihr Leben. Beginnen Sie heute mit executive.



executive - extra dry
männlich, herb und trocken

eau de toilette · men's cologne
pre electric shave · after shave
after shave emulsion · deospray
shaving cream · shaving foam
bath foam · hair lotion

executive



ATKINSONS
EXCLUSIVE PERFUMERS

dank höherer Verdichtung leistet das früher 113 PS starke Aggregat jetzt 121 PS und beschleunigt das Fahrzeug auf über 180 Stundenkilometer.

Der hohen Spitzengeschwindigkeit opferten die Manager des Mailänder Staatskonzerns sogar die Form. Um die bei solchem Tempo auftretenden bremsenden Luftwirbel zu vermeiden, setzten die Aerodynamiker gegenüber den Stylisten eine ungewöhnlich hohe und abgestumpfte Heckpartie durch. Konstrukteur Satta: „Bei der Form hat uns der Computer geholfen.“ Gleichwohl wirkt das sonst rassig anmutende Auto von hinten eher gewöhnlich: wie ein zum Opel-Kadett hochstilisierter Toyota.

Schwerer wiegt freilich ein anderer Mangel des hohen Stumpf-Hecks: Wie der Fiat 132 ist die Alfetta beim Rangieren rückwärts schwer überschaubar.

Dem Fahrerblick verborgen bleibt auch ein weiteres Detail: die beiden wichtigsten Armaturen, Drehzahlmesser und Tachometer, werden durch das modische Holzlenkrad verdeckt.

AFFÄREN

Aus falschem Stolz

Gegen den westdeutschen Spirituosenfabrikanten Ludwig Eckes erhoben zwei Argentinier Klage. Sie werfen dem Deutschen vor, er habe sie um den Besitz einer argentinischen Getränkefabrik gebracht.

Als Entwicklungshelfer war er ins Land gekommen, als „Betrüger“ und „Ausbeuter“ wird er nun von früheren Geschäftspartnern in Argentinien angeklagt: Ludwig Eckes, auf gutbürgerliche Reputation bedachter westdeutscher Getränkefabrikant („Eckes-Edelkirsch“, „Zinn 40“, „hohes C“) aus Nieder-Olm bei Mainz.

Mit Eckes-Hilfe hatten die argentinischen Unternehmer Hasso Waldemar Cherr und José María Vicario vor wenigen Jahren einen Abfüllbetrieb in San Miguel (Provinz Buenos Aires) aufgebaut. Durch Eckes haben die beiden südamerikanischen Firmenherrn ihre Betriebsanlagen inzwischen wieder eingebüßt. Neuer Eigner ist nun der alte Geschäftsfreund aus Nieder-Olm: Eckes.

Begonnen hatte die mittlerweile geplatzte deutsch-argentinische Partnerschaft mit dem Angebot von Ludwig Eckes an den Ex-Bajuwaren Cherr und dessen Kompagnon Vicario, gemeinsam eine Aktiengesellschaft zum Abfüllen und Vertrieb eines kohlsäurehaltigen Apfelsaftes zu betreiben.

Denn dem rheinhessischen Schnaps- und Saft-Fabrikanten, der sich zuvor bereits an mehreren argentinischen Unternehmen beteiligt und im Februar 1968 die Gesellschaft Zumos Argentinos

zur Herstellung eines Apfelsaft-Konzentrats gegründet hatte, fehlten in seinem Firmen-Sortiment noch eine Abfüllfabrik und eine Vertriebsgesellschaft für den argentinischen Getränkemarkt — wie sie Cherr und Vicario mit ihren Firmen Bieza und Biemar schon seit Jahren besaßen.

So kamen denn Eckes und die beiden Argentinier überein, eine neue Cherr- und Vicario-Firma, die im Mai 1968 gegründete Embotelladora San Miguel, für das Abfüllen und Verteilen des von Eckes entwickelten Apfelgetränkes „Apla“ auszubauen. Die Kredite, mit denen Eckes beim Kauf von Maschinen, Flaschen und Kisten half, sollten dann später in eine Beteiligung umgewandelt werden.

Dies jedenfalls habe Eckes zu Beginn der Zusammenarbeit versprochen, be-



Westdeutscher Getränkefabrikant Eckes
„Das ist doch dummes Gerede“

teuert Cherr heute. Eckes dagegen versichert, Cherr habe damals die Gründung einer gemeinsamen Firma abgelehnt. „Mehr aus Gutmütigkeit als aus geschäftlichen Überlegungen“ und „wegen einer gewissen Sympathie“ für den Wassersportsfreund Cherr (Eckes schwimmt, Cherr betreibt in seiner Freizeit Fallschirmsegeln) habe er sich dennoch auf eine Kooperation mit den Argentinern eingelassen.

In den drei Darlehensverträgen über insgesamt 3,2 Millionen Mark, die Eckes mit Cherr und Vicario im März und Juli 1969 sowie im März 1970 schloß, setzte der Nieder-Olmer Ehrenbürger Aus- und Rückzahlungsraten für die Investitionskredite derart fest, daß die durchschnittliche Laufzeit unter drei Jahren lag (Eckes: „Längerfristige Kredite wollte der Cherr ja nicht“). Die vereinbarten Zinssätze betrugen fünf bis zwölf Prozent.

Nach Aussage Cherrs sicherte Ludwig Eckes den Argentinern jedoch mündlich zu, daß er keine so kurzfristige Tilgung der Darlehen, wie sie in den

Verträgen schriftlich fixiert worden sei, verlangen werde. Die vertraglichen Vereinbarungen seien vielmehr nur provisorisch, da ja später eine gemeinsame Gesellschaft betrieben werde.

Um letzte Zweifel an seiner Aufrichtigkeit auszuräumen, wies Eckes — so behauptet Cherr heute — seine südamerikanischen Schuldner darauf hin, daß er für die Kredite Steuervergünstigungen nach dem Bonner Entwicklungshilfe-Steuer-gesetz vom 15. März 1968 in Anspruch genommen habe. Weil nun solche Entwicklungshilfe-Darlehen „vor Ablauf von sechs Jahren seit der Hingabe weder ganz noch zum Teil zurück-zuzahlen sind“ (so das Gesetz), glaubten Cherr und Vicario, vor einer Eckes-Forderung nach rascher Zurückzahlung der langfristig gebundenen Investitionskredite sicher zu sein.

Eckes hingegen dementiert solche Absprachen energisch: „Davon war nie die Sprache, das ist doch dummes Gerede.“ Er habe keine Steuervergünstigungen beansprucht, und daran, daß Entwicklungs-Kredite eine sechsjährige Laufzeit haben müssen, „habe ich“, so Eckes, „gar nicht gedacht“.

Eckes ließ sich vielmehr „bei der Darlehenshingabe ausschließlich von Goodwill und absolutem Vertrauen auf die Herren Cherr und Vicario um der Sache willen leiten“ (so eine Eckes-Aktennotiz). Die Kredite sicherte er durch persönliche und unbeschränkte Garantien Cherrs und Vicarios, durch Bürgschaften der Cherr- und Vicario-Firmen, Verpfändung von Embotelladora-Aktien (Nominalwert: 800 000 argentinische Pesos) sowie durch Verpfändung von Maschinen, Flaschen und Kisten der Firma Bieza und Embotelladora San Miguel, durch Wechsel und Hypotheken. Zudem verpflichtete er die Getränke-Industriellen aus dem Pampas-Staat, ihm anhand von Rechnungen nachzuweisen, wofür die gepumpten Gelder verwendet wurden.

So gesichert, gestand Eckes seinen Schuldnern am 24. November 1970 vertraglich zu, daß der bis zu diesem Zeitpunkt ausgezahlte Kreditbetrag in Höhe von über drei Millionen Mark samt Zinsen entgegen dem ursprünglichen Tilgungsplan erst ab Februar/März 1972 in acht Jahresraten zurückzuzahlen sei. Gleichzeitig verpflichtete er Cherr und Vicario, die Bilanzen ihrer Firmen San Miguel und Bieza ab 30. Juni 1970 auf eigene Kosten durch eine von Eckes zu bestimmende Treuhandgesellschaft abklopfen zu lassen.

Im Januar 1971 schickte der von Eckes bestellte Wirtschaftsprüfer Armin G. E. Finsterbusch, Korrespondent der Deutschen Treuhand-Gesellschaft für Argentinien, seinem Auftraggeber eine finstere Meldung ins Haus. Die Embotelladora San Miguel habe das vergangene Geschäftsjahr am 30. Juni 1970 mit einem Verlust in Höhe von 1 004 004,60 Pesos (nach damaligem Kurs: 911 406 Mark) abgeschlossen. Bei