



## Sie kann ihre Mami nie umarmen!

Sabine ist eins der vielen Kinder, die ohne Arme oder Beine, gelähmt oder blind, stumm oder taub geboren wurden. Viele von ihnen brauchen ständige Betreuung in eigenen Heimen durch speziell ausgebildete Lehrer und Pfleger. Das kostet Millionen. Staat und Eltern schaffen es nicht allein.

Die Aktion Delphin sorgt für vorgeburtlich geschädigte Kinder. Helfen Sie uns helfen! Überweisen Sie eine Spende (steuerlich: absetzbar!) auf Postscheck Hamburg 3001 04 oder Commerzbank Hamburg 10/99001.

**Aktion Delphin**  
Hamburg 13, Mittelweg 99

Wissenschaftlicher Beirat: Prof. Dr. med. Bernbeck, Prof. Dr. med. Hauberg, Prof. Dr. Heese, Prof. Dr. Dr. h.c. Lenz, Prof. Dr. Mündlich, Prof. Dr. Schomburg, Dr. Strasser.

ZAV-Hilfens

## Seien Sie nett

zu Ihrer Agentur. Bringen Sie nicht eine ganze Werbeagentur in Verlegenheit: denn bei der Belegung von Schülerzeitungen muß Ihre Agentur passen. Wenden Sie sich deshalb direkt an die einzige Spezialagentur:

ZAV - Zentrale Anzeigenvermittlung und Anzeigenverwaltung  
Spezialagentur für  
Jugendwerbung GmbH  
6500 Mainz  
Stadthausstraße 4  
Telefon (061 31) 257 40  
Telex 4 187515

# ZAV

mann, Westdeutschlands größte Flugtouristikfirma, die ihre Fernreisen nach Afrika und Asien der Globe Air anvertraut hat.

Anfang dieses Monats kam es bei der expansionsfreudigen Schweizer Charter-Firma zum Eklat. Drei Mitglieder des Verwaltungsrates zogen sich unter Protest aus der Globe Air zurück. Und der Baseler Korrespondent des „Industriekuriers“ berichtete, daß dieser Entschluß offenkundig mit „mangelhaften Auswahl- und Ausbildungsmethoden für das Kabinenpersonal und dessen Überforderung in bis zu 36stündigem Einsatz“ zusammenhänge sowie mit einer „nicht über jeden Zweifel erhabenen technischen Unterhaltung des Flugzeugparks“.

Die Schweizer Staatsanwaltschaft nahm sich der Mängelrügen an. Und wirklich ergab schon eine erste Prüfung durch den Bezirksstatthalter Jan Krieger, daß die Globe Air „bei der Aufzeichnung der Flugstunden“, die dem Personal zugemutet worden waren, „Fälschungen begangen“ hatte — offenbar mit Grund:

Am Donnerstag letzter Woche wußte der Schweizer Nationalrat Helmut Hubacher, Chefredakteur der Baseler „Abend-Zeitung“, in einem kritischen Kommentar über die Mißstände bei Globe Air Einzelheiten mitzuteilen. Hubacher: „Ein Pilot erklärte uns letzte Woche unter Zeugen, er habe im ersten Vierteljahr 1967 zwei Ruhetage gehabt. Ein Angestellter im technischen Sektor wies uns in einem Monat über 200 Überstunden aus.“

Der Rat wußte noch mehr: Globe-Air-Direktor Karl Rüdin habe in mindestens einem Fall den Steuerknüppel eines mit Passagieren besetzten Globe-Air-Flugzeugs geführt, obwohl er keinen Pilotenschein, sondern nur einen Ausweis als Flugschüler besaß.

Wie viele Dienststunden Flugkapitän Müller, der Pilot der Unglücksmaschine, in den Tagen vor seinem letzten, siebzehn Stunden währenden Flug absolviert hatte, ist ungewiß. Der SPIEGEL fragte die Baseler Charterflug-Firma nach dem Dienstplan des verunglückten Piloten. Globe Air verweigerte die Auskunft.

## AUTOMOBILE

### FIAT 125

### Für Herrschaften

Im vergangenen Jahr landete der Turiner Automobilriese Fiat einen Volltreffer gegen seine Konkurrenten auf allen Märkten. Jetzt holt er aus zu einem zweiten Hieb — speziell gegen den deutschen Markt, auf dem sich die einheimischen Großserienhersteller gerade mühsam von der Absatzflaute erholen.

Der erste Schlag des nach VW zweitgrößten europäischen Autoherstellers (Jahresproduktion: 1,2 Millionen Personenwagen) galt der unteren Mittelklasse: Mit dem ebenso unauffällig wie zweckmäßig stilisierten, geräumigen,

preisgünstigen und kräftig motorisierten (1,2 Liter / 60 PS) Fiat 124 hatte Fiat auf Anhieb vollen Erfolg. Europas Autotester kürten ihn 1966 zum „Auto des Jahres“.

Über 220 000 Wagen des Fiat-Typs 124 mußten die Turiner in weniger als einem Jahr ausstoßen, um den Bedarf zu befriedigen. In Deutschland, Fiats größtem Auslandsmarkt, konnte die Firma dank der Zugkraft seines Neulings seinen Marktanteil um 20 Prozent erweitern und erstmals innerhalb eines Jahres über 100 000 Autos verkaufen. An den Gebrauchtwagen ihrer Käufer konnten die Fiat-Händler erkennen, wo der Typ 124 Kunden eroberte: VW 1500 / 1600 TL, Opel Kadett und — in geringerem Maße — Ford 12 M. Heute weigern sich manche Fiat-Händler bereits, Volkswagen 1500 und 1600 TL in Zahlung zu nehmen.

Ähnlich durchschlagenden Erfolg erhoffen sich die Fiat-Manager vom neuen Mittelklassewagen Fiat 125, einem 19 Zentimeter längeren Bruder-



Neuer Fiat 125  
Schläge vom Riesen

typ des Erfolgsmodells Fiat 124. Der Wagen, dessen Produktion gerade anlief und der erst im Sommer in Deutschland lieferbar sein wird, ist mit 90 PS (aus 1,6 Liter Hubraum) der stärkste und mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 166 Stundenkilometer der schnellste Vierzylinder-Familienwagen, den Fiat je anbot.

„Das Ding brauchen wir dringend, denn gerade in dieser Klasse haben wir ja nichts“, erläuterte ein Fiat-Händler in Hamburg die Lage an diesem Abschnitt der Verkaufsfrente. Tatsächlich konnte Fiats 75 PS starker Mittelklassewagen 1500 C, der vorerst weitergebaut werden soll, schon seit geraumer Zeit gegen seine Konkurrenten nicht mehr an, so handlich und munter er auch zu fahren war. Seine anfällige Maschine machte ihn für den Kurzstrecken-Alltag weniger geeignet. Außerdem greiften die Interessenten den Verkäufern immer wieder vor, der Innenraum sei hinten zu knapp, Opel

und Ford hätten wesentlich größere Kofferräume.

Demgegenüber offeriert Fiat, deren Senior-Boß, Professor Vittorio Valletta, täglich im Fiat 500 zur Arbeit fährt, mit dem neuen Fiat 125 in dieser Klasse nunmehr ein Fahrzeug „von herrschaftlichem Charakter“, wie Fiat-Versuchs-Chef Luigi Zandona ausschmückte. Mit 4,22 Metern ist der Fiat 125 nur 15 Zentimeter länger als der Wolfsburger Käfer, wirkt jedoch innen, speziell für Fondgäste, fast so geräumig wie ein Mercedes-Benz 200. Zandona: „Der Fiat 125 hat den größtmöglichen Kofferraum aller Fiat-Modelle.“

Das beste Stück des Wagens ist nur bei geöffneter Vorderhaube sichtbar: sein Herz. Fiat hat sich beim Fiat 125 den Luxus geleistet, zum erstenmal einen Großserien-Familienwagen mit einem sportlichen Hochleistungsmotor auszurüsten, dessen Ventile über zwei im Zylinderkopf liegende Nockenwellen gesteuert werden. Vorteile: größtmögliche Leistungsausbeute durch hohe Drehzahlen bei großer Laufruhe.

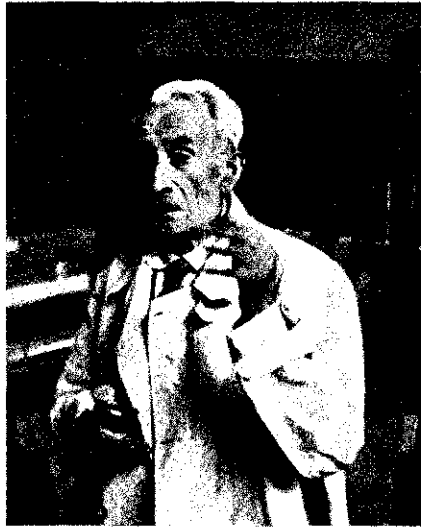
Lange hatten die Fiat-Ingenieure gezögert, ehe sie sich zu dieser aufwendigen und kostspieligen Art des Ventiltriebs entschlossen. Die gemeinhin für den Antrieb oberliegender Nockenwellen verwendete Kettenübertragung war zu teuer. Schließlich verfielen sie auf jenen billigen und zuverlässigen Helfer, den als erste einst die Dingolfinger Glas-Werke für solche Zwecke nutzten: den Zahnriemen aus Kunststoff.

Zusätzlich wirkt sich beim Motor des Fiat 125 kostengünstig aus, daß die Fiat-Techniker auf das bereits erprobte Triebwerk der Sportversion des Fiat 124 (1,4 Liter/90 PS) zurückgreifen konnten. Beide Motoren — sie haben gleiche Zylinderblöcke und gleiche Zylinderköpfe — werden auf demselben Band gebaut.

Außer Motor und Karosse hat Fiat noch weitere wichtige Teile seines generell mit vier Türen ausgestatteten neuen Mittelklassewagens rationell mit der übrigen Produktion gekoppelt: Das Vierganggetriebe (mit Knüppelschaltung) übernahmen die Ingenieure vom alten Fiat 1500, die an Schubstreben geführte Hinterachse im Prinzip vom Sportwagen Fiat Dino.

Deutsche Fiat-Händler leiten aus dieser kostensparenden Fertigung die Hoffnung auf einen besonders günstigen Preis ab. „Wenn der Preis unter acht liegt“, sinnierte einer von ihnen, „heidewitzka, dann wird einiges an Überläufern auf uns zukommen.“

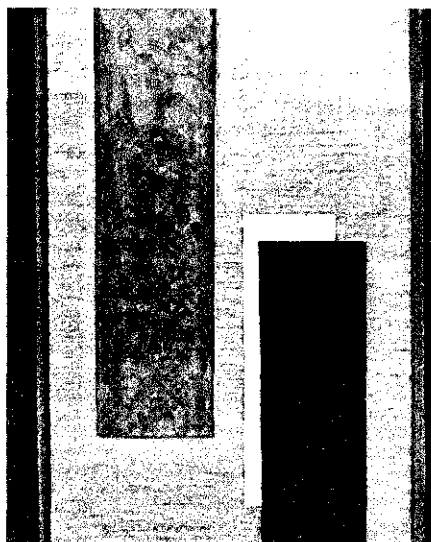
Es wird vermutlich auf sie zukommen: Aus dem Direktionstrakt des Fiat-Hauptwerkes Mirafiori sickerte bereits durch, der Fiat 125 solle um 7650 Mark kosten.



Maler Kupka  
Lektion beim Lackierer



Kupka-Gemälde „Die Badende“: Rhythmus am Leib



Kupka-Gouache „Vertikale Flächen“  
Lohn von der Witwe

## MALEREI

KUPKA

### Fuge für Farben

„Ich glaube“, spekulierte der Maler, „daß ich etwas finden werde, das zwischen Sichtbarem und Hörbarem liegt“ — eine „Figur aus Farben, wie Bach sie aus Tönen geschaffen hat“.

Gemalte Musik wünschte sich Frank Kupka (1871 bis 1957), weil er die Freiheit der ungenständlichen Tonkunst schätzte. Folgerichtig begann auch er, abstrakt zu arbeiten — als einer der ersten.

Schon um 1911, etwa gleichzeitig mit dem Russen Kandinsky und dem Franzosen Delaunay, malte der Tscheche Kupka in Frankreich seine frühesten gegenstandslosen Bilder; er gab ihnen Musik-Titel wie „Fuge für zwei Farben“ und „Warme Chromatik“.

Der Malpionier, zu Lebzeiten fast unbeachtet, wird neuerdings immer besser gewürdigt, jetzt auch in Deutschland: Im vorigen Sommer stellte die Hannoverische Kestner-Gesellschaft Zeichnungen, Aquarelle und Gouachen von Kupka aus (Direktor Wieland Schmied: „Deutschland hat noch einen bedeutenden Maler zu entdecken“); nun präsentiert der Kölnische Kunstverein die erste große Kupka-Retrospektive — 110 Gemälde und Gouachen — außerhalb Frankreichs und der Tschechoslowakei.

Der Überblick, der noch in München, Wien und Amsterdam gezeigt werden soll, verfolgt Kupkas Entwicklung zurück bis zur Jahrhundertwende. Damals schwankte der ehemalige Sattlergeselle, der bei einem böhmischen Lackierer das Farbenreiben sowie in Prag und Wien die akademische Malerei erlernt hatte, zwischen einem photographischen Realismus, der expressiven Kunst Toulouse-Lautrecs und der Fauves und den eher dekorativen Arabesken des Jugendstils.

Die Experimente wurden auch anerkannt: Im Wiener Kunstverein durfte Kupka Gemälde wie „Der letzte Traum des sterbenden Heine“ zeigen (1891), und für das Bild zweier nackter Reiterinnen am Strand („Ballade“), 1904 bei der Weltausstellung im amerikanischen St. Louis präsentiert, erhielt er eine Goldmedaille.

Doch äußere Erfolge konnten den grüblerischen Künstler, der sich 1895 in Paris niederließ und im Ersten Weltkrieg für die Franzosen focht, nicht befriedigen. Während er satirische Zeichnungen, Plakate und Buchillustrationen anfertigte, gab er gleichzeitig Religionsunterricht und verdingte sich als spiritistisches Medium;