

- ▷ Mit dem Radar und dem „Sniffer“ (Schnüffler) — einem elektronischen Gerät, das den Gehalt von Motoren-Abgasen in der Luft anzeigt — kann die Position eines schnorchelnden U-Bootes lokalisiert werden.
- ▷ Das sogenannte ECM-Ortungsgerät erfaßt feindliche Funk- und Radarimpulse und ermittelt den Standort des Gegners.
- ▷ Sonarbojen mit hochempfindlichen Mikrofonen, die im vermutlichen Operations- oder Anmarschgebiet gegnerischer U-Boote abgeworfen werden, registrieren unter Wasser anscheinende U-Boote und geben deren Geräusche automatisch per Funk an den U-Jäger weiter.
- ▷ Mit dem MAD (magnetic anomaly detection) schließlich — es registriert Veränderungen des Erdmagnetfeldes, die im Wasser durch metallische Körper hervorgerufen werden — können auch sogenannte Sinker fast meter-

HEER

Aus dem Schlaf gerissen

Deutschlands Bundeswehr will sich eines Stinkers entledigen, der nicht schwimmen kann. Der Mehrzweck-Geländewagen Munga der Auto Union, wegen seiner Zweitaktmotor-Düfte speziell bei Kolonnenfahrten von Soldaten gefürchtet, soll einem modernen Nachfolge-Typ weichen.

Der Neuling, von dem noch nicht feststeht, wer ihn bauen darf, soll laut Ausschreibung

- ▷ mit einem 40 bis 50 PS starken Viellofsmotor ausgerüstet sein;
- ▷ 95 Stundenkilometer Höchst- und Dauergeschwindigkeit und einen Aktionsradius von 800 Kilometer gewährleisten;
- ▷ 500 Kilo Nutzlast schleppen und 750 Kilo Anhängerlast ziehen;



Geländewagen DKW Munga: „Was machen wir am Nachmittag?“

genau eingekreist werden (unter Sinkern verstehen die U-Jäger schon vom Radar erfaßte U-Boote, die plötzlich wieder aus dem Radarbild verschwinden, weil der Boots-Kommandant sich entdeckt weiß und auf Tauchstation geht).

Ist die „Atlantic“-Besatzung auch nur über eines der fünf Ortungssysteme einmal fündig geworden, hat — so Kriebel — „der Gegner keine Chance mehr“, den Waffen des Jägers zu entkommen: Wasserbomben, drahtgelenkten Raketen, zielsuchenden Torpedos.

Wie die Dimensionen der „Atlantic“, die nur etwa ein Fünftel weniger Gewicht an den Start bringt als etwa ein Jet vom Typ „Caravelle“, ähnelt auch der Komfort dem Standard der Zivilluftfahrt: Die „Atlantic“ hat eine Kombüse mit Kühlschrank und zweiflammigem Elektroherd, vier Kojen und ein WC.

An dem Nato-Gemeinschaftswerk zeigte sich unlängst auch der potentielle Gegner lebhaft interessiert. „Atlantic“-Flieger Kriebel beobachtete, wie die Russen kürzlich beim Pariser Luftfahrtsalon die dort ausgestellte „Atlantic“-Maschine „Meter um Meter fotografierten“. Und der prominenteste Luftfahrtsalon-Besucher aus der UdSSR, Kosmonaut Jurij Gagarin, war von der Platzaufsicht nur mit Mühe von einer Innenvisite des U-Jägers abzuhalten.

- ▷ höchstens 1,5 Tonnen wiegen, luftverlastbar und am Fallschirm absetzbar, schwimmfähig und vollgeländegängig sein.

Vor sechs Jahren entschied sich die Bundeswehr für den Munga, nachdem dieser in einem Vergleichstest gegen die Prototypen der Firmen Porsche (Jagdswagen) und Borgward (Goliath) Sieger geworden war. Rund 40 000 Mungas (Leistung: 40 PS, später 44 PS) rollten seit 1956 von den Fließbändern der Auto Union. Zwei Drittel von ihnen wurden an die Bundeswehr geliefert, der Rest an den Bundesgrenzschutz, die Polizei, Hollands Armee sowie Privatkunden (Preis: 9600 Mark) in 39 Ländern.

Deutsche Bürger in Uniform erkannten freilich bald, daß die Munga-Beschaffer kaum eine ideale Wahl getroffen hatten. Am „Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb“ erwiesen sich Getriebe und Motor, speziell die Kurbelwellenlager, als defektanfällig. Überdies stellte sich heraus, daß der Wagen infolge der beim Zweitaktmotor offenbar unvermeidlichen Ölverbrennungs-Duftfahne als Kolonnenfahrzeug ungeeignet ist. „Zweitakt-Mülm“, sagte ein Praktiker wie der NSU-Generaldirektor Stieler von Heydekampf, „ist eine Geruchsbelästigung, die mich aus dem Schlaf reißt.“

Der Munga-Nachfolger, offiziell „Führungs- und Verbindungs-Kraftfahrzeug“

genannt, soll von besserer Art sein und als Einheitstyp gemeinschaftlich von deutschen, italienischen und französischen Firmen entwickelt werden. „Drei trilaterale Industriegruppen“, wie ein Sprecher des Bundesverteidigungsministeriums erläuterte, werden unabhängig voneinander Prototypen bauen und miteinander um den Produktionsauftrag konkurrieren. Die erste Gruppe bilden Glas/MAN, Fiat und Renault, die zweite NSU, Moto Guzzi und Panhard/Citroën, die dritte Büssing, Lancia und Hotchkiss.

Das ausgewählte Basismodell soll in einer Serie von rund 50 000 Exemplaren für alle beteiligten drei Länder gebaut, aber je nach Verwendungszweck unterschiedlich ausgerüstet werden.

Den Siegern winkt außer dem Militärauftrag die Möglichkeit, durch eine für private Nutzung abgewandelte Version zusätzlich Gewinne zu erzielen. In den USA bahnt sich bereits ein Käufer-Trend zum Komfort-Geländewagen an: Privatkäufer erwarben noch im Jahre 1961 rund 11 000, im vergangenen Jahr jedoch schon über 40 000 geländegängige Automobile. Ford, zweitgrößter Automobilproduzent der Welt, legte vor wenigen Wochen eigens für diesen Markt ein völlig neues Modell mit Allradantrieb aufs Fließband. Es heißt „Bronco“, hat sechs Gänge und erklimmt Steigungen bis zu 72 Prozent.

Auch das Volkswagenwerk entwickelte und erprobte, wie das Fachblatt „Auto, Motor und Sport“ meldete, „einen Geländewagen, der sich, mit Allradantrieb versehen, vornehmlich für zivile Zwecke eignet“.

Die Wolfsburger Erbauer des VW-Kübelwagens und des VW-Schwimmwagens, zwei der berühmtesten Stock- und Stein-Autos im Zweiten Weltkrieg, waren jedoch an der Entwicklung eines Munga-Nachfolgers für die Bundeswehr „nicht interessiert“ (so ein Werksprecher). Andere deutsche Großserienhersteller reagierten genauso.

Nach Schätzungen von Experten wird die Bundeswehr von dem neuen Geländewagen rund 20 000 Einheiten bestellen. Derartige Stückzahlen sind für ein Unternehmen wie etwa das VW-Werk (Tagesproduktion: 7000 Wagen) in der Tat uninteressant. Bei Besprechungen über die Zusammenarbeit zwischen VW und der Auto Union wies vor Monaten ein Vertreter der Auto Union den VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff stolz auf einen Ergänzungsauftrag der Bundeswehr über 3000 Munga-Wagen hin. Professor Nordhoff: „Und was machen wir am Nachmittag?“

Bei der Firma Glas in Dingolfing, kleinstem deutschem Automobilwerk mit Fließbandproduktion, wird bereits am Prototyp der ersten an der alleuropäischen Jeep-Ausschreibung beteiligten Drei-Nationen-Mannschaft gearbeitet. Und auch die NSU-Werke in Neckarsulm beschäftigen sich schon intensiv mit dem Projekt. Sie hoffen, daß sich die Militärs für einen Geländewagen mit einer weiterentwickelten Version des NSU-Wankel-Kreiskolbenmotors entscheiden werden. Das Triebwerk wurde bereits über Zehntausende von Geländekilometern getestet.

Bundeswehr-Soldaten müssen freilich noch etliche Jahre lang Munga-Düfte schnuppern: Erst Anfang der siebziger Jahre soll der Serienbau des Nachfolgers anlaufen.