

rer: „Mohammed, so wird erzählt, fand sein Vergnügen daran, das Mädchen auf seinen Knien zu schaukeln.“

Konzelmann, schreibt Rotter, besitze „keinerlei Kenntnisse des Arabischen“; der Geprügelte will das auch nie behauptet haben. Schwer vorstellbar mithin sein (Konzelmann-Klappentext) Forschen in „Archiven“, in denen sich „Korrespondenzen aus den Kanzleien des Propheten und der Kalifen“ befänden. Rotter zudem: „Archive solchen Inhalts gibt es nirgendwo.“

So vom Orient-Experten zum entgleisten Orient-Expreß degradiert, muß sich Konzelmann von Rotter schließlich auch noch sagen lassen, sein „Machwerk“ offenbare „nicht nur zwischen den Zeilen seinen rassistischen Charakter“. Es werde „erheblicher Anstrengungen“ der Fach-Orientalistik bedürfen, „das so entstandene Zerrbild wieder zurechtzurücken“.

Der Kalif von Stuttgart und der Hamburger Professor sind sich nicht ganz fremd. Im Beirut der achtziger Jahre, Rotter als Direktor des dortigen Orient-Instituts, Konzelmann als Reporter, waren sie sich mehrfach, aber folgenlos begegnet. Beirut-Folge immerhin für Rotter:

Im Bombenhagel reifte in ihm der Entschluß, sich in die Friedensbewegung einzureihen; und als Landtagsabgeordneter der Grünen in Rheinland-Pfalz zog er sich im vergangenen Jahr ein Verfahren an den Hals, als er angesichts des Golfkrieges den US-Soldaten Fahnenflucht empfahl.

Nun hat er seinerseits zur juristischen Zange gegriffen und sie an Konzelmann und dessen Verlag ansetzen lassen. Resultat: Der Verlag (Bastei-Lübbe) verpflichtet sich, die mittlerweile in der vierten Auflage erschienene Taschenbuch-Ausgabe von Konzelmans „Mohammed“ nicht länger zu verbreiten, „sofern und solange darin Texte des Herrn Dr. Rotter und seiner Übersetzung des Werkes ‚Ibn Ishâq: Das Leben des Propheten‘ in einem das Zitatrecht überschreitenden Umfang enthalten sind“.

Das vorletzte Wort hat der Angeklagte. Sein „Mohammed“-Buch, sagt Konzelmann, sei vor zwölf Jahren „in der vom Bürgerkrieg bedrohten Stadt Beirut“ entstanden; zu den „wenigen Hilfsmitteln“, über die er verfügte (*Beirut ist voller Bibliotheken* – die Red.), „gehörte auch die Rotter-Übertragung des Ibn Ishâq“. Er habe bemerkt, „daß mein Buch seine Fehler hat“, und vor einem Jahr seinen Verleger gebeten, „es nicht mehr anzubieten“; es entspräche nicht seiner „heutigen Art, ein Thema anzupacken“.

Und das letzte Wort hat unser Goethe. Allah anrufend, reimt er im „Divan“: „Wenn ich handle, wenn ich dichte,/ Gib du meinem Weg die Richte.“

Automobile

# Strammer Max

Aufwendigere Gurtsysteme mindern nun auch in Jedermann-Autos wie dem VW Golf und Opel Astra das Verletzungsrisiko.

**D**er kapitale Unfall ist im Leben eines Automobilisten ein seltenes Ereignis.

Tritt es ein, ist der Insasse eines teuren und schweren Oberklasse-Vehikels allemal günstiger dran als einer im preiswerten Massen-Mobil – dafür sorgt die schiere Fülle des Materials, die ihn umgibt, aber auch die Ausstattung mit besseren Schutzsystemen.

Beim Aufprall eines mit allen verfügbaren Sicherheitsdetails ausgestatteten Kraftwagens von Mercedes-Benz etwa plustern sich, von Sensoren aktiviert,

zwei schützende Prallsäcke in Sekundenschnelle vor den Vordersitzen auf. Gleichzeitig verbrennen winzige Sprengstoff-Pillen und bewirken über einen Kolben eine raffinierte, womöglich lebensrettende Vorspannung der Sicherheitsgurte („Gurtstrammer“).

Da solche Vorkehrungen pro Auto ein paar tausend Mark kosten, war verständlich, daß sich Hersteller der unteren Mittelklasse bislang ohne Rücksicht auf die physische Schmerzschwelle ihrer Käufer der monetären Schmerzgrenze ihrer Preiskalkulationen fügen mußten.

Nun aber kommen auch weniger kaufkräftige Automobilisten besser weg, falls der große Knall, den alle Autofahrer insgeheim fürchten, sie ereilen sollte.

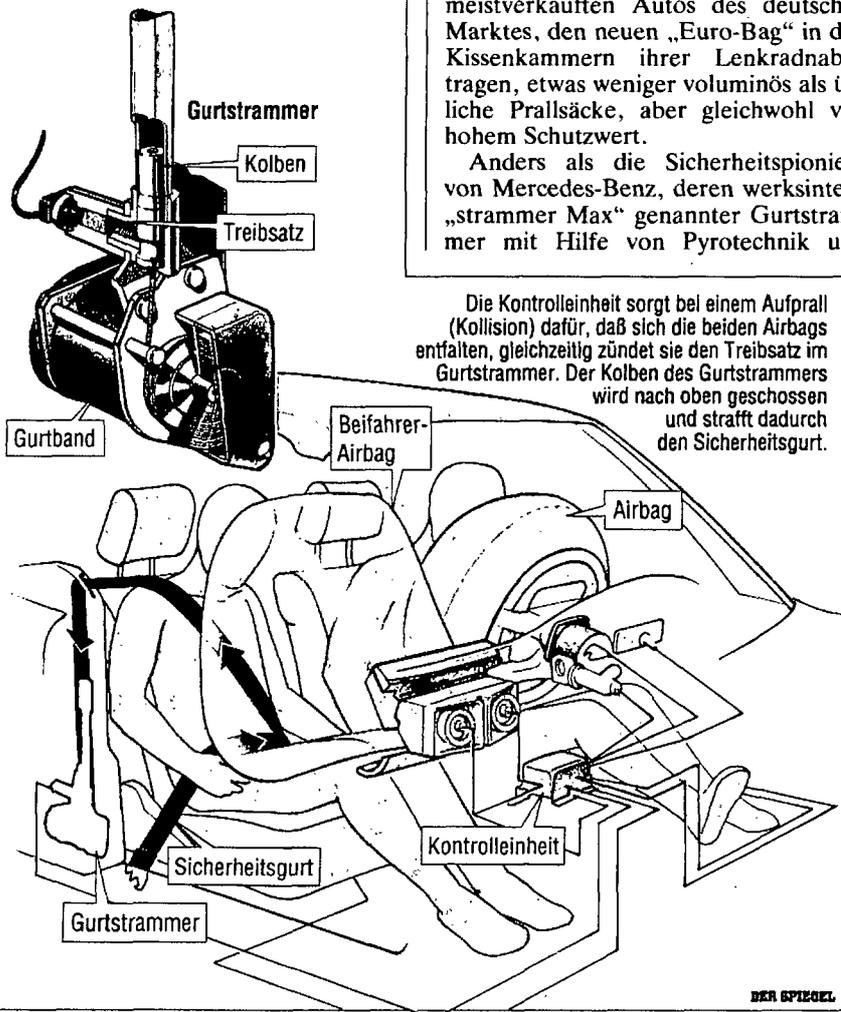
Als erste in der unteren Mittelklasse haben die gerade vorgestellten neuen Modelle VW Golf und Opel Astra (SPIEGEL 30/1991) nicht nur mehr gegen den Aufprall schirmendes Gewicht als ihre Vorgänger (durchschnittliche Zunahme: 60 bis 80 Kilogramm), sondern auch neuentwickelte Gurtsysteme mit einem in dieser Klasse bisher unerreichten Schutzpotential.

Weiteres ist auf dem Wege: Binnen 13 Monaten werden Golf und Astra, die meistverkauften Autos des deutschen Marktes, den neuen „Euro-Bag“ in den Kissenkammern ihrer Lenkradnaben tragen, etwas weniger voluminös als übliche Prallsäcke, aber gleichwohl von hohem Schutzwert.

Anders als die Sicherheitspioniere von Mercedes-Benz, deren werksintern „strammer Max“ genannter Gurtstrammer mit Hilfe von Pyrotechnik und

## SÄCKE UND GURTE

Stand der Rückhalte-Technik (Mercedes-Benz)



Die Kontrollereinheit sorgt bei einem Aufprall (Kollision) dafür, daß sich die beiden Airbags entfalten, gleichzeitig zündet sie den Treibsatz im Gurtstrammer. Der Kolben des Gurtstrammers wird nach oben geschossen und strafft dadurch den Sicherheitsgurt.

DER SPIEGEL

Zur Erinnerung:

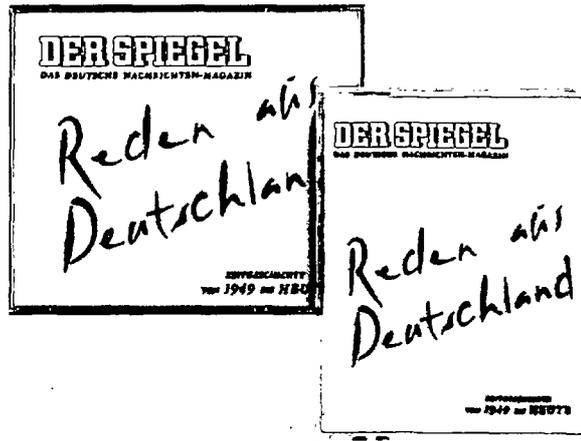
**ASS-ratiopharm®**

Nur 1 Wirkstoff

ratiopharm GmbH & Co Arzneimittel, Postfach 33 80, 7900 Ulm/Donau 9/91

## Stationen deutscher Geschichte

12 Reden  
aus 40 Jahren



Die Reden markieren wichtige Etappen auf dem Weg von der deutschen Teilung bis zur Wiedervereinigung.

Eine einzigartige zeitgeschichtliche Dokumentation. 12 Reden (Auszüge, Gesamtdauer 132 Minuten) auf zwei Compact Discs oder Doppel-Kassetten. Preis je DM 37,-.

Bestellung an: SPIEGEL-Verlag, Vertriebsabteilung, Postfach 11 04 20, W-2000 Hamburg 11 (Germany)



Ich bestelle „Reden aus Deutschland“

Compact Discs (CD)     Doppel-Kassetten (MC)  
zum Preis von je DM 37,-.

Einen Eurocheck über DM \_\_\_\_\_ füge ich diesem Coupon bei.

Bei Überweisung des Betrages auf das Postgiroamt Hamburg, Konto-Nr. 19 224-203, BLZ 200 100 20, bitte Bestellvermerk „CD“ oder „MC“ und genaue Lieferanschrift angeben.

Name \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**Thomas Mann 1949:** Dankrede anlässlich der Verleihung des Goethepreises in der Frankfurter Paulskirche

**Herbert Wehner 1950:** Interfraktionelle Erklärung zur Volkskammerwahl in der DDR

**Franz Josef Strauß 1952:** Bundestagsrede zur deutschen Wiederbewaffnung

**Charles de Gaulle 1962:** Ansprache an die deutsche Jugend im Ludwigsburger Schloß

**Konrad Adenauer 1962:** Bundestagsrede zur SPIEGEL-Affäre („Ein Abgrund von Landesverrat“)

**Ernst Benda 1965:** Bundestagsrede zur Verjährungsfrist von NS-Verbrechen

**Willy Brandt 1969:** Regierungserklärung („Wir wollen mehr Demokratie wagen“)

**Walter Scheel 1972:** Bilanz der ersten sozialliberalen Koalition in der Debatte über die vorzeitige Auflösung des Bundestages

**Helmut Schmidt 1982:** Erklärung zum Ende der SPD/FDP-Koalition

**Richard von Weizsäcker 1985:** Gedenkrede zum 40. Jahrestag der Beendigung des Zweiten Weltkriegs

**Uwe Barschel 1987:** Presseerklärung zu den Enthüllungen des SPIEGEL („Ich gebe mein Ehrenwort“)

**Helmut Kohl 1989:** Rede anlässlich der Öffnung des Brandenburger Torres in Berlin

Elektronik funktioniert, verlassen sich VW und Opel mit ihren neuen Gurtsystemen auf mechanische Arbeitsweisen.

Beide Systeme, der „Schloßstraffer“ von Opel und der nach einem Klemmverfahren wirkende „Gurtwegbegrenzer“ von VW, können laut Unfallforscher Max Danner „die Schwere der Unfallfolgen spürbar mindern“.

Den Unfall-Experten ist schon vor Jahrzehnten klargeworden, daß der herkömmliche Automatikgurt keine optimale Lösung darstellt. Das auf einer Rückholspule aufgewickelte Gurtband läßt seinem Benutzer, locker anliegend, volle Bewegungsfreiheit. Der Gurt arretiert erst bei plötzlicher Verzögerung und kann nun seine Schutzwirkung ausüben – allerdings nur unvollkommen.

Entscheidend ist, daß der Gurt, wenn es knallt, so straff wie möglich anliegt, damit der Insasse die durch den Aufprall bewirkte Verzögerung synchron mitmacht, im Idealfall ohne dabei auch nur um Zentimeter nach vorn zu schnellen.

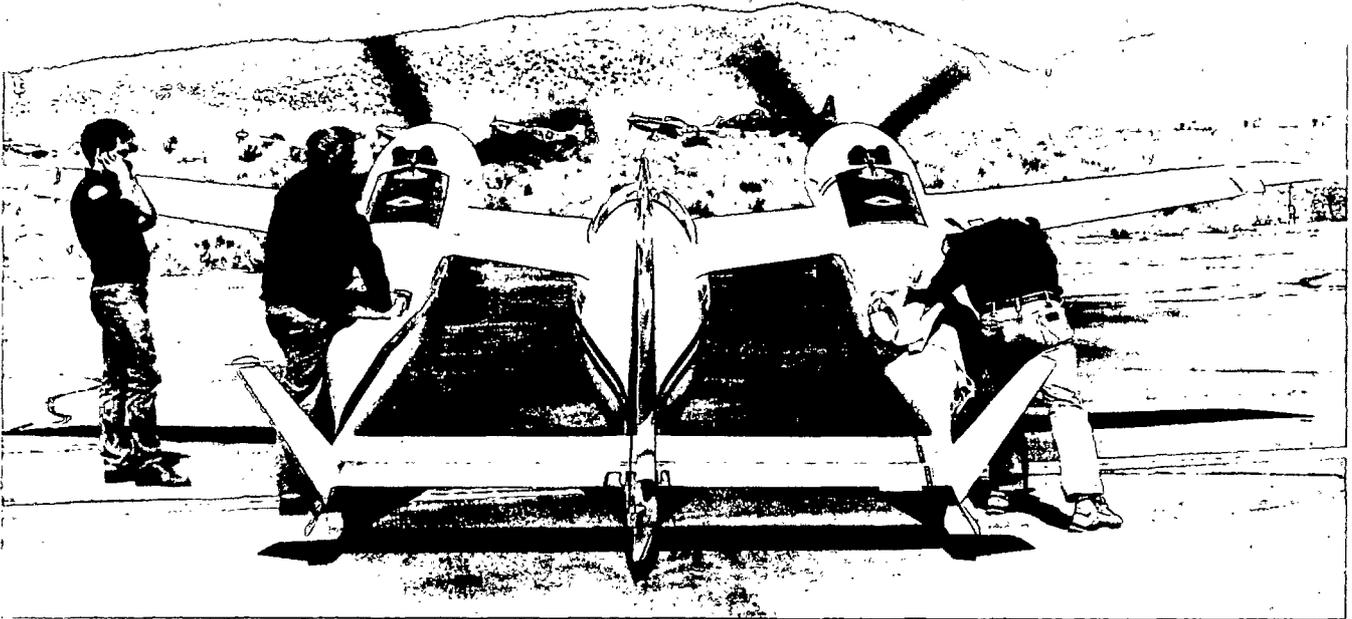
Genau dies aber kann der herkömmliche Automatikgurt nicht leisten: Das „Gurtlose“ genannte freie Spiel eines jeden Gurtes und der gefürchtete Filmspulen-Effekt bewirken, daß das Gurtband um etliche Zentimeter ausläuft, ehe es sich festsetzt.

„Jeder Zentimeter, den man gewinnt, kann lebensrettend sein“, erläuterte ein Techniker von Mercedes-Benz, wo Airbag und Gurtstrammer, vor allen anderen Autofirmen, schon 1981 eingeführt wurden. Hochgeschwindigkeitskameras zeigten den Ingenieuren, „wie früh der Strammer zupackt – da ist schon das halbe Auto kaputt, und der Dummy sitzt immer noch aufrecht“.

Mit einem Straffer, der mittels vorgespannter Federn die potentiell verhängnisvolle Gurtlose von der Schloßseite her mindert, sucht Opel nun zum Erfolg zu kommen. Das gleiche Prinzip wendet BMW beim neuen Dreier-Modell an.

Das VW-System dagegen sperrt mit einer eigens entwickelten Klemmvorrichtung den gefürchteten Gurtauszug, sobald es zu einem hinreichend starken Aufprall kommt. Die Apparatur verhindert laut VW überdies den gefürchteten „U-Boot-Effekt“, das Unterdemgurt-Hindurchtauchen der Insassen.

Insgesamt mutet die VW-Vorrichtung etwas weniger effizient an als Opels Schloßstraffer. Jedoch haben sich die Wolfsburger im ganzen Karosseriegefüge höhere Sicherheitsziele gesetzt: „Wir stecken das Geld lieber ins Metall“, verriet Wolfgang Lincke, stellvertretender Entwicklungs-Vorstand in Wolfsburg, zum Beispiel in die Verstärkung der Bodengruppe.



Rennflugzeug „Pond Racer“ vor dem Start in Reno: „Beinharte Folter für eineinhalb Piloten“

Angesichts so reger Aktivitäten für die Sicherheit der unteren Mittelklasse nimmt es sich seltsam aus, daß ein vor kurzem vorgestelltes ausgewachsenes Mittelklasseauto wie der brandneue Toyota Camry für fast 50 000 Mark zwar mit Airbag (für den Fahrer), aber ohne Gurtstraffer auf den Markt rollt.

„Es wird“, so ein Toyota-Manager mit einem Anflug von Schuldbewußtsein, „bei uns darüber nachgedacht.“

Flugzeugrennen

## Fliegende Ritter

Beim schnellsten Motorrennen der Welt, mit Propellerflugzeugen, riskieren die Piloten in der Spielerstadt Reno alljährlich Kopf und Kragen.

**F**rüher hat 2nd Lieutenant Robert J. („Bob“) Pond als Kampfpilot bei der U. S. Navy Luftschlachten geschlagen. Jetzt kämpft er auf dem ehemaligen Luftwaffenstützpunkt Stead im US-Staat Nevada um einen Rest amerikanischer Fliegertradition. „Gentlemen“, feuert er Gleichgesinnte an, „let's have ‚The Race!‘“

„The Race“ führt über einen ovalen Kurs von 14 687 Metern Länge und ist das schnellste Motorrennen der Welt. Als am Donnerstag vorletzter Woche das alljährliche Flugspektakel der „National Championship Air Races“ über

der Wüste nördlich der Spielerstadt Reno eröffnet wurde, hoffte Bob Pond, er werde aus dem vier Tage währenden lärmenden Wettbewerb als Sieger hervorgehen.

Der 67jährige Industrielle aus Minneapolis hatte sich von Burt Rutan, dem Star unter Amerikas Flugzeugdesignern, eine revolutionäre Rennmaschine bauen lassen: Der „Pond Racer“, so der Name des futuristisch anmutenden Luftgefährts mit geschwungenen Stummeltragflächen und Schmetterlingsflügeln nachempfundenen Leitwerken, sollte helfen, ein Rennen zu retten, das seit 1964 ausgetragen, künftig aber

vielleicht nicht mehr stattfinden wird – es sei zu kostspielig, sagen Kritiker, und vor allem zu gefährlich.

Den Ex-Jetpiloten Rick Brickert hatte Pond ausersehen, seinen „Racer“ gegen die Konkurrenz von Weltkrieg-II-Maschinen wie „Bearcats“, „Sea Furys“ und „Mustangs“ in das „Gold Race“ der „Unlimited Class“ zu steuern. Die „Unlimiteds“, das sind die schnellsten Propellermaschinen der Welt. Nur zwei Rennbedingungen müssen sie erfüllen: Sie sollen von Kolbenmotoren angetrieben und von Propellern beschleunigt werden. Und um die Krone der Unlimiteds im sogenannten



„Pond Racer“-Team\*: Turbulenzen vom Vordermann

\* Stehend: Konstrukteur Rutan, Eigner Pond.