

desbürger in die preisgünstigeren Frühjahrs- oder Herbstmonate aus. Während diese Termine bei vielen Touristikunternehmen bereits stark gebucht sind, „ist in der Hochsaison noch alles frei“, meldete die Fachzeitschrift „Fremdenverkehrswirtschaft“.

Die meisten Reiseländer glauben dennoch unbeirrt an künftige Wachstumsraten. Von 68 Staaten, deren touristische Repräsentanten kurz vor der Berliner Messe um eine Einschätzung der Saison '84 gebeten wurden, rechnen lediglich zwei Länder – die Schweiz und Norwegen – nicht mit einem Anstieg der Besucherzahlen aus Deutschland.

Neben den Verlierern des letzten Jahres, darunter Tunesien, Sri Lanka, die Karibikinseln sowie die Schwarzmeergebiet Bulgarien und Rumänien, buhlen auf der Berliner Tourismus-Börse erstmals auch Außenseiter wie Dschibuti, Botswana oder die Pazifikinsel Vanuatu um die Devisen reisender Bundesbürger.

Mitunter müssen sogar Kabinettsmitglieder selbst die Werbetrommel rühren und am Messestand Auskünfte erteilen. Der Zwergstaat Andorra schickte seinen Regierungschef Oscar Ribas Reig nach Berlin. Er wird, heißt es in einer Vorankündigung, „am Stand zur Verfügung stehen“.

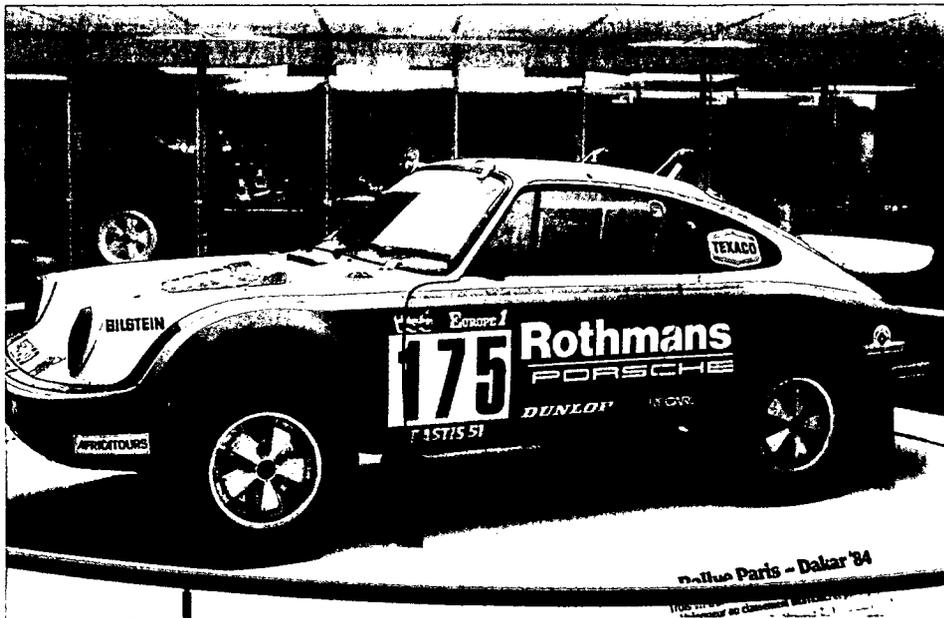
## AUTOMOBILE

### Auf allen vieren

**Ob nützlich oder nur modisch: Am Allradantrieb, das offenbarte sich auf dem Autosalon in Genf, kommt wohl keiner mehr vorbei.**

Wer schon einen hatte, der zeigte ihn stolz vor. Wer keinen vorzeigen konnte, hochmögende Produzenten wie Daimler-Benz und BMW darunter, der verriet wenigstens, es reife einer heran, und er werde schon bald zu sehen sein.

Den neuen Mythos demonstrierte, stellvertretend für alle anderen, am eindringlichsten die Firma Porsche auf



Siegreicher Allradantrieb-Porsche in Genf: Neuer Fetisch

ihrem Ausstellungsstand. Da glänzte jener seltsam hochbeinige Porsche 911, der unlängst das Autorennen Paris-Dakar gewonnen hat – kraft seines auch für Porsche neuartigen Allradantriebs auf allen vieren.

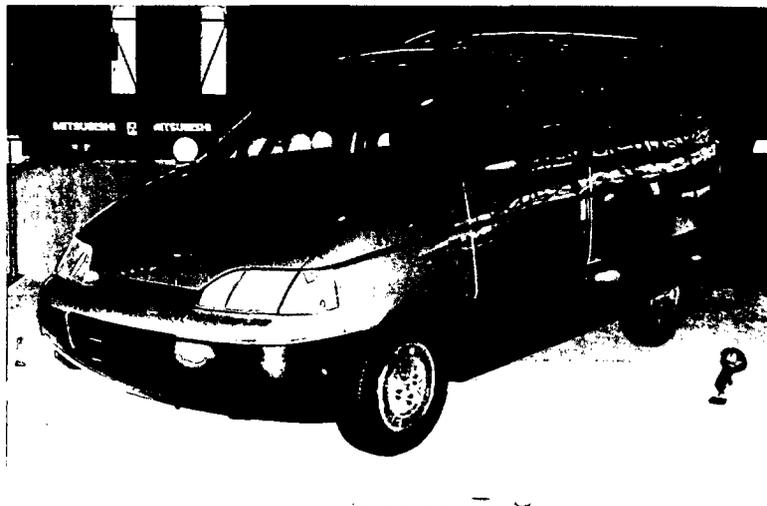
Allradantrieb für herkömmliche Personenwagen, seit Jahr und Tag als zarter Trend erkennbar, ist nun, wie sich auf dem letzte Woche eröffneten Frühjahrs-Autosalon in Genf erwies, vollends zum neuen Fetisch der Kraftfahrt-Mechanik geworden.

Wirklich neue Großserien-Autos waren in diesem „Schaufenster der Neuheiten“, so das offizielle Ausstellungsmotto, beim besten Willen nicht zu erblicken. „Alle sind ein bißchen vorsichtiger geworden nach den schlechten Erfahrungen der Japaner mit ihrem Typenverwirrspiel und immer kürzeren Ablösezeiten“, erläuterte Karmann-Geschäftsführer Helmuth Ukena die Neuheiten-Flaute, „da stieg doch kein Normalverbraucher mehr durch.“

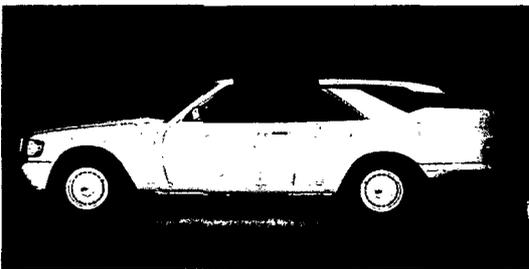
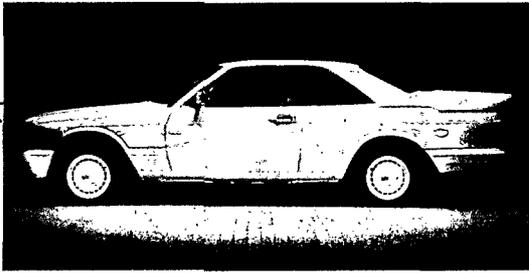
Um so wilder scheint die Autoindustrie entschlossen zu sein, den Normalverbraucher-Autos nach dem Muster von Geländewagen Beine zu machen. Ob beim sportlichen Alfa Romeo oder beim schmalspurigen Mini-Bus von Subaru, der an einen rollenden Karnickelstall erinnert – den Ingenieuren geht der Allradantrieb über alles.

VW hat einen Passat-Variant mit Allradantrieb („Tetra“) auf einen riesigen Spiegel gestellt, damit jeder dem Auto quasi unter den Rock lugen und erkennen kann, wie die Antriebskräfte verteilt werden. Ein noch ausgeklügelteres Antriebs-Konzept, so verriet VW-Techniker, habe der neue Allradantrieb-Golf, mit dem der Konzern noch zurückhält.

Forsch wie stets kündigte demgegenüber Audi-Entwicklungschef Piëch in Genf an, seine Ingolstädter Allradpioniere würden schon bald alle ihre Personenwagen-Modelle „auf Wunsch“ auch mit Allradantrieb („Quattro“) liefern. „Aber wenn das so weitergeht wie bis-



Minibus von Subaru, Hochdach-Limousine Ford-Ghia: Dem Normalverbraucher Beine machen



**Mercedes-Kabrio von Buchmann\***  
Das Dach wird im Heck versenkt

her“, deutete Piëch das ausgelotete Kunden-Interesse, dann werde es, umgekehrt, eher „den herkömmlichen Frontantrieb nur noch auf besonderen Wunsch geben“.

„Wir haben noch genug in der Schublade, um vorn zu bleiben“, wischte Piëch den sich abzeichnenden Konkurrenzdruck beiseite, „wir räumen erst mal richtig ab.“

Die Mehrkosten eines Allradantriebs, bedingt durch höheren technischen Aufwand, sollen sich durch ein spürbares Plus an Fahrsicherheit auszahlen, insbesondere unter schwierigen Bedingungen wie etwa Glätte. Über die Methode, den möglichen Gewinn an Sicherheit voll auszuschöpfen, sind sich die Ingenieure allerdings noch nicht recht einig.

Etlche Hersteller, so etwa Alfa Romeo mit dem brandneuen Allrad-Triebler Alfa 33, haben sich für den wahlweise zuschaltbaren Antrieb der zweiten Radachse entschieden. Ihr Argument: Allradantrieb unter allen Fahrzuständen sei weder wünschenswert noch vonnöten.

Die Allrad-Experten von Audi oder Porsche vertreten eine andere Philosophie. Gerade aus Gründen der Fahrsicherheit halten sie den ständigen Allradantrieb für nötig, weil, so Ferdinand Piëch, „das Fahrwerk nur auf eine der beiden Disziplinen – Allradantrieb oder Standardantrieb – richtig abgestimmt

\* Oben: geschlossen; Mitte: beim Öffnen; unten: geöffnet.

sein kann“. Von einem durchschnittlichen Autofahrer dürfe keinesfalls verlangt werden, in einer Schrecksituation auch noch zu überlegen, ob er gerade mit Allradantrieb fahre oder nicht. Audis Technik-Vorstand suchte sein Argument zoologisch zu untermauern: „Alle Tiere, die schnell rennen und gut klettern können, kommen auf allen vieren daher.“

Einen anderen Bautrend zeigte die von dem italienischen Styling-Maestro Giorgio Giugiaro propagierte und von japanischen Herstellern bereits fabrizierte Hochdach-Limousine (Nissan Prairie, Mitsubishi Space Wagon). In dieselbe Richtung wies eine in Genf gezeigte keilförmige Karosseriestudie der Turiner Design-Firma Ghia, mit der Auftraggeber Ford die Reaktion des Publikums testen will.

Die Fachwelt reagierte skeptisch auf die als besonders familientauglich konzipierten Vielzweckautos. „Wozu? Die Familien werden ja eher kleiner, da wäre ein Normalauto allemal vernünftiger“, sinnierte Mercedes-Chef Werner Breitschwerdt in Genf. Sein Styling-Chef Bruno Sacco befand bündig: „Nutzwert noch fragwürdiger als bei einem Geländewagen.“

Das Publikum hatte denn auch augenscheinlich mehr im Sinn mit dem Schönen und dem Starken – etwa dem neuen Ferrari GTO, mit dem die Sportwagenschmiede in Maranello „eine Legende aufleben lassen“ will. Zwei Turbolader, 400 PS, 305 km/h, über 200 000 Mark teuer – schon vor der Eröffnung der Ausstellung, wurde in Genf kolportiert, sei die fürs erste geplante Bauauflage von 200 Exemplaren verkauft gewesen.

So was hätte natürlich auch Rainer Buchmann gern, Inhaber der Frankfurter Stylingfirma BB Auto. Er stellte ein Mercedes-Kabrio (150 000 Mark) mit einem eigentümlich versenkbaaren Hartdach vor, einer Technik fast im Stil eines Gabelstaplers.

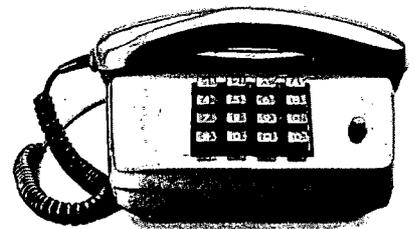
Mit unbeweglichem, dafür aber durchsichtigem Dach reckte sich „die Speerspitze der Toyota-Technologie“ ihren Betrachtern entgegen: „FX-1“, das Zukunftsauto des japanischen Automobilkonzerns. Das flachgestreckte Gebilde aus Glas, Kunststoff und Metall, schon im vergangenen Jahr auf der Motorschau in Tokio viel bewundert, ist ein unverkäufliches Demonstrationsmodell.

So ziemlich alles, was in einem gewaltigen elektronischen Klimperkasten mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,25 vermutet wird, hat FX-1 zu bieten. Er führt bestimmte gesprochene Befehle aus („Licht an“), sein Fahrwerk paßt sich mit Hilfe einer „Fahrzustandslogik“ unter unablässigen Abstimmungskorrekturen automatisch, je nach Fahrweise, dem jeweiligen Straßenbelag optimal an.

Das Zukunftsauto hat jedoch normalen Hinterradantrieb. Den Trend zum Vierradantrieb hatten seine Konstrukteure offenbar nicht vorhergesehen. ◆

## **Eine unserer weitreichendsten Entwicklungen: In Hamburg anrufen und mit München sprechen**

**Kann man Telefonteilnehmer an verschiedenen Orten ständig unter ihrer Rufnummer erreichbar machen? Unsere Antwort: Mit GEDAN können ankommende Telefongespräche jetzt automatisch zu jedem anderen Telefonanschluß weitergeleitet werden – ohne daß der Anrufer mehr bezahlt. Das ist eine unserer Lösungen, die neue Perspektiven schafft – Spitzentechnik der drahtgebundenen Nachrichtentechnik für die Industrie und für die Deutsche Bundespost.**



**Hannover Messe '84**  
Besuchen Sie uns bitte  
in Halle 11 · EG · Stand 351

**Reden Sie mit uns – wenn Sie miteinander sprechen wollen.**

# **NEUMANN ELEKTRONIK**

Bülowstraße 104-110 · 4330 Mülheim a. d. Ruhr 1  
Telefon: (02 08) 42 00 71 · Telex: 08 56 823