

doch ein Segen war gemessen an dem, was sie heute haben. (Ach, hätte doch damals ein Chinese den kaiserlichen Hof in Berlin mit ebensoviel Inbrunst beschrieben wie Segalen den in Peking.)

Gewiß, Victor Segalen ist ein inspirierender Autor; seine Gedichte, Romane, Dramen und Essays, seine ethnographischen und archäologischen Studien, Reiseberichte, Tagebücher usw. – ein gewichtiger Teil davon liegt jetzt in guten deutschen Übersetzungen vor, was dem rührigen Qumran-Verlag zu danken ist –, dieses reiche Werk sollte so manche heutige Berühmtheit erblassen lassen.

Aber seine nostalgische Exotismus-Lehre als Anleitung zu modischer Selbstfindung zu bemühen, wäre so hirnrissig, wie es verlockend erscheint. Eine Korrektur solcher Diversitäten ist immer noch das Werk eines anderen Seefahrers jener Zeit (Joseph Conrad), der den schweifenden Europäer mitten ins „Herz der Finsternis“ schickte.

## AUTOMOBILE

### Wir haben es

**VW und Daimler-Benz bieten den Besuchern der Hannover Messe Einblicke in ihre Forschungsvorhaben auf den Gebieten der Abgasentgiftung und der Fahrsicherheit.**

Vergnügt stand Ulrich Seiffert letzte Woche am Wolfsburger Stand auf der Hannover Messe. Zwischen Sektgläsern und kleinen Häppchen verwies der VW-Forschungschef auf die unappetitliche Mikrowelt der Stickoxide und unverbrannten Kohlenwasserstoffe – und zeigte Zuversicht.

„Wir warten auf das, was der Gesetzgeber will“, verkündete Seiffert im Hinblick auf künftige Abgas-Bestimmungen, die zum 1. Januar 1986 drastisch verschärft werden sollen, „und was immer das sein wird – wir haben es.“

Jedermann kann in Hannover – wo wieder mal nur VW und Daimler-Benz neue Forschungsarbeiten der Automobilhersteller zeigen – den Wolfsburger Fortschritt begutachten. Schnittmodelle gewähren den Betrachtern Einblicke in die von Edelmetallwaben und Drahtgeflechtmatten durchzogenen Eingeweide jener Apparaturen, die Wolfsburgs Ingenieure für die künftige Abgasreinigung entwickelt haben.

Der mit den Motoren der USA-Volkswagen auch in Deutschland schon käufliche „Dreiweg-Katalysator“ (SPIEGEL 34/1983) beispielsweise gilt nach dem Stand der Technik noch immer als gründlichster Schadstoffvertilger. Er hat aber den Nachteil, daß er nur unverbleibten Kraftstoff verträgt, der womöglich nicht überall zu haben sein wird.

Daher hält VW auch einen weniger bleiempfindlichen „Oxydationskatalysator“ parat. „Das Ding“, so Seiffert, „ist zwar auch wahnsinnig kompliziert und genauso teuer, erlaubt aber, häufiger mal auch bleihaltigen Kraftstoff zu tanken.“

Als eine weitere Entgiftungsmethode hat VW ein besonderes „Magerkonzept“ erdacht, das im Vergleich zur Katalysator-Technik hohe zusätzliche Kosten vermeidet und womöglich – je nach Gesetzesvorgaben – für bestimmte Modelle des VW-Konzerns taugt. Dieses Verfahren sucht den Schadstoffen durch motorinterne Maßnahmen beizukommen, zu denen auch die Technik der Abgasrückführung gehört. VW glaubt, daß seine

# HAUTNAH DIE NATUR ERLEBEN!



Bei Sonne, Schnee, Wind und Wetter – mit dem Polarfuchs als Partner.

In der aktiven Freizeit, auf Reisen, beim Sport, auf Berg- oder Trekkingtour zeigt sich, daß die Natur mehr verlangt als Mode und Design.

Z. B. unsere Grönlandlinie, die sich angenehm und leicht tragen läßt. Das weltweit patentierte „G1000“-Gewebe ist extrem reißfest, formstabil, schmutz- und windabweisend. Je nach Klima und Wetter können Sie FJÄLLRÄVEN-Kleidung selbst mit dem umweltfreundlichen Grönlandwachs imprägnieren. Ausgezeichnet in Funktion und Qualität, perfekt im Detail!

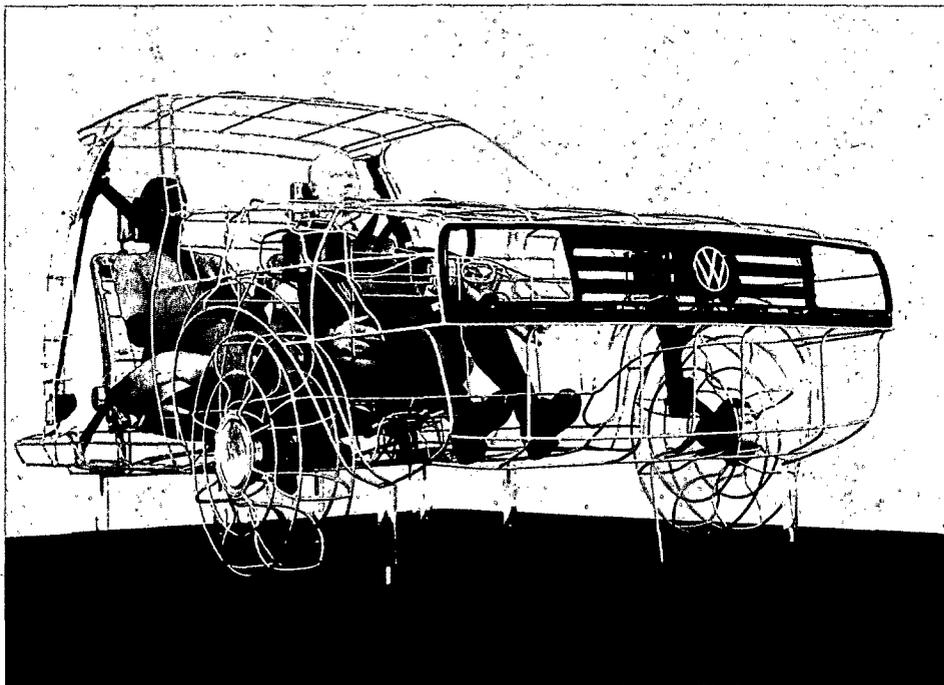
– eben typisch FJÄLLRÄVEN.  
Sportswear · Zelte · Schlafsäcke · Rucksäcke

Mehr darüber sagt Ihnen Ihr Sportfachhändler oder unser Farbkatalog, den Sie kostenlos bei FJÄLLRÄVEN, 8033 Martinsried, anfordern können.



# FJÄLL RÄVEN

DER NATUR AUF DER SPUR



Demonstrationsmodell von VW in Hannover: Spitze Brüste

Mager-Rezeptur „im Vergleich zu den zur Zeit in Europa im Einsatz befindlichen Systemen das Stickoxid weiter reduziert“, als die Konkurrenten dies vermögen.

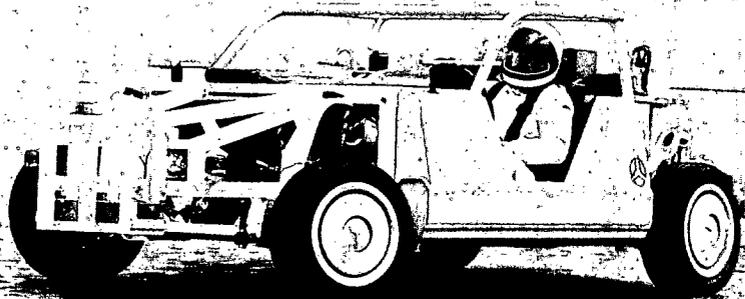
Sogar ein bißchen Ingenieurs-Porno ist diesmal auf dem VW-Messestand dabei: Bis zu den Brustwarzen, die sich spitz gegen das Blusengewebe stemmen, wird eine Testpuppe detailliert als weiblich ausgewiesen – ein beachtlicher Nachweis, daß die VW-Ingenieure auch auf diesem Reservat den Stand der Technik beherrschen. Die Plastik-Dame hockt als Beifahrerin in einem aus Stahldrahtgeflecht imitierten Fahrzeuggehäuse, das wichtige Details – so etwa eine raffinierte, niveaugeregelte Luftfederung oder ein neuartiges, ausgeklügeltes Gurtsystem – des jüngsten VW-Forschungsautos „IRVW 3“ (Integrated Research Volkswagen) verdeutlicht. Das Forschungsauto wird in Hannover erstmalig auf einer Messe gezeigt.

Luftfederung hatte in Deutschland schon Borgward, zu dessen Ruin sie

„Wir brauchen keinen Vierradantrieb, denn wir haben ja unsere Antriebs-schlußregelung“, so Forschungs-Chef Seiffert. Hinter dieser abschreckenden Bezeichnung, im Techniker-Kürzel „ASR“ genannt, verbirgt sich eine per Mikroprozessor gesteuerte Apparatur, die etwa wie eine Differentialsperre wirkt, jedoch zu erheblich geringerem Kostenaufwand. Sie verhindert, ob bei Glatteis, Nässe oder nur unterschiedlich griffiger Fahrbahn, das Durchdrehen der Räder.

Das Kleinod des Standes von Mercedes-Benz ist zwar auch ein Auto, im Vergleich zum Wolfsburger Forschungs-gefährt jedoch ein Vehikel, das nicht alltagstauglich wäre, obwohl es alles kann und noch viel mehr. Es handelt sich um ein einsitziges, dachloses, rollendes Prüflabor, in dem der Motor jenen Raum einnimmt, den sonst der Beifahrer besetzt.

„Unser Fahrdynamik-Auto“, erläuterte Mercedes-Benz-Sprecher Jürgen Gonomy, „ist noch piffiger als unser im



**Fahrdynamik-Auto von Mercedes in Hannover:** Acht Schrauben genügen

beitrug, und die Daimler-Benz AG, der vor Jahren die auftretenden Dichtungsprobleme zuviel wurden, so daß sie die Luftfederung wieder aufgab.

VW meint, nun durch eine günstig abstimmbare, zuverlässige Luftfederung einen Weg zu höherem Komfort und größerer Fahrsicherheit gewiesen zu haben. Mit ihrer Hilfe wird das Fahrzeugniveau bei höherer Geschwindigkeit automatisch gesenkt, so daß sich die Aerodynamik verbessert und der Verbrauch sinkt. Eine lastabhängige Dämpfung der Hinterachse bewirkt zudem, daß auch bei starker Zuladung die Vorzüge eines Frontantriebs nicht abhanden kommen.

Giftarmes Abgas, knauserigen Benzinverbrauch, Porsche-Temperament und 212 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit hat der Wolfsburger Forschungs-Kraftwagen überdies zu bieten, lauter Eigenschaften für ein wünschenswertes Serienauto. Der von einem 180 PS starken, durch einen Kompressor beflügelten 1,8-Liter-Motor angetriebene Wagen hat jedoch keinen Allradantrieb. Ein Nachteil?

vergangenen Jahr gezeigter Meß-Anhänger, mit dem sich immerhin in der Ebene Großglockner-Steigungen simulieren ließen.“

Der von den Stuttgarter Fahrversuchs-Ingenieuren entwickelte Wagen erweist sich bei näherem Hinsehen als ein fahrmechanischer Tausendsassa, mit dessen Hilfe es gelingt, auf dem heiklen Gebiet des Fahrverhaltens viele teure Entwicklungsstunden einzusparen.

In Rekordzeit klärt das Fahrdynamik-Auto zum Beispiel, wie sich ein bestimmtes Automobil in bestimmten Fahrsituationen verhält, wäre es mit Hinterrad-, Front- oder Allradantrieb ausgerüstet. Bisher waren diese zeitraubenden Untersuchungen nur mit unterschiedlichen Automobilen möglich.

In Hannover lüftet Mercedes das Geheimnis seines rollenden Entwicklungshelfers: Es besteht aus drei Baugruppen – einem Mittelstück, dem Vorderteil und der Heckpartie – und läßt sich binnen kurzem auf jede gewünschte Antriebsart umbauen. Die drei Teile werden nur von je acht Schrauben zusammengehalten. ♦

## Wolfgang Leonhard über die sowjetische Politik und die Lage in der UdSSR nach dem Tode Andropows.



Wolfgang Leonhard **Dämmerung im Kreml** Wie eine neue Ostpolitik aussehen müßte 320 Seiten Gebunden mit Schutzumschlag DM 34,-

## Sibylle Krause-Burger zeichnet kritische und überraschende Porträts von Bonner Politikern nach der »Wende«.



Sibylle Krause-Burger **WER UNS JETZT REGIERT** Die Bonner Szene nach der Wende 232 Seiten mit 19 Abbildungen Gebunden mit Schutzumschlag DM 26,-

## Manès Sperber reflektiert sehr persönlich Bedingungen und Erfahrungen seines politischen Lebens von Kind auf.



Manès Sperber **Ein politisches Leben** Gespräche mit Leonhard Reinisch 119 Seiten Paperback DM 14,80

**DVA**

Deutsche Verlags-Anstalt