

so vollgestopft mit Elektronik, daß fortgesetzte Tiefkühlung sie vor dem Durchbrennen bewahren muß.

Noch führen die drei amerikanischen Supercomputer-Hersteller Cray, Control Data und Denelcor den Wettstreit um Rekorde an. Champion der Champions ist derzeit Crays „X-MP/4“: Mit 1260 Millionen Rechenschritten pro Sekunde ist er zehnmal so schnell wie der „Cray-1“ von 1976.

Als Konkurrenten treten nun die Japaner auf den Plan. Insgesamt 100 Millionen Dollar investieren Elektronikfirmen wie Fujitsu, Hitachi, Nippon Electric und Toshiba, um bis 1989 einen eigenen Supercomputer zu entwickeln. Ziel der Japaner: ein Rechner, der Informationen wiederum zehnmal schneller verarbeitet als der Cray X-MP/4.

Die Technik, mit der sich die Rechnerleistung weiter steigern läßt, ist in Ansätzen bereits erprobt: Mehrere Rechner (Prozessoren) wirken in einem Computer so zusammen, daß sie parallel an ein und demselben Problem arbeiten und es gemeinsam bewältigen.

Aus vier Prozessoren, die parallel arbeiten können, bezieht schon der Cray X-MP/4 – Preis der „Einstiegskonfiguration“: 16 Millionen Dollar – seine immense Leistungsfähigkeit. Im „Cray-3“, einem Rechner, der gerade entwickelt wird, sollen schon 16 Prozessoren gemeinsame Sache machen.

Doch auf dem Weg zur Multi-Prozessor-Technik gibt es zahlreiche Probleme, sowohl mit den Betriebsprogrammen, ohne die solche Superrechner ihre vielen Prozessoren nicht optimal einsetzen können, als auch mit der „Architektur“, dem logischen und konstruktiven Aufbau der Rechner.

Die Amerikaner, nicht ohne Bangen vor der japanischen Herausforderung, beruhigen sich mit dem Hinweis, daß der Bau von Supercomputern noch immer eine „Schwarze Kunst“ sei: Es gibt keine festen Konstruktionsregeln für Superrechner. Über den Erfolg entscheidet Ingenieursgenie und lange Erfahrung, die beim Bau der diffizilen Giganten gewonnen wurde.

Rätselraten herrscht in den USA, ob den großen drei des „Super“-Geschäfts womöglich noch im eigenen Lande Konkurrenz erwächst. IBM, der Goliath der Computerbranche, der sich bislang diesem Marktsegment fernhielt, plant – wie Experten mutmaßen – den Einstieg auf dem zunehmend lukrativen Feld.

So wurde bekannt, daß „Big Blue“, wie IBM respektvoll genannt wird, an mehreren US-Universitäten Supercomputer-Forschung unterstützt: an der Cornell University, der New York University, am Massachusetts Institute of Technology und an der Rice University.

„Wir haben zur Kenntnis genommen“, orakelte jüngst IBM-Mann Jack D. Kuehler, „daß es viele verschiedene Ansätze gibt“, Supercomputer zu bauen.

AUTOMOBILE

Große Klappe

Ein Luxus-Auto in der Rasenmäher-Klasse? Die Fiat-Tochter Lancia hat es versucht.

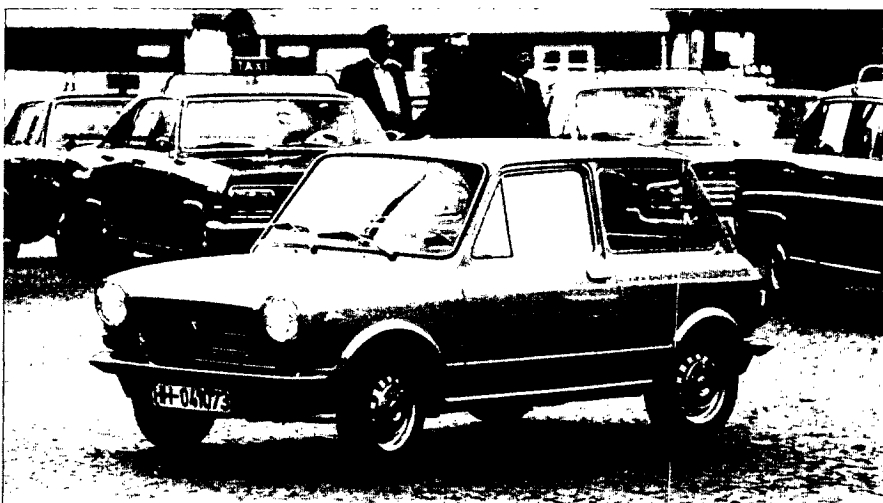
Die Silhouette erinnert von ferne an ein Dampfbügeleisen – aber ein heißes. 180 km/h Spitze, in 9,5 Sekunden von null auf hundert. Porsche? Nein, der neue Mini von der Fiat-Tochter Lancia.

Als „Weltpremiere“ wurde der 3,39 Meter kurze Luxus-Zwerg aus Italien – er ist noch 25 Zentimeter kürzer als Polo und Uno – letzte Woche auf dem Genfer Autosalon vorgestellt. Die Herstellerfirma spricht von einem „Raumwunder“, einem wegweisenden Entwurf, der „dem Kompaktwagen eine neue Dimension“ verleihe. Als Nachfolger des Erfolgsmodells A 112 (Autobianchi), von dem seit 1969 weit mehr als eine Million Einheiten verkauft wurden, soll der Lancia „Y 10“ der einst konkursreifen, vor

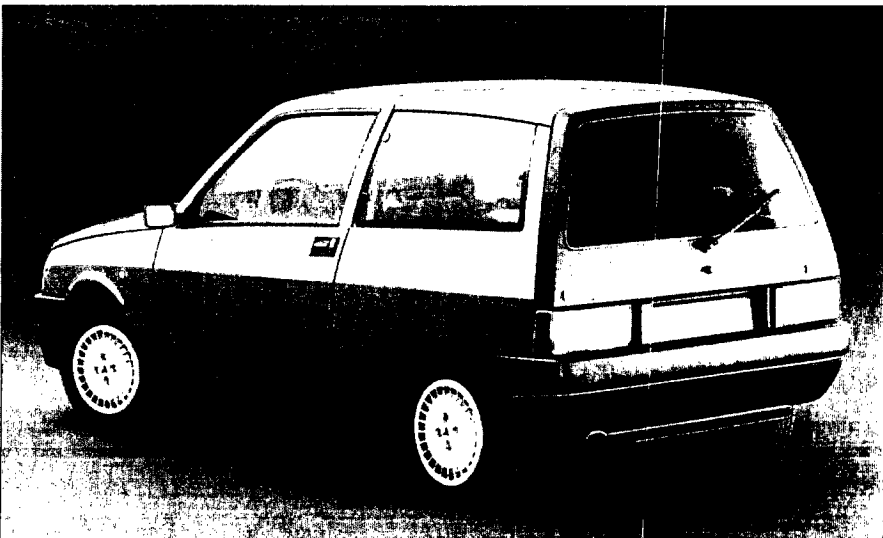
16 Jahren von Fiat übernommenen Traditionsfirma Gewinne bringen.

Das Kleinstauto mit sparsamem Motor (je nach Motorversion zwischen 6,5 und 9 Liter auf 100 km) und großer Reichweite (47-Liter-Tank) bewegt sich technisch in der Leichtgewichtsklasse um 1000 Kubikzentimeter. Das Basismodell des quer eingebauten Vierzylindermotors liefert 45 PS (Spitze 145 km/h), die Schnellfahrversion (85 PS; 180 km/h) arbeitet mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Ziel der Marktstrategen: Der Y 10 soll sich als Luxus-Gefährt begehrt machen, als schicke Auto-Alternative für „Leute, die immer das Beste wollen“, so Lancias Entwicklungschef Giuseppe Perlo.

Um dem hochgreifenden Anspruch gerecht zu werden, habe man dem Novizen fast alles mitgegeben, was „bisher eher typisch für eine Limousine höherer Hubraumklassen war“ (Perlo): Der Kunde darf sich elektrische Fensterheber gönnen, Fünfganggetriebe, elektronisches Heizungs- und Lüftungssystem, Zentralverriegelung von Türen und Heckklappe, elektrisch ausstellbare Fen-



Lancia A 112 (Autobianchi): Erfolgsmodell mit Millionen-Auflage



Neuer Lancia Y 10: Wie mit dem Käsemesser abgehackt

neu bei dtv

im
März
1985



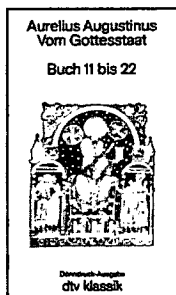
4512 / DM 12,80



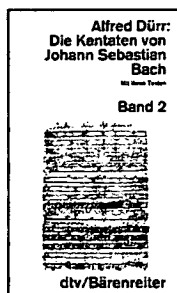
2718 / DM 12,80



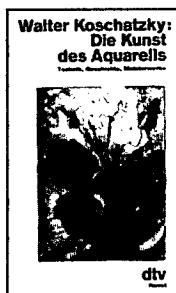
4405 / DM 19,80



2160 / 2 Bd. DM 48,-



4431 / 2 Bd. DM 39,80



2892 / DM 19,80



2144 / DM 12,80



2145 / DM 18,80



9217 / DM 6,80



9113 / DM 7,80

ster im Fond und Alcantara-Sitze. Das kapultiert den Kaufpreis (13 000 Mark für die 45-PS-Version, 16 500 Mark für den Turbo) noch in die Höhe.

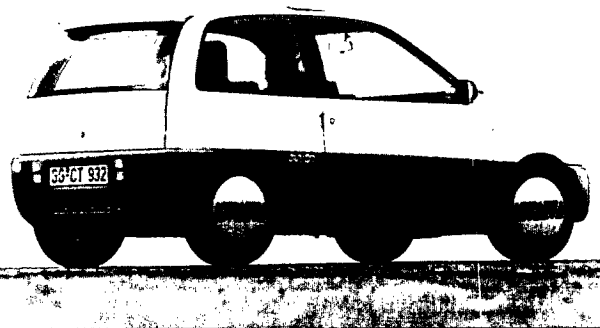
Nicht nur in der eigenen Typen-Palette, sondern auch bei den Modellen der Konkurrenz hatten die Turiner Ingenieure „eine gewisse Gleichförmigkeit im Design“ festgestellt, die es „oftmals schwer“ mache, „eine Marke von der anderen zu unterscheiden“. Das war richtig beobachtet und brachte Giorgio Giugiaro, bekannt als Entwerfer von VW Golf und Fiat Uno, den Job ein: Er gestaltete die keilförmige Kurzkarosserie.

Die sanft ansteigende Frontpartie und das wie mit dem Käsemesser abgehackte Steilheck des Y 10 könnten „eine neue Mode“ unter den Minis auslösen, hoffen die Chefs der Fiat-Tochter. Vorteil der Form: ein c_w -Wert von nur 0,31; dadurch komme der Kleinen, sagen Lancia-Techniker, auf die „im Augenblick niedrigste Luftwiderstandsfläche für ein Serienautomobil überhaupt“.

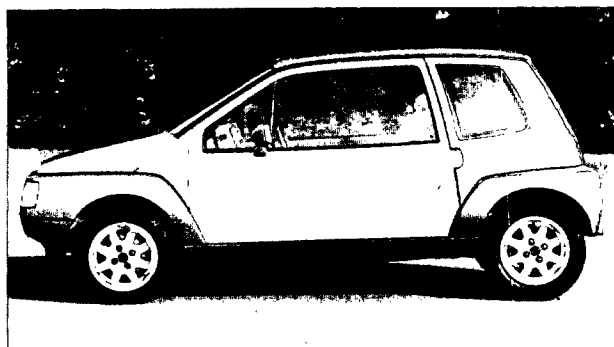
Die Windschlüpfigkeit der Karosserie beschert Y-10-Fahrern nicht nur Benzinersparnis und die erstaunlichen Fahrleistungen bei einem Auto, das mit seinem Hubraum in die Klasse der besseren Rasenmäher fällt. Zudem müssen die Insassen einander nicht anbrüllen, um sich verständlich zu machen – ein Fahrkomfort, der in den meisten schnellen Schachteln der Mini-Kategorie bislang unbekannt war.

Mit dem Y 10 will Lancia eine Marktnische nutzen, die den Mitbewerbern kaum lukrativ erscheint. Mit innovativen, aufwendig konstruierten Minis, so die ständig wiederholten Aussagen der großen Automobilhersteller, sei kein Geld zu verdienen. Selbst Opel und VW, die zu Ausstellungen gern ihre pfiffigen Kleinwagenstudien „Junior“ und „Student“ vorzeigen, schreckten vor einer Serienfertigung zurück, obwohl die Prototypen auf rege Resonanz beim Publikum stießen. Statt die Projekte zu entwickeln, wird weiter Biederes gebaut: Die Kundschaft muß sich mit soliden, aber langweiligen Allerwärtsautos wie Corsa und Polo begnügen.

„Die anderen“, kritisiert Lancia-Manager Perlo den mangelnden Mut der Konkurrenz, „stellen solche Modelle seit Jahren nur auf Messen vor, wir bauen jetzt eins.“ Rund 100 000 Exemplare von dem Kleinen mit der großen Klappe



Opel-Studie Junior: Nur auf Messen gezeigt



VW-Studie Student: Lieber Biederes bauen

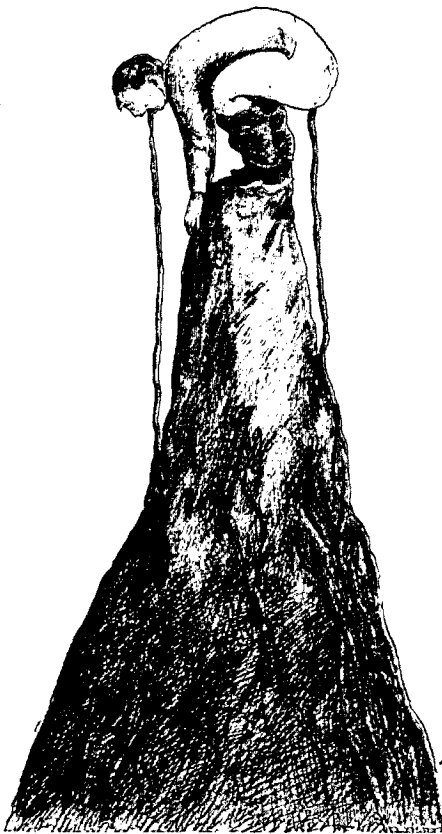
am Heck will Lancia jährlich absetzen, davon fast 6000 in der Bundesrepublik.

Dabei treffen die Italiener auf einen deutlichen Trend zu mehr Komfort in dieser Klasse: Auf angenehme Ausstattungsdetails wollen auch viele Kleinwagenlenker nicht länger verzichten, mehrere Hersteller haben sich darauf bereits eingestellt.

Austin Rover rüstet neuerdings das Mini-Modell „Metro“ auf Wunsch mit schwellenden Lederpolstern und flauschigen Teppichen aus. Ford lockt Anspruchsvolle mit der üppig ausgestatteten „Ghia“-Baureihe, auch VW liefert komfortabel aufgemöbelte Fahrzeugtypen, die als „Carat“-Versionen vermarktet werden. Zudem verhelfen immer neue Zubehörhändler allen Automobilisten mit Aufsteigermentalität zum nachträglichen Einbau von elektrischen Fensterhebern, Schiebedächern oder Armaturenbrettern aus poliertem Edelmetall.

Auch in Genf, wo neben dem Lancia Y 10 lediglich zwei andere wirklich neue Autos, Coupés von Volvo und Subaru, präsentiert werden, stehlen die Veredler dem Auto-Establishment die Schau. Luxus-Interieurs aller Art, von der Getränkebox in Walnußholz bis zur ferngesteuerten TV-Anlage mit Videorecorder, werden so zahlreich angeboten wie Gürtelreifen und Anhängerkupplungen auf früheren Salons.

Ein Anflug von Luxus und als Zugabe gutes Karosseriedesign – mit diesem Rezept soll nun auch Lancia auf eine gehobene Schicht von Autokäufern lossteuern, auf Leute, denen ein Fiat zu popelig ist. „Elitepolitik“ nennt das Vittorio



Topor-Zeichnung „Hölle und Verdammnis“, Zeichner Topor: Polymorph-pervers

Ghidella, ranghöchster Auto-Manager im Fiat-Konzern.

Und die Elite der Elite? „Wir haben bei der Planung des neuen Lancia“, sagt Manager Perlo, „vor allem an die weibliche Kundschaft gedacht.“ Mit seiner avantgardistischen Form, „modern und keck“, wie er nun mal sei, werde der Y 10 „bei Frauen ohne Zweifel gut ankommen“.

HUMOR

Schmutzfink vom Dienst

Zeichner, Erzähler, Theaterautor, immer mit Lust blasphemisch und obszön: In München wird der Bürgerschreck Roland Topor umfassend präsentiert.

Dieses Lachen! Roland Topors akustisches Markenzeichen kennt mindestens so viele Interpreten wie sein zeichnerisches Werk. Mit dem Beuteschrei einer Hyäne hat man es verglichen, was der hörbaren Seite der Wahrheit am nächsten kommt. Topors Beute allerdings sind Gags, Provokationen, Wortspiele.

„Die Scheiße ist keine Metapher – die Metaphorik ist Scheiße“. So etwa ver-

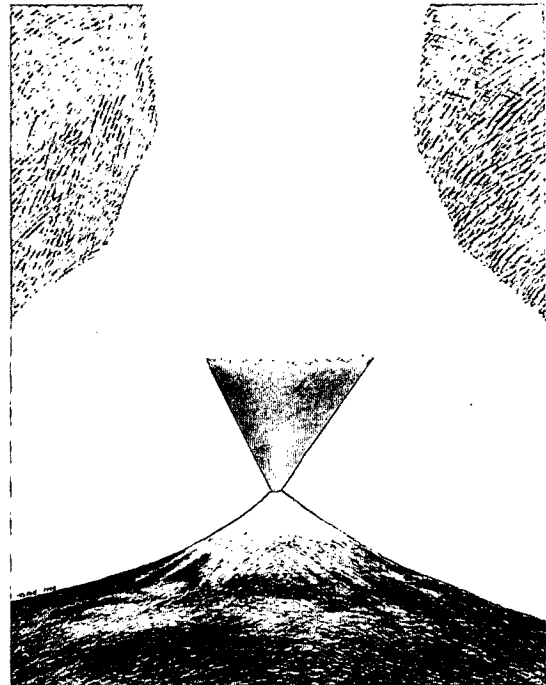
sucht er sein Stück „Leonardo hat's gewußt“, das vergangenen Samstag im Werkraum der Münchner Kammerspiele seine deutsche Erstaufführung erlebte, gegen die Deutungswut der Kritiker zu schützen. Topors Sorge ist verständlich, handelt diese Farce doch derart ausschließlich von den menschlichen Exkrementen, daß man versucht ist, dem Ganzen einen irgendwie gearteten „höheren“ Sinn zu geben.

Doch da ist keiner – sieht man mal von der erkenntnisarmen Allgemeinfolksel „die Scheiße in uns“ ab, aber die funktioniert auch mit „Kind“, „Tier“, „Hitler“ etc. Sicherlich wird diese Geschichte des Analen nicht in die Annalen der (Theater-)Geschichte eingehen, doch die kindlich-trotzige Lust, mit der Topor die Fassade der Wohlanständigkeit mit Fäkalien bekleckert, verschleißt sich eh allen höheren Weihen.

Zwei befreundete Polizistenehepaare verbringen ein gemeinsames Wochenende, das im wahrsten Sinne dadurch getrübt wird, daß die Toilette des Gastgebers nicht funktioniert. Zu allem Überfluß – auch dies im Wortsinne – leidet der männliche Gast an Durchfall, weshalb er auch ziemlich rasch in Verdacht gerät, als man im Hause an den unmöglichsten Stellen, von der Bratpfanne bis zum Nachttisch, partisanen-



Topor-Stück „Leonardo hat's gewußt“ in München: Geschichte des Analen



Topors „Reich der Leidenschaft“
Speiender Fudschijama

artig dislozierte Kothaufen findet. Das schwedische Kindermädchen, das mit seinen Binden sowieso das Klo permanent verstopft, könnte es natürlich auch gewesen sein, ebenso der infantile Sohn des Gastgebers. Der Hausherr selbst ist bei der Kripo, Reinlichkeitsfanatiker, Umweltschützer und Verehrer Leonardo da Vincis, von dem laut Topor die Erkenntnis stammt, die meisten Menschen hinterließen nichts als Fäkalien.

Das tun sie denn auch allesamt und mit glucksender Lust, um am Ende vom Leonardo-Freak dahingestreckt zu werden. Sie haben ausgeschissen, nennt das der Volksmund.

Und wenn der sich in den heiligen Hallen artikuliert, gibt es bisweilen