

Schlimmer noch: „Die ernstesten Bedenken gegen die Verwendung von Weicheisenschroten“, so Jagdexperte Joachim von Schönburg, gründen auf ihrem „gegenüber Bleischroten noch viel unberechenbareren Abprallverhalten nach dem Auftreffen auf harte Hindernisse“. Anders als ein bleiernes Prellschrot, dessen Energie sich durch die Verformung beim Aufprall mindert, verhalte sich ein Weicheisenschrot „wie eine Billardkugel an der Bande“ – es kommt, kreuz und quer, zu gefährlichen Abprallern.

Sogar dänischen Forstleuten, wenn auch aus anderen Gründen, kamen Bedenken. Der jütländische Oberförster J.E. Handberg jedenfalls hat in dem ihm anvertrauten Forstbezirk Klosterhede das Schießen mit Eisenschrot ausdrücklich untersagt. Der Grund: Bäume, die Eisenschrote eingefangen hatten, rächten sich später just durch sie an ihren Mördern – sie brachen den Baumsägen die Zähne raus.

AUTOMOBILE

Wieder lebendig

Der britische Autohersteller Austin Rover präsentiert ein neues Oberklasse-Modell, den Rover 800 – entwickelt mit japanischer Hilfe.

Meist kurvte der geheimnisvolle Prototyp mit dem auffälligen Knick in der Taille schon in aller Morgenfrühe über die welligen, gewundenen Landstraßen rund um die Shakespeare-Stadt Stratford-upon-Avon. Am Steuer: Englands teuerster Testfahrer. Der Chef testete selbst.

Harold Musgrove, Chef der jahrelang von schweren Verlusten gebeutelten staatlichen Automobilfirma Austin Rover, suchte sich wochenlang aus erster Hand über das Fahrverhalten und die Bauqualität seines neuesten Modells ein Bild zu machen.

Rätselhafte Pannen und Gebrechen neuer Typen hatten in vergangenen Jahren unzählige Kunden verärgert und den Ruf des einstigen Familien-Unternehmens Rover ramponiert. Aller Verdruß und Gram wären vermeidbar gewesen, glaubt Musgrove, „hätten unsere Ingenieure ein paar Monate oder wenigstens Wochen mehr Zeit zum Testen gehabt“.

Diesmal wurde nicht nur intensiver getestet, sondern den Briten stand auch mehr technisches Know-how als sonst zu Gebote: Der neue „Rover 800“, den die Firma diese Woche vorstellt, entstand unter tatkräftiger Mitwirkung der Entwicklungs-Ingenieure des japanischen Rover-Partners Honda.

Das Produkt gemeinsamer Anstrengung, eine 4,70 Meter lange Limousine, soll mit allem konkurrieren, was in der oberen Mittelklasse, von Mercedes-Benz

bis Citroën, Rang und Namen hat. Zukunftsstark und jugendfrisch schlägt das Herz des neuen Rover 800 – ein von Honda beigesteuerter Sechszylindermotor (2,5 Liter, 170 PS), der dank moderner Vierventil-Technik ein Sprintvermögen wie ein Sportwagen (binnen 8,3 Sekunden auf 100 km/h) und 214 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglicht.

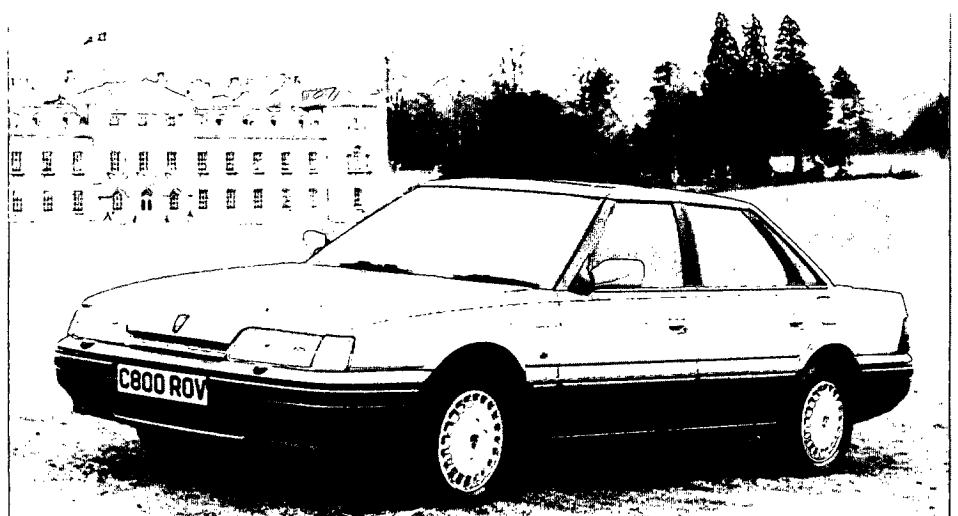
Mit diesem flachhaubigen, strömungsgünstigen Auto will Musgrove, wie er in vertrautem Kreise postulierte, „bald der ganzen Welt beweisen, daß wir wieder lebendig sind“, so als quäle sich die Firma geradewegs empor aus dem Reich der Toten.

Finster genug sieht es fürwahr aus bei der altehrwürdigen Firma, die nach dem Krieg gerade wegen ihrer hohen Verarbeitungsqualität Snobruf erlangt und über viele Jahre behauptet hatte. Für den Gentleman rangierten die eigenwillig stilisierten, bequemen Rover-Limousinen einst hart hinter den Spitzenmodellen Rolls-Royce und Bentley. Sie wurden noch vor dem Jaguar eingestuft, der zwar schneller war, aber als eine Spur zu auffällig galt. Rover-Automobile standen wie selbstverständlich in den königlichen Garagen.

Mutig wagte Rover vor 25 Jahren einen riskanten Schritt auf technisches Neuland und entwickelte als erster Autohersteller einen Prototyp mit Turbinenantrieb. Ihre Haupteinkünfte bezog die Firma durch ihren Geländewagen Land-Rover, der sich in den Armeen und auf den Farmen des Commonwealth als Arbeitspferd bewährte, und durch seinen komfortablen Abkömmling, den Range-Rover.

Unter dem Dach der Staats-Holding British Leyland (später BL) aber ließen Management-Fehler, Hast und Schlenrian auch den guten Namen Rover ersten Schaden nehmen. Sogar bei dem 1968 als Parade-Modell eingeführten Rover 3500 mit Achtzylindermotor stellten sich häufig ernste Qualitätsmängel ein, erwiesen sich etliche Exemplare als unzuverlässig. Auf dem besonders anspruchsvollen bundesdeutschen Automarkt wurden die Fahrzeuge mitunter gar nachgebessert verkauft. „Sie können den Wagen in jeder Farbe haben“, erfuhr ein Kaufinteressent von einem Rover-Händler in Hessen, „denn neu lackieren müssen wir ihn sowieso.“

Wie stets in solchen Fällen, wirkte sich das Elend der Kunden auf das Wohlerge-



Neuer Rover 825 Sterling: Ein Zwilling für Merry Old England ...



... mit fernöstlicher Hilfe: **Honda Legend**

Was wäre unser technischer Vorsprung ohne unsere Schnelligkeit?



hen des säumigen Herstellers aus: Rund 110 Millionen Mark mußte Rover in den letzten beiden Jahren an Verlusten melden. So trostlos war die Lage schon, daß Premierministerin Margaret Thatcher nur durch öffentliche Proteste gehindert werden konnte, das sieche Unternehmen an Interessenten wie Ford oder General Motors abzustößen.

Damals aber war Rover-Chef Musgrove längst auf den Zubringer in bessere Zeiten eingekurvt. So wie VW gemeinsam mit Nissan produziert, General Motors mit Toyota kooperiert, Firmen wie Saab, Fiat, Lancia und Alfa Romeo durch Zusammenarbeit „ungeheuer viel Geld sparen“ (ein Alfa-Manager), verbündete sich Rover mit Honda.

So entstand ein Automobil, das nach Ansicht der „Times“ über „Leben oder Tod“ der Firma entscheidet, gewiß aber in der Art seiner Fertigung auf der Welt nicht seinesgleichen hat. Denn das gemeinsam entwickelte Auto ist ein eigentümlicher Zwilling: Sowohl bei Rover in England als auch bei Honda in Japan werden, auf nebeneinander laufenden Bändern, der neue Rover 800 und sein – nach dem Gusto der Honda-Ingenieure in leicht veränderter Form gestalteter – fernöstlicher Bruder (Name: „Legend“) produziert. Rover hält sich zugute, ein leistungsfähiges Fahrwerk beigesteuert, für Bug und Bürzel eigene Ideen eingebracht zu haben.

Eigens für die Produktion seines Neulings hat Rover eine für europäische Fließbänder neuartige Laser-Meßanlage installiert. Das System ist über dem Ende der Schweißroboter-Anlage eingebaut. 63 Laser-Kameras überprüfen jede Karosserie binnen 43 Sekunden an 148 Meßpunkten. Sobald Abweichungen von mehr als 0,1 Millimetern auftreten, eine Öffnung etwa nicht die vorgegebene Größe aufweist, sendert die Prüfanlage das ungeratene Blechkleid aus.

Mit gleichen Motoren werden zwei Versionen, der rund 40 000 Mark teure Rover 825i (Serie mit Fünfganggetriebe) und, als Luxusmodell, der 825 Sterling (Preisidee laut Insidern: unter 50 000 Mark), auf den Markt gebracht.

An dem luxuriösen „Sterling“, der serienmäßig mit ABS-Bremse, Vierstufen-Automatik (plus verbrauchsmindernder Wandler-Überbrückungskupplung), Katalysator und einem Interieur aus Leder und Walnußwurzelnholz geliefert wird, sollen nach den Hoffnungen der Rover-Manager vor allem deutsche „Merry Old England“-Nostalgiker Gefallen finden.

Wer im Sterling auf dem Fahrersitz Platz nimmt, kann genießen, was die Rover-Manager in dieser Klasse für eine Welt-Novität halten:

Elektromotoren und Computer regeln die Sitzverstellung und bringen, parallel geschaltet, auch gleich beide Außenspiegel in den optimalen Blickwinkel – und alles ist programmierbar für vier verschiedene Fahrer.

Schlemmer GmbH · Postfach 1309 · D-8011 Poing · Telefon 08121/80 40 · Telex 5 26 821 · Teletex-Nr. 8 1218 01 = isch

Alles aus einer Hand – und das in Rekordzeit. Was bis 14.00 Uhr bei uns bestellt wird, verläßt noch am gleichen Tag das Haus, und das bei unserem umfassenden Sortiment von über 30.000 Artikeln.

Sicherlich einer von vielen Pluspunkten, die insgesamt darüber

entscheiden, wer der Punksieger innerhalb einer Branche ist.

Unsere Kunden wissen es schon lange, schließlich sind sie die Schiedsrichter: weltbekannte Unternehmen des Maschinenbaus und der Fahrzeugindustrie.

Schlemmer
KABELSCHUTZSYSTEME



MIT SICHERHEIT LEISTUNG