

## Mord an Handke

Robert Gernhardt: „Ich Ich Ich“. Hoffmans Verlag, Zürich; 256 Seiten; 30 Mark.

Scheiße, immer die anderen, wieso denn nicht ich?“ So fragt sich bitter enttäuscht der Maler und Literat Norbert Gamsbart, wenn er das Feuilleton einer Zeitung aufschlägt und schon wieder nicht erwähnt wird, nicht einmal in den flüchtigen Notizen. Aber der Kriminalkommissar, dem Herr Gamsbart sein Leid klagt, versteht nur Bahnhof. Um so besser aber ist der Leser im Bilde.

Denn Robert Gernhardt, 45, selber Maler und Literat, läßt seinen armen Helden Gamsbart auf einem Kommissariat Recherchen für ein Hörspiel anstellen, in dem ein anderer Literat („Unbedeutend. Erfolglos. Ein Schreiber wie viele“) in einem Polizeirevier aufkreuzt und freimütig gesteht: „Ich habe Handke umgebracht, Herr Kommissar, walten Sie Ihres Amtes.“

Der Satiriker Robert Gernhardt geht von einer These aus: Die großkalibrigen Fragen der Epoche – sie lassen sich nur mit dem gespitzen Instrumentarium der Komik noch einmal stellen. Vergeblich etwa bemüht sich Gamsbart, dem verwirrten Kommissar die Gründe für die Mordtat seines Helden zu erläutern. Doch seine Verrenkungen münden in nichts Geringeres als die Wahrheit über Kunst und Künstler: „Es sei eine erbärmliche, widerwärtige, stinkende, durchnäßte und zähneklappernde Wahrheit.“

Herr Gamsbart fährt in die Toskana, um endlich Ruhe zu finden für die Arbeit an seinen Bildern. Aber: Besucher fallen ein, Dorffeste finden statt, Kollegen veranstalten Partys. Ein übriges Arbeitshindernis ist ihm das italienische Licht: Entweder ist es viel zu grell oder viel zu düster. Kurzum: Die Bilder, die Gamsbart malen möchte, malt er nicht.

Statt dessen schreibt er auf, warum er die Ruhe zum Malen nicht findet. Natürlich ärgert ihn schwarz, daß er als Maler scheitert. Nicht weniger jedoch leidet er darunter, daß dieses Fiasko ihn zum Schriftsteller werden läßt. Denn Schriftsteller will Herr Gamsbart partout nicht sein; allein schon wegen der diesem Berufsstand eigenen Selbstbespiegelungen nicht, die er verachtet und zugleich mit Wonne betreibt.

Robert Gernhardt ist das Kunststück gelungen, dem scheinbaren Thema „Ich“ das quirligste Leben einzuhauen. Denn er hat einen Blick, der noch die beste Tarnung gnadenlos durchschaut. Wieviel stilistisches Talent dabei seiner lockeren, unverschämten, unterhaltsamen Schreibweise zugrunde liegt, zeigen die Stil-Maskeraden: Im Tonfall der Romantik erzählt er genauso gut wie im Gestus des Kriminalchriftstellers.

## HIFI

### Feind bezwungen

Zusammen mit General Motors entwickelte die amerikanische Lautsprecherfirma Bose ein neuartiges Raumklang-System für Autos.

Monatelang saß Morgan kerzengerade, mal auf dem Fahrer-, mal auf dem Beifahrersitz, dann wieder im Fond, den Himmel eines amerikanischen Straßenkreuzers über sich, und lauschte.

Anstelle der Ohren steckten Mikrophone in Morgans Kopf. Den Namen gaben ihm die Ingenieure der Bose Corporation, des führenden amerikanischen Herstellers von HiFi-Lautsprechern: Morgan, eine Kunststoffpuppe mit direktem Draht zum Computer, diente der angewandten Forschung.

Mit seiner Hilfe gelang den Bose-Technikern, was in einem Dutzend ame-

rikanischer HiFi-Fachblätter sogleich als „revolutionär“ bezeichnet und einhellig gepriesen wurde: Zusammen mit dem Autokonzern General Motors entwickelte Bose zum erstenmal ein HiFi-Stereo-System fürs Auto, das von vornherein auf die akustischen Eigenschaften des Wagen-Innern bei jedem Fahrzeugtyp abgestimmt ist.

Die maßgeschneiderte HiFi-Anlage – sie kann nur im Werk, nicht nachträglich eingebaut werden – ist zudem so gestaltet, daß alle Insassen, ob sie nun links oder rechts sitzen, stets den ausbalancierten Stereo-Klang empfangen. Die Super-Auto-HiFi, in dreijähriger Arbeit von Bose und der GM-Tochterfirma Delco Electronics Division serienreif gemacht, ist einstweilen nur in fünf GM-Spitzenmodellen erhältlich, zum Aufpreis von rund 950 Dollar.

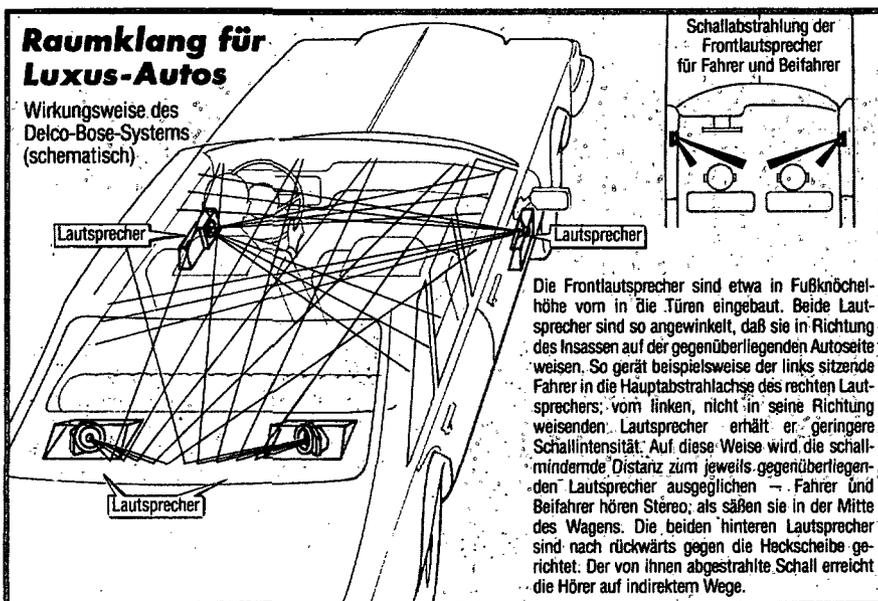
Das Kassettendeck mit integriertem Radio-Empfangsteil, entwickelt von Delco, sitzt im Cockpit des Autos. Die vier zugehörigen Bose-Lautsprecher haben je einen eigenen 25-Watt-Verstärker – das Resultat ist, auch für HiFi-Experten, überwältigend. Zwar gebe es aufwendige nachträglich eingebaute und optimierte Anlagen gleicher Güte, jeweils bezogen auf den Platz des Fahrers oder des Beifahrers, urteilt Gerald O. Dick, Chefredakteur der Stuttgarter Zeitschrift „stereoplay“. „Aber wenn man an mehrere Insassen denkt, ist das neue System von Delco/Bose das beste auf dem Weltmarkt.“

Als erfolgreicher Tüftler gilt Firmenchef Amar G. Bose, 53, Schüler des Kybernetikers Norbert Wiener und Professor für Akustik am Massachusetts Institute of Technology, schon seit Anfang der siebziger Jahre, als er mit einem eigenwilligen Lautsprecher-System eine Art Glaubenskrieg in der HiFi-Branche auslöste: Der größte Teil des von den Bose-Boxen abgestrahlten Schalls erreicht den Hörer indirekt durch Reflexion von den Zimmerwänden. Manche HiFi-Experten bestreiten die Richtigkeit dieses Konzepts mit Ingrim, Bose aber blieb konsequent auf seinem Weg.

Im Lautsprecher-Sortiment westdeutscher HiFi-Händler nimmt sich die damals entwickelte fünfeckige Bose-901-Box (Paar-Preis: rund 3200 Mark), die mit ihrem etwas betulichen Nußbaumfurnier von ferne einem Vogelhäuschen ähnelt, noch immer ziemlich exotisch aus. Vor allem in den USA und Japan aber gelangte die mit hoher Präzision gefertigte „901“ zu Ansehen und entsprechenden Stückzahlen.

Mitte der siebziger Jahre kam MIT-Professor Bose auf den Gedanken, seine elektroakustischen Forschungen ins Innere von Autos zu verlegen. Das Wagen-Innere mit all seinen Polstern, Neben- und Außengeräuschen erscheint den Akustikern normalerweise als „feindlich“.

Doch Bose sah im Auto-HiFi geradezu „einen Glücksfall für den Ingenieur“: Anders als im Wohnzimmer, wo die



Aufstellorte der Lautsprecher und die Sitzplätze der Zuhörer nicht vorhersehbar sind, ist im Auto beides festgelegt. Überdies lassen sich exakt die akustischen Eigenschaften des Zuhörerraumes ermitteln und die Lautsprecher darauf abstimmen.

Als potenten Partner fand Bose Ende 1979 General Motors, speziell dessen Delco Electronics Division, wo täglich mehr als 20 000 Autoradios gebaut werden. Fortan tauchten Ingenieure von Bose, dem Lautsprecher-Zwerg, bei GM, dem Auto-Riesen, auf und umgekehrt. Die Meßergebnisse von Morgan, dem Kunstkopf-Hörer, wurden über eine Computer-Fernleitung von Detroit nach Framingham bei Boston (Massachusetts) übertragen, wo die Bose Corporation auf einem Hügel residiert.

So wurde, durch immer neues Abändern und Angleichen („Equalizing“), das akustische und elektronische Design der Lautsprecher auf den jeweiligen Autotyp abgestimmt. Ergebnis war ein bislang im Auto kaum erreichbarer ausgewogener Frequenzgang, verzerrungsfrei auch bei hohen Lautstärken.

Mit einem besonderen Trick begegnete Bose einem Problem, das bisher im Auto unlösbar schien – je nach Stellung des Balance-Reglers erhielt entweder der Fahrer oder der Beifahrer den richtigen Stereo-Klang.

Die Bose-Ingenieure ermittelten als günstigsten Lautsprecherstandort den vorderen Teil der Türen, etwa in Fußknöchelhöhe. Ein jeweils genau vermessener Abstrahlwinkel der Lautsprecher bewirkt, daß Fahrer und Beifahrer das Links- und das Rechts-Signal stets in gleicher Intensität empfangen (siehe Graphik Seite 179): Die Musik klingt, als ob beide in der Mitte des Autos säßen.

Folgerichtig gibt es beim „Delco-GM/Bose Music System“, so der etwas umständliche Markenname, keinen Rechts-Links-Regler mehr. „Der Klang“, urteilte das amerikanische Fachblatt „High Fidelity“, „ist im wesentlichen derselbe, gleichgültig, wo man im Wagen sitzt.“

Seit Ende September auf dem Markt, haben die wohlklingenden Luxus-Limousinen von GM offenbar guten Erfolg beim zahlenden Publikum. „stereoplay“-Chef Dick berichtete nach einer Reise in die USA, er habe „Leute getroffen, die den Cadillac oder Buick nur gekauft haben wegen der Musik“. Derzeit wird jedes fünfte Fahrzeug der betreffenden Typenserien mit Delco/Bose-Sound verkauft.

Auf europäische Luxuskarossen, etwa von Daimler-Benz oder BMW, ist naturgemäß das Delco/Bose-System nicht ohne eigene akustische Maßschneiderei zu überpflanzen. Aber vielleicht, meint HiFi-Experte Dick, seien die Erfolgsberichte aus den USA „ein Ansporn für die Deutschen, so etwas auch hier zu machen“.

# Kunstherz: Hoher Einsatz

Rückschläge bei der Behandlung des Kunstherz-Patienten Clark



Kunstherz-Patient Clark, Ehefrau: „Wann wird er zu dem Schluß kommen ...“



... daß es sich nicht ausgezahlt hat?": Kunstherz-Modell, implantiertes Kunstherz

Das Klinikpersonal und seine Familie überraschten ihn mit einer Geburtstagsfeier. Auch US-Präsident Ronald Reagan und Frau Nancy gratulierten, sinnigerweise „aus tiefstem Herzen“ („heart-felt“).

Für Barney B. Clark, Zahnarzt im Ruhestand, war es der 62. Geburtstag – er hätte ihn nicht erlebt, wenn nicht in seinem Brustkorb jenes faustgroße künstliche Herz schläge, das ihm die Ärzte der Mormonen-Universität in Salt Lake City vor gut acht Wochen eingepflanzt haben.

Ob der technische und medizinische Aufwand, der mit jener Operation ver-

bunden war, ob die Torturen, denen sich Herzpatient Clark in den Wochen seither unterzog, einem lohnenden Ziel gegolten haben, schien Ende letzter Woche zweifelhafter denn je.

Die Hoffnung, daß Clark bald, vielleicht schon im Laufe des Februar, aus dem Hospital entlassen werden und in ein nahegelegenes Privathaus umziehen könne, war noch vorletzte Woche von den Klinikärzten geäußert worden. Doch bei einer Pressekonferenz am Dienstag letzter Woche war davon nicht mehr die Rede. Von einer neuerlichen Komplikation, einem Eingriff wegen unstillbaren Nasenblutens, habe sich Clark noch