

such mit fluoridiertem Kochsalz in Bayern. Von den staatlichen Salinen in Bad Reichenhall aus, so hofft Initiator Dr. Frohwald Wünschmann, könnte das vorbeugende Gewürz dann auch in norddeutsche Küchen gelangen.

## AUTOMOBILE

### Unbekannte Wesen

**In den USA rollten die ersten neuen Modelle des Jahrgangs 1981 vom Fließband — endlich wieder bessere Zeiten für Detroit?**

Gelb leuchtete das Lackkleid des Debütanten. Sein funkelnder Kühler-Grill sah aus wie einem Mercedes-Antlitz nachempfunden. „Heute ist der Tag des großen Gegenschlags“, verkündete Chrysler-Vorsitzender Lee Iacocca, der den Neuling am Fließband empfing, „und ein großer Tag für Amerika.“

Vom Band rollten vorletzte Woche bei Amerikas drittgrößtem Autoproduzenten die ersten Exemplare der neuen „K“-Modelle Chryslers, erste Fahrzeuge des US-Autojahrgangs 1981. Die kompakten Vierzylinder Plymouth Reliant und Dodge Aries, die unter dem Farn-Code „K“ entstanden waren, sollen zusammen mit den im nächsten Monat zu erwartenden wundersamen Ford-Zwillingen Escort und Luchs (SPIEGEL 28/1980) helfen, Millionen abtrünniger Autokäufer zum Nutzen Detroit und zum Ruhm Amerikas zurückzugewinnen. Es wird höchste Zeit.

Iacoccas fröhliche Fließbandparty, der überbetonte Optimismus des Chrysler-Chefs wirkten gespenstisch. Denn die Autoindustrie im Mutterland der Massenmotorisierung ist in ihrer schlimmsten Lage seit beinahe sechs Jahrzehnten.

Seit Wochen und Monaten herrscht in manchen „Showrooms“ amerikanischer Autohändler häufig Grabesstille wie im Leichenschauhaus. „Es ist dort so ruhig“, schrieb die „New York Times“, „daß man fast hören kann, wie die Profite schrumpfen.“

Kaufunlust der Kunden, verstärkt durch Ölkrise, Inflationsängste und verfehlte Modellpolitik der Hersteller, haben Detroit's Automarkt förmlich durchlöchert. Sogar der Größte, General Motors, mußte erstmals seit 1921 bluten — sein Minus wird sich bis Ende des Jahres nach den Schätzungen der Analysten auf 800 Millionen Dollar ansummen. Mehr noch werden die Konkurrenten Ford und Chrysler einbüßen: jeder über eine Milliarde, für beide Firmen Aderlässe von nahezu tödlicher Bedrohung.

Über 300 000 amerikanische Auto-Werker verloren ihren Arbeitsplatz. Allein in diesem Jahr machten mehr als

900 US-Autohändler amerikanischer Marken pleite. Während die Hersteller benzinschlürfender Straßenkreuzer Käuferwünsche nach billigeren, sparsamen Kompaktautos nur unvollkommen erfüllen konnten, nutzten ausländische Konkurrenten die Gunst der Stunde. Mit 27 Prozent eroberten die Importeure 1980 ihren bisher größten Marktanteil, fünf Prozent mehr als letztes Jahr, allen voran mit allein 22 Prozent die schrecklichen Japaner.

„Ist es nicht ein Wahnsinn“, wettete Iacocca, „daß bei uns 300 000 Mann stempeln müssen, während die Japaner sogar sonnabends und sonntags arbeiten?“ Um die Autohersteller finanziell zu entlasten, will die US-Regierung sogar kostenträchtige Sicherheitsvorschriften und Abgasnormen lockern.



**Chrysler-Chef Iacocca, neues „K“-Modell: „Tag des großen Gegenschlags“**

Für den Rest des Jahres, so sicherten die Washingtoner zu, werde Detroit überdies von weiteren Regulationen verschont bleiben.

Mehr noch: Washington wird auch großzügige Steuerabschreibungen für Produktionseinrichtungen zum Bau kleiner, kraftstoffsparender Autos gewähren. Hinzu kommen 400 Millionen Dollar Entwicklungshilfe für Autohändler und 50 Millionen Dollar für die Modernisierung von Autofabriken, um dort Arbeitsplätze zu sichern.

Für Chrysler entscheiden die neuen Autos mit Frontantrieb quasi über Weiterleben oder Untergang des Konzerns. Trotz einer 1,5-Milliarden-Dollar-Spritze aus Washington hat die Firma wertvollen Grundbesitz verkaufen müssen, um die für das „K“-Modell erforderlichen Investitionen aufzubringen. Fließbandarbeiter haben ebenfalls den Ernst der Lage erkannt und vollen Einsatz versprochen. „Wir müssen“, zi-

tierte das US-Nachrichtenmagazin „Newsweek“ einen Chrysler-Werker, „alle an einem Strang ziehen, sonst haben wir bald nichts mehr, woran wir ziehen können.“

Chrysler leistete sich sogar den Luxus, von immer wieder verbesserten, im Grunde aber ausgeleiterten Benzinschlürfern Abschied zu nehmen und — zum ersten Male seit 21 Jahren — einen neuen Motor zu entwickeln. Dieses Vierzylinder-Triebwerk soll sparsamer sein als die im vergangenen Jahr vorgestellten, erfolgreichen X-Modelle von General Motors.

Über 85 000 „K“-Typen waren zwar schon vor der Premiere verkauft. Aber über einen dauerhaften Erfolg entscheidet letztlich die Fertigungsqualität. Chrysler produziert den Motor mit

modernster Computer-Technologie in seinem für 400 Millionen Dollar hergerichteten Motorenwerk Trenton (Michigan). An der Karosserie werden 98 Prozent der Schweißarbeiten von funkensprühenden Hochleistungs-Robotern durchgeführt.

Japanische und deutsche Konkurrenzfabrikate setzen die Maßstäbe, nach denen 19 Kontrollabteilungen unablässig die Bauqualität der neuen Chrysler prüfen und überwachen. „Die Kunden“, so Chrysler-Vizepräsident Steve Sharf, „wollen nur eines: Zuverlässigkeit.“

Was die Kunden kurz-, mittel- oder langfristig wirklich wollen, darüber sind sich auch die sonst so ausgebufften Marktstrategen in Detroit längst nicht mehr schlüssig. So ergab zwar eine im Auftrage der „New York Times“ durchgeführte Umfrage unter Käufern und Händlern, daß 49 Prozent derjenigen, die noch in diesem Jahr ein Auto

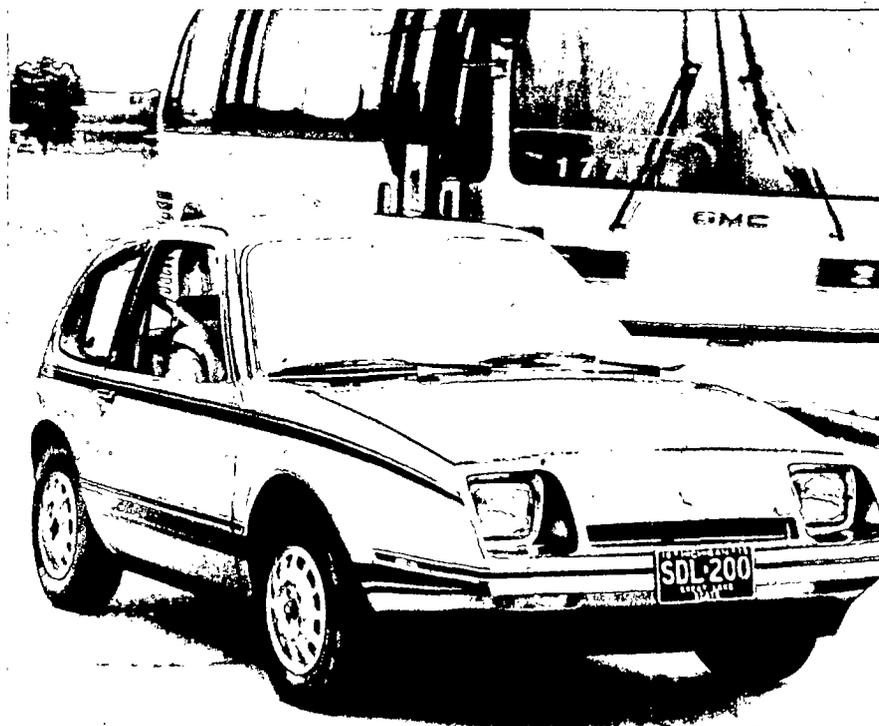
erwerben wollen, sich für ein kleineres Modell, 39 Prozent für ein Auto gewohnter Größe entscheiden würden.

Und der Futurologe Steve Olson glaubt auf lange Sicht auszumachen, daß der gewohnte Allzweck-Familienwagen das Schicksal der Dinosaurier teilen werde. Ein kleiner, wendiger Zweisitzer für die Stadt als Eigenbesitz, ein großes Auto als Mietwagen für den Urlaub — so werde es, meinen die Zukunftsdeuter, wohl kommen.

Demgegenüber fürchten etliche Detroit-Manager, sie könnten noch in diesem Jahrzehnt, durch eine rückschwapende Trend-Welle, plötzlich von einer Kaufgier nach ganz großen Autos überrascht werden. Dann, so meinen sie, hätten sie nunmehr am anderen Ende der Typenpalette nicht das rechte Produkt zur Hand und wären abermals in ihrer Struktur bedroht.

Unter der Ungewißheit der Energieversorgung wurde offenbar sogar für den — bisher noch am wenigsten betroffenen — Branchen-Gewaltigen General Motors der Kunde zum unbekanntem Wesen. GM-Präsident Elliott Estes präsentierte unlängst einen Zweisitzer mit Dreizylinder-Motor und 4,5 Litern Benzinverbrauch auf 100 Kilometer. Der Wagen, so Estes, sei nicht zur Produktion vorgesehen, zeige vielmehr „die Richtung an, in die GM marschiert“.

Kleinere und leichtere Autos aber, so warnte bereits Joan Claybrook, Chefin der Bundesbehörde für die Sicherheit des Straßenverkehrs, erhöhen bei einem Aufprall das Risiko tödlicher Verletzungen der Insassen um das Achtfache.



Dreizylinder-Kleinwagen von General Motors: Weniger Benzin, höheres Risiko

## FILM

### Ohrwürmer fürs Kino

**Hollywood schweigt nostalgisch in Musical-Seligkeit: Aufwendig inszenierte Musik- und Tanzfilme kommen in die Kinos, und die Platten-Industrie setzt auf Soundtrack-LPs.**

Die Begegnung der beiden in dem neuen Hollywood-Musical „Xanadu“ ist fast eine der unheimlichen Art: Gene Kelly, 68, der geniale Tanz-Veteran aus dem legendären US-Kinomusical „Singin' in the Rain“ aus dem Jahre 1952, und das blonde Star-Bonbon Olivia Newton-John, 31, aus „Grease“, dem umsatzstärksten Musical der Filmgeschichte, stehen zusammen auf der „Xanadu“-Besetzungsliste.

Die Produzenten dieser filmischen Seifenblase mit den tanzenden Jung- und Altstars, Hollywoods Universal-Studios, jubeln: „Das ist es, worauf Sie gewartet haben. Perfekter Eskapismus. Spektakuläres Entertainment, das Sie jenseits Ihrer wildesten Träume tragen wird.“

„Xanadu“ ist das jüngste Produkt einer neuen Welle von Kino-Musicals, mit der Hollywood den maroden Vereinigten Staaten Fluchhilfe aus der trübseligen Lage anbietet. Teuer hergestellte Leinwand-Künstlichkeiten in bunt-üppigen Dekors weisen den Weg in heile Traumwelten, überdimensionale Menschen-Ornamente in ausschweifenden Choreographien passen zum Bedürfnis der Amerikaner, sich aus der bedrückenden Realität wegzuträumen.



**Musikfilm-Star Travolta\***  
Ritt auf mechanischem Bullen

Und die Film- und Musik-Industrie, wieder einmal von Absatz-Sorgen geplagt, hofft mit ihren neuen synthetischen Produkten auf Umsatz-Lottotreffer wie „Saturday Night Fever“ oder „Grease“. Die beiden Musikfilme mit John Travolta hatten der Branche mit Soundtrack-Alben und an der Kinokasse weltweit Riesenerfolge beschert. Das Teenie-Musical „Grease“ war dabei unbekümmert den stilistischen Rückschritt in die fünfziger Jahre gegangen.

„Xanadu“, eine verzuckerte Liebeschnulze mit pompösen Tanz-Arrangements und süßlichen Gesangsnummern, geht noch weiter zurück: Neben der Schmalzrock-Kapelle „Electric Light Orchestra“ legt sich da eine Swing-Bigband wie in den vierziger Jahren ins Blech. Die Musiker tragen Smoking, und die Tänzer zittern im Jitterbug.

Das Branchenblatt „Variety“ fand nur Spott für das Werk, in dem Olivia Newton-John als Märchen-Muse auf Erden wandelt, um einen verzweifelten Künstler in den Erfolg zu küssen: „Die Musik ist gut integriert in den Film, wenn gut integriert bedeutet, daß sie irgendwann zwischen Anfang und Ende vorkommt.“

Wie die Musik in den neuen Musicals vorkommt, ob sie in Revue-Szenen präsentiert oder nur als Geräuschkulisse im Hintergrund angeboten wird, scheint von untergeordneter Bedeutung zu sein.

Daß es sie überhaupt gibt, ist für die Produzenten entscheidend, denn im florierenden Verbund von Schallplatten- und Film-Industrie ist das eine

\* Mit Madolyn Smith in „Urban Cowboy“.