



**Vor  
dem Bier  
und  
nach dem  
Essen**



Viele edle Kräuter und der hohe Weingeistgehalt von 49 Vol. % sorgen für die wohltuende Wirkung von Maykamp. Mit Maykamp kommt das Wohlbehagen. Sofort.

**Maykamp-  
die Kräuterkraft,  
die Vertrauen schafft.**

MAY-WERKE 5042 ERFTSTADT

## AUTOMOBILE

### Traum vom Ferrari

**Ungeliebt, umhergestoßen, nach Irrfahrt endlich heimgekehrt ins Elternhaus — der neue Porsche 924 hat eine bewegte Entstehungsgeschichte.**

Woher er stammt, verraten das Stuttgarter Wappen auf seiner Nase und, riesengroß auf seinen gläsernen Buckel gemalt, sein Name, aber sieht er auch so aus?

Unverkennbar, knallhart auf den ersten Blick, wies sich vor zwölf Jahren das neue Porsche-Kleid der Baureihe Porsche 912/911 als Zuffenhausener Schnittmuster aus. Die Nachfolger-Karosserie der Modellserie Porsche 356 erläuterte Fritz Huschke von Hanstein, damals Porsches Rennleiter und Pressechef, mit zwingender Logik: „Ein Porsche muß aussehen wie ein Porsche.“

Heute aber, da die Zuffenhausener zum dritten Male in ihrer 26jährigen Werksgeschichte einen Porsche-Straßensportwagen auf die Räder hieven, ist von der alten Maxime nichts mehr übrig außer dem Namen. Der neue Porsche 924 (lieferbar ab Januar), vorgestellt nach dem Bau von 77 346 Porsche 356 und über 133 000 Exemplaren des Nachfolgemodells, entpuppt sich als — ja, als was eigentlich? Die Frontpartie erinnert an Alfa Romeo, die Linien des hinteren Seitenfensters lassen etwas von einem Honda-Mini ahnen, das üppig verglaste Heck ähnelt dem gewölbten Bürzel eines Jensen Interceptor.

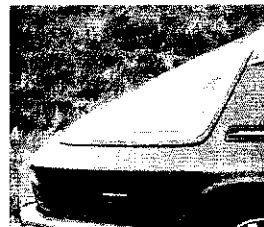
Wie er nun aus fachlicher Sicht wirklich aussieht, hat Porsches

Chef-Stylist Anatole Lapin so formuliert: „Das Auto hat einer gezeichnet, der sein Leben lang von einem Ferrari geträumt, aber nie einen gekriegt hat.“ Der Träumer ist ein 29 Jahre alter Holländer namens Harm Lagaay, und es läßt sich kaum sagen, ihm sei kein hübsches, strömungsgünstiges Auto gelungen.

Sieht der neue Porsche schon außen nicht mehr aus wie ein Porsche, so erschließt ein Blick unter das Blech vollends technisches Fremdland. 26 Jahre lang bildeten dröhnender Heckmotor und Luftkühlung das Credo der Firma, die das „Fahren in seiner schönsten Form“ offerierte, obwohl bislang noch kein Porsche so korrekt geradeaus fahren konnte wie etwa ein simpler Opel.

Jahrzehnte hindurch fand sich Porsches weltweite Klientel ungerührt mit den fahrtechnischen Tücken der „Heckschleuder“ ab, ertrugen die Fahrer duldsam, ohne Rücksicht auf das eigene Trommelfell, den kreischenden Unhold im Nacken. „Der Porsche ist ein Produkt, das jeder haben möchte, obwohl es niemand braucht“ — dieser Spruch des Porsche-Verkaufs-Chefs Lars Schmidt ist heutzutage längst nicht mehr überall gültig. Wirtschaftskrise, wolkenwärts gestiegene Kosten,

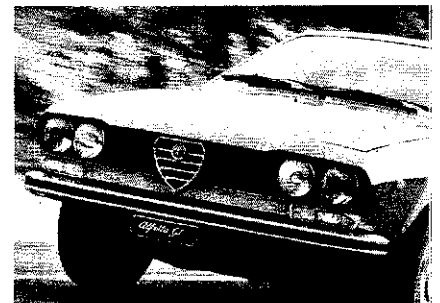
Ölnöte und Tempolimit-Ängste haben Porsches Produktion zeitweise nahezu halbiert. Die Zuffenhausener Manager mußten erkennen, daß sie diesen Fährnissen mit der aufwendigen



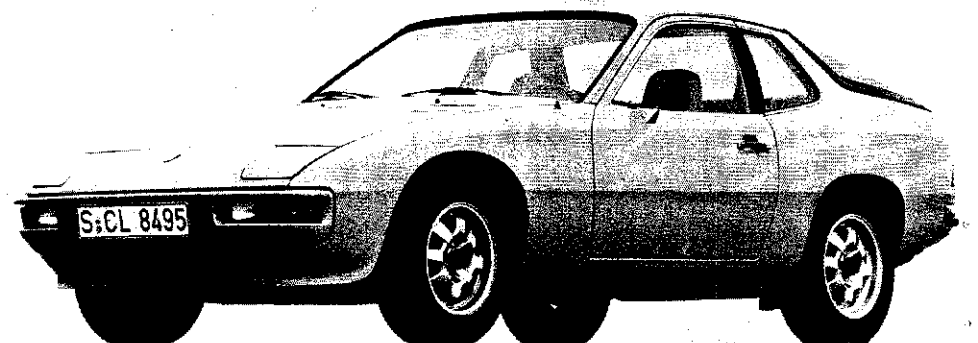
Jensen Interceptor



Honda Civic



Alfa Romeo Alfetta GT



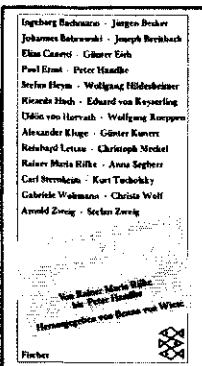
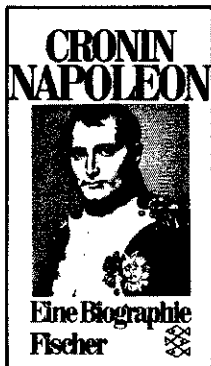
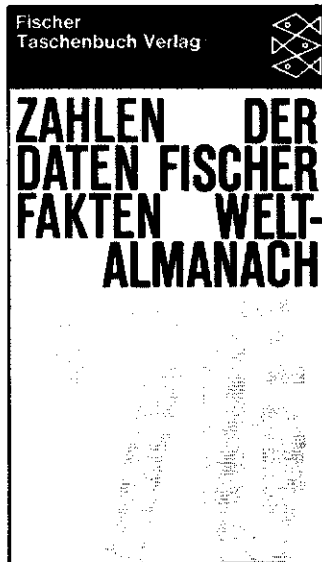
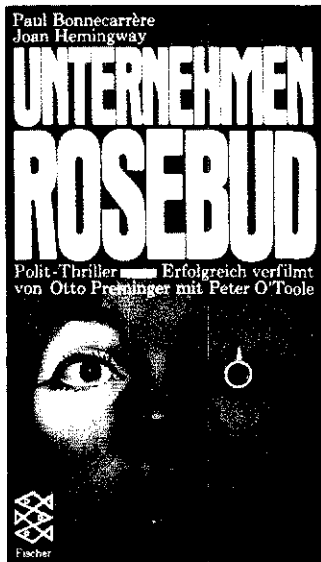
Neuer Porsche 924, Detail-Anklänge: Abschied vom kreischenden Unhold

# Fischer Taschenbücher. Neu im November:

Diese und alle anderen neuen Fischer Taschenbücher in Ihrer Buchhandlung.

**Paul Bonnacarrère/  
Joan Hemingway**  
**Unternehmen Rosebud**  
Roman Band 1651/DM 5,80  
Fünf Millionärstöchter in den Händen einer internationalen Gangsterbande. Dieser Polit-Thriller löste bei seinem Erscheinen heftige Diskussionen aus, die ihn schnell auf die Bestseller-Listen brachten. Seine Verfilmung durch Otto Preminger ist ein internationaler Erfolg.

**Der Fischer Weltalmanach 76**  
Zahlen, Daten, Fakten  
Hg.: Gustav Fochler-Hauke  
Band WA 76/DM 6,80  
Zum 17. Mal erscheint der Fischer Weltalmanach, der sich als erste Informationsquelle zur Politik, Wirtschaft und Kultur von heute in Schule, Universität und Büro durchgesetzt hat.  
Gesamtauflage: 1,6 Millionen!



**Vincent Cronin**  
**Napoleon**  
Eine Biographie  
Band 1659/DM 9,80  
**Deutschland erzählt**  
Von Rainer Maria Rilke bis Peter Handke  
Hg.: Benno v. Wiese  
Band 1660/DM 6,80  
**Peter Brosch**  
**Fürsorgeerziehung**  
Aktualisierte und erweiterte Neuausgabe  
Band 1648/DM 6,80

Monokultur ihres luftgekühlten Hecktriebwerks nicht würden davonfahren können.

Für den neuen, zusätzlichen Typ 924 entschloß sich Porsche daher zu einem alltagstauglicheren und billigeren Konzept, und es entstand ein Auto, von dem Porsche-Vorstand Ernst Fuhrmann sagte: „Da haben wir mal wieder was für die jungen Leute und die Damen.“

Das alte Porsche-Prinzip mußte dabei weichen: Beim 924 liegt der Motor (Vierzylinder; zwei Liter; 125 PS; Spitze: 203 km/h) nicht mehr hinten, sondern vorn, und er kühlt nicht mehr mit Luft, sondern mit Wasser. Im Heck verblieb nur noch das Getriebe (vier Gänge), mit dem Motor durch ein Rohr starr verbunden, in dem eine nur zwei Zentimeter starke Welle die Motorleistung überträgt. Porsche nennt sein neues Bauprinzip „Transaxle-Konzept“, eine zwar seltene, gleichwohl nicht neue Bauweise: Alfa Romeos Alfetta ist genauso gebaut und auch nicht die erste gewesen.

Nach dem gleichen Konzept entwickelt Porsche derzeit auch einen größeren Typ, den Porsche 928 mit Achtzylindermotor. Das Vierliter-Auto mit rund 250 PS ist für 1977 zu erwarten.

Bei ersten Testfahrten erwies sich der Porsche 924 mit seinem längeren Radstand gegenüber dem eher rüden „Elfer“ als weniger temperamentvoll und „kurvengierig“. Dennoch ist er ein „richtiges Fahrer-Auto“ (so Porsche) geworden. Der 4,22 Meter lange Neuling (Preis: etwa 23 000 Mark) hat ein neutrales Fahrverhalten durch nahezu ideale Gewichtsverteilung, mehr Raum auf den hinteren Notsitzen, Stauraum für acht Kästen Bier, außerdem zwei „Geheimfächer“ für Transportgut, das dem potentiellen Autoknacker durch die riesige Heckklappe nicht gleich auffallen soll. Porsche betrachtet den 924 überdies als den „eigentlichen Nachfolger“ des — immerhin schon 1964 aufgegebenen — Typs 356, und zwar wegen seiner niedrigen Betriebskosten (Normverbrauch: 7,7 Liter Super) und der besonders wartungsfreundlich angeordneten Vitalteile: Kupplung und Motor lassen sich beispielsweise mühelos getrennt aushängen.

Auf dem Gebiet der passiven Sicherheit hat das „Transaxle-System“ laut Porsche ein „sagenhaft günstiges Crash-Verhalten“ bewirkt: Die zerstörerische Aufprall-Energie soll sich nicht allein im Vorderwagen austoben, sondern via Wellenrohr vom ganzen Wagenkörper absorbiert werden, ohne die Fahrgastzelle zu verletzen.

Wundersam genug mutet an, daß der neue Porsche überhaupt auf den Markt kommt und nicht — wie so mancher Prototyp — als bleicherer Embryo in der Schrottpresse endete. Der Porsche 924 stammt nämlich aus dem Nachlaß

der 1975 aufgelösten VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft in Ludwigsburg.

Die 1970 gegründete Gemeinschafts-firma der Wolfsburger VW-Produzenten und der Zuffenhausener VW-Entwickler hatte als einziges gemeinsames Produkt den Mittelmotor-Sportwagen VW-Porsche 914 (Auflage: 120 000 Stück) herausgebracht. Noch unter der Herrschaft des VW-Generals Kurt Lotz hatte Porsche den Auftrag übernommen, als zweites Erzeugnis der Vertriebsgesellschaft einen Sportwagen weitgehend aus Großserienteilen zu entwickeln. Als sich die Partner entzweiten, wurde der Sportwagen gleichsam zum Waisenkind.

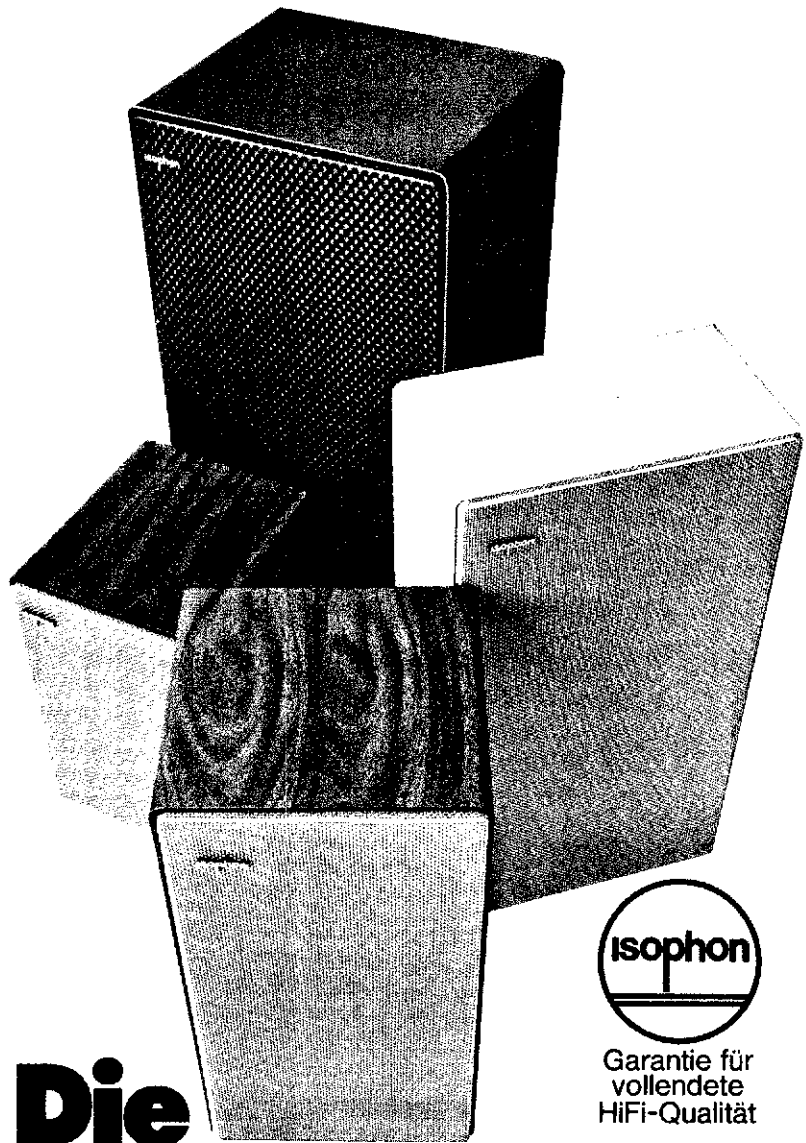
Lotz-Nachfolger Rudolf Leiding nahm sich des elternlosen Autos an: Porsche habe, zum Gesamtpreis von rund 150 Millionen Mark, aus dem Projekt ein schmuckes Audi-Coupé zu



**Porsche-Chef Porsche**  
Zweites Bein auf dem Markt

entwickeln. Doch bevor noch diese Pläne recht gedeihen konnten, übernahm Sanierer Toni Schmücker den Wolfsburger Kommandostand. Ihm war das Sportwagenprojekt zu teuer, der „Scirocco“ schien ihm als Sportmodell des VW-Konzerns genug zu sein.

Das Schicksal des Prototyps wäre nun unweigerlich besiegelt gewesen, hätte nicht inzwischen Porsche selber gespürt, daß es sich in einem kriselnden Markt auf zwei Beinen besser steht als auf einem. Porsche übernahm die Auftragsarbeit in eigener Regie, nachdem sich die Firma bereit erklärt hatte, den Wagen bei der VW-Tochter Audi-NSU in Neckarsulm zu bauen und dort die bedrohten Arbeitsplätze zu retten. Als Gegenleistung liefert Schmücker zu günstigen Bedingungen Bauteile. So kommt es, daß der neue Porsche — wie einst der alte 356 — zahlreiche Teile aus der VW-Serie enthält:



Garantie für  
vollendete  
HiFi-Qualität

# Die Klang-Giganten von ISOPHON!

Überdurchschnittliches Klangvolumen. In den zartesten Höhen. Und in den dunkelsten Tiefen. Bei jeder Lautstärke. Das macht die STUDIO-TS-Lautsprecher von Isophon zu Klang-Giganten. Durch die neuarti-

ge Membranen-Technologie. Als Ergebnis jahrzehntelanger Forschung. Mit extrem hoher Belastbarkeit. Machen Sie einen Hör-Test: Die STUDIO-TS-Lautsprecherboxen von Isophon sind klang-gigantisch!!

## COUPON

Die Klang-Giganten interessieren mich. Bitte senden Sie mir Informations-Material über Ihre Lautsprecher und deren Vorzüge.

Name \_\_\_\_\_

Anschrift \_\_\_\_\_

Bitte senden an:  
ISOPHON-WERKE GMBH, Abt. TS 7335  
1 Berlin 42, Eresburgstr. 22-23

**5 Jahre  
Garantie  
für vollendete  
HiFi-Qualität  
ISOPHON**

- ▷ den verbesserten Motor des neuen, noch nicht vorgestellten Audi-Mittelklassewagens,
- ▷ die modifizierte Vorderachse des VW Golf,
- ▷ Bremsen und Getriebe vom Audi 100 und
- ▷ die Schräglenker-Hinterachse vom VW-Superkäfer.

Unter Leitung des Porsche-Ingenieurs und Rolex-Uhr-Werbers Heinz-Stefan Cikerle („Der Mann, der seinen Porsche täglich wechselt“) hat inzwischen in Neckarsulm die Porsche-Produktion begonnen. Ein Werksprecher: „Wir haben, vor allem an der Ausstattung, vieles geändert — als VW wäre der Wagen armselig geworden.“ Was sie offenbar nicht mehr ändern konnten, war ein Zubehör, das als Un-Porsche-Detail anmutet: Der Wagen hat an den Hinterrädern Trommelbremsen.

Und epochal Neues hat der neue Porsche auch nicht zu bieten — aber wer anders? „Es gibt heutzutage“, so Porsche-Designer Lapin über den Porsche 924, „keine großartigen Autos mehr, es gibt nur Autos mit weniger Fehlern.“

## POPMUSIK

### Wir müssen hier raus

**Manager und Medien stilisieren den Rock'n'Roll-Sänger Bruce Springsteen zum Superstar. Für Europa muß er sich diese Woche in London bewähren.**

Bereits seinen CBS-Schallplattenvertrag verdankte er beinharder Promotion: Am Telefon herrschte sein Manager den Produzenten John Hammond an: „Sie haben doch einst auch Bob Dylan verpflichtet. Jetzt können Sie mal zeigen, ob Sie Ohren haben, oder ob das damals nur ein Zufall war.“ Dann, bei der Audition, pries ihn der Manager schreiend und gestikulierend wie ein neues Waschmittel an.

Dergestalt, sagt Bruce Springsteen, 26, „hatte die große Anmache schon begonnen, bevor ich noch meinen ersten Plattenton von mir gab“. Das ist drei Jahre her. Nun, anlässlich der dritten Springsteen-LP „Born to Run“, ist der Verkauf des Rockmusikers aus New Jersey endgültig zur „Hype“ (Branchenjargon) ausgeartet, zu einer Werbe-Aktion um beinahe jeden Preis.

Weit über 300 000 Dollar hat die New Yorker Plattenfirma CBS bislang in das Superstar-Projekt gesteckt — für ganzseitige Anzeigen in der Fach- und Fanpresse, aggressive Radio-Spots, Plakate, T-Shirts, Ansteck-Plaketten sowie Recherche-Spesen von Journalisten. Als Springsteen mit seiner Band im September fünf Tage lang im New Yorker Club „Bottom Line“ auftrat, erwarb CBS 980 der verfügbaren 4000 Karten für „Meinungsbildner aus den Medien“. Rock-Kritiker aus ganz

# Frost oder nicht Frost



Das ist keine Frage. Für den guten Start und das gute Licht brauchen wir eine gute DETA-Batterie. Denn auch der mildeste Winter hat eisige Nächte. Mit DETA hat man immer einen guten Start.



# DETA

# Ihre Batterie