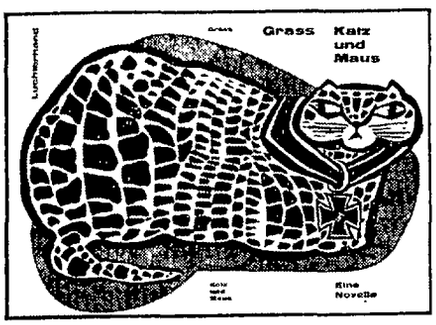
an Gott, nur an die Jungfrau Maria, und wollte deshalb niemals heiraten. Und einmal ließ Mahlke zwei Mädchen eine Kerbe ins Eis urinieren.

Weil der Unteroffizier und Ritterkreuzträger Mahlke Angst hat, an die Ostfront zurückzukehren, versteckt er sich schließlich während eines Heimaturlaubs in jenem teilversunkenen Minensucher, der ihm und seinen Freunden einst als Spielplatz diente. Seitdem ist er verschollen.

„Wer schreibt mir einen guten Schluß?" fragt der Erzähler, nicht ganz grundlos, auf der vorletzten Seite der krausen Geschichte. Eigenhändig schließt er dann mit der Mitteilung, beim Rit-



Grass-Umschlagzeichnung

terkreuzträger-Treffen in Regensburg, Oktober 1959, vergebens nach Mahlke gesucht zu haben: „Durch einen Leutnant, der das Absperrkommando befehligte, ließ ich Dich ... vom Musikpodium ausrufen: ‚Unteroffizier Mahlke wird am Eingang verlangt!' — Aber Du wolltest nicht auftauchen."

Nicht die Novelle „Katz und Maus" hatte Günter Grass ursprünglich als sein episches Zweitwerk vorgesehen, sondern einen Roman mit dem Arbeitstitel „Kartoffelschalen". Als indes die Arbeit an dem Roman vorübergehend ins Stocken geriet, brachte Grass erst einmal seine Mahlke-Memoiren heraus.

Wie ein Hinweis auf diesen Umstand wirkt der Satz, mit dem der Erzähler in der Novelle einmal gewisse Autoren-Skrupel verwirft: „Aber ich schreibe, *denn das muß weg.*"

AUTOMOBILE

BMW

Schräger Otto

Die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt am Main war noch nicht eröffnet, als ein Spähtrupp der Firma Daimler-Benz in die Ausstellungshalle Ib vordrang. Gleich am ersten Messestand nistete sich die Eliteformation aus Untertürkheim ein: Chefkonstrukteur Professor Nallinger und die Versuchsexperten Uhlenhaut und Wilfert beäugten ein neues Automobil der Konkurrenz.

„Man konnte bei ihnen", notierte das Fachblatt „Auto, Motor und Sport", „jenes leichte Kopfnicken und Vorschieben der Unterlippe beobachten, mit denen auf der ganzen Welt Fachleute respektable Leistungen ihrer Kollegen kommentieren."

Was die Stuttgarter Techniker aus dem noblen Dunstkreis des Mercedes-

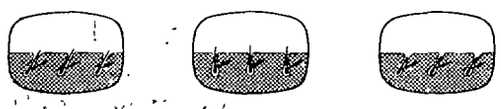
BI 2/3/61

Blett® vor der Rasur

– viel länger gut rasiert!

Jeder Blett-rasierte Mann bestätigt es: Blett macht die Elektro-Rasur vollkommen!

Blett enthält einen patentierten Wirkstoff, der direkt auf den Barthaarmuskel einwirkt. Dadurch wird das Barthaar in ungewöhnlicher Weise für die Dauer der Rasur hoch aufgerichtet. Dieser Vorgang entscheidet Ihren Rasiererfolg! Der Apparat erfaßt das Barthaar jetzt viel tiefer als sonst! Der große Vorteil für Sie: Sie rasieren sich nicht nur besser, schneller, angenehmer – vor allem: Sie sind viel langer gut rasiert! Auch am Abend noch wirken Sie gepflegt wie am Morgen!



vor der Rasur · die Blett-Wirkung · nach der Blett-Rasur

DM 3,90 · DM 5,85 · DM 9,60

Schon am Morgen den Bart vom Abend rasieren · mit Blett

OLIVIN MODERNE KOSMETIK

Renommees hervorlockte und ihnen Hochachtung abnötigte, war ein Automobil, das sich später als Attraktion der Frankfurter Ausstellung entpuppte und gar als „sensationelle Neuheit" und als „Traumwagen" gepriesen wurde: der BMW 1500.

Nach einer Pause von über zwei Jahrzehnten nahmen die Bayrischen Motoren-Werke damit wieder einen Mittelklassewagen in ihr Produktionsprogramm auf. Reichlich verspätet zog die Firma die Konsequenz aus der selbstformulierten Erkenntnis, daß es der „unvergessene 1,5-Liter-Wagen der Vorkriegszeit" war, der als „Inbegriff des schnellen und wendigen Mittelklassewagens" einst den legendären Ruf der BMW-Automobile begründen half.

Jahrelang hatte sich die bayrische weiß-blaue Traditionsfirma mit einem bizarren Produktionsprogramm begnügt, das nur ein Anfangs- und ein Endglied hatte: BMW lieferte Achtzylinder-Limousinen und Kabinenroller; Kleinwagen und Mittelklasse-Autos baute das Werk nicht.

Welche Mißlichkeiten sich aus dieser Konstellation für den autoklassebewußten BMW-Besitzer ergaben, erläutert der heutige Vertriebsdirektor Hahnemann so: „Wenn der Fahrer eines 3,2-Liter-BMW in eine Kundendienstwerkstatt fuhr, mußte er damit rechnen, daß aus einer ‚Isetta' ein Mann in Krachledernen kletterte und den Herrenfahrer vertraulich grüßte: ‚Na, auch BMW-Fahrer?'"

Statt dem Fertigungsprogramm das fehlende Glied, den Mittelklassewagen, einzufügen, überraschte die Firma ihre Kunden mit einer abstrusen Kleinwagen-Novität: einem kabinenrollerähnlichen Auto mit Fronteinstieg („BMW 600"). Die kostspieligen Achtzylinder behielten derweil ihre schwungvoll ausladende Karosserie, die schon vor dem Kriege konzipiert worden war. Noch im letzten Jahr konnte BMW nur 798 der barocken Luxuslimousinen absetzen (Daimler-Benz dagegen über 50 000 Wagen der Typen 220, 220 S, 220 SE).

Vor zwei Jahren geriet die Firma schließlich an den Rand des Ruins und in Gefahr, von Daimler-Benz aufgesaugt zu werden. Erst eine geschäftliche Liaison mit der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN), eine Erneuerung der Firmenspitze und der Verkaufserfolg des 1959 in das Produktionsprogramm aufgenommenen Kleinwagens „BMW 700" gaben dem Unternehmen wieder Auftrieb.

Im Geschäftsbericht für 1960, der dieser Tage veröffentlicht wurde, konnte BMW erstmals wieder einen Reingewinn ausweisen und den Verlustvortrag von fast 15 Millionen Mark ausgleichen. „Eine glückliche Wendung der Dinge", konstatierte die „Frankfurter Allgemeine". In München meldete die „Süddeutsche Zeitung": „Bayrische Motoren-Werke kommen aus dem Schneider."

Der neue Mittelklassewagen soll nun das Trumpf-As der Firma werden und der bayrischen Automobilfabrik neuen Glanz verleihen. Schon Mitte der fünfziger Jahre hatten die Münchner Ingenieure an die Tradition des Vorkriegsmittelklassewagens anknüpfen wollen. Damals bauten sie eine Maschine mittlerer Leistung, indem sie vom Achtzylinder-Motor der großen BMW-

Modelle eine Zylinderreihe abnahmen. Der Otto-Motor wurde schräg gestellt (Werkjargon: „der schräge Otto"), so daß er sich in einer besonders flachen, modernen Karosserie unterbringen ließ. Einer ähnlichen Konzeption bediente sich später beispielsweise die französische Firma Peugeot für ihr Modell „404".

Auch in der Formgebung versuchten sich die BMW-Leute als Avantgardisten. 1955/56 statteten sie einen 1,5-Liter-Wagen mit einer Karosserie aus, die BMW-Direktor H. W. Bönsch rückblikkend als „futuristisch" einstuft. Hauptmerkmal der Karosserie: eine schräg eingezogene Heckscheibe, wie sie später beim britischen Ford-Modell „Anglia" und beim französischen Citroën-Kleinwagen „Ami 6" zu sehen war.

Das stilistisch extravagante BMW-Auto teilte das Schicksal etlicher anderer Modelle: Es wurde geplant und verworfen. So verschwand auch ein 1,6-Liter-Wagen mit Trapez-Karosserie und neuentwickeltem Motor, den die BMW-Ingenieure 1958 bis zur Fertigungsreife vorbereitet hatten. Zur Aufnahme der Produktion langte das Geld nicht.

Von der Karosserie-Mode und der Technik überholt, machten sich die BMW-Ingenieure — Entwicklungschef Fiedler, Karosserie-Entwerfer Hofmeister, Fahrwerkspezialist Wolff und Motor-Ingenieur von Falkenhausen — daran, wiederum ein neues Auto zu entwerfen. Dabei kam ihnen zustatten, daß sie an dem mittlerweile erfolgreich eingeführten Kleinwagen-Modell „BMW 700" nützliche Erfahrungen sammeln konnten.

In einer Kette von Belastungsexperimenten statteten sie etwa ein 700er-Modell mit einem überdimensionierten Motor aus und jagten den Kleinwagen mit einer Geschwindigkeit von 170 km/st über die Straßen. Die Ingenieure modelten einige Versuchskarosserien so lange um, bis das Blechkleid in Verzerrungstests keinerlei Knicke, sondern nur noch bruchlose Biegungen zeigte.

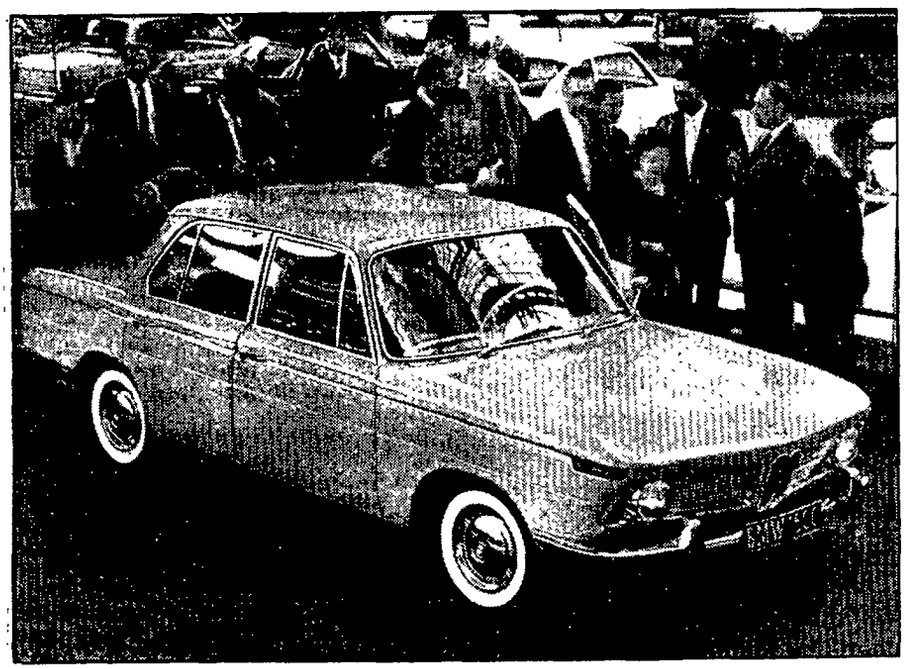
Ziel: besonders hohe Verwindungssteifheit.

Das Ergebnis solcher Mühen schlug sich im viertürigen „BMW 1500" nieder, an dem das Stuttgarter Fachblatt „Auto, Motor und Sport" einen BMW-typischen „Hauch von technischer Exklusivität" entdeckte. Die Konstrukteure installierten Scheibenbremsen für die Vorderräder, ein nach dem Porsche-Patent synchronisiertes Vierganggetriebe, einen neuentwickelten, schräggestellten 75-PS-Motor und rühmten ihrem Wagen nach:

- ▷ „weitgehend neutrale Lenktendenz",
- ▷ „Federung mit hochwirksamer Dämpfung",
- ▷ „vorbildliche Sichtverhältnisse".

Das Fahrzeug lasse sich, verhieß BMW, im direkten Gang von 25 Stundenkilometern ruckfrei bis zur Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometern beschleunigen. Aufsehen erregte auch die Ankündigung von BMW-Leuten, daß der Motor bei einem Verdichtungsverhältnis von 1 : 8,2 mit Normalbenzin zu fahren sei*. Gewöhnlich raten die Automobilfirmen zu Superkraftstoffen, sobald das Verdichtungsverhältnis größer als 1 : 7,5 ist. Der Autofahrer muß sonst damit rechnen, daß der Motor „klopft".

Daß diese Faustregel nach Äußerungen der Münchner Techniker für das neue BMW-Modell nicht gilt, liegt in einer neuartigen Motorkonstruktion begründet: Die BMW-Ingenieure haben die Verbrennungsräume der Zylinder zu sogenannten Wirbelwannen ausgebildet, die günstige Strömungsbedingungen für das Gas schaffen und dadurch die Klopffestigkeit beträchtlich erhöhen. Direktor Bönsch: „Der Motor hat mit 75



BMW 1500: Mercedes nahm Maß

* Das Verdichtungsverhältnis gibt an, wie stark das vom Motor angesaugte Frischgas bei der Kolbenbewegung zusammengepreßt (verdichtet) wird. Ein Verdichtungsverhältnis von 1:6 bedeutet beispielsweise, daß das Frischgas auf ein Sechstel seines Volumens zusammengepreßt wird.

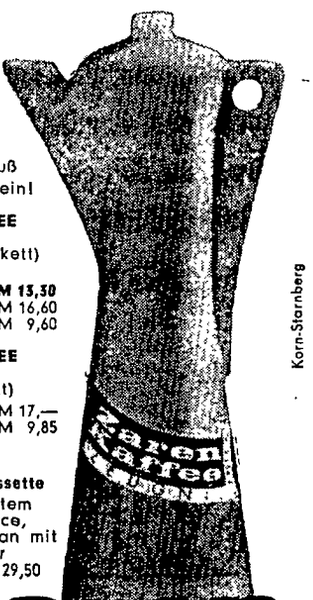
Theo Rüegg

Chef und Inhaber der goldenen Nadel der „Rôtisseurs" ist ein Spitzenkönner der Gastronomie. Ihm gehören die weltberühmten „Walliser-Stuben" in München-Schwabing, ein Abendlokal kultiviertesten Geschmacks. Ein Grund mehr, Herrn Rüegg einmal über die *Schultern zu gucken, wenn er eines seiner* neuesten Rezepte am Tisch der Gäste zubereitet. Hier das Originalrezept eines seiner ganz besonderen Nachtisch-Delikatessen:

„Birnen ZAREN-KAFFEE flambiert"

Sie erhitzen eine geschmackfreie Pfanne auf dem Gasherd, oder noch besser mit dem Fondu-Spiritus-Kocher bei Tisch und geben ein Stück Orangenbutter (Butter mit geriebenen Orangenschalen durchkneten) hinein. Dann Streuzucker einstreuen und in der Pfanne für jede Person je 2 halbierte Williams-Christ-Birnen (Konserven) gut erhitzen. Das Ganze übergießen Sie nun mit 1/10 Liter ZAREN-KAFFEE und lassen die Flamme vom Kocher in die Pfanne reinschlagen. In die brennende Flamme streuen Sie etwas Nescaffee (Feuerwerk!) und servieren auf einem warmen Teller mit Mandelsplittern darübergestreut. (In den Walliser Stuben gibt es noch eine Kugel Vanille-Eis dazu.) Wann laden Sie Ihre Gattin zu Hause ein zu „Birnen ZAREN-KAFFEE flambiert"?

Kennen Sie schon den **„ZACO"** *(Zaren-Kaffee-Cocktail)? Mischen Sie einfach fünf Teile ZAREN-KAFFEE, ein Teil Büchsenmilch und 1 bis 2 Stückchen Eis im Mixbecher oder im Glas. Schon haben Sie einen fertigen, hochfeinen „Fernseh-Eiskaffee"! Am besten — gleich heute abend mal versuchen!*



Korn-Starnberg

Genießen muß nicht teuer sein!

ZAREN-KAFFEE
normal
(braunes Etikett)
1/1 **Flasche nur DM 13,30**
1/1 Kanne DM 16,60
1/2 Kanne DM 9,60

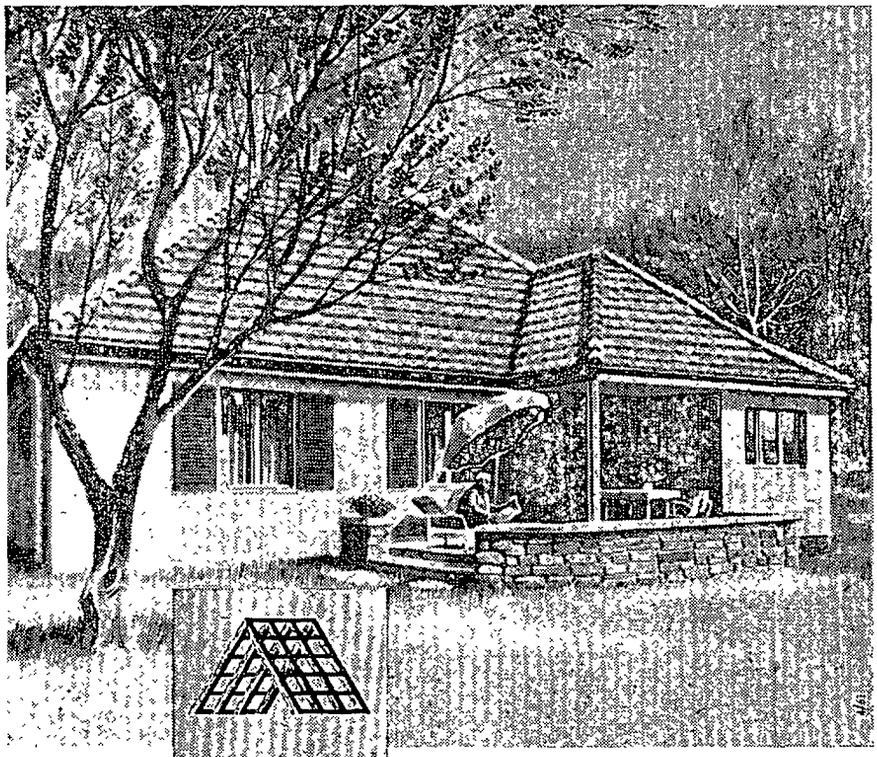
ZAREN-KAFFEE
koffeinfrei
(rotes Etikett)
1/1 Kanne DM 17,—
1/2 Kanne DM 9,85

NEU:
Geschenk-Kassette
mit komplettem Mocca-Service, echt Porzellan mit *Golddekor*
nur DM 29,50

Zaren Kaffee

ist kraftigender Alkohol (35 Vol. %) + fertiger Kaffee aus dem weltbekannten Hause

ANTON RIEMERSCHMID • MÜNCHEN



Unter eigenem Dach

Manch einer mag nicht wagen, daran zu denken, daß er eines Tages im eigenen Haus, unter eigenem Dach wohnen könnte. Nun, er sollte daran denken und dabei vor allem zwei Helfer nicht vergessen: den Staat und „Schwäbisch Hall". Denn beide sind bereit, ihn auf dem Weg zu diesem schönen Ziel tatkräftig zu unterstützen.

Wer mehr hierüber erfahren möchte, der frage einen Außendienst-Mitarbeiter der Bausparkasse Schwäbisch Hall oder in einer der 12000 Volksbanken, Raiffeisenkassen bzw. Spar- und Darlehnskassen*, die auch zum Kundendienstnetz von „Schwäbisch Hall" gehören. Man berät Sie dort gern kostenlos, ob Sie zum Kundenkreis zählen oder nicht, und ist immer für Sie da.

* Schriftliches Informationsmaterial sendet Ihnen gern unsere Abt. DV.

BAUSPARKASSE
Schwäbisch Hall
AKTIENGESELLSCHAFT

DIE BAUSPARKASSE DER VOLKSBANKEN UND RAIFFEISENKASSEN

PS noch erhebliche Reserven. Wir können spielend 100 PS herausholen."

Die erkennbar wohldurchdachte Technik des Wagens und die modische Karosserie trugen dazu bei, daß der „BMW 1500" weidlich mit Vorschußlob bedacht wurde — obwohl die Münchner Firma bislang nur einige handgefertigte Ausstellungsstücke vorweisen konnte und Interessenten keine Gelegenheit hatten, sich über die tatsächlichen Qualitäten und Mängel des Wagens, etwa in Testfahrten, zu informieren. Erst im Sommer nächsten Jahres soll die Serienproduktion anlaufen.

Daß der Wagen schon jetzt offiziell vorgestellt wurde, resultierte aus taktischen Überlegungen. Nach dem Borgward-Zusammenbruch witterten die BMW-Leute bessere Marktchancen, und außerdem war den Münchner Verkaufsplanern nicht entgangen, daß sich viele der 800 westdeutschen BMW-Händler über das Ausbleiben des seit Jahren erwarteten Mittelklassewagens grämten.

Wie bedrohlich diese Situation wurde, zeigte sich erst vor kurzem, als die Firma Fiat einer Reihe von Händlern, die sowohl BMW- als auch Fiat-Modelle vertreiben, nahelegte, sich für eines der beiden Fabrikate zu entscheiden.

Als der neue Wagen schließlich präsentiert wurde, war klar, daß BMW nicht mit der Vielzahl gängiger Mittelklassewagen, etwa den Ford- und Opel-Modellen oder dem neuen VW 1500, zu konkurrieren gedenkt. Die BMW-Leute möchten vielmehr vor allem jene Käufer ködern, die sich von der Masse der Mittelklasse-Automobilisten abheben wollen. Der auf erhöhte Prestigebedürfnisse und sportliche Gelüste zugeschnittene BMW-Wagen ist dementsprechend teurer als verbreitete Mittelklassetypen: Er soll rund 8500 Mark kosten.

Mit einer ähnlichen Politik hatte BMW vor dem Zweiten Weltkrieg beträchtliche Verkaufserfolge erzielen können. 1937 beispielsweise kostete der BMW-1,5-Liter 3750 Mark und war damit rund 1000 Mark teurer als die damals produzierte Opel-Olympia-Limousine. Über die Situation im Jahre 1961 schrieb „Auto, Motor und Sport", der Preisunterschied zwischen den 1,5-Liter-Modellen von BMW und VW sage „mehr als Worte".

Dennoch muß BMW mit harter Konkurrenz rechnen:

- ▷ Peugeot hat mit seinem luxuriös ausgestatteten 1,6-Liter-Wagen „404" (65 PS, 9050 Mark) Anklang unter deutschen Automobilisten gefunden.
- ▷ Fiat offeriert mit dem neuen 1500er-Modell ein leistungsmäßig vergleichbares, wenn auch kleineres Fahrzeug, das beträchtlich billiger ist (67 PS, 7350 Mark).
- ▷ Ford hat eine TS-Version des 17-M-Modells herausgebracht (70 PS, 8280 Mark für die viertürige Ausführung).

Und in der Branche munkelt man bereits, daß auch Daimler-Benz in den Auto-Union-Werkstätten einen Mittelklassewagen bauen lassen will — angeblich einen Viertakter, mit dem das alte Auto-Union-Firmenzeichen „Wanderer" wiederaufleben soll. Die Aufmerksamkeit, die leitende Techniker von Daimler-Benz auf der Frankfurter Automobilausstellung dem BMW 1500 bezeugten, war keineswegs akademisch: Mercedes nahm Maß.