FÜR DIE KINDER EIN MERCEDES 600

Peter Brügge bei Richard Burton im Salzkammergut

Der teuerste Schauspieler der Welt tunkt sich zum Mittag zwei Spiegeleier mit einem Stück Butterbrot vom Teller und zündet sich anschließend mit einem Drei-Mark-Feuerzeug eine Zehn-Pfennig-Zigarette an. Marlboro gehört dazu. Dem walisischen Bergarbeiter-Sohn Richard Jenkins alias Burton verschaffen simple Genüsse nach wie vor Befriedigung.

„Das Essen ist gut hier", lobt er auch noch unaufgefordert und beschreibt mit seiner Zigarette einen Bogen, der die Bahnhofswirtschaft von Werfen im Salzkammergut ebenso einbezieht wie das Topfpalmen-Paradies des „Österreichischen Hofes" zu Salzburg, in das er über Glatteis und Schneewehen täglich zurückkehrt. Daß es mit der Verpflegung klappt, erscheint einem Mann, der nur für eine Million Dollar vor die Kamera kommt und die Wodka-Sorten der Erde blind unterscheiden könnte, nicht selbstverständlich, denn man lebt ambulant und keineswegs königlich, selbst als (fünfter) Ehemann von Elizabeth Taylor.

Auf seiner Brust trägt Burton ein Hakenkreuz: Er spielt einen britischen Agenten in der Uniform eines Gebirgsjägermajors der Großdeutschen Wehrmacht — oder das, was man bei Metro-Goldwyn-Mayer dafür hält. Sie beengt ihn vor allem am Kragen.

Er versieht die Rolle eines teutonisch Verkleideten mit britischen Gamaschen und einer Haartracht, die sich mehr an den Beatles als an Deutschlands Vergangenheit orientiert. Das, findet er, ist „eben unser englischer Akzent".

Seine Rolle hat er sich unter dem einzigen Aspekt bestellt, in einem Film einmal nicht getötet zu werden. Die Kinder, sagt er (die beiden eigenen und die drei aus Elizabeths Ehen), hätten sich das gewünscht.

Alistair MacLean, der Romancier der „Kanonen von Navarone", lieferte die Geschichte nach diesem Maß, deren Titel — „Where Eagles Dare" (Wo Adler es wagen) — vom deutschen Verleih dennoch deprimierend übersetzt wurde: „Agenten sterben einsam".

Was die Kinder wollen, was mit den Kindern vorgeht, genießt Vorrang im Tischgespräch des 42jährigen, der ein schnelles, trockenes Oxford-Englisch spricht und nervös seine haarigen Boxerhände kratzt. Vom nächsten Film, den er im Frühjahr noch vorhat, scheint ihm lediglich erwähnenswert, daß man da en famille eine Jacht im Mittelmeer bewohnen wird. Das ist ihm noch lieber als die sechs Zimmer im vierten Stock des „Österreichischen Hofes", in denen er jetzt mit Frau, Zofe und zwei Kindern schon abends um acht Uhr verschwindet.

Schon einmal haben sie alle auf einem Boot gelebt. Er erinnert sich, wie er damals Maria, das Adoptivkind Elizabeth Taylors, vor dem Ertrinken bewahrte, obwohl er erst kurz zuvor mit schwerem Kopf und schwerer Leber von Land gekommen war.

Mit den Kindern war man zum Jahresanfang noch Skilaufen, „in Gstaad, wo wir ein Haus haben". Nur mit den Kindern sind sie bisher in Salzburg über die Straße gegangen, zum Speisen in einen nahen Grillraum. Der Kinder wegen, mit denen man spazierenfahren möchte, steht ein Mercedes 600 unter Dampf. Der wird sonst weder von Burton noch von Elizabeth benutzt, die gelegentlich mit Pekinese und Bergziegen-Zottelmantel zum Drehort hinaufkommt, ihm belegte

Schauspieler **Burton**
Einmal nicht getötet werden

Brote bringt und in dem eigens für ihn hinaufgeschleppten Wohnwagen mit Bar einen Schluck nimmt.

Das letzte Fürstenpaar des Königreiches Hollywood kultiviert als höchsten Luxus familiäre Unzertrennlichkeit: eine Art chaotischer Familien-Idylle, in der man sogar den Fernsehapparat als Störung empfindet und sich auch noch die Salzburger Modenschau aufs Zimmer kommen läßt. Man hält Hof ohne Zuschauer, ohne Zeremoniell, ohne Glanz.

Einem Mann von Franz Burdas „Bunter Illustrierten", die Burton in München mit ihrem „Bambi" zu dekorieren wünscht, sagt der Star mit lustigem Flackern in den grünen Augen, er sei „delighted", entzückt, nichts weiter. Gleich fiel ihm ein, daß er der adoptierten Maria ja übrigens versprochen habe, einmal bei München mit ihr in den Ort zu gehen, in dem sie geboren wurde. Er weiß nur noch nicht, wie der Ort heißt. Bisher war nicht Zeit, sich zu erkundigen.

AUTOMOBILE

ALFA ROMEO

Vom Wind geformt

Für ihr neuestes Modell ließ die italienische Automobilfirma Alfa Romeo den Namen eines Museumsstücks auferstehen. Er ist so schlicht, wie ein Autoname nur sein kann: 1750.

Unter diesem Typ-Namen hatte die Mailänder Marke im Jahre 1929 einen teuren, offenen Sportwagen herausgebracht, der ihren noblen Ruf wie kaum ein anderes Modell vertiefte. Der Sechszylinder-Wagen siegte so häufig in Rennen, daß Alfa Romeo von ihm für speed-frohe Käufer über 2900 Exemplare bauen mußte — in der damaligen Zeit ein ungewöhnlicher Erfolg.

Den Namens-Nachfolger präsentiert Alfa Romeo in dieser Woche auf dem internationalen Automobil-Salon zu Brüssel mit einem Vierzylinder-Motor (Hubraum: 1779 Kubikzentimeter, Leistung: 115 PS) und in dreierlei Gestalt: als sportliche Luxus-Limousine „1750 Berlina" (185 km/h), Coupé „1750 GT Veloce" (195 km/h) und Spider „1750 Veloce" (195 km/h). Gemeinsame Merkmale der drei 1750er-Typen sind, außer den von der einstigen Rennwagenfirma gewohnten hohen Fahrleistungen, ihre ungewöhnlich günstig anmutenden Preise: 11 495 Mark für die Limousine, 14 707 Mark für das Coupé und 13 453 Mark für den Spider.

„Ja, das sind Kampfpreise", erläuterte Dr. Giancarlo de Bona, Alfa-Chef in Deutschland. „Wir wollen keine Komparsen sein, sondern richtig 'reingehen in den Markt."

Trotz ihres berühmten Firmennamens und guten Rufes brauchten die Mailänder fünf Jahre, ehe sie ihren dünnen Kundenstamm in Deutschland zum Wachsen bringen konnten. Der Name war entstanden, als die 1909 gegründete Firma „S. A. Lombarda Fabbrica Automobil" (Alfa) 1918 nach ihrem Generaldirektor Nicola Romeo umbenannt wurde. Der gute Ruf ihrer Wagen gründet sich auf hohen technischen Standard und zahlreiche Siege, die Alfa-Romeo-Rennwagen errangen. 1951 hatten die Mailänder sogar den Rennwagen-Weltmeister gestellt.

Schon damals hatte die Firma, deren Werksanlagen während des Zweiten Weltkriegs zerbombt wurden, ihren alten Rang als Italiens zweitgrößter Automobilhersteller hinter Fiat wieder eingenommen. Die Produktion stieg im vergangenen Jahr von 59 297 auf 67 627 Wagen, darunter windschlüpfig gestaltete Sportmodelle, deren rassigen Look ein Alfa-Werbeslogan einmal poetisch rühmte: „Ihre Form schuf der Wind." Die Motoren unter den Hauben der Windgeborenen waren von jeher so aufwendig gebaut und so kräftig, daß die Wagen den meisten vergleichbaren Konkurrenz-Typen davonröhren konnten.

In Deutschland schreckten zunächst die hohen Alfa-Preise zwischen rund 9000 und 29 000 Mark und die beträcht-

lichen Betriebskosten viele Käufer ab. Die hochgezüchteten Mailänder Motoren erwiesen sich außerdem als empfindlich und wartungsbedürftig: Unsachgemäßes Fahren — zu scharf oder zu lahm — wirkte sich ebenso verkürzend auf ihre Lebensdauer aus wie das kühle Klima. Überdies verabsäumte es die Firma jahrelang, einen halbwegs ausreichenden Kundendienst zu organisieren. Eine 1961 in Frankfurt etablierte Vertriebszentrale verkaufte bis 1964 nur 2350 Wagen.

Erst strafferes Management und drastische Preissenkungen bis zu 5000 Mark lockten mehr Käufer an. Alfa Romeo baute die Frankfurter Zentrale mit acht Millionen Mark aus und steigerte die Anzahl seiner deutschen Service-Stationen von 30 (1965) auf 250 (1967). Erfolg: Alfas Statthalter de Bona verkaufte den Deutschen 1966 bereits 2640, im vergangenen Jahr sogar 3180 Wagen und übertraf damit die Sportwagenfirma Porsche. Der Umsatz kletterte gleichzeitig von 37 auf 45 Millionen Mark. Als Bestseller erwies sich dabei die 97-PS-Limousine „Giulia Super" zum Preise von 9800 Mark.

Von den neuen Modellen ist nur die Limousine 1750 eine Neuentwicklung vom Rad bis zum Dach. Das Coupé wurde aus dem bisherigen GT-Coupé entwickelt, erhielt ein frisches Gesicht mit Doppel-Leuchten und eine neue Innenausstattung. Den Spider übernahmen die Ingenieure ohne äußere Änderungen, verschönten jedoch seinen besonders von Deutschen als spartanisch empfundenen Innenraum.

Noch andere Wünsche deutscher Kunden wurden in Mailand verwirklicht. Die drei 1750er haben als erste Alfas Drehstromlichtmaschinen und geschlossene Kühlsysteme. So günstig sind ihre Fünfganggetriebe übersetzt, daß sich die Kurbelwellen bei Höchstgeschwindigkeit nur rund 5000mal pro Minute drehen.

Die neuen Wagen sollen vor allem eine Gattung neuer Alfa-Freunde anwerben, die für eine weitere Marktausbreitung entscheidend ist: Alfa Romeo will sein deutsches Händlernetz in diesem Jahr auf 300 bis 350 Stützpunkte erweitern.

Neuer Ford Escort: Töchter auf Käferjagd

FORD

Vom Preis geplant

Der Größte beauftragte eine Tochter. Sie versagte. Der Zweitgrößte beauftragte zwei Töchter. Sie könnten es schaffen.

Ford in Dagenham bei London und Ford in Köln, Tochter-Unternehmen des zweitgrößten Automobilkonzerns der Welt, haben einen neuen Kleinwagen entwickelt. Er soll mit dem allmächtigen Volkswagen konkurrieren: Der neue Klein-Ford ist der erste VW-Gegner, der bei vergleichbaren Fahrleistungen billiger oder zum gleichen Preis angeboten werden soll wie der Wolfsburger Käfer.

Ford-Sisters Abkömmling, mit 3,98 Metern Länge neun Zentimeter kürzer als der Käfer, soll der Welt in dieser Woche auf dem Brüsseler Automobil-Salon präsentiert werden.

Zahlreiche Konkurrenten — von Fiat über Renault bis zum britischen Rootes-Konzern — haben bisher vergebens versucht, das seit 20 Jahren gebaute Wolfsburger Wunderauto zu übertreffen. Alle gerieten in den gleichen Teufelskreis von Qualität und Kosten: Boten sie gleichwertige Fahrleistungen und Materialgüte, so konnten sie nicht zum VW-Preis liefern. Umgekehrt erwiesen sich billigere Gegner jedesmal auch als weniger tüchtige Autos.

Selbst der Opel Kadett von General Motors, dem größten Autohersteller der Welt, verfehlte das anvisierte Ziel. Er wurde zu teuer; ebenso erging es dem 1962 als Anti-VW vorgestellten Frontantrieb-Modell Ford 12 M.

Diesmal jedoch hoffen die Ford-Leute, durch eine erste gemeinsame Entwicklung der Ford-Töchter in Köln und in Dagenham besser im Rennen zu liegen.

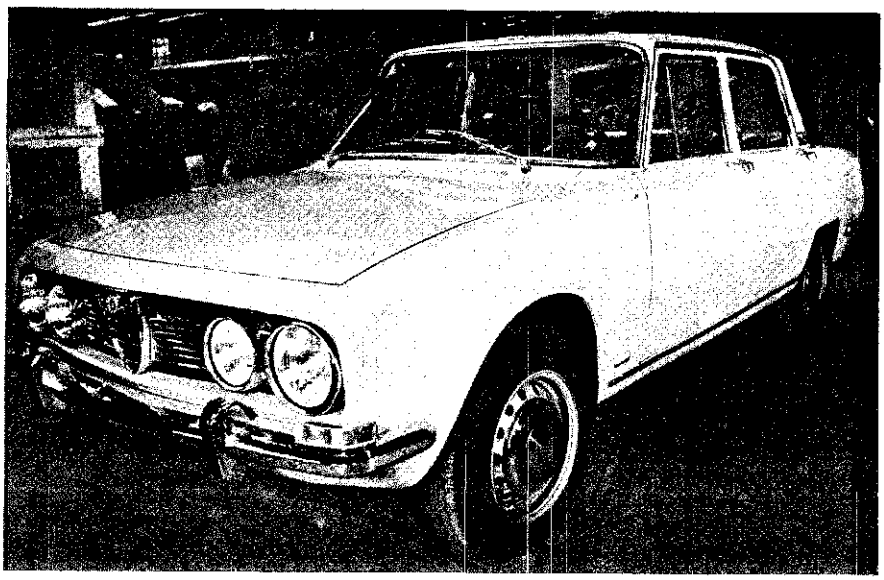
Resultat der Gemeinschaftsarbeit ist eine robuste, geräumige, zweitürige Limousine von sportlichem Styling, die zunächst unter dem Namen Escort (SPIEGEL 50/1967) als Nachfolger des britischen Ford-Kleinwagens Anglia im britischen Ford-Werk Dagenham produziert wird.

Für das Auto, dessen Grill im Verein mit den rechteckigen Lampenhöhlen wie ein überdimensionaler Hundeknochen wirkt, lieferten die Kölner die Getriebe, die Dagenhamer die Motoren.

Zwei Triebwerke, beides Vierzylinder-Motoren in Reihe, stehen zur Auswahl: ein 1,1-Liter-Motor (48 PS; 132 km/h) und ein 1,3-Liter-Motor (65 PS; 149 km/h). Die Brennräume sind in die Kolben eingelassen.

Alle technischen Einzelheiten verraten, daß die Produktion vom Preis bestimmt wurde. Der Antrieb — vom vornliegenden Motor auf die Hinterräder — ist so streng konventionell wie die starre, an biederen Blattfedern aufgehängte Hinterachse. Mit 744 Kilogramm Gewicht ist der 1,1-Liter-Escort rund 16 Kilogramm leichter als der VW 1200, hat mit 2,40 Metern den gleichen Radstand, jedoch mit nur 8,84 Metern einen viel günstigeren Wendekreis.

Die Preise des Escort waren Ende vergangener Woche noch nicht be-



Neuer Alfa Romeo 1750 Berlina: Großvater als Namenspatron