

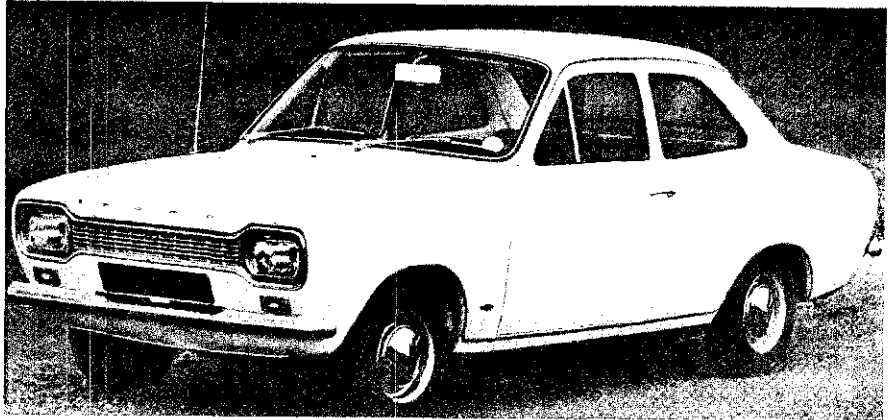
lichen Betriebskosten viele Käufer ab. Die hochgezüchteten Mailänder Motoren erwiesen sich außerdem als empfindlich und wartungsbedürftig: Unschongemäßes Fahren — zu scharf oder zu lahm — wirkte sich ebenso verkürzend auf ihre Lebensdauer aus wie das kühle Klima. Überdies verabsäumte es die Firma jahrelang, 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 an-



Neuer Ford Escort: Töchter auf Käferjagd

werben, die für eine weitere Marktausbreitung entscheidend ist: Alfa Romeo will sein deutsches Händlernetz in diesem Jahr auf 300 bis 350 Stützpunkte erweitern.

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 Wolfsburg-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 Wolfsburg-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.

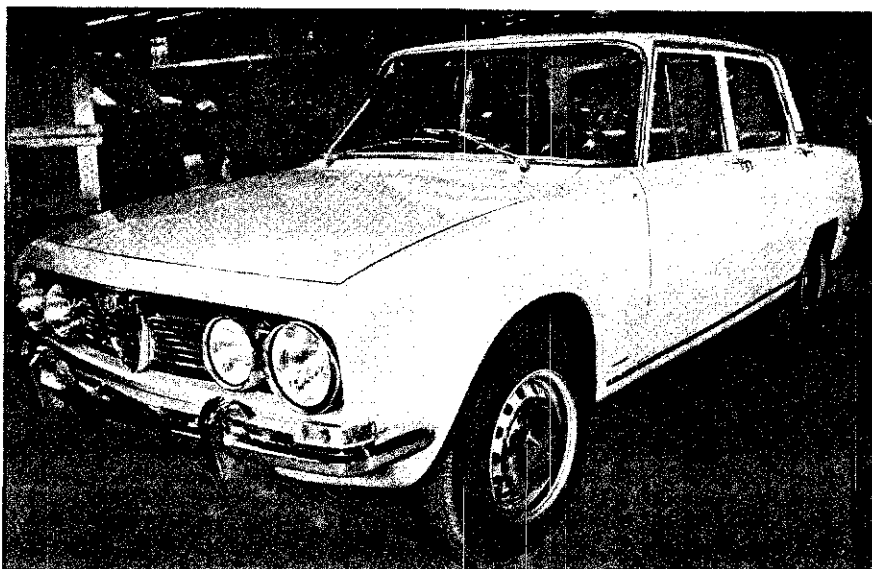
Resultat der Gemeinschaftsarbeit ist eine robuste, geräumige, zweitürige Limousine von sportlichem Styling, die zunächst unter dem Namen Escort (SPIEGEL 50/1967) als Nachfolger des britischen Ford-Kleinwagens Anglia im britischen Ford-Werk Dagenham produziert wird.

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 ver-raten, daß die Produktion vom Preis bestimmt wurde. Der Antrieb — vom vornliegenden Motor auf die Hinterräder — ist so streng konventionell wie die starre, an biederer 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

Das günstigste ROLU-Fertighaus, das wir je bauten



finden Sie in unserem neuen KOMPLETT-Programm: ein Fix- und Fertighaus mit Ölheizung, Doppelverglasung Fensterläden, Vollunterkellerung, Transportkosten - kurz mit allem, was dazu gehört, zum überaus günstigen Festpreis.

Sie wissen, ROLU-Fertighäuser beweisen nun seit Jahrzehnten, wie günstig man ein Eigenheim erbauen kann. Das neue ROLU-KOMPLETT-Haus aber ist das beste, was wir je zu bieten hatten

Ein Beispiel: Das komfortable, schöne FAMILY-Haus vom Typ FS 110, 110 qm groß, mit 5 geräumigen Zimmern, Küche, Bad, mit voller Unter- kellerung und gediegener Ausstattung kostet DM 77.000,- und das ist, wie gesagt, ein Festpreis (unverändert aus unserer Preisliste von 1966 - trotz Mehrwertsteuer!) den wir Ihnen trotz der zu erwartenden Preissteigerung schriftlich garantieren, wenn Sie sich bis zum 31. 3. 1968 zum Kauf entschließen und Ihr Bauvorhaben bis zum 31. 12. 1968 ausgeführt ist - Bitte senden Sie uns deshalb rasch den nachfolgenden Gutschein.

Besuchen Sie das ROLU-Fertighauszentrum in Rottenburg/Neckar. Sie können dort die schönsten Häuser in Naturgröße besichtigen. Täglich geöffnet von 10 - 12 und 14 - 17 Uhr - auch samstags und sonntags.



Gutschein: Ich will den Vorteil der „Festpreisgarantie trotz Mehrwertsteuer“ wahrnehmen und bitte um sofortige Zusendung Ihres großen Kataloges mit über 250 Grundrissen, Abbildungen und Preislisten, sowie der Festpreis-Garantierkunde zur ermäßigten Schutzgebühr von DM 4.50 (sonst DM 6.-) zuzüglich Nachnahme spesen.

Name: _____

Postleitzahl/Wohnort: _____

Straße: _____

ROLU-Normenbau GmbH + Co
7407 Rottenburg/Neckar, Kreis Tübingen
Sieben Linden, Tel. 07472/6444 SL 6

kannt. Doch wie auch immer sie ausfallen mögen — der eigentliche Ford-Großangriff auf den Käfer beginnt erst im Sommer, wenn auch die Kölner die Fertigung des neuen Modells aufnehmen.

Da die Kölner auch mit einem 900-Kubikzentimeter-Motor experimentieren, werden sie unter Umständen aus ihrem belgischen Zweigwerk Genk zusätzlich eine noch preisgünstigere kleinere Version anbieten, mit Sicherheit jedoch für alle belgischen Escort-Brüder einen neuen Namen — vermutlich Ford 10 M.

Gelassen sehen die VW-Manager von ihrem Wolfsburger Verwaltungshochhaus auf die Konkurrenz herab: Nach vorübergehender Flaute hat sich VW wieder einen Marktanteil von 49 Prozent in der Käfer-Preisklasse gesichert.

Für den Notfall steht VW-Chef Heinrich Nordhoff, der nach seinen eigenen Worten „noch viele Pfeile im Köcher“ hat, außerdem eine letzte Gegenwaffe zu Gebote: Aus seinem Käfer-Preis kann er jederzeit jenes Element ablassen, das nicht einfriert, nicht kocht und Millionen Käfer köstlich kostenlos kühlt — die Luft.



Kostümbildner **Erté**, Kundin **Twiggy** (r.)
Märchen mit dem Teenager

KUNST

ERTÉ

Dämonisches Dekor

Einst flocht er der Mistinguett Straußenfedern ins Haar; jüngst schmückte er Twiggy's Kopf mit Perlen und weißem Fuchspelz: Ein halbes Jahrhundert lang schon stilisiert der Wahlfranzose Erté, 75, die Frauenidole der Zeit zu kostbar-kühlen Femmes fatales.

Für modische und mythische Vampir-Typen erfand Erté — um Kriege wie Krisen unbekümmert — wallende

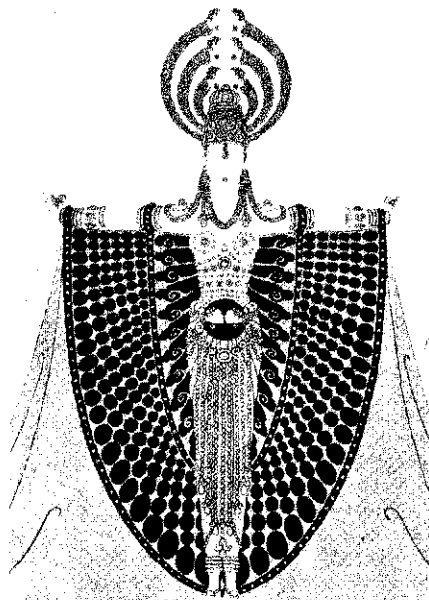
Roben, ausladende Kronen, schillernde Geschmeide und einen Spielraum jenseits der Wirklichkeit: präziöse, prunkvolle Bühnenbilder.

Stets war das Traumdekor gefragt. Vor allem in den zwanziger Jahren bestellten Zeitschriftenredakteure, Filmproduzenten und Show-Unternehmen so häufig bei Erté, daß seine Mode- und Ausstattungsmanier zu einem Signum der Epoche wurde. Doch auch später hatte er allezeit lohnende Aufträge.

Erst jetzt wird der Kostüm- und Bühnenbildner, gleichsam als historische Figur, auch von den Kunstgalerien entdeckt. Letztes Jahr zeigte die Grosvenor Gallery in New York und London Erté-Entwürfe, nun sind 146 Blätter — erstmals für Deutschland — im Hamburger Neuen Kunst-Zentrum zum Kauf ausgestellt. Stückpreis: zwischen 600 und 3000 Mark.

Die Gouachen-Kollektion präsentiert Figurinen und Dekorationen in meist plakativen Flower-Power-Farben und wandellos ornamentalem Linienschwung — ein dem Fin-de-Siècle-Britten Aubrey Beardsley naher Jugend-Stil, den Erté bis heute unverdrossen beibehalten hat.

Diese gefällige Zeichenweise übte der Petersburger Admiralssohn Romain de Tiroff (aus seinen Initialen Erté) schon vor dem Ersten Weltkrieg in Paris. Der familienüblichen Offizierskarriere abgeneigt, hatte er zunächst beim russischen Realisten Repin privaten Malunterricht genommen, war dann neunzehnjährig nach Paris gefahren und in die Akademie Julien eingetreten. Doch bald schon



Erté-Entwurf*
Schwung vom Fin-de-Siècle

* Für die Revue „Les Trésors de l'Indochine“, 1922.