

nährungsministerium zur Anlage eines eisernen Tee-Vorrats.

Vor allem aber drängte Féaux de la Croix die bundeseigenen Gesellschaften, bei ihren Einkäufen nicht nur Berliner, sondern auch britische Firmen zu bevorzugen. Aber auch die Staatsbetriebe verminderten das Kaufdefizit nur um rund 70 Millionen Mark; die amtlichen Stellen brachten es sogar nur auf etwa 50 Millionen. Noch immer lagen rund 100 Millionen Mark ungenutzt in der Bundeslade.

So mußte Chefeinkäufer Féaux de la Croix neue Ausgabemöglichkeiten ausfindig machen. Er erkundigte sich bei Banken und Außenhändlern nach passenden Geschäftsvorschlägen: „Ich habe eine ganze Reihe von Bekannten angesprochen.“ Von einer Vielzahl zum Teil abenteuerlicher Vorschläge blieb schließlich die Anregung der Hamburger Außenhandelsfirma Coutinho, Caro & Co. übrig, mit den restlichen 100 Millionen ein britisches Entwicklungsprojekt im westafrikanischen Nigeria zu finanzieren.

Tatsächlich läßt das bisher unveröffentlichte Devisen-Abkommen eine solche Transaktion zu. Dort heißt es nämlich, Bonn könne seine Käufe auch „durch die Übernahme von Verpflichtungen des Vereinigten Königreichs auf dem Gebiet der Entwicklungshilfe“ abrunden.

Von diesem Passus Gebrauch zu machen, war den Bonnern jedoch bislang verwehrt gewesen: Alle früheren Projekte hatten entweder den Deutschen aus sachlichen oder den Engländern aus politischen Gründen mißfallen. London scheute davor zurück, bei den farbigen Entwicklungsvölkern den Eindruck eigener Hilfsbedürftigkeit zu erwecken.

Das Hamburger Projekt, in der nigerianischen Hauptstadt Lagos eine Anlage zur Salzgewinnung aus dem Meerwasser zu installieren, erhielt als erstes und bisher einziges das britische Plazet. Selbst die große Chemiefirma „Imperial Chemical Industries“ (ICI), die regelmäßig einen großen Teil des Salzbedarfs der Nigerianer durch Einführen gedeckt hatte, gab ihren Widerstand auf; ihr soll dafür das Management zugesprochen werden.

Während die Frankfurter Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) noch mit der Prüfung des Nigeria-Projekts beschäftigt ist, hat Bonn den offenstehenden Betrag von etwa 100 Millionen Mark bereits auf ein Londoner Konto transferiert. Erleichtert meldete Finanzminister Rolf Dahlgrün anschließend, das Abkommen sei fristgerecht erfüllt worden.

Immerhin möchte der Bundesfinanzminister angesichts der Schwierigkeiten, zugesagte Gelder auch nutzbringend auszugeben, bei den bevorstehenden Gesprächen mit dem britischen Staatssekretär Boyd-Carpenter nicht noch einmal festbezahlte Devisenzusagen machen.

Dies um so weniger, als England — seiner angeblich prekären Devisenlage ungeachtet — den Sowjets Kredithilfe leistet. Im vergangenen Februar räumten die Briten ihnen für die Lieferung von Chemieausrüstungen einen 15-Jahres-Kredit ein, der mit 1,1 Milliarden Mark ungefähr so groß ist wie jener Betrag, den Bonn in den letzten zwei Jahren London zur Verfügung gestellt hat.

INDUSTRIE

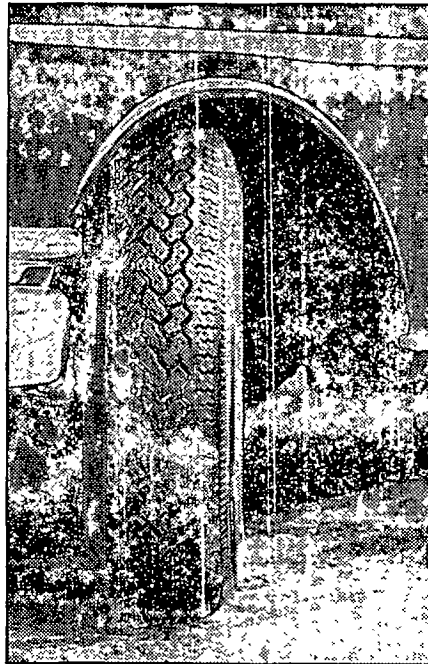
AUTOMOBIL-REIFEN

Schräger Speck

Die neuesten serienmäßigen Sommerreifen für Automobile sind schief — mit voller Absicht. Zum ersten Male in der Automobilgeschichte kommen Sommerreifen in den Handel, deren Lauffläche im Gegensatz zu herkömmlichen Reifen asymmetrisch geformt ist.

„Unsere Techniker haben was Gutes rausgebracht“, sagte Gert Silber-Bonz, Generaldirektor der Veith-Pirelli AG, Hersteller der neuen Reifen. Die Veith-Leute sind überzeugt, daß ihre Neuentwicklung den bisherigen, symmetrisch gebauten Reifen überlegen ist und „echten Fortschritt verkörpert“.

Ganz anderer Meinung ist allerdings die Mehrheit der bundesdeutschen Gummibranche. Die Continental Gummi-



Asymmetrischer Reifen von Veith-Pirelli
Umstrittenes Patent.

Werke AG, größter Reifenhersteller mit 40 Prozent Marktanteil, bezeichnete den schrägen Neuling von Veith-Pirelli schlicht als „alten Hut“. Weder sie noch die anderen beiden Großproduzenten, Dunlop (18 Prozent Marktanteil) und Phoenix (zwölf Prozent) wollen asymmetrische Reifen pressen. Und von den übrigen Reifenfabriken — Metzeler, Fulda, Michelin und Englebert, die sich mit Veith-Pirelli in den restlichen Markt teilen — hat allein Metzeler ebenfalls einen asymmetrischen Sommerreifen zur Produktion vorbereitet, während Fulda immerhin „Interesse“ an der neuen Form bekundete.

Der letzte echte Fortschritt auf dem Gebiet der Reifenentwicklung kam den deutschen Kraftfahrern im Jahre 1959 zugute. Damals brachte Dunlop den Reifen „B 7“ heraus, bei dem sich die Profilierung über die Ränder der eigentlichen Lauffläche hinaus in Form einer „Sicherheitsschulter“ fortsetzte.

Dieser Bauweise lag im wesentlichen die Erkenntnis zugrunde, daß die bei scharfer Kurvenfahrt auftretenden Seitenkräfte so leichter beherrschbar seien und das Fahrverhalten der Autos verbessert werde. Das Prinzip erwies sich als richtig. Heute produzieren alle großen Reifenfabrikanten Automobilreifen mit doppelter Rundsulter.

Verschwand damit die bis dahin übliche Steilschulter aus dem Reifenangebot für Personenwagen, so will jetzt Veith-Pirelli die Gleichförmigkeit der Lauffläche und Reifenschultern in die historische Abteilung verweisen.

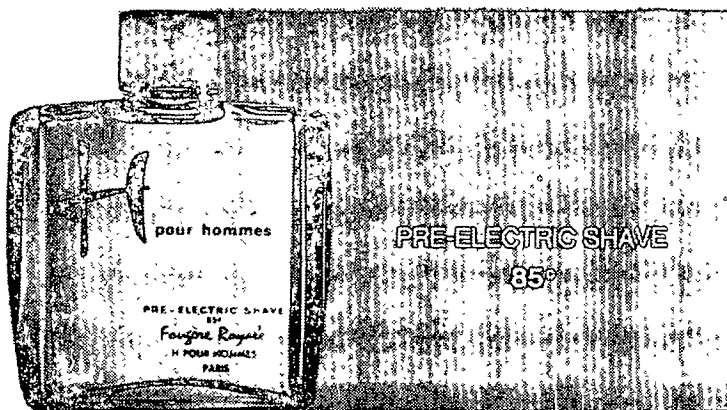
Die Veith-Ingenieure fanden bei Tests des mit doppelter Rundsulter bestückten herkömmlichen Reifens heraus: „Bei gesteigerten Beanspruchungen, wie sie ... in engen scharfen Kurven, bei Nässe oder bei überhöhter Geschwindigkeit auftreten, vermochte er die Wünsche nach größtmöglicher Sicherheit und vor allem bei schnellen Wagen nach hoher Verschleiß-Festigkeit ... nicht immer zu erfüllen.“ Auf kurvenreicher Strecke habe sich an Testreifen „schon nach kurzen Fahrleistungen“ ungewöhnlich starker Verschleiß der Reifen-Außenschultern eingestellt. Ursache: Der Raddruck sei an den kurvenäußeren Rädern und dabei wiederum auf der Außenschulter des Reifens am größten.

Beim Entwurf ihres neuen Reifens kehrten die Veith-Leute daher in einer Hinsicht wieder zum Entwicklungsstand von 1958 zurück: Sie versahen den Reifen mit einer hochgezogenen Innenschulter. Da sie die bei Kurvenfahrt besonders belastete Außenkante als Rundsulter ausbildeten, präsentiert sich der Reifen (Werksjargon: „schräger Otto“) den Konsumenten im Querschnitt gleichsam schiefschultrig. Genauso asymmetrisch gestaltete Veith-Pirelli das querbetonte Profilierungs- und Gravierungssystem der Lauffläche.

Mit diesem als besonders rutschfest und kurvenstabil bezeichneten Reifen erzielten Testfahrer des Werks unter allen Fahrzuständen bessere Ergebnisse als mit symmetrischen Reifen herkömmlicher Bauart. Auf nasser Straße war zum Beispiel der Bremsweg eines asymmetrisch bereiften Mercedes-Benz 220 S bei 50 Stundenkilometer Geschwindigkeit um zehn Prozent, bei 100 Stundenkilometer um sieben Prozent kürzer als mit symmetrischen Reifenfabrikaten.

„Die leitenden Herren von Veith-Pirelli errangen unsere volle Achtung für diese Leistungen“, lobte Dr. Bello-rini, Generaldirektor des italienischen Gummikonzerns Pirelli, der im vergangenen Jahr die Veith-Werke übernahm. Die Veith-Leute sind jedoch vorsichtig: Sie fertigen die gegenüber herkömmlichen Erzeugnissen um 15 Prozent teureren asymmetrischen Reifen vorerst nur für diejenigen Fahrer der 220er-Typen von Mercedes und der gängigen Mittelklassewagen Opel Rekord, Ford 17 M und VW 1500, die „höhere Ansprüche stellen“. Auch soll die Produktion zehn Prozent der Kapazität zunächst nicht übersteigen.

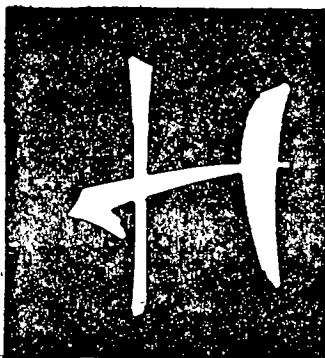
Daß die Konkurrenten Continental, Dunlop und Phoenix jedoch überhaupt keine asymmetrischen Reifen produzieren wollen, gründet sich auf Versuchsfahrten, die nach Angaben der Werke zu völlig anderen Ergebnissen als bei Veith-Pirelli führten. So befand die



AFTER SHAVING LOTION
38°



frisch herb männlich



After Shaving Lotion
Pre electric Shave
Eau de Cologne 90° Fougère Royale
Lavande 90°
Crème à raser
Savon de toilette
Lotion traitement
Fixateur
Talc déodorant

für Herren

DIPARCO S.A. 141, AVENUE DU ROULE, NEUILLY-SUR-SEINE

37 UNO

Phoenix-AG, „für den normalen Fahrbetrieb mit ständig wechselnder Beanspruchung des Reifens in Rechts- und Linkskurven“ sei für die heutigen Automobile das symmetrische Profil die „technisch richtige Lösung“.

Das asymmetrische Profil, urteilte Continental, führe überdies zu „asymmetrischen Relativbewegungen zwischen Reifen und Fahrbahn, die sich ... ungünstig auswirken“. So geartete Profilgestaltungen „können nach allgemeiner Erfahrung nur dort Vorteile bringen, wo Reifen durch einseitige Beanspruchung asymmetrisch abgenutzt werden, zum Beispiel auf Rennbahnen mit einseitiger Kurvenrichtung“. Tatsächlich sind während der letzten 30 Jahre schon mehrfach für spezielle Rennzwecke auf Hochgeschwindigkeitsstrecken asymmetrische Reifen gefertigt worden. „Da legt man einfach etwas mehr Speck an die Außenseite“, erläuterte Continental-Sprecher Peters.

Branchenkenner sind allerdings überzeugt, daß sich die großen Reifenfabriken noch aus einem anderen Grund nicht für die serienmäßige Herstellung asymmetrischer Reifenform erwärmen mochten: Der Anstoß zur Entwicklung kam diesmal nicht aus der Reifenindustrie, sondern aus einem Automobilwerk.

Zwei Daimler-Benz-Techniker, Diplom-Ingenieur Ellenrieder und Reifenversuchsleiter Hennecke, kamen auf die Idee, mit Hilfe asymmetrisch profilierter Reifen die Spursicherheit der Daimler-Benz-Fahrzeuge, speziell der 220er-Typen, bei winterlicher Glätte zu vervollkommen. Daimler-Benz bot die Entwicklung allen deutschen Reifenherstellern an, doch nur Veith-Pirelli und Metzeler übernahmen die Idee und produzierten asymmetrisch geformte Winterreifen, die ihnen beachtliche Verkaufserfolge eintrugen.

Den Daimler-Benz-Leuten blieb allerdings bis heute unverständlich, daß der größte Reifenhersteller, Continental, einerseits den Einfall der Stuttgarter Ingenieure ablehnte, andererseits quasi dasselbe Prinzip beim Patentamt in München anmeldete — drei Tage bevor Daimler-Benz seine Anmeldung einreichte. In Fachkreisen gilt als sicher, daß deswegen noch eine gerichtliche Auseinandersetzung stattfinden wird.

Die umstrittenen Winterreifen bildeten die Basis für die Entwicklung der ebenso umstrittenen neuen asymmetrischen Sommerbereifung. Die erste öffentliche Vorführung der neuen Veith-Pirelli-Reifen verlief freilich nicht ganz programmgemäß: Auf der sizilianischen Targa-Florio-Rennstrecke flog ein Fach-Tester im Mercedes 220 S trotz asymmetrischer Bereifung schon nach wenigen Kilometern aus der Kurve. Ein Augenzeuge: „Für diesen Fahrer waren die Reifen nicht asymmetrisch genug.“

HOCHSCHULEN

MÖSSBAUER

Zweiter Effekt

Den ersten „Mößbauer-Effekt“ honorierte das Stockholmer Nobelpreis-Komitee mit einer einmaligen Prämie von 96 000 Mark: Für die Entdeckung eines kernphysikalischen Vorgangs, der extrem präzise Zeitmessungen erlaubt,