

INTERNATIONALE AUTOAUSSTELLUNG IN NEW YORK

# Wettbewerb der Benzinsparer

Gehen wir ein Dutzend Jahre zurück. Damals hatten sich, wie oft vorher und noch mehrere Male nachher, schöne Mädchen aus allen Staaten der USA in Atlantic City zum «Miss America»-Wettbewerb eingefunden; es gab noch keine «Women's Liberation»-Organisation, die die Schönheitskonkurrenz als entwürdigend für das weibliche Geschlecht verurteilt hätte. Nacheinander schritten und tänzelten die jungen Kandidatinnen, eine bezaubernder als die andere, an den Preisrichtern vorüber. Jetzt erschien «Miss Alabama». Sie war so schön, dass Richter und Zuschauer buchstäblich den Atem anhielten. Zwei Sekunden lang war es ganz still im Saal. Doch sogleich schmettete ein Zwischenruf durch die Ruhe: «Ausserdem kann sie gut kochen!»

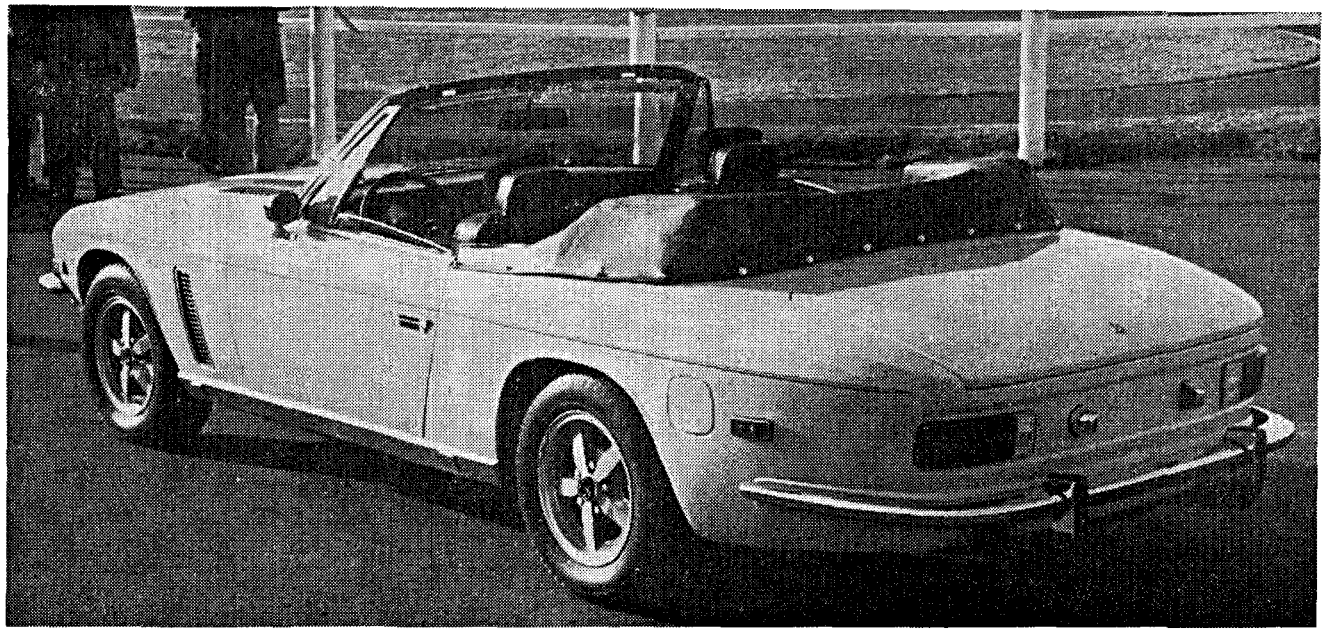
Miss Alabama wurde damals nicht zur Miss America gewählt, aber mit dem prosaischen Zwischenruf hatte das kaum etwas zu tun. Entweder war eine andere noch schöner, oder die Richter waren bestochen (vielleicht traf auch beides zu). Der wirkungs-, wenn auch nicht geschmackvolle Scherz lebt jedoch in der Erinnerung weiter. Und nicht nur in der Erinnerung. Er tauchte in ähnlicher Form auf der New Yorker Autoausstellung im April wieder auf (ihre offizielle Name: «International Imported Automobile Show»), nicht im Original, aber ganz ähnlich, nicht nur einmal, sondern dutzendfach, und nicht als Scherz gemeint, sondern allen Ernstes eindringlich und ganz humorlos wiederholt. Da waren, neben vielen Alltags- und Gebrauchsautos, Fahrzeuge von hinreissender Schönheit oder von ausgefallenem, raffiniertem Luxus, nach dem sich selbst ein Oelscheich alle Finger lecken würde; Mädchen, jedes von ihnen eine Helena in transparenter Verkleidung, überreichten einem anmutigen Werbeschriften, und man durfte wohl erwarten, dass es darin heissen würde: «... und ferner beachte man, dass wie beim Lächeln der Mona Lisa, auch hier das Geheimnis... usw. usw.» Aber nein, das stand nicht darin. Vielmehr stand darin: «... und ferner beachte man, dass der Benzinverbrauch nur x Liter für y Kilometer beträgt...» statt eines Gedichtes aus Stahl und Chrom und Glas wird eine hausbackene Tugend angepriesen. Der Oelscheich soll im gestreckten Lincoln Continental nicht auf die Bilder im eingebauten Farbfernsehgerät achten, sondern auf die Benzinverbrauchsnadel, denn, so heisst es in der Werbebroschüre, «dieser Wagen verbraucht nur eine Gallone Benzin für je 14 Meilen» (was etwa einem Verbrauch von 16,81 für 100 km entspricht); so wird der Erdölkönig seiner Sorgen entbunden. Da ist ein anderes Gedicht auf Rädern; es stammt von Jensen und nennt sich «Interceptor Convertible», ein Cabriolet, wie man es im cabrioletfeindlichen Detroit sucht und nicht findet; kostspielig ist es auch, und zwar mit Recht; aber in der

allerersten Zeile des Werbetextes steht bereits, dass der Interceptor Convertible unter allen von der EPA (= Environmental Protection Agency, d. h. Umweltschutzbehörde) geprüften Sportautos in bezug auf Benzinsparbarkeit an ganz hervorragender Stelle stehe. «Aber kochen kann sie, meine Herren, einfach märchenhaft.»

Wie sieht dann, wenn man angesichts der vollendeten Form an Benzinsparen zuerst denken soll, wie sieht dann ein Traumwagen aus? Auf der ganzen Ausstellung gab es nur ein einziges Auto, das von den Ausstellern offiziell als «dream car» bezeichnet wurde, etwas, auf dessen Erfüllung man bestenfalls hoffen soll, das man sich natürlich aber nicht wünschen darf. Dieses einsame Traumauto war die eintürige «Minissima» von British Leyland, und sie fährt mit einer Gallone Benzin 40 Meilen weit — auf 100 km verbraucht man mit ihr nur 5,88 Liter. Jetzt weiss man endlich, woran man nachts denken darf: an das Vehikel, dessen Motor man tropfenweise mit einer Pipette nährt.

Und das war, trotz mancher Sport- und mancher Luxuswagen, das Hauptmotiv der Ausstellung. Sie nannte sich eine internationale Ausstellung importierter Wagen — mit Recht, denn für den internationalen Charakter sorgte diesmal fast ausschliesslich das Ausland; von den amerikanischen Firmen zeigte GM nur Opel-Modelle, und Chrysler zeigte den Colt; Ford und AMC zeigten nichts. Aber Frankreich, Westdeutschland, Italien, Japan, Schweden und vor allem England waren vertreten, dazu noch die beiden Ostblockländer Polen und Rumänien. Soweit sie es konnten, sprachen sie vom geringen Benzinverbrauch. Motorenkraft? Sportliches Aussehen? Beschleunigung? Fahrleistungen? Das waren fast alles Vokabeln aus einer verschollenen Zeit. Doch manchmal ging das nicht, dem Himmel sei Dank. Frugalität und hohe Klasse sind meist unvereinbar. Die beiden Maserati — gezeigt wurden Bora und Merak, dieser im offiziellen Ausstellungstext prompt und erwartungsgemäss als «Marek» angekündigt — machten auch ohne Verbrauchsdatenangabe einen tiefen Eindruck, ebenso Lamborghini Espada oder ein Jaguar-Cabriolet.

Viele fehlten. Man sah diesmal keinen BMW mehr, keinen Citroën, keinen Porsche. Doch war bei den Schweden nicht nur Saab vertreten, wie stets, sondern auch Volvo. Die Japaner waren ausnahmslos erschienen, wohl ein jeder von ihnen mit einem offiziell bescheinigten Sparsamkeitsrekord. Wirklich berechtigt war die Diskussion über den Benzinverbrauch im Falle Mazda. Ein Sprecher der Firma behauptete, durch ein ungünstiges Benzinverbrauchsgutachten seitens der EPA habe Mazda «Verkäufe im Wert von 100 Millionen Dollar» eingebüsst; die Zahl scheint viel zu hoch zu sein; doch versteht man jetzt, weshalb



Jensen Interceptor III Cabriolet — Dem bekannten viersitzigen Coupé stellt Jensen nun ein Cabriolet zur Seite, das alle amerikanischen Sicherheitsvorschriften erfüllen soll.

Mazda Gutachten um Gutachten veröffentlicht, aus denen hervorgehen soll, dass man mit dem gleichen Quantum Benzin in einem Mazda fast doppelt so weit kommt, wie die Umweltschutzbehörde zugeben will. Mazda hatte im letzten Jahr in den USA phantastische Verkaufserfolge; «Wankel» war ein Zauberwort geworden, und Tausende kauften das Auto nur seines Wankel-Renommes wegen, ohne recht zu wissen, was der Unterschied zwischen einem Rotationskolbenmotor und einer Scheibenwischerdusche war; dann kam der Jom-Kippur-Krieg und die Energiekrise, und Mazdas Konjunkturkurve in den USA ging steil nach unten. Jetzt kämpft die Firma darum, den magischen Namen wiederzubeleben. Nach wie vor führt sie einige Modelle mit Hubkolbenmotor ein. Doch auf der New Yorker Ausstellung zeigte sie, zum ersten Male in den USA, einen leichten Lastwagen mit Rotationskolbenmotor, und ausserdem versprach sie Kunden eine Garantie, wie es sie anscheinend sonst in der Industrie nicht gibt: Drei Jahre lang oder für 50 000 Meilen (= 80 000 km) ist der Motor garantiert.

Die Ostblockfahrzeuge lösten Fragen aus, die unbeantwortet blieben. Warum wurde der Polski Fiat gezeigt? Das Verkehrsministerium hat ihn noch nicht gutgeheissen; Sicherheits- und Auspuffentgiftungsvorrichtungen müssen noch genehmigt werden; und solange das nicht geschehen ist, kann der Wagen in den USA nicht verkauft werden. (Wenn er aber doch verkauft wird, wer wird ihn den italienischen Fiat-Modellen vorziehen? Bei dieser Gelegenheit: Der Fiat X 1/9 wurde gezeigt und gefiel sehr gut.) Wenigstens erfuhr man manches über den Polski aus zahlreichen Broschüren und sonstigen Mitteilungen; doch über den rumänischen ARO war herzlich wenig zu erfahren, wenn man davon absieht, dass die zuständige Importfirma verspricht, dass der ARO dem Jeep, dem Bronco, dem Blazer und manchem anderen ernsthafte Konkurrenz machen wird; auch der ARO darf aber noch nicht in den USA verkauft werden. Wenn man ferner von der gleichen

Seite hört, das MZ-Motorrad aus der Deutschen Demokratischen Republik werde von Hunderten und Aberhunderten von Autovertretern schon sehnsüchtig erwartet (Warum wohl? Ganz recht — es verbraucht ja so wenig Benzin), dann regt sich die Skepsis.

Sonst gab es herzlich wenig Neues zu sehen. Es gab überhaupt wenig zu sehen: Im vorigen Jahre waren zwei Stockwerke sowie der Mezzanin des New Yorker Coliseum mit «internationalen» Wagen angefüllt; diesmal reichte ein einziges Stockwerk vollends aus. Im vorigen Jahre gab es innerhalb der Ausstellung noch eine Sonderausstellung der «Welt der verrückten Autos»; diesmal gab es sie nicht. Der Zweck der Ausstellung bestand natürlich darin, dem amerikanischen Publikum zu zeigen, dass das Ausland liefern kann, was Detroit anscheinend nicht — oder jedenfalls nicht in genügendem Umfange — zu liefern vermag: den zuverlässigen, sparsamen, qualitativ hochwertigen kleinen Wagen (und den grossen Wagen auch, wie man bei dem Mercedes-Benz- oder dem Rolls-Royce-Stand sehen konnte). Das ist geschehen, vielleicht sogar im allerletzten Augenblick: Der Absatz auch der ausländischen Autos ist in den USA stark zurückgegangen, im Januar und Februar allein um 15 Prozent; gleichzeitig ist allerdings der Absatz einheimischer Wagen viel stärker gesunken. Wenn die Ausländer ihre vorgeschobenen Posten befestigen wollen, ehe noch Detroit dazu kommt, der ausländischen Invasionswelle mit einer Flut eigener Kleinwagen zu begegnen, dann ist jetzt noch gerade etwas Zeit dazu. Doch wurde, wie hier nochmals gesagt werden soll, wenig von dem gezeigt, was das Publikum noch nicht kannte. Die VW und Toyota und Honda kennt es von den Vertretungen (wo die Kunden sich oft nur in Wartelisten eintragen können) und aus Zeitungs- und Fernsehreklamen. Viele Besucher werden enttäuscht sein, wenn sie sehen, wie dünn die Ausstellung bestückt ist. Gewiss, ein paar alte schöne Rennwagen sind da, ein paar Luxusfahrzeuge in Privatbesitz und

sonst viel weniger als auf der New Yorker internationalen Autoausstellung vor einem Jahr. Es war schön, die alte Bekanntheit mit Aston-Martin wieder zu erneuern (ein paar Jahre lang hatte diese Marke sich aus den USA zurückgezogen, weil die Erfüllung verschiedener offizieller Normen zu schwierig war); es war schön, einen Ferrari zu begrüssen und gleich drei Alfa-Romeo-Modelle zu sehen; der Lotus Elite war eine hübsche Ueberraschung und vielleicht der interessanteste Wagen auf der ganzen Ausstellung. Sonst noch erwähnenswert: Der (amerikanische) Excalibur mit Corvette-Motor; der Jaguar XJ-13 (angeblich für 250 000 Dollar versichert), der der Ahne einer Reihe von Rennfahrzeugen für Le Mans hatte werden sollen und es nicht wurde; und der Panther, der einen Jaguar V12-Motor mit einer Karosserie aus den dreissiger Jahren kombiniert.

Eines gab es fast überhaupt nicht: Den von früher her bekannten billigen kleinen ausländischen Wagen. Die 2000 Dollar-Klasse ist so gut wie ganz verschwunden; beim Käfer kommt man in die 3000 Dollar-Region, beim Dasher in die über 4000; und wohl nur Subaru und Honda sind beim Kauf noch nicht allzu aufwendig. Wer sparsam fahren will (und auch wer es nicht will), muss beim Kauf schon viel Geld auf den Tisch legen. Das kann sich ändern, wenn in den USA die ersten Exportautos aus Lateinamerika verkauft werden; davon war jetzt zum ersten Male die Rede; doch Wagen aus Brasilien, Argentinien, Venezuela und Mexiko wurden auf dieser internationalen Ausstellung noch nicht gezeigt; vielleicht sieht man sie auf der nächsten — wenn es eine nächste gibt.

Eben kommt eine Ausstellungsreklame über das Radio. Sie spricht von den «economical beauties», den «sparsamen Schönheiten». Wie gesagt: Hinreissend ist sie. Und dazu kann sie wunderbar kochen. Daran werden sich die Amerikaner vielleicht auch dann noch erinnern, wenn sie die Energiekrise vergessen haben.

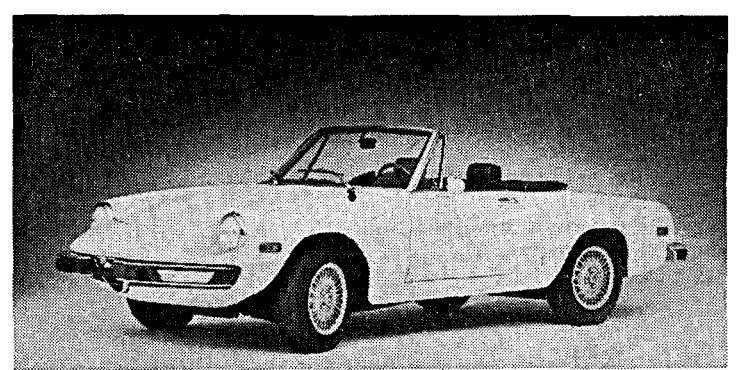
Ernst Behrendt



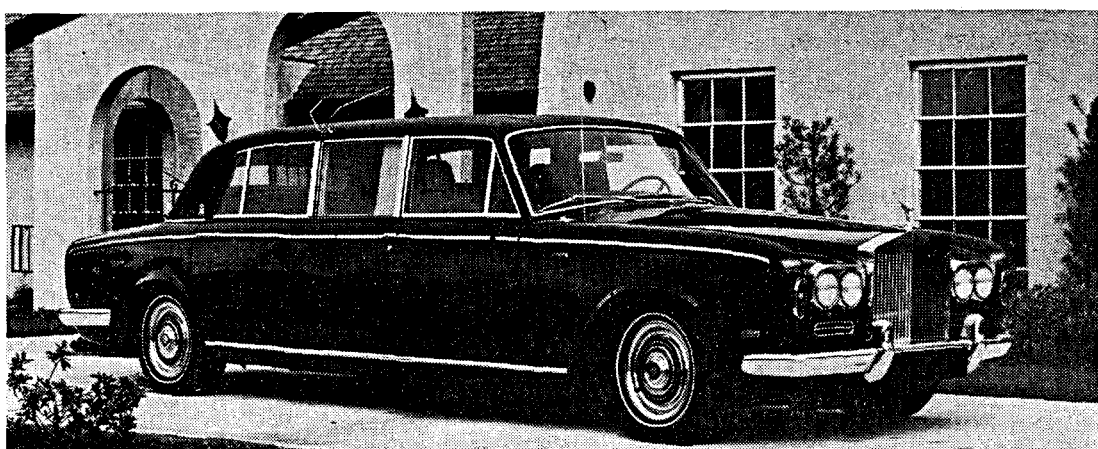
Opel Manta Lux — In New York wurde der Riesen-Konzern General Motors nur durch die deutsche Marke Opel vertreten. Die US-Ausführung des Manta ist an den mächtigen Stossstangen erkennbar.



Aston Martin V8 — Nach mehreren Jahren taucht Aston Martin wieder auf dem amerikanischen Markt auf. Der neuerdings mit Weber-Vergasern bestückte V8-Motor soll die amerikanischen Abgasvorschriften erfüllen.



Alfa Romeo 2000 Spider Veloce — Offene Wagen scheinen dieses Jahr in den USA eine Renaissance zu erleben. Alfa Romeo entspricht diesem Trend mit dem auch bei uns käuflichen 2000 Spider Veloce.



Rolls-Royce und Mercedes-Benz mit überlangem Radstand — Der im sonnigen Florida ansässige «Horseless Carriage Shop» widmet sich nicht nur dem Restaurieren von alten Autos, sondern verwandelt Normallimousinen von Mercedes-Benz und Rolls-Royce in überlange, sechs- bis achtsitzige Fahrzeuge, deren Interieur mit allem Komfort (Bar, Radio, Tonband und auch Farbfernsehgerät) angereichert wird.

