



Aston Martin DBS-V8, Aston-Martin-Chef Brown: Durch Planungsfehler in die Krise

AUTOMOBILE

Schlimmer als erwartet

Die britische Autofirma Aston Martin, Hersteller teurer Renommier-Sportwagen, ist in eine Krise geraten. Bei jedem verkauften Wagen setzt die Firmenleitung 2000 Pfund zu.

Wir sind nicht abgeneigt, Rolls-Royce zu kaufen", so tönte noch im vergangenen März Malcolm Montgomery, geschäftsführender Direktor der Sportwagenfirma Aston Martin Lagonda Ltd., „binnen vierzehn Tagen erwarten wir die Vorschläge des Rolls-Royce-Konkursverwalters.“

Inzwischen sind die Sportwagenhersteller selber in die roten Zahlen geraten. Im vergangenen Jahr verbuchte das zu dem britischen Traktoren-Imperium DBC, David Brown Corporation (18 000 Beschäftigte, 890 Millionen Mark Umsatz), gehörende Unternehmen Verluste von 1,2 Millionen Pfund (10,1 Millionen Mark).

„Zur Zeit“, so erklärte Firmensprecher John Fulwell in der vorletzten Woche, „setzen wir bei jedem Wagen rund 2000 Pfund zu.“ Der Stückpreis der aufwendigen, zum Teil in Handarbeit gefertigten Aston-Martin-Karos beträgt derzeit rund 7500 Pfund (63 000 Mark).

Aston-Martin-Modelle gelten als die feinsten und extravagantesten Sportautos, die britische Hersteller zu bieten haben. So steuerte im Leinwandspektakel „Goldfinger“ Filmheld Sean Connery als Agent 007 einen Aston Martin mit Sonderzubehör: Maschinengewehren, Schleudersitzen und Radarschirm. Prinz Andrew, der zweite Sohn der Queen, kutschte in einer Aston-Martin-Sonderanfertigung in Kindergröße für 44 000 Mark.

Trotz allen Renommies geriet Aston Martin schließlich durch Planungsfehler der Manager in die Krise. So wurde

beispielsweise der Motor für das bereits 1967 der Öffentlichkeit präsentierte Aston-Martin-Modell DBS-V8 erst 1969 zur Serienreife entwickelt. Kunden, die sich für den Wagen interessiert hatten, wanderten verärgert zur Konkurrenz ab.

Überdies führten Produktionsausfälle durch Streik dazu, daß im vergangenen Jahr anstatt der geplanten zwölf nur etwa zwei Aston-Martin-Modelle pro Woche fertiggestellt werden konnten.

Die Aston-Martin-Misere brachte die gesamte David Brown Corporation in Bedrängnis. Um das Renommierstück seines Firmen-Imperiums vor der Pleite zu retten, hatte Konzernherr Sir David Brown mehr Fremdmittel aufgenommen, als ihm nach dem Gesellschaftsvertrag gestattet war.

Von den Londoner Bankhäusern Lloyds Bank und Hill, Samuel borgte Brown 16,1 Millionen Pfund und überschritt damit das Limit (75 Prozent des Aktienkapitals) um 3,5 Millionen Pfund. In Rundbriefen an die Aktionäre klagte Sir David nicht allein über die schlechten Aston-Martin-Geschäfte, sondern auch über die weltweite Stagnation des Traktorenabsatzes, der den Konzern „schlimmer getroffen hat, als wir erwarten konnten“. Er forderte die Aktionäre auf, die Verschuldungsgrenze des Konzerns auf 25 Millionen Pfund anzuheben.

Auf derlei Pläne wollen sich freilich die Banker von Lloyds und Hill, Samuel, die um ihr Geld fürchten, nicht einlassen. Schon vor Monaten hatten sie — freilich vergebens — den Rücktritt Sir Davids von der Konzernleitung gefordert. Die Bankiers mochten dem Konzernherrn um so weniger vertrauen, da er „trotz drohender Liquiditätskrise“ — so ein City-Banker — die eigenen Bezüge von 69 000 auf 82 000 Pfund jährlich erhöht hatte.

Um die Produktion der noblen Mobile bei Aston Martin dennoch auf-

rechterhalten zu können, will der DBC-Herr die Preise drastisch anheben. Aston-Martin-Modelle sollen künftig rund 1000 Pfund mehr kosten als bisher — den auch dann noch verbleibenden Verlust von 1000 Pfund je Flitzer will Sir David durch erhoffte Gewinne aus dem Traktorengeschäft ausgleichen.

„Wenn auch das nicht hilft“, meinte Firmensprecher Fulwell, „dann werden wir allen Ernstes einen Käufer für Aston Martin suchen.“

SOWJET-UNION

Datschas auf Rädern

Jeder vierte Bundesbürger kommt unzufrieden aus seinem Urlaub zurück — in der Sowjet-Union, wo der Massentourismus gerade erst beginnt, sind Reisende nicht glücklicher.

Saure Sowjets schreiben zum Ende der Sommersaison reihenweise Leserbriefe an ihre Zeitungen — frustriert vom Urlaub 1971. Kaum bahnt sich in der Sowjet-Union der Massentourismus an, da häufen sich auch schon Klagen über Fehlplanung und Organisationsmängel — wie in Westdeutschland, wo jeder vierte Urlauber mißvergnügt aus den Ferien heimkehrt.

Für viele Sowjetmenschen beginnt das Reiseleid schon mit der Reiselust. So beschwerte sich der Genosse B. Katanow aus Kemerowo, er habe bereits im Dezember zwanzig „Gebietsräte für Tourismus“ mit der Bitte um einen Platz an der Sommersonne angeschrieben. Der Erfolg: 20 Absagen auf vorgedruckten Formularen.

Der Moskauer Urlauber S. Salewski hätte gern einen Caravan, eine „Datscha auf Rädern“, gekauft. Aber es gibt nichts Rechtes. Salewski besorgt: „Da laufen hinter den Autos solche selbstgemachten Häuschen, die nicht nur häß-



Sowjetbürger im Urlaub
Erholung per Einweisungsschein