

werbes": „Wir sind alle loyale Staatsbürger, und die Unternehmer sind so was doch seit dem Reichleistungsgesetz gewöhnt. Hoffentlich nimmt es diesmal einen anderen Ausgang.“

Nicht ganz so friedlich reagierten Helmut Schmidts Parteigenossen. Bonner SPD-Mitglieder telegraphierten an den Parteivorstand: „Amoklauf des Verteidigungsministers.“

Norbert Gansel, Kieler Juso und auf dem letzten SPD-Parteitag erfolgloser Konkurrent um Schmidts Amt als Partei-Vize, fand es besonders „drollig“, daß Schmidt ausgerechnet in der Hermann-Ehlers-Akademie sprach und dort dem früheren Bonner Staatssekretär und künftigen Kieler CDU-Bundestagskandidaten Karl Carstens, der ebenfalls ein Referat hielt, zu einem größeren Forum verhaif.

Die Mob-Ankündigung des Ministers, findet Gansel, „ist ein Schmidt-spezifischer Beitrag zur Entspannungspolitik, für die der Bundeskanzler mit dem Friedensnobelpreis bedacht worden ist“.

Helmut Schmidt, zumindest bis zu dieser Preisverleihung Bundesdeutschlands populärster Politiker, überspielt das Wissen um seinen taktischen Fehler mit Farsche: „Ich kann ruhig mal 'nen Minuspunkt gebrauchen.“

## VOLKSWAGEN

### Große Wäsche

**Mit einem großangelegten Programm der Modellreform will der neue VW-Chef Leiding den Konzern wieder in Fahrt bringen. Bis 1975 sollen 2 Milliarden Mark eingespart werden.**

Rudolf Leiding, 57, seit dem 24. September neuer VW-Generaldirektor in Wolfsburg, sah bei Antritt seines Jobs Not am Mann: „Ich werde erst einmal einen Eimer Wasser nehmen und löschen.“

In der letzten Woche begann Leiding mit seiner Löschkaktion. Während einer fünfstündigen Sitzung verkündete der VW-Chef am Mittwoch seinen Aufsichtsräten ein neues Unternehmenskonzept, das dem Konzern bis 1975 rund zwei Milliarden Mark Investitionskosten einsparen soll.

Zugleich mit der Vorlage seines Sparprogramms, das ein Abrutschen des Käfer-Konzerns in die roten Zahlen aufhalten soll, präsentierte der VW-Chef seine Pläne. Leiding in der Antrittsrede vor seinen leitenden Angestellten: „VW wird wieder ein sehr gut überlegtes Modellprogramm haben.“

Die erste Entscheidung des neuen Mannes: Leiding stoppte unlängst die Entwicklung eines noch unter seinem Vorgänger Lotz von Porsche konzipierten Kleinwagens (werksinterne Bezeichnung EA 266). Das mit einem Mittelmotor, einer 1,3-Liter-Maschine, ausge-



**Neuer VW-Chef Leiding**  
„Schluß mit der Vergangenheit“

rüstete Modell ist nach Meinung des VW-Chefs als Nachfolgemodell für den Käfer ungeeignet, da es trotz hoher Entwicklungskosten nur zu einem mittelmäßigen Fahrzeug gedieh.

Das neue Gesicht von VW wird Audi immer ähnlicher. Denn anstelle des EA 266 soll nun ein bei der VW-Tochter Audi NSU in Ingolstadt entworfener kleiner Audi die Modell-Kette des Wolfsburger Automobilriesen ergänzen. Diesen kleinen Audi mit einem Hubraum von 1300 Kubikzentimetern will Leiding, der vor seinem Amtsantritt als Chef der VW-Tochter Audi NSU in Neckarsulm wirkte, im Herbst 1972 auf den Markt bringen und ein Jahr später mit einer abgewandelten Karosserie in Wolfsburg von den Bändern laufen lassen. Dann könnte das neue Modell den VW 1600 ablösen, der vielleicht schon 1973 vom Band genommen wird.

Die Ablösung des in Leistung und Aussehen unattraktiven, bislang dennoch sehr erfolgreichen VW 1600, der in zwei Versionen, in Ponton-Form und Fließheck, angeboten wird, wäre freilich nur ein erster Schritt des Kosten-Kommissars Leiding. Gleichzeitig läßt er bei seiner Tochtergesellschaft Audi NSU die überalterten Typen der Prinz-Serie auslaufen, die in den beiden letzten Jahren nur noch Verluste einfuhren. Gestoppt werden sollen auch, wie im Anschluß an die Ratssitzung durchsickerte, die Audi-Modelle 60 L und 75 L, deren Stelle ebenfalls der geplante kleine Audi einnehmen wird.

Rudolf Leiding beschloß überdies, den Pseudo-Sportwagen VW-Porsche (Branchengespött: „Kohlenkasten mit Schlaflaugen“) auslaufen zu lassen, da dieses Modell auf dem Markt nicht ankommt und bislang nur Verluste brachte (SPIEGEL 38/1971).

Stützen des Wolfsburger Programms werden künftig neben dem Käfer die von Audi-NSU-Chefentwickler Ludwig Kraus konzipierte Modellreihe des

Audi 100, der neue kleine Audi und dessen Wolfsburger Varianten, die dazu ausersehen sind, den Käfer — der nach 1975 auf dem USA-Markt aus Sicherheitsgründen nicht mehr verkauft werden darf — abzulösen.

Den großen und den kleinen Audis will der neue Käfer-General weitere Modelle nach dem kostensparenden Baukasten-System aufsetzen, bei dem möglichst viele Teile in allen Typen identisch sind. Die Übernahme dieses Prinzips und die Einstellung der wenig lukrativen Typen sollen dem Konzern die geschätzten Einsparungen von rund zwei Milliarden Mark beschern.

Diese neue Modellpolitik könne nicht ohne Folgen im Vorstand bleiben, mutmaßten letzte Woche VW-Aufsichtsräte und -Manager. Schon in der letzten Aufsichtsratssitzung attackierte der VW-Aufsichtsrat und Staatssekretär im Bonner Wirtschaftsministerium, Johann Baptist Schöllhorn, einige Vorstandsmitglieder, insbesondere den Verkaufschef Carl Hahn. Der Ministerialbeamte warf Hahn vor, den mit einem Aufwand von rund 200 Millionen Mark noch nicht einmal zur Serienreife entwickel-



NSU Prinz



VW 1600 TL



Audi 75 L

**Umstrittene Konzern-Typen**  
„Ein schweres Erbe“

ten 266 in der Lotz-Ära rückhaltlos unterstützt zu haben, obwohl das Fahrzeug einen ähnlichen Marktpreis erfordert hätte wie der Audi 100 oder der K 70 und damit als Käfer-Nachfolger kaum absetzbar gewesen wäre.

Interne Kritik gilt auch dem Entwicklungschef Werner Holste, an dessen Stelle Rudolf Leiding gerne den einfallreichen Audi-NSU-Konstrukteur Kraus setzen würde. Holste werden die gegenwärtigen Mißstände in der Entwicklung angelastet und ein zu geringes Standvermögen gegenüber Lotz. So ließ er beispielsweise zu, daß 1970 der noch nicht marktreife Superkäfer 1302 angeboten wurde, eine Entscheidung, die zu tausendfachen Reklamationen führte und beträchtliche Verluste zur Folge hatte.

„Leiding hat ein schweres Erbe angetreten“, orakelte letzte Woche ein prominentes Aufsichtsratsmitglied des Unternehmens. In der Tat fahren die Manager des Mammut-Konzerns nur noch

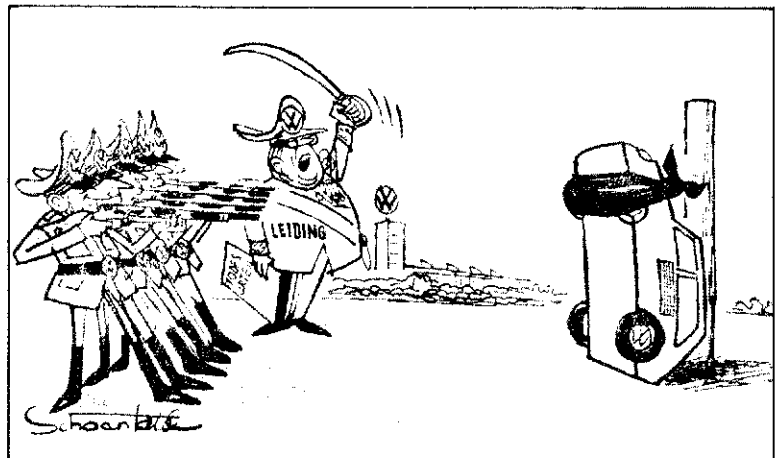
Die große Modell-Wäsche des neuen Sparkommissars bringt einen Teil der rund 6000 Zuliefererbetriebe des Wolfsburger Auto-Trusts in große Schwierigkeiten. Beispielsweise stehen bei Rhein Stahl-Henschel in Kassel fast fertige Maschinen für die VW-Montage des gestoppten Mittelmotor-Gefährts in den Werkshallen. Ferner meldete die Villinger Binder Magnete KG, die Steuerelemente für die Werkzeugmaschinen liefern sollte, für sechs Monate Kurzarbeit an und mußte 50 Mitarbeiter auf die Straße setzen.

Einzelne Firmen, wie die Remscheider Transferstraßen-Fabrik Gebrüder Honsberg, verloren bei dem plötzlichen Auftragsstorno durch VW im Wert von mehreren hundert Millionen Mark nahezu ihr gesamtes Auftragspolster. Auch durch die Drosselung der Ausbaustufen im K70-Werk Salzgitter schmolzen weitere Aufträge dahin.

Zu der jähen Kehrtwendung in der Konzernpolitik sah sich der neue Gene-

Am späten Mittwochabend legte Rudolf Leiding den seit eineinhalb Jahren schwelenden Rechtsstreit des Volkswagenwerkes mit der Israel British Bank in Tel Aviv und der aus der IOS hervorgegangenen Orbis-Bank in München bei. Die Opponenten, mit zusammen 14 Prozent Kapitalanteil Großaktionäre bei Audi NSU, hatten sich bislang geweigert, ihre Pakete zu dem vom damaligen VW-Generaldirektor Lotz angebotenen Kurs — zweieinhalb NSU-Aktien für eine VW-Aktie — zu tauschen, weil dabei die NSU-Aktien nur mit etwa 80 Mark (bei einem Börsenkurs von damals 173) bewertet worden wären. Nunmehr bot ihnen Leiding das Viereinhalbfache: 226 Mark je NSU-Aktie.

In einer Blitz-Verhandlung nach dem Aufsichtsratstreffen am vergangenen Mittwoch vereinbarte Leiding mit dem Bevollmächtigten der Israelis, Eli Ahu Miron, die sofortige Beilegung des beim Bundesgerichtshof anhängigen Rechts-



Das war der erste Streich ...

Bild

**Gestopptes VW-Projekt EA 266, VW-Karikatur: „Die Sicherung der Arbeitsplätze ist unsere wichtigste Aufgabe“**

mit dem Käfer ansehnliche Stückzahlen herein. Der im Werk mit großem Aufwand produzierte K 70 kam über einen Starterfolg nicht hinaus. Seit Frühjahr 1971 stockt der Absatz; gegenwärtiger Lagerbestand: weit über 4000 Stück, etwas mehr als eine Monatsproduktion.

Um drohende Überkapazitäten zu vermeiden, drosselte das Wolfsburger Management fürs erste die Produktionsbänder des einst groß gefeierten K 70 und füllte die Produktionslücken mit dem VW 411 auf.

Die Produktionsdrosselungen in Salzgitter lassen Branchenkenner darauf schließen, daß das beim Publikum wenig gängige Modell K 70 langfristig ebenfalls auf Leidings Abschlußliste steht. Doch darüber, so hieß es letzte Woche in Wolfsburg, werde erst die Marktentwicklung entscheiden. Ein ähnliches Schicksal kann dem großen VW 411 drohen, der bislang nur in den USA Anklang fand und ebenso wie der K 70 zu teuer in der Herstellung ist.

ral nach Besichtigung des betriebswirtschaftlichen Erbes veranlaßt, das ihm sein Vorgänger Kurt Lotz, 59, vermachte — den der Aufsichtsrat am 13. September abrupt aufs Altenteil setzte. Das Wolfsburger Unternehmen, das noch 1969 einen Gewinn von 330 Millionen Mark präsentierte, wird in diesem Jahr nur mit Mühe ein ausgeglichenes Jahresergebnis vorlegen können und kann schon im kommenden Jahr in die Verlustzone abgleiten. Leiding aber beruhigte die VW-Belegschaft: „Die Sicherung der Arbeitsplätze ist unsere wichtigste Aufgabe. Ich sehe im Augenblick keine Notwendigkeit, über Kurzarbeit zu sprechen.“ Die aufgeschreckten Volksaktionäre will er demnächst mit einem Aktionärsbrief beruhigen.

„Schluß mit der Vergangenheit“, beschwor Leiding Mitte Oktober seine leitenden Angestellten. Er selbst besiegelte in der vergangenen Woche ein unruhliches Kapitel der VW-Geschichte, um sich für sein Reformprogramm den Rücken freizuhalten.

streits über die Abfindung und anschließend die Übernahme der gesamten Aktienpakete aus Tel Aviv und München. Miron über seinen Verhandlungspartner: „Ein praktisch denkender Mann.“

Mit dem großzügigen Übernahmeangebot machte Leiding den bislang durch Prozesse blockierten Weg frei und kann nunmehr Audi NSU voll in den VW-Konzern eingliedern. Insgesamt gehören Wolfsburg jetzt 89,9 Prozent der Audi-NSU-Aktien. Den Rest will der neue Käfer-General mit einem Übernahmeangebot zu den gleichen Bedingungen den übrigen Kleinaktionären abjagen. Berthold Liebernickel, Kleinaktionärsvertreter aus Hannover im Audi-NSU-Aufsichtsrat: „Wer dem Papier treu blieb, hat jetzt gut lachen.“

Der Handel kommt den VW-Konzern teuer zu stehen. Die letzten 25 Prozent des NSU-Kapitals kosten ihn über 230 Millionen Mark.