

rend Bollmanns Piloten zur Ausbildung nach Moskau fahren. Außerdem haben sich die Russen bereit erklärt, in der Bundesrepublik auf eigene Kosten ein Ersatzteillager zu unterhalten.

Inzwischen hat Bollmann herausgefunden, wo die russischen Helikopter am dringendsten benötigt werden: im deutschen Unfallrettungsdienst. Noch in diesem Frühjahr will er zusammen mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung und dem ADAC einen Rettungstest veranstalten.

Klappt das Manöver, will der ADAC an den Bundesautobahnen 28 Hubschrauber-Stützpunkte einrichten. Weitere Absatzmöglichkeiten sieht der Agenturchef bei westdeutschen Firmen, die Hubschrauber immer häufiger für Geschäftszwecke einsetzen. Schon heute unterhalten westdeutsche Firmen wie Grundig, Battenfeld, Fürstenberg, Springer und Burda einen Hubschrauberpark von insgesamt 57 Maschinen.

Einziges Hindernis für den Start der robusten Sowjet-Maschinen: Die drei Westalliierten, die in der Bundesrepublik noch Lufthoheitsrechte besitzen, haben der östlichen Konkurrenz noch keine Einfluggenehmigung erteilt.

INDUSTRIE

AUTOMATIK-GETRIEBE

Zahn um Zahn

Als Europas Autofahrer schaltfaul wurden, schalteten die Amerikaner: Der US-Trust Borg-Warner gab seinem schärfsten Konkurrenten in Übersee, der Zahnradfabrik Friedrichshafen AG (Firmenzeichen ZF), Geld und sicherte sich seinen Anteil am zukunftssträchtigen europäischen Markt für automatische Getriebe.

Zum Jahresbeginn kauften sich die Borg-Manager aus Chicago mit 50 Prozent in dieses lukrative Geschäft des einstigen Zeppelin-Unternehmens am Bodensee ein. Schon im nächsten Jahr soll eine gemeinsame Tochtergesellschaft, ZF-Borg-Warner, 300 000 automatische Schaltgetriebe für europäische Personen-Kraftwagen bauen.

Derart reichliche Absatzchancen vermutete der Friedrichshafener Generaldirektor Robert Pirker, dessen Zahnradfabrik 1969 bereits 60 000 Automatik-Getriebe fertigte, schon seit Jahren: „Das Automatgetriebe kommt schneller, als wir dachten.“ Pirkers Marktforscher sagen heute voraus, daß 1975 fast jeder zweite Neuwagen in Deutschland ohne Kupplung und ohne Ganghebel gefahren wird.

Die Friedrichshafener, seit Jahrzehnten Hersteller konventioneller Getriebe für Lastwagen und Landmaschinen, neuerdings auch für Hubschrauber und für den Renommier-Panzer „Leopard“ der Bundeswehr, sind seit 1965 im Automatik-Geschäft.



Getriebe-Fabrikant Pirker
Als die Stadt nicht zahlen konnte ...

Mit ihren Präzisionsgetrieben wurden sie Hoflieferant bei BMW, Peugeot, Volvo und Alfa Romeo. Der Konstruktionschef der Opel-Werke, die wie Daimler-Benz und VW ihre Automatik selbst fertigen, gestand Pirker: „Ihr automatisches Getriebe ist das beste der Welt.“

Mit einem Umsatz von mehr als 800 Millionen Mark und über 18 000 Beschäftigten hat Pirkers Zahnradgeschäft heute Großformat. Um allerdings vorn zu bleiben, müßte das Unternehmen allein in Fertigungsanlagen und Forschungsprojekte seiner konventionellen Getriebe bis Ende 1972 mehr als 100 Millionen Mark investieren. Für den Ausbau der Kapazität im rasch wachsenden Geschäft mit der Automatik fehlt es Pirker am nötigen Kapital.

Die Gesellschaft, zu 90 Prozent im Besitz der Zeppelin-Stiftung, kann auch von ihrem Großaktionär keine finanzielle Unterstützung erhoffen. Denn die Stadt Friedrichshafen, alleiniger Nutznießer der Stiftung, war stets nur darauf aus, für kommunale Aufgaben Gewinne zu kassieren. Das

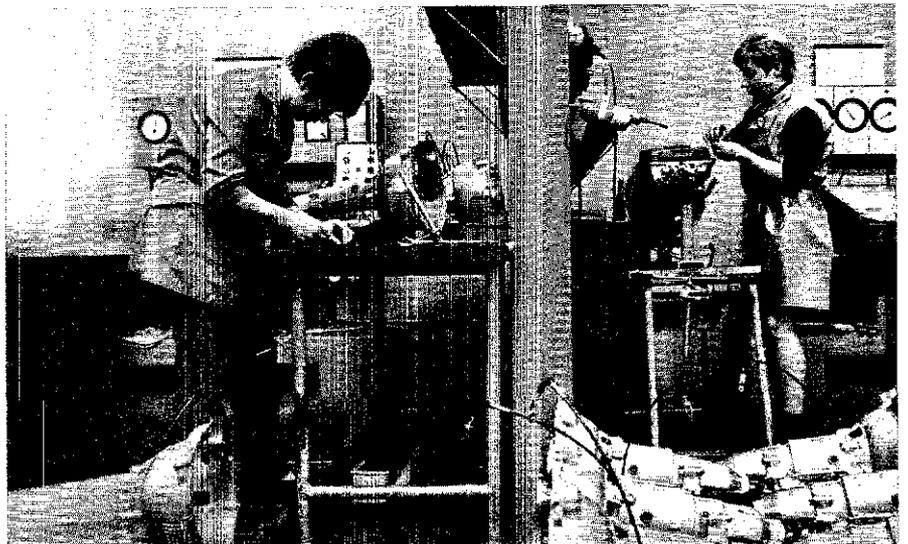
geringe Grundkapital (40 Millionen Mark) zu erhöhen, sahen sich die Stadtväter außerstande.

Auf der Suche nach finanzkräftigen Partnern schieden für die Zahnrad-Fabrikanten die Kunden aus der Automobilindustrie von vornherein aus. Jede Verbindung mit einem von ihnen hätte die anderen verprellt. Pirker fand schließlich die Amerikaner vom Michigan-See.

Den Borg-Warner-Bossen kam das Bündnis zum Ausbau ihres europäischen Vorfeldes sehr gelegen. Mit einer Milliarde Dollar Gesamt-Umsatz und 40 000 Beschäftigten ist der Chicagoer Trust der Welt größter Produzent von automatischen Getrieben. Zahn um Zahn gewannen die Amerikaner bisher in Europa an Boden: In England bauten sie eine Getriebefabrik, in Deutschland erwarben sie die Lemförder Metallwaren AG und die Stieber Rollkupplung KG in Heidelberg, in Belgien gründeten sie eine Europa-Holding. Im vergangenen Dezember gewannen sie auch den deutsch-schweizer Elektrokonzern Brown, Boverie & Cie. (BBC) für die gemeinsame Produktion von Kühl-aggregaten.

Mit ihrer letzten Akquisition, dem 50-Prozent-Anteil bei der Automatik-Produktion der renommierten Friedrichshafener Zahnradfabrik, haben die aggressiven Amerikaner nun das Mißtrauen anderer deutscher Autozulieferer geweckt. Der Vorstand von Fichtel & Sachs in Schweinfurt („Uns ist jedes Eindringen eines US-Konzerns in die Automobilbranche unsympathisch“) befürchtet, daß die Getriebebauer vom Bodensee in der neuen Partnerschaft eines Tages überspielt werden könnten.

Finanzkniffe jedenfalls haben die US-Manager den Friedrichshafenern schon vorexerziert: Für den Kauf der Anteilshälfte transferierten sie nicht einen Dollar aus den USA. Sie holten sich das Geld durch eine 100-Millionen-Mark-Anleihe, die von der Dresdner Bank an deutsche Sparer verkauft wurde.



... kauften die Amerikaner: Getriebe-Fertigung in Friedrichshafen