

„WANKEL WAR DER ZUCKER IM KAFFEE“

SPIEGEL-Gespräch mit NSU-Generaldirektor Dr.-Ing. Gerd Stieler von Heydekampff

SPIEGEL: Herr Dr. von Heydekampff, Sie waren bisher Generaldirektor einer selbständigen Automobilfabrik. Nun haben Sie plötzlich einen Boß. Warum haben Sie dem Verkauf Ihrer NSU Motorenwerke AG an das Volkswagenwerk zugestimmt?

HEYDEKAMPFF: Erstens handelt es sich nicht um einen Verkauf, sondern um eine Transaktion, bei der die Majorität beim Volkswagenwerk liegt. Zweitens muß unsere Hauptversammlung noch ihre Zustimmung geben.

SPIEGEL: Nehmen wir mal an, Ihre Aktionäre stimmen zu. Werden Sie dann in Zukunft nach der Wolfsburger Pfeife tanzen müssen?

HEYDEKAMPFF: Wolfsburger Pfeife klingt ja schon nach Dressur. Ich

SPIEGEL: Zunächst einmal scheint die Bindung an VW für NSU mit mancherlei Nachteilen verknüpft zu sein. Sie mußten zum Beispiel Ihren mit Millionenaufwand entwickelten neuen Mittelklassewagen K 70 kurz vor der Premiere sterben lassen, offenbar eine Art Opfergabe von NSU. Rollt der K 70 jetzt ins Wolfsburger Prototypen-Mausoleum?

HEYDEKAMPFF: Nein, und es handelt sich auch nicht um eine Opfergabe. Es war Zufall, daß dieses Produkt dem neuen Audi 100 so ähnlich war oder ist oder geworden wäre, daß man jetzt überlegen muß, was man daraus macht. Es müssen ja nicht unbedingt Zwillingbrüder aus dem gleichen Haus auf den Markt kommen.

SPIEGEL: Aber worin liegt der Vorteil für Sie, wenn Sie eine — nach allem, was wir darüber hörten — vielversprechende Neuentwicklung plötzlich auf Eis legen müssen?

HEYDEKAMPFF: Wir kriegen jetzt den Audi 100 und die anderen Audi in unsere Verkaufsorganisation hinein, und wir können mehr von unserem bisherigen Programm bauen.

SPIEGEL: Hat denn Ihr Herz nicht geblutet, als Sie den K 70, der ja technisch als besonders fortschrittlich galt, aufgeben mußten?

HEYDEKAMPFF: Das Herz könnte noch viel mehr bluten, wenn wir uns im Kampf auf die Dauer nicht durchsetzen können.

SPIEGEL: Dafür wäre der K 70 aber ein gut geeignetes Instrument gewesen.

HEYDEKAMPFF: Sonst hätten wir ihn ja nicht gemacht. Natürlich haben die geistigen Väter des K 70 noch mehr Herzbluten. Und bei mir wäre es besonders stark, wenn auch die Wankel-Version vom K 70 getötet wäre.

SPIEGEL: Das ist nicht der Fall?

HEYDEKAMPFF: Nein, das ist nicht der Fall.

SPIEGEL: Man weiß von den Wolfsburgern, daß sie technischen Novitäten und dem technischen Risiko einer grundlegend neuen Konstruktion, wie etwa des Ro 80 — der ja weitergebaut wird —, immer wenig Neigung entgegengebracht haben, ganz im Gegensatz zu NSU.

HEYDEKAMPFF: Wenn das so wäre, hätten die Wolfsburger nicht den Audi 100 gebaut.

SPIEGEL: Der Audi 100 ist wohl im Vergleich zum Ro 80 ein technisch eher herkömmliches Auto.

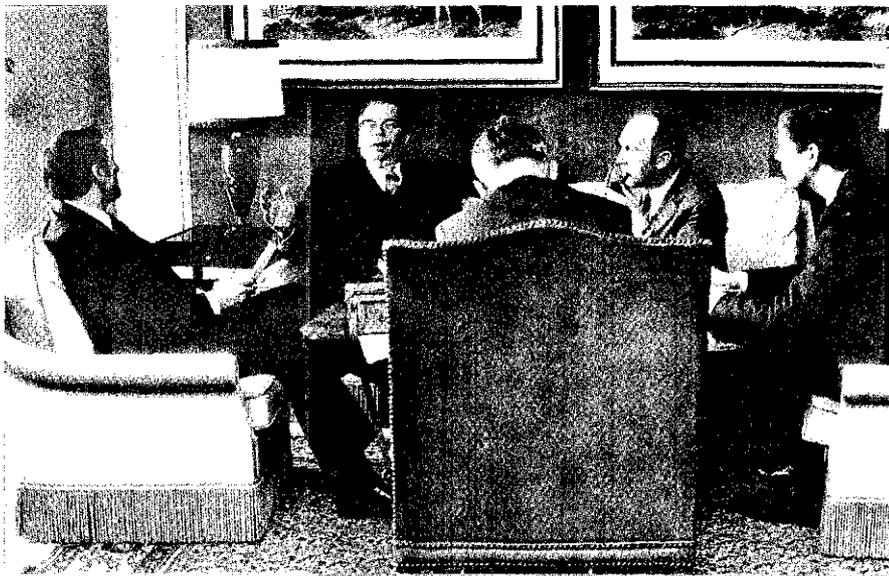
HEYDEKAMPFF: Gewiß, gemessen daran sind Wankel-Autos ein Ding für sich, und das jetzt so lebhaftes Interesse des Volkswagenwerkes an uns deutet ja darauf hin, daß man dort von der Wankel-Entwicklung einiges erwartet.

SPIEGEL: Das war nicht immer so. Professor Nordhoff hat den Wankel-Motor einmal als „totgeborenes Kind“ bezeichnet.

HEYDEKAMPFF: Ja, das ist der einzige Punkt, in dem Nordhoff und ich nicht einig waren. Die — auch vom SPIEGEL öfter erwähnte — Spannung zwischen uns bezog sich auf die sachliche Beurteilung der Wankel-Technik.

SPIEGEL: Dann wäre es also, wenn VW schon vor Jahren darüber hätte entscheiden können, zur Entwicklung des Wankel-Motors bei Ihnen nicht gekommen?

HEYDEKAMPFF: Diese Entscheidung haben damals drei Herren in unserem Haus gefällt...



Stieler von Heydekampff (2. v. l.) beim SPIEGEL-Gespräch*

glaube nicht, daß uns ein Dressurakt bevorsteht.

SPIEGEL: Wer die Majorität hat, der gibt auch die Kommandos. Meinen Sie, Wolfsburg werde Ihnen keine Weisungen geben?

HEYDEKAMPFF: Nicht im Detail. Wolfsburg wird dem Konzern das Kommando geben für die Typenordnung, für das, was in der großen Linie gebaut wird.

SPIEGEL: Wolfsburg wird ohne Frage auch die Investitionen bestimmen, so daß die Fahrtroute für die neue VW-Tochterfirma — NSU/Audi — von Wolfsburg festgelegt wird.

HEYDEKAMPFF: NSU/Audi muß ins Programm passen. Die Straße, auf der NSU/Audi fährt, richtet sich nach dem Erfolg dieser Division. Die Größe der Investition hängt ab von der zu erwartenden Produktion — und es wird ja nicht bestimmt, daß sie nicht größer werden darf, als sie war.

SPIEGEL: Weil mithin der Audi 100 bereits auf dem Markt eingeführt war...

HEYDEKAMPFF: ... haben wir die Einführung des K 70 jetzt unterbrochen, um zu sehen, wie man daraus etwas sich besser Ergänzendes und nicht gerade Duplizierendes machen könnte.

SPIEGEL: War der Entwicklungsstopp eine Wolfsburger Forderung?

HEYDEKAMPFF: Die Entwicklung läuft kräftig weiter. Es entstehen noch Typenvarianten. Nur die Produktionsvorbereitungen sind jetzt sistiert.

SPIEGEL: Auf Wolfsburger Order?

HEYDEKAMPFF: Das war eine Überlegung, bei der wir uns sehr schnell trafen.

* Im Hamburger Atlantic-Hotel. Mit SPIEGEL-Redakteuren Rudolf Glismann (l.), Ferdinand Simoneit (3. v. l.) und Hellmut Hartmann (r.), vorn Stenograph Walter Steinbrecher.

Kammgarn
TREVIRA
mit 45% reiner Schur-Wolle

Super-
leicht
ist,

wenn
ein Anzug
an Ihnen
schwebt-

JET-SET
Das ist der Superleichte!

Sie spüren den JET-SET kaum. Wenn Sie ihn tragen, denn spezialgewebtes Kammgarn-TREVIRA mit Mohair und Schurwolle machen ihn superleicht. Und bequem. Doch dabei ist der JET-SET immer korrekt. In Schnitt und Dessin. JET-SET. Der superleichte Anzug für dynamische Männer — für Männer, die Herren sind! First class wie alle MUERMANN-Modelle. JET-SET-Standorte nennen wir Ihnen gern.

Muermann
modell

MUERMANN-Bekleidungswerke,
495 Minden · Abt. S 1

SPIEGEL: Aber VW als Großaktionär hätte Sie — möglicherweise damals überstimmt.

HEYDEKAMPF: Das ist gut möglich, wenn es so gewesen wäre. Ob ich dann dabei geblieben wäre, weiß ich allerdings nicht.

SPIEGEL: Eine andere Furcht, die Autokäufer haben könnten, ist die, daß unter der Wolfsburger Herrschaft die NSU Motorenwerke manches von ihrer vielgerühmten technischen Kreativität verlieren werden.

HEYDEKAMPF: Sie setzen voraus, daß diese angebliche technische Schwerfälligkeit, die man Wolfsburg anlastet, unvermindert bleibt und auf uns abfärbt. Aber ich glaube, Herr Lotz hat doch sehr klargemacht, daß er andere Absichten hat.

SPIEGEL: Sie meinen, daß Ihnen auch weiterhin gestattet sein wird, so zu arbeiten, wie man es bei NSU gewohnt war: technisch relativ aufwendige Fahrzeuge mit teuren Fahrwerken und aufwendigen Motoren...?

HEYDEKAMPF: Ganz gewiß.

SPIEGEL: Es gibt abschreckende Beispiele aus der Vergangenheit — wir denken an die Firma Glas in Dingolfing, die von BMW geschluckt wurde —, daß es mit den pffiffigen Autos und den fortschrittlichen technischen Lösungen vorbei war, als die Selbständigkeit aufhörte.

HEYDEKAMPF: Das dürfen Sie nicht vergleichen. Wenn ein Unternehmen wirtschaftlich auf dem letzten Loch pfeift und dann übernommen wird von jemand, der selbst pffiffig ist, dann ist es etwas ganz anderes. Wir pfeifen nicht auf dem letzten Loch...

SPIEGEL: ... und der Übernehmende ist nicht besonders pffiffig.

HEYDEKAMPF: Das habe ich nicht gesagt. Aber nochmals zu Ihren Bedenken: Im Gegensatz zu Ihrer Befürchtung, daß sich das Beispiel Glas wiederholen könnte, glauben wir, daß wir erst jetzt gleichsam das Handwerkszeug bekommen, um das zu tun, was wir eigentlich schon längst wollten. Wir haben doch unendlich viele Dinge nicht realisieren können, weil wir auf die wirtschaftliche Existenzsicherung ebenso sehr achten mußten wie auf die technische Pffiffigkeit, wie Sie es genannt haben. So haben wir viele Dinge unterlassen, die wir schon vor Jahren gern gemacht hätten.

SPIEGEL: Nun wird doch aber NSU vor der Aufgabe stehen, als neue Wolfsburger Tochter, dem Mutterhaus in Wolfsburg selbst Konkurrenz zu machen. Muß man nicht befürchten, daß die bislang recht eigenwilligen NSU-Produkte nun irgendwann zu biederer VW-Erzeugnissen abgestempelt werden?

HEYDEKAMPF: Ich kann Sie an Ihren Befürchtungen nicht hindern. Aber man wird sicher auch nicht mit Gewalt ein Konkurrenz-Programm betreiben wollen. Wir werden ein vernünftiges Typenprogramm für die selbständige Verkaufsorganisation Audi/NSU machen, und dadurch wird manches in Konkurrenz zu Wolfsburg

stehen — aber das wird den Wünschen der Kundschaft entsprechen.

SPIEGEL: Sie wollen also nicht gleichsam nur in die Marktlücken des VW-Programms hineinbauen?

HEYDEKAMPF: Nein. Wie gering der Unterschied in der Konzeption sein muß, um Käufer zu finden, die das andere Produkt nicht kaufen würden, ist ja schon häufig gezeigt worden.

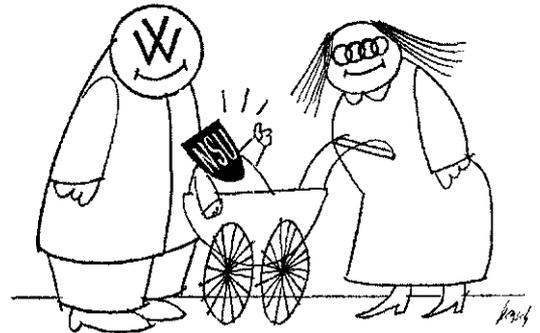
SPIEGEL: Wie wird es mit dem Comobil, dem deutsch-französischen Gemeinschaftsauto, das Sie mit Citroën zusammen in der Entwicklung haben? Wird dieses Projekt gleichfalls gestoppt, oder wie geht es voran?

HEYDEKAMPF: Kräftig voran.

SPIEGEL: Wäre das nicht eine unmittelbare Konkurrenz zu Wolfsburgs Käfer? Das Comobil soll ja wohl 1971 herauskommen, mit Tagesstückzahlen zwischen 500 und 800 Autos...

HEYDEKAMPF: In der Größenordnung.

SPIEGEL: ... und trotz seiner Ausrüstung mit Wankel-Motor in einer



Zuwachs

Handelsblatt

Preisklasse, die dem Käfer entsprechen wird.

HEYDEKAMPF: Ob wir so preiswert sein können, wird sich zeigen.

SPIEGEL: Vielleicht können Sie das bei den Wolfsburgern lernen. Aber wo liegt das Interesse des Volkswagenwerkes, sich an NSU zu beteiligen? Könnte es sein, daß Ihr hochkarätiges Konstruktions- und Entwicklungsteam den Anreiz bot?

HEYDEKAMPF: Ich kann mir gut vorstellen, daß es so war, und ich glaube, das hat auch Herr Lotz gesagt in Frankfurt.

SPIEGEL: War das nicht nur eine Artigkeit von ihm, eine Art Pflichtbonbon?

HEYDEKAMPF: Nein, nein, das ist schon ein notwendiges Stück Zucker, damit der Kaffee überhaupt schmeckt.

SPIEGEL: War die Transaktion, die das Volkswagenwerk vornehmen will, vielleicht auch ein Abwehrkauf — weil Sie drauf und dran waren, sich einem anderen Partner anzuvermählen, möglicherweise einem Ausländer?

HEYDEKAMPF: Drauf und dran ist ein bißchen hart ausgedrückt — aber



Kopfschmerzen im Nu vorbei

Spalt-Tabletten machen spürbar frisch. Sie sind gut verträglich und lassen sich leicht einnehmen.

Spalt-Tabletten beseitigen Schmerzen schnell und nachhaltig. Sie helfen zuverlässig bei Kopfschmerzen, Zahnschmerzen, fieberhaften Erkältungen, Rheumaschmerzen und Alkoholkater.

Spalt-Tabletten können unbedenklich von Autofahrern bei Tag- und Nachtfahrten genommen werden. Auch für Diabetiker geeignet.

Nur in Apotheken 10 Tabl. DM 1,15
20 Tabl. DM 1,95
60 Tabl. DM 4,80

Spalt - Deutschlands
meistgebrauchte Schmerz-Tablette



es ist schon richtig: Weil wir den Grundgedanken doch wohl verfolgt haben, daß wir nicht auf die Dauer ledig bleiben wollten.

SPIEGEL: Warum nicht?

HEYDEKAMPF: Die Kosten der Entwicklung, vor allem aber der Produktionsvorbereitung, sind ständig im Steigen. Wir haben eine halbe Milliarde bisher hineinstecken müssen, und wir haben das letzte Viertel und Drittel davon nur durch Kapitalerhöhung hineinbekommen.

SPIEGEL: Also nicht nur selbstverdientes Geld?

HEYDEKAMPF: Nein, das reichte nicht — und dabei haben wir, gemessen an den Großunternehmen, nur ein relativ bescheidenes Investitionsprogramm durchgeführt. Wir hätten gern ein technisches Zentrum zur Verfügung, wie die Großen es sich gebaut haben...

SPIEGEL: ... so wie jetzt Wolfsburg, mit aufwendigem Windkanal und dergleichen.

HEYDEKAMPF: Ja, das wäre auch für unsere Ingenieure wesentlich angenehmer, so etwas im eigenen Haus zu haben.

SPIEGEL: Herr von Heydekampf, am 26. April werden Ihre Aktionäre die Transaktion VW-Werk — NSU gutheißen müssen. Ist dieser Zusammenschluß ein Anzeichen dafür, daß auf dem europäischen Automobilmarkt amerikanische Verhältnisse einkehren, daß wenige große Autohersteller sich den Markt teilen?

HEYDEKAMPF: Das kann schon sein, daß es in diese Richtung geht, das ist durchaus möglich. Es gibt auch technische Gründe, die dafür sprechen.

SPIEGEL: Inwiefern?

HEYDEKAMPF: Die Standardisierung des Automobils wird immer weiter fortschreiten, etwa wie bei Schuhen, nur daß es eben ein rollender Schuh ist. Mit dem Wankel-Motor hatten wir noch einmal einen ruckartigen Schritt, aber ich glaube, es gibt nicht allzu viele Chancen, daß nochmals ein Einzelgänger zusammen mit einer kleinen Gruppe, daß also ein Mann wie Wankel und wir eine derart einschneidende Neuerung bei einem wesentlichen Teil des Automobils bringen werden.

SPIEGEL: Sie meinen, mit Pffiffigkeit ist künftig nicht mehr soviel zu machen?

HEYDEKAMPF: Wir nähern uns immer mehr dem Zustand eines fertigen Produkts, bei dem sich die verschiedenen Typen nur noch durch modische oder Bequemlichkeitsdinge, durch kleine zweckmäßige Änderungen oder den Preis unterscheiden.

SPIEGEL: Das klingt ein bißchen nach dem billigen Einheitsauto, was Sie da sagen.

HEYDEKAMPF: Dann habe ich mich schlecht ausgedrückt. Nehmen Sie die Tendenz beim amerikanischen Lu-

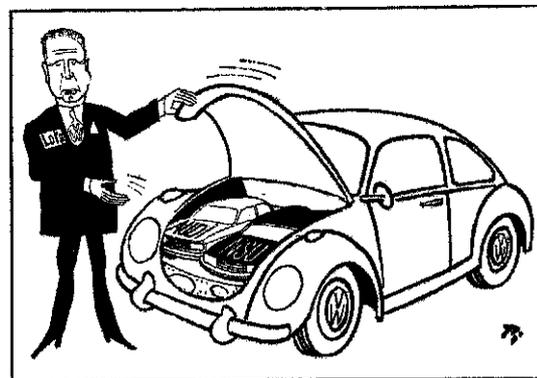
xusauto — die Typen unterscheiden sich ja eigentlich nur noch durch technische Spielereien: Wenn es dunkel wird, geht das Licht automatisch an. Und wenn Sie vergessen, es auszuschalten, schaltet es sich, wenn das Auto stillsteht, wieder aus.

SPIEGEL: Sie meinen, technisch ist alles nach einem Leisten geschneidert?

HEYDEKAMPF: Wenn nun noch nach amerikanischem Muster eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von sagen wir 60 Meilen eingeführt wird, dann fahren diese Autos doch schon beinahe wie auf Schienen — Sie können praktisch ein Wohnzimmer auf Räder setzen.

SPIEGEL: Bei unvorhergesehenen Verkehrssituationen wird man freilich auf gute Technik trotzdem Wert legen müssen.

HEYDEKAMPF: Natürlich, deshalb eben braucht man ein vorbildliches Fahrwerk, standfeste Bremsen und so weiter — aber diese Art Sachen, das sind doch keine Geheimnisse mehr, das kann mehr oder weniger jeder Automobilhersteller heute machen.



Westdeutsche Allgemeine Zeitung
„Da soll noch mal einer sagen,
der Kofferraum sei zu klein!“

SPIEGEL: Ist nicht zu befürchten, daß durch Konzentration mögliche technische Neuerungen künftig unterbleiben?

HEYDEKAMPF: Wir hoffen nicht.

SPIEGEL: Wir möchten zurückkommen auf die Frage: Zeichnen sich, mit dem Volkswagenwerk im Zentrum, die Umrisse eines europäischen Automobil-Konzerns ab? Gehen wir davon aus: VW—NSU—Audi, da gibt es über die Deutsche Automobilgesellschaft, eine Entwicklungsfirma, eine Verbindung zu Daimler-Benz. Von Daimler-Benz zu den Lastwagenherstellern Hanomag und Henschel. Von NSU her, über das schon erwähnte Comobil, eine Verbindung zu Citroën, von dort einen Kontakt zu Fiat, OM, Maserati, Autobianchi. Von VW weiter über die VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft einen mehr oder weniger engen Kontakt zur Firma Porsche. Sind das die ersten Konturen eines europäischen Automobil-Trusts?

HEYDEKAMPF: Ich kann mir vorstellen, daß manche das hoffen und

denken. Ob es Realität wird, muß man abwarten.

SPIEGEL: Was ist Ihre Meinung?

HEYDEKAMPF: Ich bin nicht so optimistisch — Europa ist eben doch ein ganz anderer Markt als Amerika, ein Markt mit vielen Sprachen und vielen Eigenheiten. Amerika hat 200 Millionen Menschen mit einer Sprache und einer Mentalität. Da kann man so etwas leichter zustande bringen.

SPIEGEL: Würden Sie es denn für wünschenswert halten?

HEYDEKAMPF: Ich wäre froh, wenn die optimale Größe von Unternehmungen nicht erst erreicht würde durch einen Zusammenschluß aller Europäer.

SPIEGEL: Welches ist die optimale Größe?

HEYDEKAMPF: Man spricht heute davon, daß man 1000 Wagen am Tag machen muß, dann steckt man schon optimal in der Rationalisierung drin. Sie können vielleicht bei einer noch größeren Stückzahl noch etwas günstiger einkaufen. Aber es ändert nicht so viel. Außerdem stünde eine allzu starke Uniformität der Produkte den individuellen Wünschen der Käufer entgegen.

SPIEGEL: Wenn sich ein europäischer Automobil-Trust wirklich abzeichnet, dann steht in Deutschland nur noch BMW draußen. Was würden Sie tun, wenn Sie BMW-Chef wären?

HEYDEKAMPF: Das sage ich Ihnen auf keinen Fall.

SPIEGEL: Geben Sie BMW als Alleinfahrer eine Chance zum Überleben?

HEYDEKAMPF: Mehr, als NSU sie gehabt hätte.

SPIEGEL: Weil BMW größer ist?

HEYDEKAMPF: Erstens sind sie größer, und zweitens haben sie eine Kundschaft, die ihnen, was die Preise anbelangt, mehr Spielraum läßt, als wir im Konkurrenzkampf mit den ganz Großen gehabt haben. In der 5000-Mark-Klasse ist das Leben für einen Kleinen viel schwerer als in der 10 000-Mark-Klasse.

SPIEGEL: Meinen Sie, daß auch BMW noch unter dem breiten Dach von VW, NSU und Audi marschieren könnte?

HEYDEKAMPF: So weit habe ich noch nicht gedacht.

SPIEGEL: Wenn man einmal davon ausgeht, daß, abgesehen von BMW, alle Firmen irgendwie verflochten werden, dann würde doch quasi fast die gesamte deutsche Automobil-Industrie auf Wolfsburger Kommando hören.

HEYDEKAMPF: Wenn man davon ausgeht! Ich sehe das noch nicht, auch nicht die Notwendigkeit dazu. Der Block Daimler ist sehr stark, ist noch stärker geworden jetzt, der VW-Block an sich ist auch sehr stark.

SPIEGEL: Aber könnten nicht die ausländischen Wettbewerber, vor al-

Ausschreibung: Technischer

100 000

Dieser Chemiewerkstoff fordert Ihre technische Phantasie heraus.

Konstrukteure, Architekten, Formgestalter in aller Welt arbeiten heute mit [®] Baypren. Denn Fertigerzeugnisse aus diesem synthetisch hergestellten Kautschuk (Chloropren-Kautschuk) zeichnen sich durch eine besonders günstige Kombination technologisch wertvoller Eigenschaften aus: Baypren trotz extremen Wettereinflüssen, Ozon, aggressiver Industrie-Atmosphäre, stark schwankenden Temperaturen. Hält selbst Funkenflug und strahlende Wärme aus. Verträgt viele Chemikalien, Öle und Fette. Hat sehr gute mechanische Eigenschaften, ist verschleißfest. Versprödet nicht und wird nicht weich. Alle diese Eigenschaften behält Baypren für Jahrzehnte hinaus.

Das wird heute schon mit Baypren gemacht

Dachbeläge, die keine Wartung mehr brauchen. Fassaden und Fenster, die dicht bleiben. Transport und Lagerung

[®] baypren 

Men's Clip macht ihn sicher.

Er weiß, daß er korrekt gekleidet ist. Und das gibt ihm die Sicherheit, die er braucht.



Men's Clip Mode-Träger geben der Kleidung perfekten Sitz. Und darauf kommt es an. In allen Situationen.

Men's Clip ist männlich korrekte Mode. Und gesunde Mode. Denn Men's Clip macht Schluß mit dem einengenden Hosenbund auf weiten Autofahrten, bei langen Besprechungen am runden Tisch. Men's Clip ist viel mehr als eine praktische Mode.

Die Qualität garantiert Gold-Zack.

Denn: Gold-Zack — nichts hält länger.



Men's Clip von **Gold-Zack**

Erhältlich in den Benelux-Staaten, in Dänemark, Frankreich, Norwegen, Österreich, Schweden, in der Schweiz und den USA.

lern die Amerikaner, etwa durch Preisdruck eine weitere Konzentration erzwingen?

HEYDEKAMPF: Preisdruck — das haben sie bisher nicht gemacht, und sie haben, ich weiß das aus meiner Opel-Zeit, auch keine Tendenzen in dieser Richtung.

SPIEGEL: Herr von Heydekampf, gibt nicht die Existenz großmächtiger amerikanischer Konkurrenten den europäischen oder deutschen Automobil-Konzernen das wunderbare Alibi zu sagen, wir müssen den Amerikanern beim Aufkaufen der kleinen Firmen zuvorkommen? Man findet sicherlich in jedem Fall einen Amerikaner, der, wenn auch nur durch Augenzwinkern, sein Interesse bekundet.

HEYDEKAMPF: Ja, aber ich glaube, daß das im vorliegenden Fall nicht so gewesen ist, das Interesse von VW lag doch offenkundig darin, hier eine interessante, relativ kleine Tochterfirma zu schaffen, die ihrerseits lebensfähig ist.

SPIEGEL: Aber hat nicht das Publikum am Ende den Schaden? Gerade die kleinen Firmen haben erfahrungsgemäß pfliffige Autos gebaut, und die großen haben den Avantgardismus gescheut. So hat das VW-Werk auf der Automobil-Ausstellung, auf der Sie den Ro 80 zeigten, den 35 Jahre alten Käfer mit 34 kleinen Verbesserungen vorgeführt. Warum scheuen die Giganten technisches Risiko?

HEYDEKAMPF: Dieses Thema habe ich ja kürzlich mal abgehandelt: Auf der einen Seite bringen die Großen durch ihre Scheu vor Änderungen, um es höflich auszudrücken, natürlich erstaunliche Gegenleistungen für das Geld der Käufer. Solange es nicht gerade unerlaubte, unsichere, schlechte Autos sind, die sie bauen, solange bedankt sich der größte Teil des Publikums, daß es für so wenig Geld so viel Auto bekommt und so viel technische Spielereien.

SPIEGEL: Gerade in diesem Punkt hat Ihre Firma einen anderen Kurs gesteuert, den des technischen Avantgardismus. Sie haben den Wankel-Motor herausgebracht — und bisher hat keiner der ganz Großen sich dazu verstanden, ihn serienmäßig in Autos einzubauen. Wird das durch Ihre Verbindung mit VW jetzt anders? Wird VW Wankel-Lizenzen nehmen und dafür zahlen?

HEYDEKAMPF: Wenn sie Wankel-Motoren bauen wollen, müssen sie zahlen. Ob sie welche haben wollen, weiß ich nicht.

SPIEGEL: Gibt es Anzeichen dafür?

HEYDEKAMPF: Daß der ganze Wankel-Komplex sehr wohl ein Anziehungspunkt für VW gewesen ist, habe ich schon gesagt.

SPIEGEL: Die Aussicht auf neue Lizenzeinnahmen hat ja schon in den vergangenen Wochen die Börse zu wilden Spekulationssprüngen veran-

laßt. An den Lizenzeinnahmen sollen die NSU-Aktionäre ja beteiligt sein — was werden die Aktionäre in den nächsten zehn Jahren an Lizenzeinnahmen zu erwarten haben?

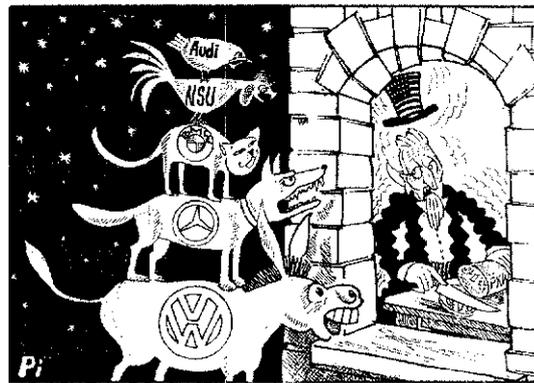
HEYDEKAMPF: Das kann ich Ihnen nicht sagen, das hängt davon ab, ob irgendeiner der Großen in die Wankel-Serienfertigung geht oder ob beispielsweise das Comobil-Projekt sich zu 500 oder 800 oder 1000 Wagen täglich auswirkt oder ob Alfa Romeo in die Wankel-Produktion geht oder ob beispielsweise das Geschäft mit Wankel-Außenbordmotoren gut anläuft — das alles sind große Fragezeichen.

SPIEGEL: Machen Sie doch mal eine Hochrechnung.

HEYDEKAMPF: Wir haben schon eine gemacht, aber ich sage nicht, was dabei herausgekommen ist.

SPIEGEL: Bei der Konstruktion der neuen VW-Tochter unter Festlegung der Anteile ist der Wert der Wankel-Lizenzen nicht kalkuliert worden.

HEYDEKAMPF: So ist es, und das ist, finde ich, eine der Notwendig-



Industriekurier

Um einem das Fürchten beizubringen

keiten, daß wir diesen Weg gefunden haben, um einen unlösbaren Streit mit den Aktionären zu vermeiden.

SPIEGEL: In welcher Höhe, Herr von Heydekampf, werden die Aktionäre von der neuen Firma Audi NSU Auto-Union AG Dividende zu erwarten haben?

HEYDEKAMPF: Wir haben im letzten Jahr acht Prozent verdient, trotz der Unkosten der Kapitalerhöhung. Und wenn wir jetzt in Zukunft also eine Viertelmillion Autos machen im großen Verbund, dann sollte daran besser verdient werden, als wenn NSU allein 150 000 macht.

SPIEGEL: Würden Sie eine Dividenden-Prognose der neuen Firma für 1989 wagen?

HEYDEKAMPF: Nein, dazu kann man noch nichts sagen, es ist viel zu früh, jedenfalls wird die neue Firma nicht schlechter arbeiten, als wenn NSU aus dem Verbund herausgeblieben wäre. Das scheint mir sicher.

SPIEGEL: Herr von Heydekampf, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.