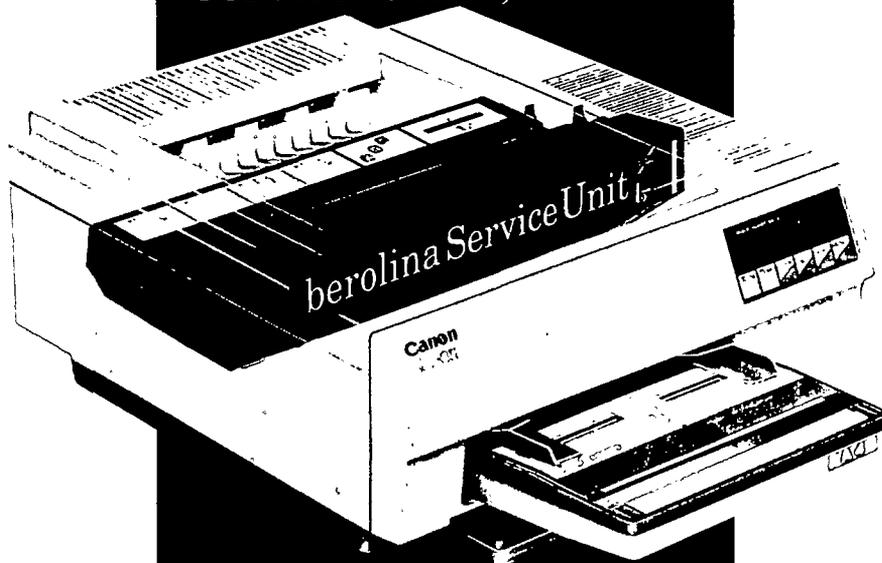


Hier geht es um Ihr Schriftbild

Statt 5^{1/2} Wegwerf-Kartuschen nur noch eine wartungsfähige Service-Unit*)



Sie sparen Geld.
Sie verbessern Ihr Schriftbild.
Sie verhalten sich umweltbewußt.

*) Für Canon, HP, QMS, Apple, Brother und andere kompatible Drucker.

A . C . H . T . U . N . G

Weitere Informationen, vor allem über in Frage kommende Druckersysteme, erfahren Sie zum Ortstarif:

0130/ 3445



berolina Schriftbild - Postfach 46 04 29 - 1000 Berlin 46

SP 19/90

H E I S S A U F W E I S S ?



Mercedes fahren wird immer exklusiver. Zum Beispiel mit transparenten "BLINKERGLÄSERN" für alle 190er (200-300er in Kürze)! Hell wie das Glas der Hauptscheinwerfer. Mit E3-Prüfzeichen. Komplette Einsätze für schnellste Selbstmontage nur **DM 186,-** pro Paar (unverbindliche Preisempfehlung). Gern schicken wir Ihnen kostenloses Prospektmaterial. Anruf oder Karte genügt!



in.pro. Warenhandels-gesellschaft mbH - Papenstraße 41
2000 Hamburg 76 - Telefon: 040/251 31 31 - Fax: 250 08 00

Spiegel 19-90

schaft Aero Lloyd, Bogomir Gradišnik, bezweifeln weiterhin, daß die Slot-Vergabe schon bald anders als bisher geregelt wird. „Die Berliner Mauer“, so Gradišnik, „war leichter abzureißen.“

Gradišnik richtet sich ebenso wie die meisten seiner Kollegen darauf ein, daß kleinere Flugunternehmen im Wettstreit mit den Großen nur dann eine Überlebenschance haben, wenn sie eine Marktnische finden. Der Luftverkehr in Europa ist zu gründlich aufgeteilt.

Die Aero Lloyd etwa, die ebenfalls innerdeutsche Flüge anbietet, fliegt zu günstigeren Tarifen als die Lufthansa. Sie hat bisher durchgehalten, weil sie Verluste im Linienflugverkehr im Charterbetrieb ausgleichen kann. Außerdem hat Aero Lloyd bei weitem nicht so hohe Kosten wie German Wings, die weder an den Gehältern noch am übrigen Aufwand sparte.

Die German-Wings-Chefs Peter und Christian Kimmel haben immer noch die Hoffnung, daß sie mit ihrem Konzept gegen die Lufthansa antreten können. Am Mittwoch teilten sie ihren Mitarbeitern mit, es hätten sich „erneut Interessenten als potentielle Kapitalgeber“ gemeldet.

Doch die Chancen für einen zweiten Versuch, mehr Wettbewerb in den innerdeutschen Flugbetrieb zu bringen, stehen schlecht. Die Brüder Franz und Frieder Burda nämlich, die vier der insgesamt sechs German-Wings-Maschinen besitzen, haben offenbar begriffen, daß sie sich zuviel vorgenommen hatten: „Die Kimmels“, so ein Burda-Manager, „kriegen unsere Flugzeuge nicht noch mal.“

Unternehmen

Zurück zu den Wurzeln

Immer wieder klappte es nicht, doch jetzt hat BMW-Lenker von Kuenheim ein größeres Unternehmen außerhalb der Autobranche dazugekauft.

Um 14 Uhr am Donnerstag vergangener Woche ging im Münchner BMW-Hochhaus ein Telefax von Hilmar Kopper ein, dem Chef der Deutschen Bank. In seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender von Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD) meldete Kopper Vollzug: Das Gremium hatte dem Verkauf der KHD Luftfahrttechnik an BMW zugestimmt.

Schon seit Jahren sucht BMW-Chef Eberhard von Kuenheim, 61, ein größeres Unternehmen, an dem sich der Münchner Autokonzern beteiligen kann. Nun endlich ist es vollbracht.

Die KHD Luftfahrttechnik (900 Beschäftigte, 180 Millionen Mark Umsatz)

ist am Bau von Triebwerken für Militärflugzeuge und den Airbus A 320 beteiligt. BMW wird die Firma gleich in ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem britischen Triebwerkshersteller Rolls-Royce einbringen.

Der Automanager mag die Bedeutung des Geschäfts, das seine Firma 100 Millionen Mark kostet, gar nicht hoch genug einschätzen. BMW, dessen weißblaues Firmenemblem einen rotierenden Propeller darstellen soll, habe zu „seinen alten Wurzeln zurückgefunden“. Der Autohersteller hatte 1916 als Flugmotorenpionier begonnen.

Einen gewissen Stolz, sich endlich einmal in der Rolle des Konzernstrategen präsentieren zu können, konnte Kuenheim bei der Verkündung nicht verbergen. So gern er auch über die Aufkaufmanie des Daimler-Benz-Kollegen Edzard Reuter spottete, so deftig auch seine Kritik an dem Stuttgarter Gemischtwarenladen ausfiel – immer schwang bei solchen Äußerungen auch ein wenig Neid mit.

Es war nicht die Einsicht in die Risiken, die Kuenheim bislang von ähnlichen Ausflügen in neue Geschäftsbereiche abhielt. Nur zu gern hätte der BMW-Chef die Technikfirmen MTU oder Dornier gekauft. Er kam nicht zum Zuge, weil Daimler bei MTU ein Vorkaufsrecht besaß und weil Baden-Württembergs Ministerpräsident Lothar Späth die Stuttgarter zu Dornier drängte.

Mangels besserer Gelegenheiten stieg BMW bei einer Reihe kleinerer Firmen ein, darunter bei einer Roboterfirma, einem Software-Hersteller und einem Chemiespezialisten. Viele Engagements stellten sich als Fehlschlag heraus. Und

der bei BMW für Beteiligungen zuständige Manager wurde auf einen anderen Posten verschoben. Allein die inzwischen wieder abgestoßene Beteiligung an der Schweizer Firma Belland kostete BMW rund 50 Millionen Mark.

Kuenheim hat aus den Fehlschlägen gelernt. Zu BMW, meint er heute, passe nur ein Unternehmen, das sich in höheren Umsatzregionen bewegt. Das BMW-Management sei den Umgang mit größeren Einheiten gewöhnt.

Die Suche nach einem größeren Unternehmen erwies sich als beschwerlich. Die Bergmann-Electricitäts-Werke, die BMW angeboten wurden, waren Kuenheim zu teuer. Der Einstieg bei Nixdorf, den der BMW-Chef im vergangenen Jahr geprüft hatte, schien ihm zu riskant. Beim Luxuswagenhersteller Jaguar, der inzwischen bei Ford landete, wollte zwar von Kuenheim, doch offenkundig die britische Regierung nicht.

Mit seiner Neuerwerbung wagt sich Kuenheim nun auf einen riskanten Markt mit eigenen Gesetzen. Der Triebwerksbau hat sich weltweit zu einer Branche entwickelt, in der selbst die drei großen Konzerne Pratt & Whitney, General Electric und Rolls-Royce Milliarden-Investitionen und -Risiken kaum noch allein eingehen wollen. Sie teilen untereinander die Arbeit auf und tun sich mit kleineren Spezialisten aus Europa oder Japan zusammen.

Gemessen an diesen Konzernen ist die BMW/Rolls-Royce-Gemeinschafts-firma, die in das britische Unternehmen nur mit kleineren Triebwerken einsteigt, ein relativ schwacher Wettbewerber. Die neue Firma ist zudem mit zwei gravierenden Problemen belastet.



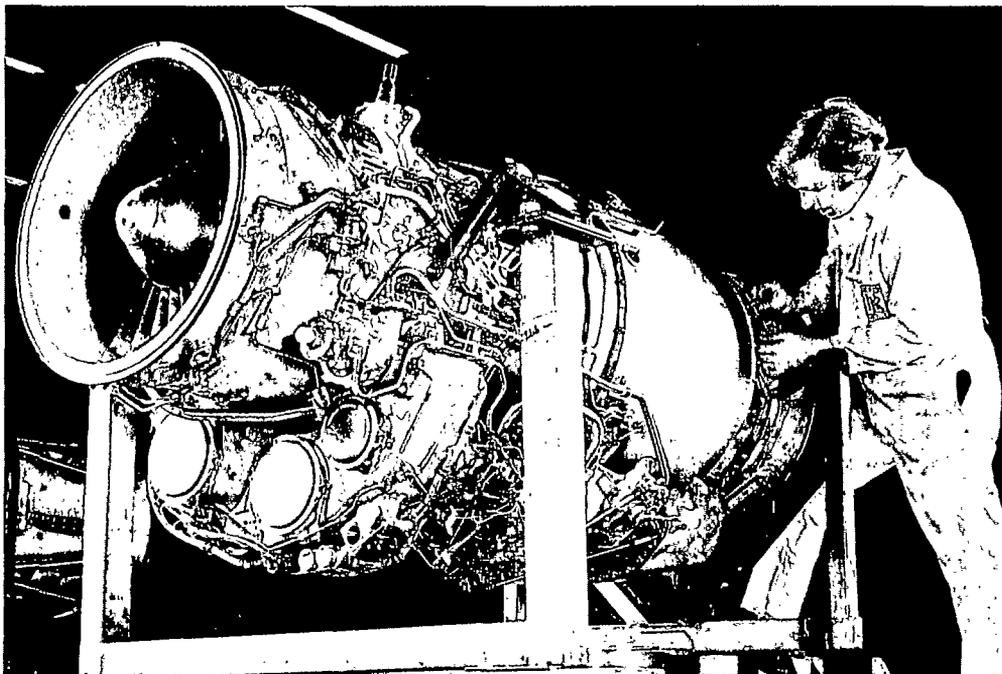
BMW-Chef Kuenheim
Aus Fehlschlägen gelernt

Die KHD Luftfahrttechnik hat einen großen Nachholbedarf bei Investitionen. Dem KHD-Konzern, der nur knapp der Pleite entging, fehlte für diese Zwecke das Geld. Und: Bei der Firma stammen bislang rund 80 Prozent der Einnahmen aus Verkäufen an die Militärs, im Zeitalter der Entspannung nicht unbedingt ein zukunftsträchtiges Geschäft.

BMW will seiner neuen Tochter mit Investitionen von rund einer Milliarde Mark in den nächsten zehn Jahren bei der Entwicklung neuer Produkte helfen. Das Unternehmen soll ein Triebwerk für zivile Flugzeuge mit 75 bis 100 Sitzen anbieten, für die weltweit ein stark steigender Bedarf besteht.

Ein möglicher Abnehmer dieses Motors sitzt in Deutschland: die MPC Aircraft GmbH, die zusammen mit China ein 80sitziges Flugzeug entwickelt.

Von Kuenheim wird sich daher mit seinen spöttischen Anmerkungen zur Beteiligungspolitik des Kollegen Reuter zukünftig wohl zurückhalten. MPC Aircraft ist Teil des Luftfahrt-Imperiums von Daimler-Benz. ◀



Triebwerksproduktion bei Rolls-Royce: Riskanter Markt