

Der gefräßige Riese

Helmut Maucher, Nestlé-Chef und Management-Philosoph. Unter seiner Regie verleiht sich der Schweizer Weltkonzern mit schier unstillbarem Appetit ein Unternehmen nach dem anderen ein, zuletzt einen 10-Milliarden-Franken-Brocken. Warum? Wie Maucher sein Unternehmen führt, was er von Stäben hält und wohin er will - im neuen manager magazin. Weitere Beiträge

Krupp - Comeback auf Raten: Nach langer Irrfahrt und auffälligen Managementversäumnissen scheint der Krupp-Konzern allmählich wieder in Form zu kommen. manager magazin analysierte die Strategie von Krupp-Chef Wilhelm Scheider und sprach mit ihm auch über seinen Aufsichtsrat Berthold Beitz. »Wir stimmen in allen wesentlichen Fragen überein...« **Karriere für Softies?** Fünf Vorstände - Heinz Briam (VW), Ueli Prager (Mövenpick), Dieter Vogel (Pegulan), Otmar Franz (Klöckner & Co) und Jürgen Mülder (Mülder & Partner) diskutieren über Karrierechancen für Führungskräfte. Ihr überraschendes Fazit: Umwelt- und gesellschaftspolitisch aufgeschlossene Nachwuchsleute haben in Zukunft größere Chancen als »Technokraten«. **Fasten à la Buchinger:** Was bringt die Abmagerungskur des Dr. Buchinger, wie ist sie zu ertragen? manager magazin protokollierte eine 14-Tage-Diät. Ergebnis: Fünf Kilo Gewichtsverlust und mindestens ebensoviel Gewinn an Lebensfreude.

IM APRIL-HEFT



MANAGER MAGAZIN. WIRTSCHAFT AUS ERSTER HAND.
Erhältlich in ausgewählten Zeitschriftenverkaufsstellen. DM 8,50.

LUFTFAHRT

Fliegendes Bein

Aus dem betagten Motor seines Sportwagens „911“ hat Porsche ein Flugzeugtriebwerk entwickelt.

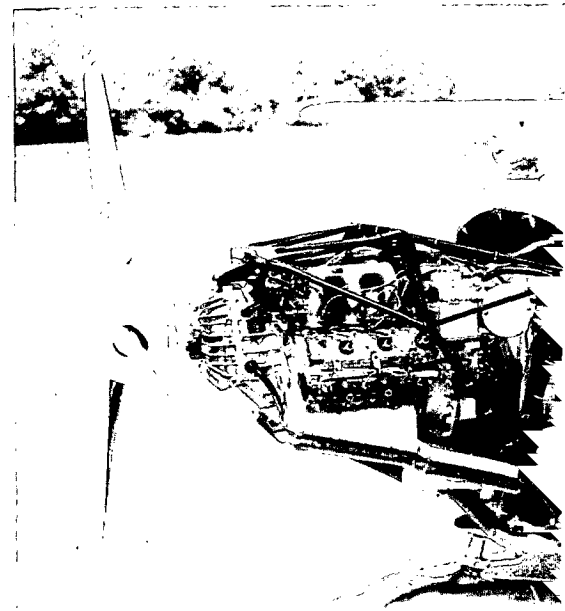
Zügig peilt Deutschlands kleinster Autohersteller die Umsatzgrenze von drei Milliarden Mark an. Die Autos von Porsche, immer teurer, werden wie wild gekauft; der Kurs der neuen Porsche-Aktien stieg in wenigen Wochen von 780 Mark (Ausgabekurs) auf 1400 Mark. „Wir schwimmen im Geld“, verriet vor Monaten ein Porsche-Manager, „wissen nicht, wohin damit.“

Nun wissen sie es wohl doch: Das Geld geht in die Luft.

Im Sommer soll sich ein schniekes, sportliches Tiefdeckerflugzeug vom Typ „Mooney 231“ in die Lüfte erheben, zu einem von Porsche finanzierten Flug rund um die Welt.

Porsches Penunzen stecken im Antrieb: Mooneys Propeller rotiert durch die Kraft eines Flugmotors, den Porsche-Ingenieure in dreijähriger, heimlicher Entwicklungsarbeit mit Millionenaufwand in Porsches „Denkfabrik“ in Weissach zur Serienreife gebracht haben. Der Weltflug ist laut Porsche als „Härtetest“ gedacht; von ihm erwartet die Firma „wichtige Hinweise“ darauf, „wie sich das Sechszylinder-Triebwerk unter unterschiedlichsten Klimabedingungen bewährt“.

Porsche will in der neuen Dimension nicht einfach nur mitmischen, sondern mehr: Der neue Zuffenhausener Flugmotor (Hubraum: 3,2 Liter, Leistung: 212 PS), offiziell PFM 3200 („Porsche Flug Motor“) genannt, soll unter den Sport- und Geschäftsflugzeugen der 180-



Porsche-Flugmotor PFM 3200
„Wovon Flieger träumen“

»Larve und Libelle zugleich, böseartig und zart, zudringlich und zurückhaltend, ein indiskreter Voyeur, der nie schamlos ist: das ist Hubert Fichte.«

FRITZ J. RADDATZ

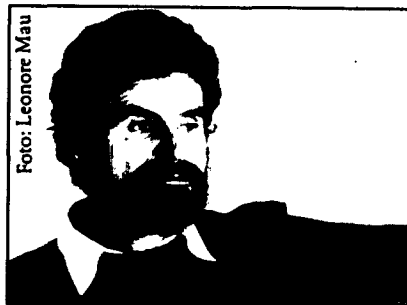


Foto: Leonore Mau

HUBERT FICHTE

Lazarus und die Waschmaschine

Kleine Einführung in die Afroamerikanische Kultur.

440 Seiten. Engl. Broschur. DM 32.-

HUBERT FICHTE

Der Aufbruch nach Turku und andere Erzählungen

160 Seiten. Engl. Broschur. DM 24.-



Lazarus und die Waschmaschine ist eine Einführung in die Afroamerikanische Kultur, die – zusammen mit den Bänden *Xango* (Textband. 355 Seiten, brosch. DM 34.-. Bildband. 172 Seiten, 103 z.T. Farbfotos. Ln. in Schuber DM 248.-) und *Petersilie* (Textband. 401 Seiten, brosch. DM 38.-. Bildband. 199 Seiten, 105 z.T. Farbfotos. Ln. in Schuber DM 248.-) und den Fotos von Leonore Mau – eine Phänomenologie dieses Kulturkreises bieten, wie sie bisher nicht vorliegt.

Der Erzählband *Der Aufbruch nach Turku und andere Erzählungen*, 1963 erstmals erschienen, wurde um die Erzählungen *Die Mistelschneider*, *Inselbegräbnis* und *Der Rockkönig* erweitert.

S. Fischer



Mooney 231 mit Porsche-Motor: „Einfach wie Autofahren“

bis 230-PS-Klasse womöglich eine Art Revolution bewirken.

„Mit unserem neuen PFM 3200“, erläuterte Porsche-Firmensprecher Uwe Brodbeck, „wird der motortechnische Teil der Fliegerei, etwas überspitzt ausgedrückt, so einfach wie Autofahren.“

Nach Tests in der Mooney 231 und der Cessna 182 verbraucht der Porsche-Motor bei einem Reisetempo von 300 km/h auf 100 Kilometer nur 13 Liter Kraftstoff – spürbar weniger als vergleichbare Konkurrenzmodelle. Außerdem begnügt sich Porsche mit herkömmlichem Superbenzin, die anderen brauchen spezielles Flugbenzin, je Liter um rund 70 Pfennig teurer und hochgradig verbleit.

Mehr noch: Porsches Flugmotor, obwohl mit einem Gewicht von 200 Kilogramm ein Leichtgewichtler, hat einen Schalldämpfer, bei Flugzeugen dieser Kategorie unüblich. „Geräusch- und vibrationsarm, sparsam und leistungsstark“, so das Münchner „Fliegermagazin“, „stellt er all das dar, wovon budget- und hörgeschädigte Flieger heute träumen.“ Für die Konkurrenten auf dem Markt der Flugmotoren dieses Kalibers wurde der Neuankommeling aus Stuttgart bereits zum Alptraum.

Porsche hat den Steigflug auf einen Riesenmarkt begonnen, wo schon jetzt über 200 000 Flugzeuge, davon 160 000 in den USA registriert, für den Einbau eines „PFM“ in Frage kommen. Der Markt wird von den US-Firmen Continental und Lycoming beherrscht. Ihre Flugmotoren beruhen auf rund 40 Jahre alten Konzepten und zeichnen sich durch große Hubvolumen und Durst aus. Porsche-Projektleiter Heinz Dorsch: „Unser Preis steht noch nicht fest, doch werden Erwerb und Betrieb des Porsche-Flugmotors jedenfalls billiger sein als ein herkömmliches Flugtriebwerk.“

Der Flugmotor ist so konstruiert, daß er sich überall einbauen läßt, wo ihn der Flugzeugkonstrukteur haben will, auch im Heck. Daher, so Porsche, lasse sich mit ihm nicht nur jedes vorhandene Flugzeug verbessern, „sondern er ermöglicht, wovon Entwickler seit Jahr-

zehnten träumen, den Bau völlig neuer Flugzeuge“.

Für deutsche Automobilproduzenten ist der Bau von Flugmotoren kein technisches Neuland. So motorisierten etwa die Bayerischen Motoren Werke im Zweiten Weltkrieg das berühmte Transportflugzeug Junkers Ju 52 („Tante Ju“). Die Daimler-Benz AG lieferte unter anderem die Triebwerke für den viermotorigen Fern-Bomber Heinkel He 177, die allerdings zu Bränden neigten und daher von Hitlers Luftwaffen-Chef Hermann Göring als „zusammengelöteter Scheißmotor“ verflucht wurden.

Um den neuen Flugmotor zu entwickeln, griff Porsche zurück auf einen der rüstigsten Greise des Automobilwesens: Die Ingenieure modifizierten, etwa durch Einbau eines Doppel-Zündsystems, den seit 22 Jahren im Porsche-Sportwagen 911 bewährten Sechszylinder-Boxermotor. Sie ließen ihm sogar die Zwangskühlung per Gebläse und sicherten den Porsche-Flugzeugen dadurch wichtige aerodynamische Vorteile.

Entscheidender technischer Clou: Der Porsche-Pilot kann sich stärker auf das Fliegen konzentrieren, weil er nur noch, wie ein Autofahrer das Gaspedal, einen einzigen Hebel zu bedienen hat. Die drei damit verbundenen Funktionen – Gasgeben, Propellerverstellung und Gemischregelung je nach Flughöhe und Leistungsbedarf – regelt der Porschemotor automatisch. Bei einem herkömmlichen Flugzeug muß der Pilot dafür noch jeweils drei Hebel betätigen.

Tritt Sportwagenproduzent Porsche mit diesem Projekt, das Entwicklungsleiter Heinz Dorsch „unser zweites Standbein für die 90er Jahre“ nennt, vor einem drohenden Tempolimit schon mal vorsorglich die Flucht in die Freiheit des Luftraums an? Porsche-Vorstandsvorsitzender Peter Schutz sieht es anders.

„Das Verrückte war“, so Schutz, „daß wir für das Zulassungsprozedere des alten Elfermotors alles neu zeichnen, ja praktisch neu konstruieren mußten – und da kamen wir an allen Ecken auf eine Menge Verbesserungen, die nun alle auch dem Auto zugute kommen.“ ♦