

MICROSOFT SOFTWARE!

Der Computer hat unsere Welt entscheidend verändert - speziell der PC hat eine neue Qualität der Datenverarbeitung hin zum Informations-Management initiiert und damit die persönliche Produktivität des Anwenders deutlich gesteigert. Wir verdanken ihm eine Mobilität, die wir in der Freizeit ebenso beanspruchen wie für Arbeit und Beruf. Jedoch, der PC lebt nicht vom Strom allein. Es sind die intelligenten Software-Lösungen, die Anwender-Probleme von heute und morgen in der Praxis zu lösen verstehen.

DIE PRAKTISCHE KONSEQUENZ.

Software von Microsoft. Das sind Betriebssysteme wie MS-DOS, Textverarbeitung wie Microsoft WORD, Tabellenkalkulationsprogramme wie Microsoft MULTIPLAN, um nur einige zu nennen. Eine Programmfamilie, deren wegweisende Vorteile in der hohen Kompatibilität untereinander und einer fortschrittlichen Anwendung für den Benutzer liegen.

ZUKUNFT ALS SOLL.

Zukunft ist für manche Hersteller der Branche erst dann ein Soll, wenn andere sie längst haben. Microsoft setzt sich mit den Perspektiven technischer Zukunftsprojekte aktiv auseinander, prägt und gestaltet sie mit. Ständig auf der Suche nach dem machbaren Besseren.

MICROSOFT HABEN.

Wer mit Microsoft-Produkten arbeitet, weiß genau was er hat. Ein Höchstmaß an Funktionalität gepaart mit ergonomischer Bedienungsfreundlichkeit. Dazu eine Unterstützung, die beispielhaft ist: Von der Up-to-date-Garantie über Hotline-Service bis zu hochqualifizierten Schulungspartnern. Zukunftsweisende Realität als Soll. Microsoft hat sie. Jetzt.

Übrigens: Diese Anzeige wurde mit Microsoft WORD erstellt und über das Fotosatzsystem Linotype CRTronic 300 belichtet.

MICROSOFT
SOFTWARE MIT ZUKUNFT

mit Leuchtraketen, Kleinkalibergewehren und Katapulten.

Die Polizei-Experten regen deshalb an, die Rotorflügel durch „Panzerung“ zu schützen. Immerhin hätten BGS-Hubschrauber bei Brokdorf „den Landevorgang wegen massivem Beschuß abbrechen müssen“.

Ebenso wäre in Wackersdorf ein „Puma“, der Einsatz für bedrängte Beamte bringen sollte, beinahe am Landen gehindert worden. Als am Pfingstmontag ein 30köpfiger Polizistentrupp mit zwei Fahrzeugen vorübergehend von Demonstranten eingekeilt war und einen Notruf funkte, fand der „Puma“-Pilot einfach keinen Landeplatz zwischen Bürgern und Bäumen – bis der Einsatzleiter den Befehl gab, Tränengasgranaten abzuwerfen.

Doch die Rotorblätter verwirbelten den Reizstoff, die Schwaden trafen auch Friedfertige, die panikartig auseinanderstoben, auch ein Versorgungsplatz des Roten Kreuzes bekam was ab. Der Effekt entsetzte sogar Polizisten, die in den giftigen Bodennebel gerieten: „Sind die denn verrückt geworden?“

Für die Hubschrauber-Aufrüstung, die den Leitenden Exekutivbeamten vorschwebt, war Wackersdorf, wie GdP-Dicke findet, „nicht gerade ein Parade- fall“.

KRIMINALITÄT

Kleinsten Brille

Ein Berliner vertrieb gestohlene Autos mit sauberen Papieren; die Ämter hatten es ihm leichtgemacht.

Der Berliner Autobastler Manfred Klein, 25, nannte sich „Deutschlands jüngster Autohersteller“. Er verstand sich darauf, biedere Serienwagen sportiv aufzuputzen. Den Escorts fügte er dickbackige Kotflügelverbreiterungen und Heckflügel an. Corsas motzte er mit Schwellern und Spoilern auf.

Selbst vor der Kultmarke Porsche schreckte der gelernte Karosseriebauer nicht zurück. Weil beim 924 turbo das „Überholprestige als solches nicht vorhanden“ sei, versah der Berliner auch dieses Auto mit einer Rennwagenfront.

Deutschlands Fachblätter widmeten Kleins Kreationen Titelblätter und Farbseiten. „Auto Motor und Sport“ stellte den Jungproduzenten vor, das Schwesterblatt „Sport Auto“ orderte Bildmaterial („Hoffentlich knackig-auffällig“) von dem Berliner Exoten. Noch der „Playboy“ propagierte den „Kleinwagen“.

Zwar bemäkelten manche Autoredakteure an den wulstigen Imponierschlitten ein „etwas aufdringliches Outfit“, wie das Hamburger Blatt „Sportfahrer“;

doch in Klein, so hielt „Sport Auto“ dafür, „schlummern Talente“.

Die vermarktete er von 1983 an in größerem Stil. Bei den Kraftverkehrsbehörden meldete Manfred Klein ganze Serien von Umbauten an – 30 Golfs, je zehn Audi Quattro und Porsche 944 Cabrio. Ein erstes Baulos von zehn Super-VWs – Titel: „Golf 7 Street“ – kam im September 1983 auf den Markt.

Klein kassierte für die Wagen mal 10 300 Mark, mal 22 000 Mark – von Privatleuten wie jenem Göttinger Polizisten, der auf eine Kleinanzeige schrieb, meist aber von Firmen. Die gaben die aus Berlin bezogenen Autos mit saftigen Preisspannen, bis zu 7 000 Mark, an ihre Kundschaft weiter. Das ließ Neid aufkommen in der Branche.

Doch unversehens kam der Konkurrenz die Kripo zu Hilfe. Als die Zulassungsstelle an einem der Klein-Autos mehrere Fabriknummern entdeckte, riefen die Beamten die Polizei.

Die Ermittler fanden schnell heraus, daß der martialische Street-Golf keineswegs, wie vom „Hersteller“ immer behauptet, ein um die Rohkarosse zusammengeschaubtes Neustück war. In Wirklichkeit waren es oberflächlich umgemodelte Gebrauchtwagen, die Klein im Weddinger Hinterhof mit Spritzpistole, Dekorstreifen und Bauteilen aus dem Zubehörhandel traktiert hatte. Mehr noch: Die gesamte Zehnerserie war geklaut.

In einem Fall hatte der Jung-Fabrikant sogar zweimal verdient. Einer seiner Golfs ging für 11 500 Mark nach Hannover. Dort wurde der Wagen zwei Wochen später noch einmal gestohlen und nun, unter neuer Fahrgestell-Nummer, einem Berliner Händler ange-dreht. Der zahlte laut Kripoermittlung an Klein für die Doppelfälschung 10 500 Mark und berechnete dem Endkäufer, einem Türken, 17 500 Mark.

Beim Beschaffen der Diebeswagen mußten Insider geholfen haben. Aus Manfred Kleins Heimcomputer entzifferte die Kripo die verschlüsselt gespeicherte Aufstellung von über 30 für den Umbau ausersehenen Golfs, Audis und Porsches, die noch unangetastet bei ihren mutmaßlich nichtsahnenden Eignern standen. Ohne Hinweise von Behörden- oder Werkstattbediensteten konnte diese Dokumentation schwerlich zusammengelassen sein.

Ehe der Verdächtige dazu näher befragt werden konnte, war er allerdings weg. Mit einem gestohlenen Golf entkam er nach Frankreich, wo er im August letzten Jahres bei einer Straßenkontrolle gefaßt wurde. Dort sitzt er noch heute in Auslieferungshaft, während sich zu Hause den Ermittlern Fall auf Fall eine schräge Berliner Jungunternehmerkarriere erschließt, die sich ohne er-

staunliche Sicherheitslücken bei Automobilherstellern und Zulassungsbehörden freilich nicht so üppig hätte entwickeln können.

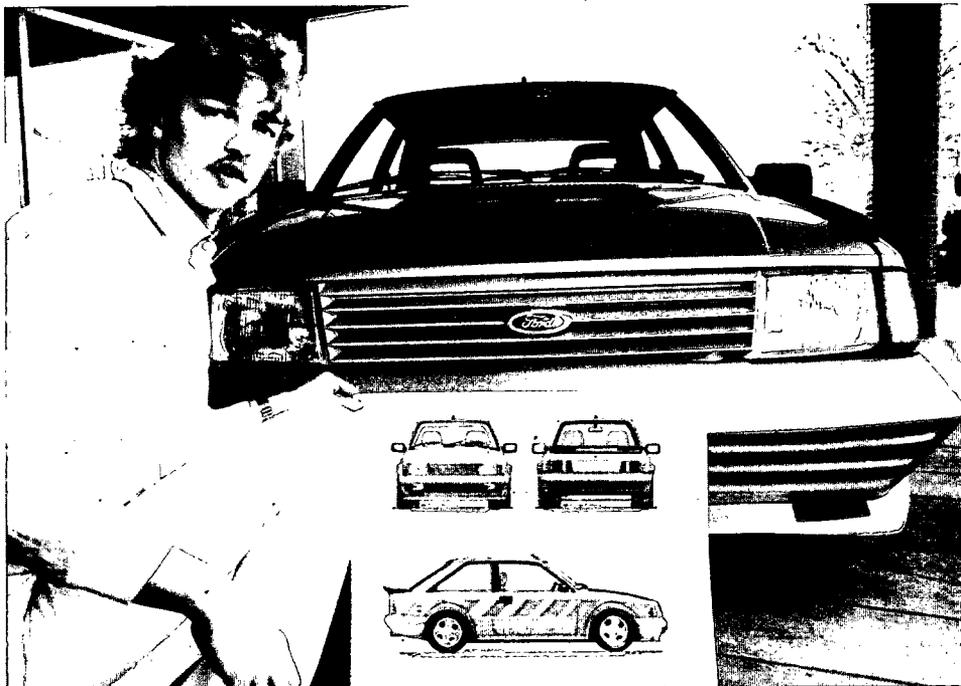
Wieder mal zeigte sich beispielsweise eine bei VW eingebaute Schwachstelle, die nach Rekonstruktion der Polizei auch den Unternehmungen Kleins zugute gekommen sein dürfte: Um einen für Tür- und Zündschloß passenden Zweit-schlüssel zu fertigen, reicht es, mit Minimalaufwand das Türschloß auszubauen. Darauf steht die Nummer, nach der jeder Schlüsseldienst Ersatz anfertigen kann. Kripoappelle an die Autoindustrie, dies Verfahren zu erschweren, waren stets ungehört geblieben.

Die Fahrgestell-Nummer ist in die Spritzwand zwischen Motor- und Innen-

naldirektor Hans Kaiser, „eine Art amtliche Lizenz“.

Brav beeilte sich denn auch Berlins Wirtschaftssenat, dem Automacher gleich darauf die ersten zehn Fahrgestell-Nummern – von WO9Z20212EBK15001 bis 010 – zu erteilen. Unter Vorlage fingierter Rechnungen, mit denen er den Kauf der angeblich verwendeten Rohkarossen vortauschte, bekam Klein anstandslos Blankobriefe vom Verkehrsamt. TÜV-Gutachten und Einzelbetriebserlaubnis waren danach nur noch Formsache, die gestohlenen Autos dadurch mit Amtshilfe gewaschen.

Die 40 vom Wirtschaftssenat zusätzlich noch reservierten weiteren Fahrgestell-Nummern richteten wohl nur deshalb keinen Schaden an, weil der fixe



Auto-Bastler Klein: Zugespachtelt, überlackiert

raum eingepreßt. An zwei Klein-Wagen war die Spritzwand schlicht ausgewechselt worden. Bei anderen Wagen war die Ursprungsnummer einfach zugespachtelt, überlackiert und an anderer Stelle durch eine neue ersetzt worden. Der TÜV merkte nichts.

Schlamperei der Behörden ermöglichte dann auch das Kernstück des Unternehmens: Die Kripo erkannte Kleins Laden als „Scheinfirma“, die trotz Aufforderung des zuständigen Wirtschaftsamt Schöneberg nicht einmal zum Gewerbe angemeldet war.

Gleichwohl ergattete Klein für seine vollmundig angekündigte „Jährliche Produktion: ca. 20 Sonderserien à 10 Stück, also ca. 200 Stück“ beim Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt eine „Welt-Herstellernummer“. Das ist eine Voraussetzung für den Bezug von Blanko-Fahrzeugbriefen – und für das Fälschen von Autos, so der Berliner Krimi-

Fabrikant sie auf der Flucht nicht mehr abrufen konnte. Die Polizei fand später heraus, daß die von den Verkehrsbehörden so arglos bediente Klein-Firma „Exclusiv Service“ an der angegebenen Adresse gar nicht existierte.

„Wer die kleinste Brille trägt, der wird von den Verkehrsämtern scharf begutachtet“, wundert sich Kriminaldirektor Kaiser, „aber einer, der in der Lage ist, solche Mordsautos herzustellen, den hat kein Mensch geprüft.“

Auch der Berliner Rechtsanwalt Peter Schretzmeir findet, „daß die öffentliche Hand bei der Erteilung der Papiere überhaupt keine Sorgfalt aufgewendet hat“. Der Anwalt vertritt ein Autohaus, das bei Klein vier Wagen bezogen hat und seinen geprellten Kunden ihr Geld zurückgeben mußte. Die Firma verklagt jetzt den Wirtschaftsminister auf Schadensersatz. ◆