

damit kostengünstiger zu produzieren, muß Porsche bis heute den 928 und den 911 parallel produzieren — und dies auch noch im falschen Verhältnis: Auf zwei 911 kommt nur ein 928.

Mehr als die Fehleinschätzung der Kundenwünsche belasten andere Pannen mit dem 928 das Konto Fuhrmanns: Das mit Elektrik und Elektronik vollgestopfte Coupé hatte zunächst so viele Macken, daß die Fahrer sich nicht allzuweit von einer Werkstatt entfernen durften.

Teure Nachbesserungen an der Elektrik, an Lichtmaschinen etwa und an der Benzinpumpe, wurden erforderlich. So kostete das Spitzenmodell in der Herstellung, wie Insider errechneten, schließlich gut 20 Prozent mehr als ursprünglich geplant.

Porsche-Miterbe Piëch, der Fuhrmanns Pannen gelegentlich mit bissigen Bemerkungen und offener Kritik kommentierte, hat sich längst seine Gedanken gemacht, wie den Sportwagenbauern zu helfen sei. Als die Suche nach einem Fuhrmann-Nachfolger begann, war Piëch flugs in Stuttgart-Zuffenhausen mit einem eigenen Konzept für die Porsche-Zukunft dabei.

Mit seinen Vorschlägen fand er im Gesellschafterkreis, gebildet aus den Senioren der Familien Porsche und Piëch, offene Ohren. So zugetan war die Verwandtschaft den Plänen Piëchs, daß sie ihm schließlich sogar den Vorstandsvorsitz bei Porsche anbot.

Piëch wollte keine exklusiven Supercars, sondern Sportwagen, die im wesentlichen aus Teilen anderer Autohersteller bestehen, als Porsches der Zukunft anbieten. Doch er scheiterte am Einspruch der Arbeitnehmer im Porsche-Rat, die um Arbeitsplätze in Zuffenhausen fürchteten.

Seinen Plan hat der Porsche-Enkel inzwischen bei Audi in die Tat umgesetzt: mit dem Audi Quattro, einem vierradgetriebenen Supercoupé, das auch Porsche-Fahrer zu Audi locken könnte.

Porsche-Vorstand Fuhrmann dagegen setzt notgedrungen weiter auf den inzwischen verbesserten und in einer zweiten, PS-stärkeren Version angebotenen 928.

Um die Überlegenheit seines Spitzenrenners zu demonstrieren, ließ Fuhrmann den neuen 928 kürzlich auf dem Nürburgring in einem Schaulaufen gegen den 911 antreten. Der 928, mit 300 PS, siegte um wenige Sekunden — gegen einen Konkurrenten mit 188 Pferdestärken.

Einen weit eindrucksvolleren Sieg haben die 911-Fans errungen. Weil der Wagen sich noch immer so gut verkauft, wird Porsche das seit 1964 laufende Modell noch einmal überarbeiten: Ab Herbst gibt es den 911 mit mehr PS und deutlich gedrosseltem Benzinverbrauch.

SILBERMÜNZEN

Tief getroffen

Bonn setzt auf steigende Silberpreise; der Otto-Hahn-Fünfer wird eingeschmolzen.

Als der Silberpreis zur Jahreswende explodierte, war für Finanzminister Hans Matthöfer schnell klar, daß „die Dinger schleunigst in die Schmelze“ müssen.

Jetzt, sechs Monate später, sind die Dinger endlich drin: 8,35 Millionen silberblanke Fünfmärkstücke, die zu Ehren des Atomphysikers Otto Hahn bereits geprägt waren, werden derzeit



Otto-Hahn-Münze
Künftig aus Kupfer und Nickel

wieder eingeschmolzen. Aus sieben Gramm Silber pro Münze fließen insgesamt fast 60 Tonnen in Barren.

Doch die teure Aktion scheint nicht mehr einleuchtend. Denn steil wie der Preis des Silbers erst stieg, ist er anschließend gepurzelt. Mit dem Barrensilber ließ sich noch vor wenigen Tagen kaum mehr Gewinn erzielen als mit den Silbermünzen.

Was zunächst wie ein gutes Geschäft zur Entlastung der Staatskasse aussah, könnte nun sogar den Staat Millionen kosten.

„Ein Schildbürgerstreich in unvorstellbarem Ausmaß“, klagt Heinz Müller vom Verband der Münzhändler über die Fünfer-Schmelze. Müller fühlt sich — und er leidet mit seinen Kunden — zugleich „tief in der Sammlermentalität getroffen“.

Die Trauer um den zerflossenen Fünfer ist verständlich. Denn das Silber der Otto-Hahn-Münze war nach dem Marktpreis des Metalls zu Beginn der vergangenen Woche gerade etwa so viel wert, wie ein Fünfmärkstück eigentlich wert sein sollte: fünf Deutsche Mark.

Tatsächlich stimmen der Materialwert und der Nominalwert bei Münzen nur selten überein. Die Differenz kassiert zunächst der Staat.

Das war auch 1979 bei der Prägung des jüngsten deutschen Silberlings so geplant. Acht Millionen Hahn-Taler sollten für fünf Mark, weitere 350 000 besonders feine Glanzstücke für neun bis zehn Mark angeboten werden.

Rund 43 Millionen Mark wären damit in die Kassen des Finanzministers geflossen, nach Abzug der Prägekosten und des Materialeinsatzes die Hälfte als Reingewinn.

Doch zwei Tage vor der vorgesehenen Auslieferung Ende Oktober wurde die Aktion abrupt gestoppt. Die sieben Gramm Silber pro Münze waren mit dem Preisboom plötzlich im Wert auf sieben Mark gestiegen.

Zum Höhepunkt der Hausse Mitte Januar dieses Jahres hätte das gesamte Silber auf dem Markt schließlich rund 155 Millionen Mark erzielt. Die Entscheidung, die Münzen wieder in Barren zu gießen, schien folgerichtig. Anderenfalls hätte der Finanzminister über 100 Millionen Mark verschenkt.

Die Rechnung ging indes ein weiteres Mal nicht auf. Ende März brach der Silbermarkt zusammen. Und noch Anfang letzter Woche war der geschmolzene Schatz des Finanzministers gerade 41 Millionen Mark wert. Nach Abzug der Kosten für das Prägen, Schmelzen und Scheiden hätte sich beim Verkauf der Barren ein Verlust von sechs Millionen Mark ergeben, verglichen mit dem Erlös aus dem ursprünglich vorgesehenen Münzgeschäft.

Regierungsdirektor Günther Oltmann, im Finanzministerium verantwortlich für die Silberfünfer, gibt sich gleichwohl gelassen. „Die Ära der deutschen Silbermünzen“ sei nun einmal „endgültig zu Ende“.

Die Sammler will der Finanzminister mit 5,35 Millionen neuen Otto-Hahn-Münzen trösten. Die sind allerdings nur aus Kupfer und Nickel.

Die Bonner setzen auf steigende Silberpreise. „Dasselbe Theater geht doch bald wieder los“, meint Oltmann, „in einem Monat könnte sich der Preis verdoppeln.“

Die Spekulation könnte sogar aufgehen. An einem einzigen Tag Mitte vergangener Woche stieg der Silberkurs um zehn Pfennig pro Gramm. Für den noch unverkauften Silberberg aus der Hahn-Aktion brächte das sechs Millionen Mark mehr — der Schmelzverlust wäre getilgt. ♦