

## Nichts zu holen

**Ungewöhnlich ehrgeizige Ziele hat sich die Autofirma BMW gesteckt: Die Bayern wollen in großen Stückzahlen besonders teure Dieselmotoren bauen.**

**D**aimler-Benz baut ihn seit gut 40 Jahren, Opel setzt auf ihn seit Beginn dieses Jahrzehnts, und für den Wolfsburger Volkswagen-Konzern wurde er gar zum Markttrenner: Personautos mit Dieselmotoren haben einen stetig wachsenden Marktanteil an den Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik.

Das Geschäft lohnt offenbar: Eine kleine entschlossene Minderheit unter den Autokäufern setzt auf den geringeren Kraftstoffverbrauch und die längere Lebensdauer des Dieselantriebs. Und obgleich insbesondere die älteren Typen nageln und qualmen, viel Geld kosten und wenig Leistung bringen, bieten bis auf BMW und Porsche alle westdeutschen Autokonzerne seit Jahren D-Modelle an.

In der letzten Woche war es auch für die Bayerischen Motoren Werke soweit. Pünktlich zur Hauptversammlung teilte BMW-Chef Eberhard von Kuenheim seinen Aktionären mit, die Firma werde sich in Neuland wagen.

Er habe mit dem österreichischen Autozweig Steyr-Daimler-Puch (Umsatz: 1,5 Milliarden Mark) eine enge Kooperation zum Bau von Dieselmotoren verabredet. Diese bayrisch-österreichische Allianz, lobte sich der geborene Ostpreuße, werde dem Unternehmen endlich „die verbreiterte Basis“



**Diesel-Freund von Kuenheim**  
Basis in Österreich gefunden

bescheren, die der „aktuellen Größe der Firma entspricht“.

Die breitere Basis will von Kuenheim jenseits der Landesgrenzen ausbauen. Gemeinsam mit seinem neuen Partner will der bayrische Autokonzern in Österreich eine nagelneue Fabrik hochziehen, die nur einem Zweck dient, der „Entwicklung und Produktion von Dieselmotoren für den stationären und mobilen Betrieb“.

Viel mehr als diese scheuen Andeutungen mochte von Kuenheim seinen Aktionären nicht anvertrauen. Immerhin, die Endsumme des Gemeinschaftsprojekts kam heraus: BMW und die vor allen Dingen als Geländefahrzeug- und Lastwagenbauer, aber auch als Schützenpanzer-Produzenten bekannten Steyr-Daimler-Puch wollen 300 Millionen Mark ausgeben und später einmal 1000 Österreicher beschäftigen.

Kuenheims neuer Partner war weniger diskret. Michael Malzacher, Vorstandschef der Steyr-Daimler-Puch AG, schilderte, kaum von der Vertragsunterzeichnung in München heimgekehrt, ungeniert die Details der deutsch-österreichischen Motoren-Ehe.

Die Produktion werde 1982 anlaufen. Auch bei der Zahl der Beschäftigten überbot er den Münchner glatt. 2000 Personen, meinte er, wären mühelos unterzubringen. Denn die Fabrik sei auf zunächst 100 000, später sogar 150 000 Motoren pro Jahr ausgelegt.

Im übrigen, meinte Malzacher, habe Steyr — anders als BMW — „eine jahrzehntelange Tradition auf dem Gebiet des Dieselmotors“ vorzuweisen.

In diesem Frühjahr erst hatte der privatwirtschaftlich geführte, aber einer Staatsbank gehörende Konzern sein Diesel-Wissen arrondiert. Steyr erwart

von der Grazer „Anstalt für Verbrennungsmotoren“ des Erfinders Prof. Dr. Dr. h. c. Hans List alle Patente für einen angeblich revolutionären Dieselmotor.

Dieses neue Triebwerk, behauptet Junior-Chef Helmut List, sei „international neuartig“. Es habe „wesentliche Vorteile gegenüber herkömmlichen Dieseln“ aufzuweisen und sei deshalb „bis in die neunziger Jahre modern“.

Während Steyr genau diesen Wundermotor in dem neuen Gemeinschaftswerk bauen will, beansprucht BMW die Geburtsrechte an dem neuen Diesel vorsichtig für das eigene Haus. Schon seit Jahren, behauptete ein BMW-Presesprecher, arbeite die Entwicklungsabteilung des Hauses an einem hochmodernen Sechszylinder-Dieseln. Und genau dieser Diesel, der per Turboaufladung auf eine Leistung von mehr als 100 PS gebracht werde, solle in Österreich produziert werden. Die Österreicher kommen erst danach an die Reihe: „Der List-Motor ist etwas für spätere Jahre.“

Wer immer den Vortritt hat — die westdeutschen BMW-Konkurrenten staunten letzte Woche nicht schlecht. Denn trotz langen Nachsinnens fiel den Managern der Autokonzerne keine Antwort auf die Frage ein, wo die Steyr-BMW-Dieseln eigentlich eingebaut werden sollen.

Zwar kamen die Österreicher letzte Woche ihrem seit Monaten angesteuerten Austro-Auto näher: Nach einer Absage von Porsche erwärmte sich Fiat-Besitzer Giovanni Agnelli in Wien für eine Montagefabrik seiner Tochterfirma Lancia: „Ich hoffe sehr, daß daraus etwas wird.“

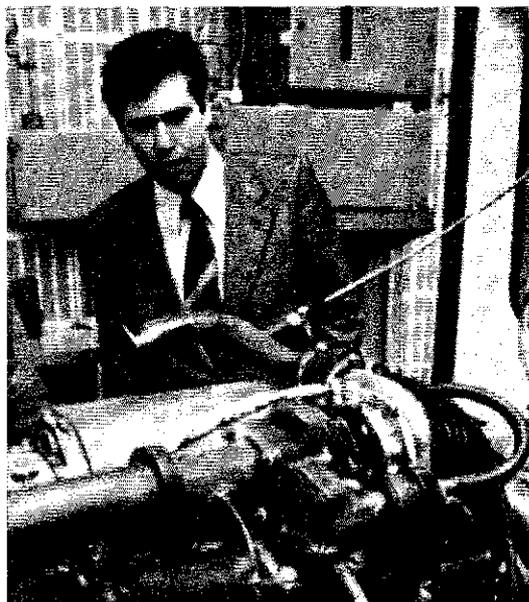
Doch bei den Stückzahlen blieb der Italiener bescheiden. Im Gespräch sind ganze 15 000 Autos pro Jahr.

Auch BMW wird für den Einsatz in seinen größeren Modellen kaum mehr als zehn- bis zwanzigtausend Sechszylinder-Dieseln pro Jahr brauchen. Für den großen Rest müßte das Diesel-Duo deshalb andere Abnehmer finden.

Steyr-Chef Malzacher hat da offensichtlich seine eigenen Vorstellungen. Er rechnet mit Exporterfolgen in Nordamerika, weil dort alle Autohersteller wegen der Benzinspar-Auflagen Washingtons sparsame Diesel-Maschinen anschaffen müßten.

Genau diesen Bedarf aber will der Wolfsburger VW-Konzern schon abgedeckt haben, wenn in Österreich noch nicht einmal der Grundstein für das neue Werk gelegt ist. Bei VW beginnt derzeit die Serienproduktion eines Diesel-Sechszylinders, der auch an Volvo geliefert wird.

Die Zukunft des US-Marktes aber sehen die VW-Verkäufer so: „Wenn der Diesel wegen seiner schmutzigen Abgase dann überhaupt noch erlaubt ist, gibt es da 1982 nichts mehr zu holen.“



**Junior-Chef Helmut List**  
Wundermotor an Steyr verkauft