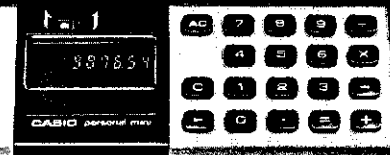


Zwei Beispiele aus dem größten Rechnerprogramm der Welt, das sich sehen lassen kann.



CASIO
"personal-mini" DM 59,-

- Keine Eingabeform notwendig. Nur 12, 24, 36 in der Reihenfolge drücken wie Sie in der Aufgabe stehen.
- Max. 12-stellige Rechenkapazität. Reststellen Abbruch durch Taste.
- Automatische Konstante in allen vier Grundrechenarten. • Kurzwertechniken. • Quadrate und Potenzieren. • Reziprokrechnung. • 1/x, 1/x², 1/x³... • Deutliches, leicht ablesbares Display.



Neu!
CASIO
"pocket-mini" DM 79,-

- Zigaretzenschachtelgröße (61,5 x 98 x 22,3 mm).
- Prozentautomatik und Kalkulierautomatik.
- Quadratwurzel. • Potenzrechnung (x^2 , x^3) und Reziprokrechnung ($1/x$, $1/x^2$, $1/x^3$...).
- Fließkommasystem.
- Automatische Konstante in allen vier Grundrechenarten.
- Deutlich lesbare, grüne Ziffern-Anzeige.

Vom größten Hersteller der Welt.

Casio

Qualität, Zuverlässigkeit, Beständigkeit

* Unverbindl. empf. Verkaufspreis incl. Mwst.

Bitte senden Sie mir unverbindlich ausführliche Informationen über diese Geräte oder über das ganze Rechnerprogramm von Casio.

Name/Firma _____

Anschrift () _____

Casio Abt. S 8,
2 Hamburg 6, Schäferkampsallee 18

LUFTFAHRT

Hilfe bei Exoten

Trotz guter Technik können sich die neuen europäischen Düsenflugzeuge am Markt nicht durchsetzen.

Am 29. Mai, dem Fronleichnamstag, starten Europas Luftfahrt-Manager zu einer Prozession des Mißvergnügens: Sie besuchen die XXXI. Luftfahrttausstellung auf dem Pariser Flughafen Le Bourget.

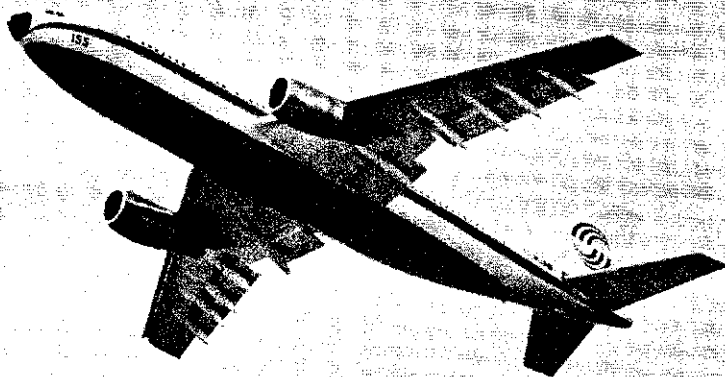
Auf der gallischen Luftfahrtschau werden die Besucher wie stets Amerikas angejahrte Boeing- und Douglas-Flotten inspizieren können, die immer noch das große Geschäft machen. Die oft moderneren Jets aus europäischen Fabriken dagegen wollen den Durchbruch partout nicht schaffen.

Den Aufstieg in die Höhenluft der Großen hatten Europas Luftfahrtpla-

kameralistisch war, wollten die Europäer rasch in Nachfrage-Lücken stoßen, die Amerikas Branchenriesen offenließen. Für die VFW 614, ein in Bremen entwickeltes 44-sitziges Kurzstreckenflugzeug, das auch auf knappen Gras- und Sandpisten operieren kann, machten Europas Luft-Planer einen Markt von 1200 Exemplaren aus. Vorsichtig setzten sie die Schwelle, wo das Verdienen anfängt, bei 250 Jets an. „Und bis heute“, weiß VFW-Fokker-Sprecher Franz Cesarz, „gibt es noch kein einziges Konkurrenz-Flugzeug.“

Für ähnlich konkurrenzlos halten auch die Airbus-Manager ihren 260-Personen-Jet: Auf nationalen und internationalen Kurzstrecken entdeckten sie Bedarfslücken für über tausend Flugzeuge der Airbus-Größe. Kühn kalkulierten sie eine Großserie, deren Gewinnschwelle beim 350. Exemplar liegt.

Doch die Marketing-Papiere erwiesen sich als geduldig, sobald es ans Verkauf-



Europa-Airbus A 300 B: Von Nixon ausgetrickst

ner aber genau auf die erste Jahreshälfte 1975 datiert:

- ▷ Die Airbus-Industrie* garantierte ihrem Kunden Lufthansa schriftlich, bis Ende März 1975 mindestens fünfzig Airbuse verkauft zu haben, anderenfalls die Luftlinie ihre Bestellungen stornieren könne. Verkauft wurden bis dahin 25 Exemplare des 50-Millionen-Jets.
- ▷ Der VFW-Fokker-Konzern rechnete anfänglich damit, gleich nach der Typenzulassung — im Sommer 1974 — runde fünfzig VFW 614 Jets zum Stückpreis von zehn Millionen Mark verkaufen zu können. Verkauft wurden bisher zehn.

Mit Marktprognosen, die zu optimistisch, und einem Management, das zu

* An der in Paris gesteuerten Airbus-Industrie — Aufsichtsrats-Vorsitzender: Franz Josef Strauß — sind Deutschlands MBB-Konzern, Frankreichs Aérospatiale, Spaniens Casa und das holländisch-deutsche Luftfahrt-Unternehmen VFW-Fokker beteiligt.

fen ging. Besonders das Pariser Airbus-Management, dessen langjähriger Chet Henri Ziegler es eher mit den Militärs und den Staatsbeamten hielt, brachte zivile Vertriebstechnik nicht zustande. Die amerikanische Konkurrenz siegte auf der ganzen Linie. Bundeswirtschaftsminister Hans Friderichs: „Die Amerikaner sind eben bessere Hardseller.“

Wo immer Airbus-Verkäufer einschwebten — Boeing- und McDonnell-Douglas-Abgesandte bewirteten in Hotel-Suiten bereits die Kundschaft und brachten die Politik der Weltmacht Amerika ins Spiel. Gegen Zollerleichterungen für japanische Autos verkaufte US-Präsident Richard M. Nixon dem japanischen Premier Tanaka Boeing-Flugzeuge — die Airbus-Verkäufer zogen verdrossen ab. Zudem müssen die Airbus-Industriellen für ihre General Electric-Triebwerke, die sonst durch die amerikanische Export-Import-Bank

*„Wilhelmshöhe,
ist das nun ein
Berg, ein Park oder
ein Schloß?“*



Fragen Sie einen Kasseler, und er wird Ihnen gern erklären, daß alle drei Vermutungen stimmen. Denn Wilhelmshöhe ist eine gut 500 m hohe Erhebung, über die sich Europas größter und wohl schönster Bergpark ausbreitet. Im Park liegt das Schloß Wilhelmshöhe. Es beherbergt eine der bedeutendsten Sammlungen Alter Meister, darunter allein 17 Rembrandts! (Die documenta ist halt nur eine Seite der Kunst in Kassel). Wir erzählen Ihnen gern mehr von unserer Stadt mit den vielen historischen Schönheiten und dem großen Freizeitwert. Schreiben Sie uns – und vor allem: Besuchen Sie uns mal. Dann werden bestimmt auch Sie über Kassel sagen: Unter den schönen deutschen Städten eine besonders interessante!



kassel
Stadt der Künste und Kongresse

INFO-SCHECK

An das Verkehrs- und Wirtschaftsamt,
35 Kassel, Rathaus.

Bitte senden Sie mir

- ☒ Ihr kleines Kassel-Geschenk
und Detail-Informationen über
- ☐ Kasseler Kurzurlaub
 - ☐ Gruppenreisen nach Kassel
 - ☐ Möglichkeiten für Kongresse in Kassel
- Gewünschtes bitte ankreuzen
und Absenderangabe nicht vergessen.

mit Zinssubventionen gefördert werden, den vollen Marktzins zahlen.

Besonders Deutschlands Regierungsbeamte tun sich schwer mit dem Verkauf der eigenen Technologie, obwohl, so ein Bonner SPD-Parlamentarier, dies Sachen sind, „die auf jede Währungskonferenz gehören“. Hinderlich für den Airbus-Verkauf ist dabei freilich Airbus-Aufsichtsratsvorsitzender Franz Josef Strauß, der nicht eben als Repräsentant der Bundesregierung aufzutreten pflegt. Zuweilen tritt er gar nicht auf. Iranische Kundschaft, die große Diners für Strauß-Besuch und Airbus-Präsentation geordert hatte, ließ er sitzen: Der Airbus schwebte ohne Strauß ein.

Wenigstens mit Bestellungen der Lufthansa und der Air France wollten die Airbus-Verkäufer sich den Einstand im großen Liniengeschäft sichern. Doch obwohl die französische Staatslinie mit dem Europa-Flugzeug besser fliegt als mit jedem anderen, blieben große Orders bislang aus. Lufthansa-Chef Herbert Culmann fürchtete, mit dem Airbus werde es so enden wie mit der einst von General Dynamics gebauten vierstrahligen Convair Coronado. Sie wurde bei der Seriennummer 37 aufgegeben und beschwor für ihre Besitzer ständigen Ersatzteil-Ärger herauf. Bevor er drei Airbus-Kaufverträge akzeptierte, ließ Culmann sich deshalb exklusive Ersatzteilversorgung garantieren.

Vorzugsbedingungen mußten die Airbus-Verkäufer selbst dem finanzschwachen Münchner Charterflieger Josef Schörghuber („Germanair“, „Bavaria“) bieten. Der Air Siam überließ der Airbus-Konzern einen Jet gar leihweise für den Liniendienst. Allein Inder und Koreaner buchten zu regulärem Preis.

Mühsam und über Exoten wollen auch die Bremer mit ihrer VFW 614 ins Geschäft. Das erste Exemplar liefern sie im Juli an die dänische Regionalfluggesellschaft Cimber Air in Son-

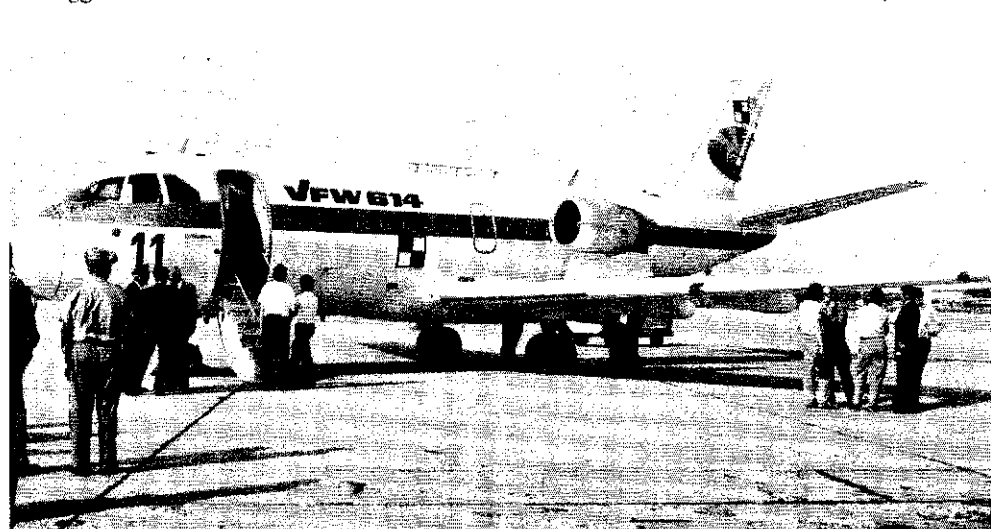
derborg, deren Inhaber Ingolf Nielsen den Flugbetrieb von seinem ererbten Bauernhof an der Flensburger Förde aus dirigiert.

Vergangenes Jahr glaubte VFW-Manager Fritz Wenck das ganz große Geschäft geholt zu haben: Mit Rumäniens Staatslenker Nicolae Ceausescu plante er eine gemeinsame Produktionsgesellschaft in Rumänien. Mindestens hundert VFW-Flugzeuge soll das Unternehmen bauen – fünfzig für den rumänischen Markt, die anderen für den Export. VFW-Sprecher Cesarz vorsichtig: „Rumänien soll völlig unabhängig von der übrigen Planung laufen – ein Zusatzgeschäft.“

Das Normalgeschäft sollen künftig nicht mehr die Technik-Fans von der Weser, sondern die Amsterdamer Fokker-Verkaufsprofis übernehmen: Die Holländer zogen im Krisenjahr 1974 den Markt für kleinere Verkehrsflugzeuge an sich. Von ihrem 79-Personen-Jet F.28 „Fellowship“ verkauften sie binnen zwölf Monaten 32 Stück, selbst die betagte Turboprop-Maschine F.27 „Friendship“ wurde noch 19mal abgesetzt.

Über diese Verkaufsorganisation möchte VFW-Fokkers neuer Chef, der Holländer Gerrit C. Klapwijk, nun zunehmend auch die Bremer VFW 614 absetzen – bei den einstigen Fokker-„Friendship“-Kunden. Vorsichtshalber setzte er aber die Produktionspläne so fest, daß erst in elf Jahren die geplante Mindeststückzahl von 250 Jets erreicht wird.

Wo das Hardselling schon so schwer fällt, erhöhte wenigstens Bonn seine Verkaufssubventionen für jeden Airbus vergangene Woche von drei auf sieben Millionen Mark: Ursprünglich, so sinnierte Werner Knieper, einst Chef der am Airbus beteiligten VFW-Fokker, hatten monatlich vier Airbuse gebaut werden sollen – „jetzt tasten wir uns vorsichtig an zwei Maschinen pro Monat heran“.



Kurzstreckenjet VFW 614: Zusatzgeschäfte mit Ceausescu