

INDUSTRIE

AUTO UNION

Kleinwagen-Odyssee

Die westdeutschen Kleinwagenproduzenten haben sich vorgenommen, in diesem Jahr allein auf dem Inlandmarkt etwa 200 000 Fahrzeuge abzusetzen. An dem Rennen um die Kaufinteressenten, das bereits 1956 begann, nehmen jetzt 20 verschiedene Typen — von der Messerschmitt-Kabine (191 ccm Hubraum) bis zum Borgward Lloyd-Alexander (596 ccm) — teil.

Der Kleinwagen Vespa 400, der neueste Wurf, wird in wenigen Wochen aus den Werkshallen der Augsburgers Vespa GmbH zu den Händlern rollen. Gleichzeitig wollen auch die NSU Werke AG in Neckarsulm ihren Kleinwagentyp „Prinz“ vom Band laufen lassen, den der publicity-freundliche NSU-Generaldirektor Dr.-Ing. Gerd Stieler von Heydekampf im vergangenen September von der Schönheitskönigin Petra Schürmann enthüllen ließ.

Ein Modell hingegen, das noch kurz vor der letzten Frankfurter Internationalen Automobilausstellung in höchster Eile zu rechtgetrimmt worden war, wird weder in diesem Jahr noch wahrscheinlich im nächsten den Typenwirrwarr auf den bundesdeutschen Straßen vermehren, obwohl etliche hundert Händler gerade auf dieses Fabrikat — den neuen kleinen DKW — warten. Sie können nicht begreifen, warum die Auto Union, die vor dem Krieg erfolgreich Kleinwagen mit dem Markenzeichen DKW* baute, den Anschluß an den Nachkriegs-Kleinwagenboom verpaßt hat.

Noch heute repräsentieren 60 000 Vorkriegs-DKW auf westdeutschen Straßen die lange Lebensdauer und konstruktive Zuverlässigkeit einstiger DKW-Erzeugnisse. Der kleine Nachkriegs-DKW ist jedoch noch immer nicht in Sicht. Zwar holpern zur Zeit einige geheimnisvolle DKW-Karosserien über die glitschigen Klinkerstraßen Oldenburgs, die das Düsseldorfer Werk mit Vorliebe als Versuchsstrecke benutzt, aber niemand kann mit Bestimmtheit sagen, wann diese jüngste Kleinwagenkonstruktion der Auto Union in Serien hergestellt wird.

Vor Jahren hatte die Geschäftsleitung angekündigt, daß die Auto Union einen sensationellen Kleinwagen mit Kunststoff-Karosserie herausbringen werde. Die Firma wolle an ein Projekt anknüpfen, an dem sie bereits vor 20 Jahren experimentiert hatte, als die Auto Union noch in Sachsen beheimatet war.

Der sächsische Autokonzern, der 1932 durch die Fusion der notleidenden Automobilfirmen Audi, DKW, Horch und Wanderer entstand, hatte es im Dritten Reich unternommen, einen neuen Wagentyp mit Kunststoff-Karosserie herauszubringen, der größer und komfortabler als der Volkswagen sein sollte. In ihn sollten die Volkswagenbesitzer umsteigen, wenn ihnen das Reichs-Einheitsfahrzeug nicht mehr gefiel.

Diesen Plan ließ der aus Sachsen ausgewichene Generaldirektor Dr. Richard Bruhn 1953 wieder aufleben, nachdem sich die Firma in Westdeutschland neu etabliert hatte. (Ihre in Sachsen gelegenen Stammwerke wurden nach 1945 enteignet.) Der kleine DKW sollte dem alten Markenzeichen zu einer neuen Bedeutung verhelfen. Er sollte der Deutsche Klein-

* DKW bedeutete ursprünglich Dampf-Kraftwagen. Ein solches Vehikel hatte der Inhaber der Zschopauer Motorenwerke, J. S. Rasmussen, 1916 konstruiert. 1919 gingen die drei Versalien auf einen Spielzeug-Zweitaktmotor über, den Rasmussen „Des Knaben Wunsch“ nannte. Aus diesem Spielzeugmotor wurde später der DKW-Zweitaktmotor für Motorräder und Personewagen entwickelt.

Täglich



gut frisiert!

Die meisten Männer bestehen auf Brylcreem

Mit einem Jahresumsatz von über 60 MILLIONEN Packungen ist Brylcreem die AM MEISTEN verlangte Frisiercreme der Welt.

KEIN WUNDER — denn:

- Mit Brylcreem frisierendes Haar behält den ganzen Tag über seinen tadellosen Sitz. Das Haar bleibt dabei weich und locker, denn Brylcreem klebt nicht und fettet nicht.
- Brylcreem gibt trockenem und sprödem Haar wieder neues Leben. Auch widerspenstiges Haar läßt sich mit Brylcreem mühelos frisieren und in die richtige Fassung bringen.
- Ein wenig Brylcreem — täglich mit den Fingerspitzen in die Kopfhaut einmassiert — stimuliert die Haarwurzeln, fördert den Haarwuchs und hilft Schuppenbildung verhindern.
- Brylcreem gibt dem Haar natürlichen Glanz und hinterläßt keinerlei Rückstände auf Haar und Haarboden.

**Nebenbei — für den guten Sitz
der heute bevorzugten plastisch-lockeren Frisur
ist Brylcreem wie geschaffen.*



BRYLCREEM gibt Ihrer Frisur

den richtigen Sitz!

IN TUBEN ZU DM 090, 135 UND 200

W 05037

Wagen schlechthin werden: schneller, schöner und geräumiger als der Vorkriegs-DKW, sportlicher und billiger als das VW-Standardmodell. Mit der Konstruktion eines solchen Idealtyps wurde der ehemalige Porsche-Mitarbeiter Professor Eberan von Eberhorst, 55, beauftragt, der vor dem Krieg den letzten Auto-Union-Rennwagen konstruiert hatte. Auch nach 1945 hatte sich der Professor, im Dienst der englischen Automobilfirmen Aston Martin und Lagonda, als Rennwagen-spezialist betätigt.

Als Grundstoff wurde Polyester-Kunstharz gewählt, das sich unter 20 Atmosphären Druck in die gewünschte Form pressen läßt. Nach Eberans Kalkulation sollte der Wagen etwa 3400 Mark kosten und um 200 Kilo leichter und etwa 1000 Mark billiger sein als ein vergleichbares Modell mit Blechkarosserie. Die Anschaffung der notwendigen Produktionsanlagen einschließlich eines Karosserie-Preßwerks — so versprach der Professor —, werde nur halb soviel kosten wie der Aufbau einer traditionellen Fertigung, nämlich 35 Millionen Mark.

Noch heute schwören Eberan und sein früherer Assistent Kurt Schwenk darauf, daß sie ihr Planziel erreicht hätten, wenn sie nicht „von stärkeren Mächten“ daran gehindert worden wären. Obwohl der letzte Prototyp alle Fahr- und Sturzprüfungen überstanden hatte, wurde das serienreife Modell Ende 1956 — nach 150 000 Kilometern Fahrleistung — verworfen.

In der Firmenleitung herrschte Unruhestimmung. Die Hauptgesellschafter — der Multi-Industrielle Friedrich Flick, der Kölner Bankier Friedrich Carl Freiherr von Oppenheim und der Schweizer Millionär Ernst Göhner — waren mit dem Geschäftsergebnis unzufrieden. Die Erträge waren bescheiden geblieben; nur für die Geschäftsjahre 1954 und 1955 konnte die Firma eine Dividende von sechs Prozent ausschütten.

Die Gesellschafter kritisierten, daß die Firma in eine sterile Periode geraten sei. Die Entwicklung der letzten Jahre gebe zu Besorgnissen Anlaß, die der Hausbankier Friedrich Carl Freiherr von Oppenheim nicht vorausgesehen habe, als er 1949 in Ingolstadt den finanziellen Grundstein für den Wiederaufbau der Auto Union legte.



Abgelehnter Kunststoff-DKW: Drei Jahre vergeblich experimentiert

Vorwiegend mit dem Geld des Kölner Bankiers hatten Generaldirektor Dr. Richard Bruhn und der Vertriebschef Dr. Carl Hahn in Ingolstadt einen neuen Produktionsbetrieb aufgebaut, den die Auto-Union-Leute wegen seines behelfsmäßigen Charakters die „Vereinigten Hüttenwerke“ nannten. Als Werkhallen dienen der Firma noch heute ehemalige Wehrmachtsmagazine, Kasematten und Baracken; dort wurden zunächst nur Lieferwagen und Motorräder hergestellt. Erst 1950, als sich die Firma in den demontierten Hallen der ehemaligen Rheinmetall-Kanonenfabrik in Düsseldorf ansiedelte, wurde auch die Pkw-Produktion aufgenommen.

Das Hauptgeschäft konzentrierte sich bis 1954 — vor Beginn der Zweirad-Absatzkrise — auf Motorräder; jedes vierte neu zugelassene Motorrad war damals eine DKW-Maschine. Mit ihrer Wagen-Produktion hingegen blieb die Firma stets im Schatten. Das lag nicht nur an der beschränkten Kapazität des Düsseldorfer Hauptwerkes, sondern auch an der kosten-treibenden Spaltung der Fabrikation.

Ein Teil des Zubehörs wird in den „Vereinigten Hüttenwerken“ von Ingolstadt hergestellt und muß zur Montage nach Düsseldorf transportiert werden; die Karosserien muß das Werk sogar von fremden Firmen beziehen, da die Auto Union auch heute noch nicht über ein eigenes Preßwerk verfügt.

Trotz schärfster Kalkulation konnte die Firma nicht mit dem VW-Preis konkurrieren, in dem noch eine Menge Luft

steckt*. Die ungünstige Wettbewerbsslage konnte die Verantwortlichen der Auto Union jedoch nicht davon abbringen, daß „die Marke DKW und der robuste Zweitaktmotor“ — so spekulierte der Verkaufs-Chef Dr. Carl Hahn — „auch heute noch wie vor 20 Jahren eine große Gemeinde besitzt. Viele Bundesbürger wollen nicht zur Masse der VW-Fahrer gehören und bevorzugen ein exklusives Fahrzeug“.

Diesem Wunsch sollte vor allem der Dreizylindertyp „Sonderklasse 3 = 6“ entgegenkommen, eine Konstruktion, die schon 1939 entwickelt wurde und seit 1953 in moderner Frisur vom Band läuft. Durch mehrere Änderungen und Verbesserungen wurde der Wagen jedoch schließlich fast so teuer (5750 Mark) wie ein Wagen der Mittelklasse. Die Auto Union hatte Mühe,

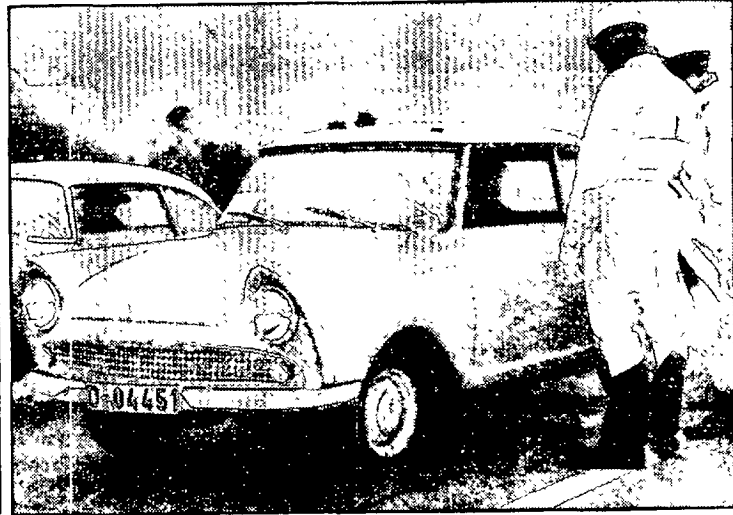
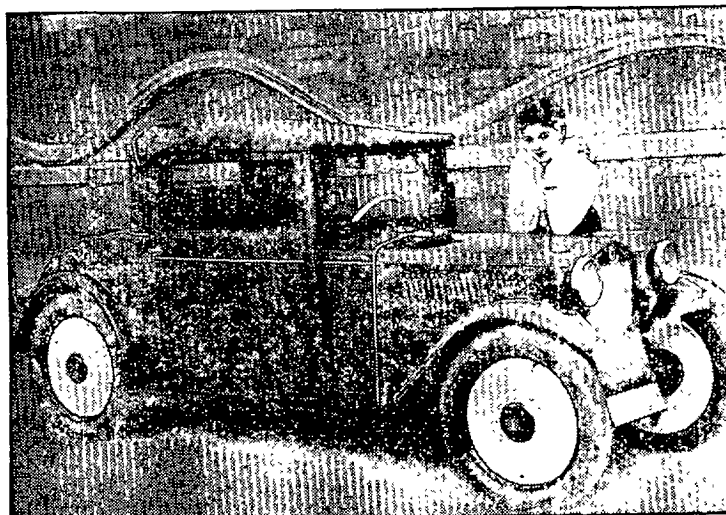
jeden Monat wenigstens 200 Wagen abzusetzen; bei geringerer Stückzahl rentierte sich kaum die Produktion.

Mit dem neuen Kleinwagen hatte die Geschäftsleitung nun endlich zu neuen Geschäftserfolgen vorstoßen wollen. Den Gesellschaftern hingegen schien das Kunststoff-Vehikel zu riskant. Vor allem Flick mißtraute dem Wagen, nachdem ein Mann seines Vertrauens, der Dr. h. c. William Werner, 62, die Kreation des Professors Eberan von Eberhorst in Grund und Boden kritisiert hatte.

William Werner, ein geborener Amerikaner, der Ende der zwanziger Jahre die deutsche Staatsangehörigkeit erworben hatte und als ehemaliger Konstruktionschef von Horch zum alten Stamm des sächsischen Automobil-Konzerns gehörte, war Mitte 1956 auf Wunsch der Gesellschafter in den Vorstand berufen worden.

Der ehemalige Amerikaner, der während des Krieges als Wehrwirtschafts-experte mit dem Ritterkreuz des Kriegsverdienstkreuzes ausgezeichnet worden war, prophezeite dem Kunststoffwagen, er werde wegen eines psychologischen Handikaps schlecht ankommen. Die an Kleinwagen interessierten Käuferschichten seien in der Zwangsvorstellung befangen, daß man bei einem Zusammenstoß in dem Scherbenhaufen der zersplitternden Karosserie zerdrückt werde. Außerdem hegte Werner Zweifel an Eberans Kostenkalkulation; die Firma werde Geld draufzahlen.

* Die reinen Selbstkosten des Wolfsburger Werkes je VW-Standardmodell werden auf 2400 Mark geschätzt; verkauft wird der Wagen für 3790 Mark.



Alter DKW (1932), neuestes DKW-Versuchsmodell: Kein Kapital für Kleinwagen

Das ganze Unternehmen des Professors sei eine Tragödie. Die kleine Auto Union habe nutzlos Geld für Experimente verschwendet, die bisher sogar der größte Automobilkonzern der Welt, die amerikanische General Motors Corporation, noch nicht befriedigend abschließen konnte.

Die Initiatoren der Kunststoff-Karosserie wiesen darauf hin, daß General Motors bereits 30 000 Kunststoffwagen vom Typ Corvette hergestellt hatte. Um den Gesellschaftern zu demonstrieren, daß der neue DKW nicht schlechter sei als das amerikanische Produkt, holten die Kunststoff-Fanatiker eine Corvette aus der Schweiz nach Düsseldorf.

Umsonst, mit seiner temperamentvollen Polemik legte Werner das Kunststoffmodell in die hinterste Ecke der „Alchimistenküche“, wie Eberans Versuchsatelier genannt wurde. Bald darauf wurden auch der Professor (heute Mitarbeiter des Frankfurter Battelle-Instituts) und sein Assistent Schwenk (heute Konstruktionsingenieur bei den Kölner Ford-Werken) ausgekehrt; dann folgte die große Wachablösung.

Der Gründer der alten Auto Union, Generaldirektor Richard Bruhn, und der technische Direktor Zerbst wurden pensioniert, der Verkaufs-Chef Hahn schied krankheitshalber aus und widmete sich fortan nur noch seiner eigenen Firma, einer kosmetisch-pharmazeutischen Fabrik. Ferner mußten die meisten Werksdirektoren und mit ihnen zahlreiche leitende Angestellte den Dienst quittieren.

An die Schalthebel der Auto Union setzten sich 1956/57 Dr. Werner und der neu in die Geschäftsführung berufene kaufmännische Direktor Dr. Werner Henze, der das Vertrauen des Flick-Konzerns genießt. Der energische William Werner begann sein Regime mit einer harten Kritik am derzeitigen Produktionsprogramm. Er versprach den Gesellschaftern, 360 Minuspunkte auszumerken, die er an den Fahrzeugen der Auto Union entdeckt hatte.

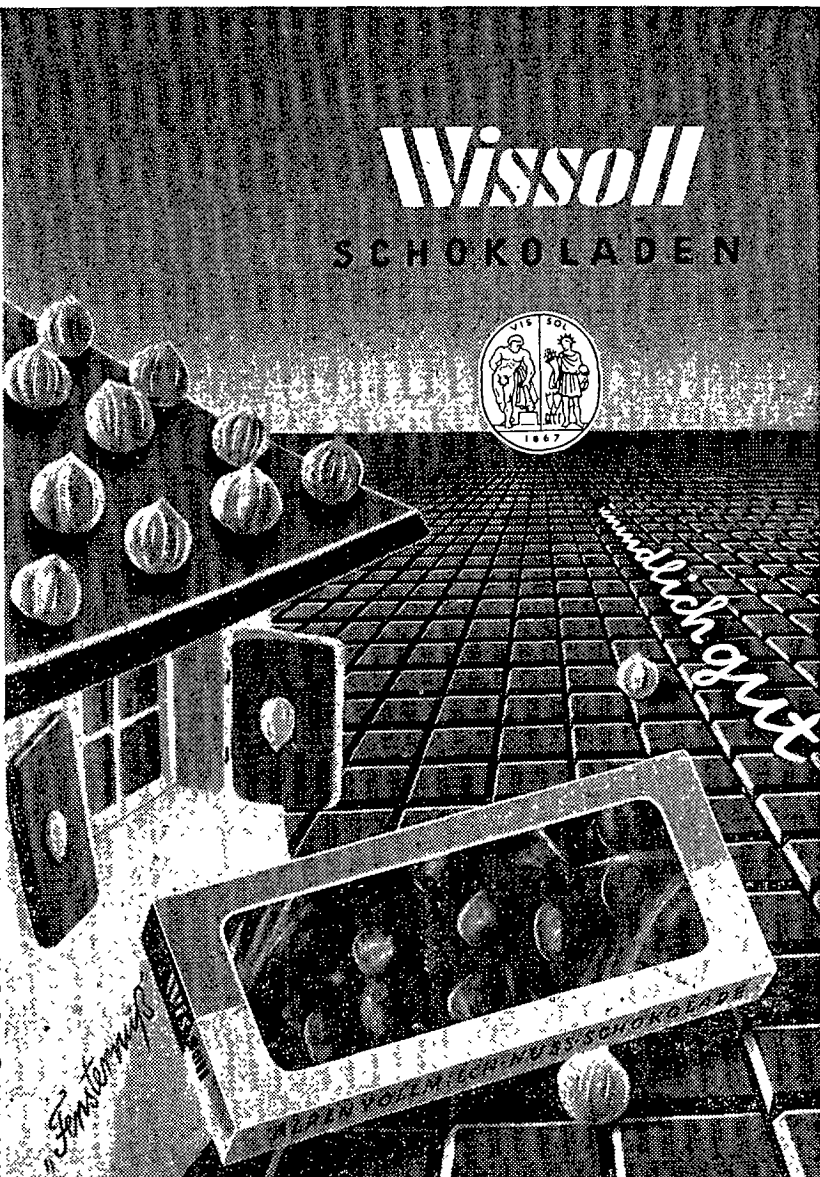
Um die Ertragslage der Auto Union GmbH zu verbessern, wurden zwei Rationalisierungsunternehmen beauftragt, die beiden Betriebe in Düsseldorf und Ingolstadt zu durchleuchten. Im Laufe der Rationalisierungsaktion erhielten etwa 2000 Arbeiter und Angestellte die Kündigung.

Bei dieser Betriebsumstellung nahm man in Kauf, daß die Produktion des Dreizylinder-Wagens „3=6“ von täglich 200 auf 130 gedrosselt werden mußte. Während die Umsätze aller anderen westdeutschen Automobilfirmen im vergangenen Jahr stiegen, schrumpfte der Personenwagen-Umsatz der Auto Union im Vergleich zu 1956 um 33 Prozent. Man beabsichtigte sogar, das Ingolstädter Zweigwerk stillzulegen, um die Kosten zu senken. Wenn die gesamte Produktion in Düsseldorf konzentriert würde, errechneten die Rationalisierer, könne die Auto Union in vier Jahren fast fünf Millionen Mark sparen.

Im Rationalisierungseifer erwarb die neue Geschäftsleitung in Zons bei Düsseldorf Baugelände, auf dem eine moderne Fabrik entstehen sollte. Aber im Laufe des vergangenen Jahres wirkten Kräfte auf den neuen Kurs ein, die den neuen Geschäftsführern vordringlichere Aufgaben stellten. Die Auto-Union-Händler, deren Einnahmen seit der Zweirad-Absatzkrise stark zusammenschmolzen, forderten stürmisch den seit Jahren versprochenen Ersatz-Verkaufsschlager, den Kleinwagen.

Als die Händler vor der letzten Frankfurter Automobilrevue erfuhren, daß die Auto Union beim Verband der Automobilindustrie wieder keinen Kleinwagen zur Ausstellung angemeldet hatte, verlangten sie vom Aufsichtsratsvorsitzenden Freiherrn von Oppenheim, er solle

KAKAO-SCHOKOLADEN-PRALINEN-UND ZUCKERWARENWERK



• WILH. SCHMITZ-SCHOLL • MÜLHEIM-RUHR

Bluthochdruck, Herzunruhe

Schwindelgefühl, Arterienverkalkung, Kreislaufstörungen
Ohrensausen, Kopfschmerz

machen das Leben oft zur Qual. Gegen diese bedrückenden Beschwerden hat sich das kreislaufregulierende, herzstärkende

Spezialmittel **Antisklerosin**

hervorragend bewährt. Täglich werden allein in Deutschland über hunderttausend Antisklerosin-Dragees gebraucht, ein klarer Erfolgsbeweis. Werden auch Sie wieder lebensfroh durch Antisklerosin! Normalpackung M 2,60, Kurpackung M 12,50 in allen Apotheken.



HOEHL

... ein großartiger
SEKT

BAISSE

Opfer des Schweinezyklus

Die beiden größten deutschen Schifffahrtsunternehmen, der „Norddeutsche Lloyd“ und die „Hamburg-Amerika-Linie“, beorderten unlängst die Leiter ihrer binnenländischen Frachtkontore in die Verwaltungsgebäude der Gesellschaften nach Bremen und Hamburg.

Die Vertreter aus der Provinz wurden aufgefordert, in allen Teilen der Bundesrepublik die Exportfirmen aufzusuchen und sie zu ermuntern, gerade jetzt Fracht abzusenden und Transportaufträge bei der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd zu buchen. Durch fleißige Werbung versuchen die Großreedereien dem Schirokko des Frachtenschwunds zu entgehen, der zur Zeit die Schifffahrt lähmt.

52 westdeutsche Schiffe mit einem Gesamtladegewicht von 180 000 Tonnen lagen am vergangenen Wochenende mit erkalteten Schornsteinen und ohne Besatzungen in den Nord- und Ostseehäfen. Die Taue, mit denen die Schiffe festgemacht worden sind, wunden sich nicht um die Poller an den Kais oder Verladebrücken, sondern um einzelne Pfahlgruppen, sogenannte Dückdalben, an abgelegenen Plätzen des Hafenbeckens. Die Schiffe sind „aufgelegt“, das heißt: mangels rentabler Ladung aus dem Verkehr gezogen worden.

Die aufkommende Flaute in der Weltwirtschaft hat auf fast allen Rohstoffmärkten zu steigenden Warenlagern, zu fallenden Preisen und sinkendem Verbrauch geführt. Die großen Kunden des Massengüterverkehrs wie etwa die Ölgesellschaften, die Kohlenimportfirmen und die Hüttenwerke, die vor einem Jahr während des Suezbooms jede noch so überhöhte Frachtrate für Schiffsraum bezahlten, haben sich derart mit Rohstoffen eingedeckt, daß sie vorläufig keine Einfuhren brauchen.

Diese Exportdrosselung hat aber zur Folge, daß die meisten Rohstofflieferanten, die unterentwickelten Länder, nicht mehr

endlich Farbe bekennen. Um nicht mit leeren Händen dazustehen, entwarf der Kunststoff-Kritiker William Werner einen neuen Kleinwagen mit Blechkarosserie, dessen Prototyp im vergangenen September auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt gezeigt wurde — eine vier-sitzige Limousine**, die geräumiger ist als der Volkswagen.

Jedoch ist vorläufig noch nicht abzusehen, wann der Wagen in Serienproduktion vom Band laufen wird. Die Geschäftsleitung konnte den Händlern zunächst nur versprechen, ihnen im Laufe des zweiten Halbjahrs 1958 etwa 1500 Ausstellungsmodelle zur Verfügung zu stellen. Mit der Serienfabrikation kann frühestens 1959/60 begonnen werden, wenn die dafür notwendige neue Fabrik samt Preßwerk voll finanziert und aufgebaut worden ist.

Obwohl die Auto Union einen der reichsten westdeutschen Industriellen, den Multimillionär Friedrich Flick, zu ihren Gesellschaftern zählt (sein Vermögen wird auf 400 Millionen Mark geschätzt), ist das Finanzierungsproblem der neuralgische Punkt des neuen Projekts. Die Auto Union brauchte dringend 50 bis 60 Millionen Mark, aber Flick war nicht bereit, Geld für die Produktion eines noch nicht erprobten Fahrzeugs herzugeben, das voraussichtlich erst auf den Markt kommen kann, wenn der Kleinwagenboom bereits abklingt.

Flicks Zurückhaltung färbte nicht nur auf die übrigen Gesellschafter ab, sie erschwerte der Auto Union auch die Kreditsuche bei Banken und ausländischen Finanzmagnaten, die verwundert fragten, ob denn Flick kein Vertrauen mehr zur Auto Union habe. Man argwöhnte allgemein, Flick wolle sich auf seine einträgliche Beteiligung an der Daimler-Benz AG beschränken (er besitzt 37,5 Prozent der Daimler-Benz-Aktien).

Schließlich blieb den Rationalisierungsfanatikern Werner und Henze, die den Ingolstädter Betrieb am liebsten stillgelegt hätten, keine andere Wahl, als den Canossagang nach Bayern anzutreten. Sie baten den Präsidenten der Bayerischen Staatsbank, Dr. Alfred Jamin, der dem Aufsichtsrat der Auto Union angehört, um Kredithilfe.

Da die Staatsbank das Risiko eines solchen Investitionskredits nicht allein übernehmen konnte, wurde mit mehreren Banken und Versicherungsgesellschaften über die Bildung eines Konsortiums verhandelt, das möglichst 30 bis 40 Millionen Mark zur Verfügung stellen sollte. Das Konsortium unter Führung der Bayerischen Staatsbank bewilligte aber nur 25 Millionen Mark, unter der Voraussetzung, daß der bayrische Staat die Kreditbürgschaft übernimmt.

Der bayrische Staat knüpfte an die Bürgschaft die Bedingungen:

- ▷ Der Kleinwagen muß in Ingolstadt gebaut werden;
- ▷ die dort entlassenen Arbeiter müssen wiederingestellt werden, gleichgültig, ob das zu den Rationalisierungsbestrebungen der Auto Union paßt oder nicht.

Und auch diese Zusage gab der bayrische Staat erst, nachdem die Hauptgesellschafter der Auto Union, Flick und Göhner, ihre Bankkonten um je fünf Millionen Mark erleichtert hatten, die zur Aufstockung des Gesellschaftskapitals der Auto Union von 20 auf 30 Millionen Mark verwendet wurden. Der Rest des Geldes, der noch für den Aufbau der Kleinwagenproduktion fehlt, soll „buchhalterisch“ beschafft werden: durch Gewinnentnahmen, Abschreibungen und Auflösung stiller Reserven.

* Mit Bundespräsident Heuss und Wirtschaftsminister Erhard auf der letzten Automobilausstellung in Frankfurt.

** Technische Daten: Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 660 ccm Hubraum, 30 PS; der Wagen soll eine Spitzengeschwindigkeit von 110 km/st erreichen; voraussichtlicher Preis: 4200 Mark.



Abgedankter Eberan (l.), Porsche (1940)
Automobil-Alchimie

Die ganze Rationalisierungsaktion, die nahezu eine Million Mark kostete, ist nachträglich zur Farce geworden, weil das Ingolstädter Werk künstlich am Leben erhalten werden muß, um den Auflagen des bayrischen Staates zu genügen.

In Flicks Hauptquartier an der Düsseldorf-Friedrichstraße tut man diese Kritik mit leichter Handbewegung ab. Sagt Friedrich Flicks Vetter, der Generalbevollmächtigte der Friedrich Flick KG, Konrad Kaletsch, im Stil der Finanzmagnaten: „Die Vögel (von der Auto Union) sollen nicht so viel quatschen, sondern dafür sorgen, daß anständige Autos gebaut werden. In der Autoindustrie wird überhaupt viel zu viel gequatscht.“

Derweil hat man in der sächsischen Heimat der Auto Union gehandelt. In dem ehemaligen Auto Union-Werk Zwickau laufen seit etwa drei Wochen Kleinwagen mit Kunststoffkarosserien vom Band.



Auto-Union-Geschäftsführer Werner (r.), Henze (l.): Neue Besen kehren