

## Übers Knie

**Die Marktchancen heranreifender neuer Automodelle sind ungewisser denn je. Angesichts einer um fast 50 Prozent verminderten Nachfrage stehen Automanager vor der Frage: Wird der Kleinwagen verlangt?**

Bei Opel in Rüsselsheim, wo die Käufer sogar den neuen Kadett verschmähen, herrscht größere Verwirrung als bei anderen Autofirmen. Letzte Woche, während Werkshalden und Händlerlager weiter anschwellen, waren sich die Opel-Obersten in den Vorstandsetagen noch immer nicht schlüssig, ob sie einen Knopf drücken sollten, den die Konkurrenten Ford und VW längst gedrückt haben: das Go-Signal für einen Kleinwagen.

Jäh abgeflaute Kauflust der irritierten Kundschaft, von den Marktforschern wenig tröstlich als „kostenbewußtere Käuferhaltung“ umschrieben, wirkt sich mittlerweile aus bis in die Zeichensäle und Studios der Modellplaner. Denn auch die Planer, deren Entscheidungen von heute sich in Jahren als richtig erweisen sollen, wissen nicht, wohin die Reise geht: Doch wieder mehr Fahrverbote? Benzin auf Bezugsschein — oder wie teuer? Und dazu noch ein auf Dauer verfügbares Autobahn-Höchsttempo von 100 oder 130 km/h, eine Maßnahme, die technischen Rückschritt geradezu erzwingt?

Was „früher wenig sinnvoll erschien“, sinnierte ein Rüsselsheimer Manager, müsse „man heute, bei der veränderten Nachfrage, anders sehen“. Nach der Faustformel „Mini-Auto — Mini-Gewinn“ hatte Opel darauf verzichtet, sich ein rasch realisierbares Kleinwagenprojekt ins Arsenal zu legen — ein Versäumnis, das der größten Auslands-Tochter von General Motors nun womöglich zum Nachteil gereicht. Denn trotz des erforderlichen Aufwan-

des von über einer halben Milliarde Mark für den Kleinwagen ließe sich „so was nicht kurzfristig übers Knie brechen“. Vier Jahre mindestens würden bis zur Produktionsreife verstreichen — „und dann“, meinte ein Opel-Verkaufsmanager, „brauchen wir ihn am Ende gar nicht mehr“.

Schon lange vor der Ölverknappung, deren weitere Entwicklung Opel erst einmal abwarten will, hatten die beiden deutschen Hauptkonkurrenten anders entschieden. So gab Henry Ford II seinen europäischen Designern, denen die Ford-Mittelklassenwagen ein wenig groß geraten waren, beizeiten sein Placet für die Entwicklung eines Mini-Ford: Ende 1974 kommt ein neuer Kompaktwagen der Escort-Klasse, zehn Monate darauf der ganz Kleine auf den Markt.

Noch früher kommt VW-Chef Leiding zum Zuge mit zwei neuen Autos, beide kleiner, aber gewiß auch teurer als der Spar-Käfer, mit dem sich VW einstweilen über die Runden rettet.

Als ersten will VW im März den Nachfolger des westfälischen Blech-



Neuer VW Scirocco: Die Käufer sind verwirrt

schinkens VW Karmann Ghia vorstellen: ein zweitüriges Schrägheck-Sportcoupé namens „Scirocco“, 3,80 Meter lang, mit wassergekühltem, quer eingebautem Vierzylindermotor und Frontantrieb. Drei Motoren stehen zur Wahl (1,1 Liter/60 PS; 1,5 Liter mit 75 und 85 PS). Die kräftigste Version soll 172 km/h gewährleisten, ein Wert, den der mündige Bürger wegen der Ölkrise womöglich nur noch nostalgisch nutzen kann.

Wenige Monate darauf, im Frühsommer, soll dann — nach dem Baukastensystem mit dem Erfolgsmodell „Passat“ und dem „Scirocco“ verwandt — der eigentliche Kleinwagen folgen. Er ist 3,70 Meter lang (41 Zentimeter kürzer als der Käfer) und hat eine Ladeklappe im Heck. Seine Motoren-Auswahl: 0,9 Liter/50 PS; 1,3 Liter/60 PS; 1,5 Liter/75 PS.

Ursprünglich wollten die Wolfsburger den Wagen „Blizzard“ nennen, um ihn mit „Passat“ und „Scirocco“ zu einer Wind-Trilogie zu vereinen, stießen jedoch dabei auf rechtlichen Gegenwind. Aus dem Windbestand der Welt war schließlich nur noch „Sturm“ zu haben, dem sich die VW-Leute verschlossen, weil sie trotz Energie-Krise keinen motorisierten Volksturm aufbieten möchten. Sie entschieden sich für den Namen eines krisenfesten Allwetter-Sports: „Golf“.

Opel sucht sich derweil im Inland mit einem bislang nur für den Export gebauten Einliter-Kadett (48 PS) zu behelfen; sogar die Wiederbelebung des Einliter-Motors (40 PS) vom Ur-Kadett aus dem Jahre 1962 ist im Gespräch. Und auch BMW greift zu Hausmitteln: Ab sofort, so verbreitete das Münchner Werk Ende letzter Woche, könnten auf Superkraftstoff ausgelegte, kleine Modelle wie der BMW 1802 oder der BMW 2002 ohne Umrüstung auch mit Normalbenzin gefahren werden — die Fahrer müßten „nur ein paar Regeln“ (niedrige Drehzahl, sanft Gasgeben) beachten. Ingeheim grämen sich die BMW-Manager, daß sie nicht kurzfristig auf ein kleineres Modell zurückgreifen können. Noch vor wenigen Wochen hatten sie sich amüsiert über Studien von BMW-Kleinwagen, die Paul Hahnemann, der vor zwei Jahren gefeuerte Verkaufs-Chef, „für schlechte Zeiten“ hatte entwerfen lassen — sie sind inzwischen technisch veraltet.

Jene neuen deutschen Automodelle indes, die schon jetzt bis zur Produktionsreife gediehen sind, passen zumindest im Augenblick nicht in die Kon-



Neue Auto-Modelle Ford Capri, VW Golf: Die Konstrukteure tapen im dunkeln

junktur-Landschaft. Die Techniker von Daimler-Benz, denen die gegenwärtig produzierten Mercedes-Typen klein genug sind, schieben daher die Vorstellung ihrer neuen Repräsentations-Limousine MB 450 SEL mit 6,9-Liter-Achtzylindermotor hinaus bis zu einem Termin „irgendwann im Sommer“, wie Entwicklungs-Chef Hans Scherenberg erläuterte. Denn: „Da geben wir natürlich keinen Druck drauf.“

Ford in Köln hingegen konnte sich mit Rücksicht auf die Beschäftigungslage der zahlreichen Zulieferbetriebe keine Verzögerung seines Capri-Nachfolgers leisten. Der unter hohem Aufwand entwickelte neue, sportliche Familienwagen — nun mit Heckklappe und Granada-Hinterachse — soll, wie vorgesehen, im Februar vorgestellt werden. Die geplante große Premieren-Party jedoch fällt aus: „In einer Zeit, in der Arbeitsplätze gefährdet sind“, teilte Ford mit, „läßt sich die Präsentation eines neuen Autos nicht mehr unbeschwert feiern.“

## UNTERNEHMEN

### Anschluß für Oetker

**Lüneburgs Stadtväter fühlen sich vom Oetker-Konzern betrogen und wollen sich an der Pudding-Firma schadlos halten.**

Wir haben Oetker ernst genommen“, gesteht Lüneburgs Oberstadtdirektor Hans Heinrich Stelljes voller Reue. Und sein Vize, Stadtdirektor Friedrich Heine, sorgt sich um die Folgen städtischer Hochschätzung für den Millionär: „Unser Problem ist, wie wir vor unseren politischen Körperschaften aus der Scheiße wieder herauskommen.“

Denn denen muß erläutert werden, warum es auf 18 Hektar der Lüner und Vestorfer Heide so öd wie je geblieben ist. Dort, auf dem einst städtischen Grund, blüht noch immer allein die Erika. Wäre auf Oetker Verlaß gewesen, dann hätte der Bielefelder Gemischtwaren-Konzern dort Fabriken für Eiscrème, Gefriergemüse und tiefgekühlte Fertiggerichte gebaut.

Lüneburg liegt im Zonenrandgebiet, wo immer schon Industrie-Ansiedlungen mit Staatsgeldern gefördert werden. Deshalb hatte sich vor Oetker bereits die Hamburger Beiersdorf AG für ein Industrie-Grundstück interessiert. Doch der Hamburger Senat konnte die steuerträchtigen Nivea-Fabrikanten überreden, auch ihr viertes Werk im Stadtstaat zu errichten.

Dabei hatten sich die Heidjer nur Vorteile von ihrem Handel versprochen, als das niedersächsische Wirtschaftsministerium den Bielefelder Konzern als Interessenten für das Areal präsentierte. Die Aus-

sicht auf etwa 1000 Arbeitsplätze, auf den Gemeinde-Anteil an Lohn- und Einkommensteuern und — vor allem — auf die Gewerbesteuern, die das projektierte Industrie-Objekt von 250 Millionen Mark der verschuldeten Stadt abwerfen würde, veranlaßte die Lüneburger Stadtväter zu äußerster Kulanz.



**Konzern-Herr Oetker**  
Versprechen gebrochen

Oetker bekam das Grundstück für nur vier Mark pro Quadratmeter angeboten, ein Preis, den Ekkehard Kaum von der zuvor interessierten Beiersdorf AG für „sensationell niedrig“ hält. Im Juli 1970 war der Vertrag zwischen Stadt und Konzern perfekt. Die „Dr. Oetker Tiefkühlkost GmbH“ verpflichtete sich, bis zum 31. Dezember 1973 einhunderttausend Kubikmeter umbauten Raums als Fabrikationsbetrieb fertigzustellen — so jedenfalls lesen Heine und sein Chef Stelljes heute aus dem Grundstücksvertrag.

Neben dem an Oetker verkauften, 180 000 Quadratmeter großen Heide-land ging es zügig voran. In nur einem Jahr zog die Edeka Lagerhallen und Verwaltungsgebäude hoch. Zwei Großschlachtereien und eine Fleischwarenfabrik, auch ein Hersteller von Magnetkeramik bauten termingerecht aufs Heide-land. Bei der Erschließung des neuen Gewerbegebietes hatte die Stadt Lüneburg sorgsam die Bedürfnisse ihres neuen Arbeitgebers Oetker bedacht. Lüneburgs freidemokratischer Stadtrat Wolfgang Hartwig: „Die von der Stadt gebaute Bahn führt überwiegend am Oetker-Grundstück entlang; die wollten dort einen Gleisanschluß für Oetker machen.“

Zwar ist an Wasser- und Abwasserrohren „kein Meter zuviel“ (Stelljes) verlegt worden — sie werden auch von den Anrainern benutzt —, aber der Leitungsquerschnitt wurde auf Oetker zugeschnitten. Damit Eiscrème mit Wasser produziert, mit Wasser Gemüse geputzt würde, investierte die Kommune großzügig knappe Steuergelder in über-

dimensionierte Infrastruktur. Denn das wichtigste Produkt der Heide-Bauern — die deutsche Kartoffel — ließ sich immer schlechter verkaufen.

Um so mehr erwärmten sich die Landwirte in Lüneburgs Umgebung an dem Gedanken, künftig Fleisch und Milch, Erbsen und Spinat von den Bielefeldern tiefgefrostet zu lassen. Im Lüneburger Hotel „Kasino“ — kurz nach Abschluß des Vertrags — ging ein Oetker-Mann mit den Bauern bis ins letzte Detail. Eine Erzeuger-Gemeinschaft wurde geplant: Denn „das Ding“ — so Klaus Stuhr, im Wirtschaftsministerium zu Hannover für Industrie-Ansiedlungen zuständig und ehemals Vermittler zwischen dem Oetker-Konzern und der Stadt — „war voll durchgeplant“.

Deshalb auch sind die Bauern auf den Vertragspartner Lüneburgs schlecht zu sprechen. Kreislandwirt und CDU-MdL Hans-Jürgen Fuhrhop: „Wir haben gerade von der Firma Oetker nicht erwartet, daß sie uns im Stich lassen und unser Vertrauen so mißbrauchen würde.“ Genau so sehen es heute auch die Stadtväter, die sich von Oetker immer wieder hatten vertrösten lassen — freilich allzu bereitwillig, weil auch das städtische Parlament vor dem Konzern kuschelte.

Im Stadtrat nämlich hatte ein Machtwechsel stattgefunden: Die schwarzrote Koalition, unter deren Herrschaft der Oetker-Vertrag zustande gekommen war, hatte nach den letzten Kommunalwahlen einer sozial-liberalen Regierung Platz machen müssen. Die neue CDU-Opposition (18 Ratsherren) blieb entsprechend schweigsam, und auch die nur mit zwei Mann — gegenüber 23 Sozialdemokraten — mitregierenden FDP-Ratsherren wollten nicht durch-



**Oetker-Kritiker Stelljes**  
So öd wie je