

## Weißblau für Moskau

**100 000 schwere BMW-Motorräder und (vielleicht) 500 000 BMW-Motoren des Typs 2500 wollen die Sowjets jährlich produzieren. Investition: fast eine Milliarde Mark.**

Wladimir Fjodorowitsch Promyslow, Oberbürgermeister von Moskau, kam in einem silbergrauen Mercedes 350 SE vorgefahren. Er kam, sich Polizei-Motorräder und Polizei-Autos der Marke BMW anzusehen.

Fast wäre BMW-Generaldirektor Eberhard von Kuenheim ebenfalls in einem Konkurrenzwagen eingetroffen: Der Moskauer Dresdner-Bank-Vertreter hatte angeboten, ihn in einem Mercedes zu chauffieren, doch von Kuenheim wehrte ab: „Ich kann doch nicht auf einer BMW-Ausstellung mit einem Mercedes ankommen.“

Fünf Tage lang (vom 6. bis 10. Dezember) zeigten die blau-weißen Autohersteller aus München sowjetischen Ministern und Polizeigenerälen, Außenhändlern und Ingenieuren in der Frunsenskaja Nabereschnaja Nr. 30 Motorräder und Autos bayrischer Herkunft für den Polizeieinsatz.

Schon am ersten Tag waren fast alle Motorräder und Autos verkauft. Moskaus Polizei wird nunmehr außer vier gelben Mercedes-Wagen auch spurtchnelle bayrische Motorräder und Autos mit dem weiß-blauen Emblem fahren. Innenminister Schtschelokow

Studie, erstellt von den Industrie-Werken Karlsruhe-Augsburg (IWKA), die wie BMW mehrheitlich zur Quandt-Gruppe gehören — 250 Millionen für die Fertigung. Für Lizenzen und Know-how möchten die Bayern knapp 200 Millionen Mark kassieren.

Doch über den Wert der Motorradfabrik für die Sowjets gerieten die Generaldirektoren von Kuenheim (BMW) und Professor Häusler (IWKA) aneinander. Ohne die Karlsruher Vorplaner konsultiert zu haben, übergaben die Münchner den Sowjets eine Offerte, die angeblich um „mehrere hundert Millionen Mark“, so ein Moskauer Insider, zu hoch ist. Vorübergehend zogen sich die Karlsruher, die 70 Prozent der Anlagen und Maschinen für die Moskauer Motorradfabrik liefern können, sogar aus dem Vorhaben zurück, weil sie meinten, überhöhte Forderungen könnten die Sowjets von vornherein verärgern.

kauer Staatsplaner Sonderwünsche angemeldet. Sie wollen die Fabrik nur zu 70 Prozent in harter Valuta bezahlen, mit den restlichen 30 Prozent möchten sie Gegengeschäfte machen. So sollen die Bayern später blau-weiße Motorräder aus sowjetischer Produktion abnehmen und über ihr internationales Vertriebsnetz im Westen verkaufen.

Dies allerdings müssen die BMW-Vertriebsstrategen den russischen Planern ausreden: Die Münchner fürchten, daß sie die sowjetischen Motorräder im Westen schlecht absetzen können.

Noch nicht so weit fortgeschritten wie die bayrisch-sowjetische Zweirad-Zusammenarbeit sind die Kooperationspläne der Süddeutschen mit den Russen im Motorenbau. Die Sowjets wollen in ihren veralteten Mittelklassewagen „Wolga“ (98-PS-Motor) einen 130 bis 150 PS starken westlichen Motor einbauen und entsprechend das Chassis,



Sowjet-Auto „Wolga“, Sowjet-Favorit BMW 2500 (o.): „Jetzt auf einmal ...“

schenkte von Kuenheim einen Polizei-offiziers-Pelzmantel.

Mit der Präsentation ihrer Motorrad- und Autotechnik wollten die Münchner die Russen von ihrer Leistungsstärke überzeugen. Die Russen wiederum möchten mit Lizenzen und Know-how der Bayern bei Moskau eine neue Motorradfabrik errichten.

Schon Ende 1974 sollen russische Ingenieure mit dem Bau beginnen und dann jährlich 100 000 Motorräder der BMW-Typen R 50, R 60 oder R 75 produzieren. Investition: mehrere hundert Millionen Mark, darunter — nach einer

Gemeinsam mit der Dresdner Bank als Finanzierungsplaner wollen die beiden Quandt-Töchter das Projekt nun für die Sowjets durchziehen.

Daß von Kuenheim die Dresdner Bank anheuerte, ein Finanzierungsmodell für das Großprojekt zu erstellen, und nicht die sonst bevorzugte Deutsche Bank, hat seinen Sinn: Kuenheim möchte die Großbanken gegeneinander ausspielen und für das Mammutgeschäft bessere Konditionen rausschinden.

Für die Finanzierung des Motorradwerkes haben die devisenarmen Mos-



BMW-Kuenheim auf BMW-Motorrad ... sollen die Puppen tanzen“

das Bremssystem und auch die Achsaufhängung verändern.

Von den sowjetischen Technikern wird der spritzige, spurtstarke Sechszylinder-Motor der Bayern favorisiert, der den BMW-Typ 2500 antreibt. Denn im Moskauer Wissenschaftlichen Forschungsinstitut für Automobile und Kraftfahrzeugmotoren (Nami) in der Awtormotornaja-Strasse hatten sowjetische Ingenieure in monatelangen Testserien festgestellt, daß der BMW-Motor „besser“ sei als die Konkurrenzmodelle von Daimler-Benz und Fiat. Doch eine Entscheidung, welche der drei Renommierfirmen von den Sowjets den Zuschlag bekommt, ist noch nicht gefallen.

Auto-Osthändler in Moskau meinen, daß die Bayern den Großauftrag längst in der Tasche haben könnten, hätten sie sich vor Monaten intensiver um den Sowjet-Markt gekümmert. Erst als die Konkurrenten aus Stuttgart und Turin mitboten, wurden die Münchner wach.

Noch Ende März, als BMW-Verkaufschef Robert A. Lutz mit sowjetischen Handelsfunktionären und Technikern verhandelte, lehnte er jeden Wunsch der Russen ab, den BMW-Motor in einigen technischen Details zu verändern. Auch auf den Vorschlag des Moskauer Staatskomitees für Wissenschaft und Technik, BMW möge doch in München einige Wolga-Autos testen, um feststellen zu können, welcher bayrische Motor für den Sowjet-Wagen geeignet sei, lehnte der Verkaufsboß der Bayern ab.

Mittlerweile, wohl angesichts der Autohalden in der Bundesrepublik und des Interesses von Daimler und Fiat, sind auch die Bayern bereit, auf die russischen Vorstellungen einzugehen.

Die osterfahrenden Fiat-Händler beispielsweise kauften sofort einige Wolgawagen, um in ihren technischen Labors zu testen, wie und mit welchen technischen Veränderungen Fiat-Motoren am besten in den russischen Mittelklassewagen eingebaut werden können. Dieses Angebot machten die Bayern den Sowjets jetzt auch — vergangenen Montag auf der Ausstellung in Moskau.

Für den neuen Wolga-Motor wollen die Sowjets eine eigene Motorenfabrik bauen und dort in Lizenz jährlich 500 000 Sechszylinder-Motoren herstellen — BMW produziert im Jahr 14 000 Triebwerke des Typs 2500.

Profitieren könnten von diesem Mammuthandel (geschätzte Investitionen: eine Milliarde Mark) nicht nur BMW, sondern auch andere deutsche Unternehmen, die Autofabriken mit Anlagen und Maschinen beliefern.

Ein westdeutscher Ost-Händler in Moskau: „Es war traurig anzusehen, wie leichtsinnig man mit einem Milliarden-Mark-Projekt umgegangen ist. Jetzt auf einmal sollen die Puppen tanzen.“

## SCHWEDEN

### Spione belauscht

**Geschichten über den Geheimdienst der schwedischen Wehrmacht haben Stockholm eine Art kleine SPIEGEL-Affäre beschert.**

Schwedens sozialdemokratischer Regierungschef Olof Palme und sein Oberbefehlshaber General Stig Synnergren sollen schwere Straftaten gedeckt oder gar begünstigt haben — so sehen es zwei Journalisten, die für ihre Anschuldigungen in dieser Woche vor Gericht einstehen müssen.

Angeklagt sind der Schwede Peter Bratt, 29, der in Schweden geborene

ken“ des Nachrichtendienstes der schwedischen Wehrmacht hingewiesen, spionierte den einheimischen Nachrichtendienst professionell wie Agenten einer fremden Macht aus.

Bratt und Guillou recherchierten, daß ein Spitzel des „Informationsbüros“ (IB), von dessen Existenz die Bevölkerung bis dahin nichts wußte, Mitglieder linker Organisationen fotografiert hatte, die sich der vietnamesischen (NLF) und der palästinensischen Befreiungsfront (El-Fatah) gleichermaßen verpflichtet fühlten. Bald behaupteten die Journalisten, das IB halte auch die schwedischen Gewerkschaften unter Aufsicht.

Das IB, so „Folket i Bild“, verstoße gegen Schwedens Verfassung, gegen die Neutralitätspolitik und provoziere einen Präventivkrieg, weil es nur gegen den Osten spionierte, hingegen mit deutschen, amerikanischen, britischen und israelischen Kollegen eng liiert sei.

Schwedische Agenten hätten Nixons CIA bei einer Landungsübung an der finnischen Küste assistiert, in Finnisch-Lappland an der russischen Grenze (bei Salla) Horchgeräte eingegraben und sich eingehend für das Privatleben des finnischen Präsidenten Kekkonen interessiert.

Schwedens Außenminister (bis vor kurzem Verteidigungsminister) Sven Andersson entledigte sich daraufhin vorletzter Woche in Helsinki der peinlichen Aufgabe, Finnlands Präsident und Regierung davon zu überzeugen,

daß an den Finnland-Geschichten der FiB-Reporter nichts wahr sein.

Und in Stockholm dementierte Erster Botschaftssekretär el-Salawi, daß der Geheimpapier-Safe der ägyptischen Botschaft 1970 geknackt worden sei, wie Bratt und Guillou behauptet hatten „von israelischen Agenten, denen schwedische IB-Leute Schmiere standen, nachdem der Botschafts-Pförtner zu Freibier ins Restaurant ‚Ambassadeur‘ gelockt worden war“.

In derselben Weise, so die Kreuzzügler gegen die Geheimen, seien die algerische und zweimal die irakische Botschaft von Israelis besucht worden. Die Israelis hätten auch von den Berichten über die Lage in arabischen Häfen profitiert, die Kapitän Gilbert Eriksson vom Frachter „Sunnanland“ der



Agenten-Entlarung in „Folket i Bild“: „Pflicht zu lügen“

und aufgewachsene Franzose Jan Guillou, 29, sowie ihr Informant Håkan Isacson, 29, ehemals Angehöriger des schwedischen Wehrmacht-Nachrichtendienstes.

Die Angriffe Bratts und Guillous waren seit Mai dieses Jahres in dem linken Stockholmer Halbmonatsblatt „Folket i Bild“ (Das Volk im Bild) publiziert worden. Am 22. Oktober drangen Polizisten in die FiB-Redaktionsräume ein. Die drei 29-jährigen wurden festgenommen.

„Schwedens SPIEGEL-Affäre“ — so einige Kommentatoren — entstand aus einem kuriosen Spinnweben von geheimdienstlichen, journalistischen und ideologischen Aktivitäten, die bis heute kaum aufgeheilt wurden.

Die Reporter Bratt und Guillou, von Informanten auf „kriminelle Prakti-