

Tekst 10 Der PS-Gipfel

Die deutschen AUTO-CHIEFS über die Fusionswelle ihrer Branche und Umweltpolitik, die Zukunft des Automobils und private Traumwagen



Franz –Josef Paefgen (53)
Vorstandsvorsitzender der Audi AG
Es hat sich erwiesen, dass Größe bis zu einer bestimmten Dimension von Vorteil ist. Wenn die Verständigung nicht mehr klappt, kann ein Konzern aber auch zu Tode wachsen. Ich denke, es wird weitere Fusionen geben. Aber Größe allein ist keine Garantie für Erfolg.

Joachim Milberg (56)
Vorstandsvorsitzender der BMW AG
Grundsätzlich nein. Die Größe eines Unternehmens als Grundlage für seine Selbständigkeit ergibt sich nicht allein durch die Zahl der verkauften Einheiten, sondern wird von vielen Faktoren bestimmt. Der BMW-Konzern erfüllt diese Kriterien seit Jahren.

Rolf Zimmermann (52)
Vorstandsvorsitzender der Fordwerke AG
Wir erleben jetzt eine sehr rasche Konzentrationsentwicklung – die übrigen von Experten schon vor 15 Jahren vorhergesagt worden ist. Der Prozess wird sich noch fortsetzen. Die Zahl der weltweit operierenden Autokonzerne wird sich vermutlich auf sechs reduzieren.

Jürgen Hubbert (60)
Mercedes-PKW-Vorstand bei Daimler-Chrysler
Selbstverständlich wird es auch weiter Nischenhersteller in bestimmten Segmenten mit kleinen Stückzahlen geben. Ich glaube aber nicht, dass "mittlere Größe" auf Dauer überlebensfähig ist. Der von uns eingeleitete Konzentrationsprozess ist noch nicht beendet.

Robert W. Hendry (55)
Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG
Sicher mögen einige der jüngsten Fusionen in der Autoindustrie begründet sein. Wir werden auch in Zukunft weiter Fusionen erleben. Dennoch wird am Markt wohl noch Raum für innovative und leistungsfähige Spezialisten bleiben.

Leidet das Marken-Image unter dem Konzentrationsprozess?
Nicht zwangsläufig, wie die Entwicklung von Audi in den letzten fünf, sechs Jahren zeigt. Wir haben es geschafft, in den Klub der Premium-Hersteller zu gelangen. Und das nicht trotz, sondern durchaus wegen unserer Zugehörigkeit zum VW-Konzern.

Durch die Übernahme der Rover Group 1994 ist die BMW Group in allen wichtigen Marktsegmenten mit authentischen Marken vertreten. Die Verwendung gemeinsamer Bauteile geht nur so weit, dass die charakteristische Markenidentität nicht verwässert wird.

Seit der Übernahme von Jaguar und Aston Martin haben wir bewiesen, dass Markenidentität unabhängig bestehen bleibt, ja sogar noch betont werden kann. Unsere Strategie heißt Gleichteile da, wo sie technisch sinnvoll sind und der Kunde sie nicht wahrnimmt.

Den Markenwert bewahren und zugleich Synergien realisieren, ist eine Herausforderung. Anders als bei Wettbewerbern wird es bei uns aber niemals Mogelpackungen geben, also technisch identische Autos mit großen Preisunterschieden, abhängig vom Markenemblem.

Nein, denn die Markenphilosophie entscheidet nicht nur über das Design, sondern auch darüber, wie sich das Auto fährt, wie es sich "anfühlt". Alle Details, die der Kunde mit einer Marke verbindet, sollten deshalb dem gewünschten Charakter entsprechen.

Wo bleibt Ihr Dreiliterauto?
Unser Dreiliterauto können Sie noch in diesem Jahr in Augsburg nehmen. Es basiert auf dem A2 und ist damit, wie versprochen, ein Auto für vier Personen mit geräumigem Kofferraum und überlegener Sicherheitsausstattung.

Das Dreiliterauto kann kein Ziel für alle Fahrzeugtypen sein, es ist nur ein Signal für das Verbrauchsziel der kleinsten Fahrzeuge am Markt. Für BMW ist die Reduzierung des gesamten Flottenverbrauchs daher vordringliches Ziel.

Wir müssen in den stärksten Marktsegmenten verbrauchssparende und günstige Alternativen bieten können. Diese Strategie verfolgen wir konsequent – 2004 wollen wir mit einem serienreifen Brennstoffzellen-Familienfahrzeug auf den Markt kommen.

Es steht im Forum der IAA-Halle 2, und der Dreiliter-Smart ist eben nicht nur ein Öko-Feigenblatt, sondern eine ökologische Antwort auf die Frage nach Mobilität in urbanen Räumen für weniger als 20 000 Mark.

Opel hat als erster deutscher Hersteller bereits vor vier Jahren das erste Dreiliterauto vorgestellt: den Corsa Eco 3. Insgesamt haben wir die umfassende Kraftstoff-Einsparung im Blick und präsentieren demnächst einen Astra, dessen Verbrauch unter 4,5 Liter liegt.

<p><i>Was assoziieren Sie mit dem Namen Jürgen Trittin?</i></p> <p>Herr Trittin ist ein Politiker, der offensiv polarisiert. Ob das stets in die richtige Richtung führt, müssen die Wähler entscheiden. Generell kommt das Bemühen um Öko-Steuern unserem Engagement zur Abgasreduzierung entgegen.</p>	<p>Für die Wirtschaft ist wichtig, dass die Politik berechenbar und verlässlich ist.</p>	<p>Wir sind immer bereit, gemeinsam mit der Politik an umwelt- und verkehrspolitisch relevanten Themen zu arbeiten. Gespräche sollten dabei immer im Dienste der Sache stehen.</p>	<p>Ich würde mir wünschen, dass die Politik unsere Leistungen zur Verbesserung von Sicherheit, Verbrauch und Emission anerkennt und stärker kooperiert.</p>	<p>Minister Trittin ist sicher ein engagierter Politiker mit klaren Zielen. Im Interesse der Umsetzung dieser Ziele ist ihm jedoch zu empfehlen, rechtzeitig den Rat von kompetenten Fachleuten aus allen Bereichen einzuzuholen.</p>
<p><i>Verkehrsinfarkt, Umweltprobleme – wird es 2050 noch Autos geben?</i></p> <p>Automobile wird es gewiss auch in Zukunft geben. Wir können den Menschen ihren Freiheits- und Bewegungsdrang nicht nehmen, wir können aber Leitsysteme einsetzen und Individualmobilität da reduzieren, wo sie sinnvoll ergänzt oder ersetzt werden kann.</p>	<p>Mobilität ist Grundbedürfnis des Menschen und zwingende Voraussetzung für die Bewältigung der Aufgaben der Zukunft. Wir zeigen mit Wasserstoffantrieb einen Weg zur Lösung dieser Herausforderung auf. Auf der IAA werden wir "Clean Energy" kommunizieren.</p>	<p>Das zu Ende gehende Jahrhundert steht ganz im Zeichen des Automobils. Es hat unsere Lebensformen stark verändert, uns Wohlstand und Mobilität gebracht, aber auch Probleme aufgezeigt. Man darf sicher gespannt sein, welche Modelle uns 2050 bewegen.</p>	<p>Ganz sicher. Das Auto wird dann mit 163 Jahren noch so jung sein wie heute. Aber durch die Brennstoffzellentechnik wird sich die Debatte um die Umweltverträglichkeit in Luft – oder genauer: in Wasserdampf – auflösen.</p>	<p>Der Wunsch nach selbstbestimmter Mobilität wird in unserer Gesellschaft noch zunehmen. Aber es wird künftig eine bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger geben müssen. Wir zeigen dies auf unserer Mobilitäts-Website opel-mobil.de.</p>
<p><i>Wann und wo haben Sie zuletzt ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt?</i></p> <p>Am liebsten ist mir natürlich das "Audi-Mobil". Ich nutze außerdem das Flugzeug – oder auch die Bahn, wenn es sinnvoll ist und die Zeit es erlaubt. Meine letzte Bahnfahrt liegt allerdings schon einige Monate zurück.</p>	<p>Im Innenstadtbereich benutze ich öffentliche Verkehrsmittel.</p>	<p>Letzte Woche, die Kölner Straßenbahn, nach einem Altstadtbummel und einigen Kölsch ...</p>	<p>Das war im März auf der Strecke von Stuttgart nach Frankfurt und zurück, mit der Deutschen Bahn.</p>	<p>Gerade erst vergangenes Wochenende in meinem Wohnort Bad Homburg. Da gibt es ein hervorragendes Bus-System, mit dem man optimal in die Innenstadt gelangt, ohne einen Parkplatz suchen zu müssen.</p>
<p><i>Wie sieht Ihr Traumaauto aus?</i></p> <p>Der neue Audi A2 kommt dem rationalen Teil meiner Träume recht nahe. Im emotionalen Teil meiner Träume kommt häufig ein Lamborghini Diablo GT vor. "Sieht geil aus" (sagt mein Sohn) und "geht wie die Sau" (sage ich).</p>	<p>Der aktuelle BMW M5 kommt meiner Vorstellung meines persönlichen Traumaautos sehr nahe.</p>	<p>Als Familienvater träume ich von einer gelungenen Verbindung aus Sport- und Familienauto. Bei der Arbeit kreisen alle Gedanken immer um unsere nächste Innovation, also derzeit in Fahrspaß beim neuen Fiesta.</p>	<p>Wenn alles gut geht, ist es am Ende der Formel-1-Saison unser Silberpfeil, denn er ist ein Symbol für den weltweiten Erfolg der Autos mit dem Stern auf der Haube.</p>	<p>Ganz klar: Das ist der Omega V8.com mit einem 5,7-Liter-V8-Aluminiummotor und rund 300 PS Leistung, wie er als Zulkunftsstudie auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt steht.</p>

Peter Oberdörfner & Jürgen Pander, in: *Die Woche*, 17.9.1999

Lees bij de volgende vragen steeds eerst de opgave voordat je de bijbehorende tekst raadpleegt.

■ Tekst 10 Der PS-Gipfel

Je bent bezig met een onderzoekje naar alternatieven voor benzine als brandstof voor auto's. In bijgaand artikel geven leidinggevende personen van autoconcerns hun mening over verschillende aspecten van de autobranche. Drie van hen vermelden alternatieven voor benzine.

- 3p **44** □ Schrijf de namen van deze drie personen op en citeer de eerste twee woorden van een zin waarin zij een alternatief noemen.