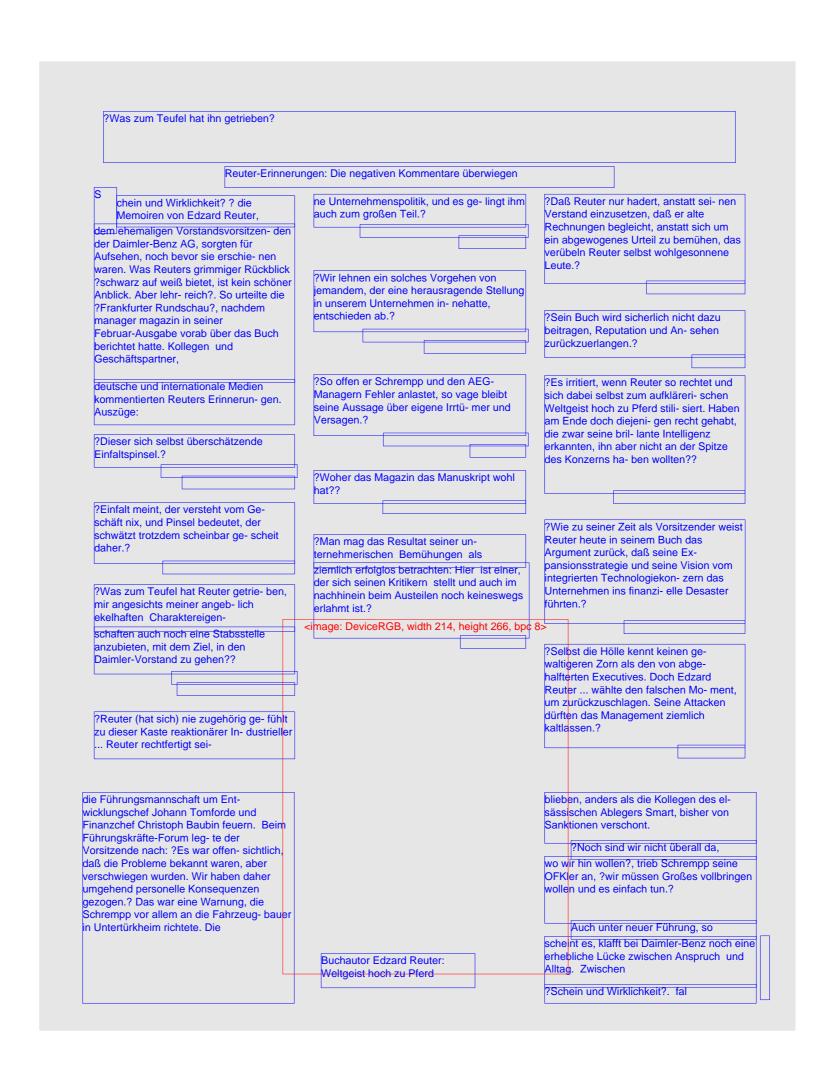
Markt, und seine Division soll 1998 zum DAIMLER-BENZ Das Windsor-Syndrom erstenmal wieder schwarze Zah- len schreiben. Als Nachfolger wird der erste Mann des Bereichs Lkw-An- triebsstrang, Klaus Maier (44), ge- handelt. Durch rechtzeitige Pensionierung entzieht sich Peter Fietzek (59), Be- reichsvorstand und ?Fordern Sie uns! Grillen Sie uns?, appellierte Konzernchef Jürgen Schrempp an seine Führungskräfte. Auf dem Topmanagement-Meeting konterte er auch die Attacken seines Asien-Beauftrag- ter, den Folgen der Vorgängers Edzard Reuter. Reorganisation in Fernost. Künftig regierer in der Region vier ?Chief Executives? (Japan, In- dochina, Asean, China), die eweils das gesamte Konzerngeschäft von Dennoch gab es am Rande des er etwas ist oder sein möchte bei Gipfeltreffens zwei Toppersonalien: Der Daimler-Benz, der achtet kantige Horst Zimmer (62), dem es als auf die Kleiderordnung; man trägt Blau im Schwabenkonzern, hell am Fließband, omnipotentem Chef des Ge- schäftsbereichs Lkw Europa immer dunkel auf der Führungs- ebene. Und wer den Entscheidungsträ- gern im Vorstand ganz nahe ist, der darf sich OFK-Mitglied <image: DeviceRGB, width 511, height 379, bpc 8> nennen, der gehört zum oberen Führungskreis des Hauses. Ende Januar zogen rund 1000 der 1400 OFK-Mitglieder in die Stuttgar- ter Liederhalle ein, viele dunkelblau gewandet und alle gespannt wie Chor- knaben vor einem großen Auftritt. Jürgen Schrempp (53), der Chef, hatte gerufen, und er verlangte Man- nesmut: ?Dies ist unsere gemeinsame Veranstaltung. Nutzen Sie sie! Fordern Sie uns! Grillen Sie uns!? Für Spannung bei dem Treffen am 27. Januar war gesorgt: Nie zuvor la- gen Markterfolg und Mismanagement so nahe beieinander; nie zuvor rankten sich so viele Gerüchte um Vorstände; nie zuvor hatte ein ehemaliger Vorsit- zender so mit dem Unternehmen abge- rechnet wie jetzt Edzard Reuter (70) in seinen Memoiren (siehe Kasten Seite 16). Was sagt Schrempp intern zur peinlichen Elch-Panne, was zum verunglückten Smart? Welche Signale sendet der Vorstandschef in Richtung seiner Kollegen Jürgen Hubbert (58, Pkw-Geschäft) und Dieter Zetsche (44, früher Entwicklung, heute Ver- trieb), die für das Debakel die Verant- wortung tragen? Flugmotoren bis Finanzdienstleistun- gen ziemlich egal war, wer unter ihm den verantworten. Auf der Veranstaltung selbst ging es dann zunächst um einen Mann, der Nutzfahrzeugvorstand abgab, verläßt den Der Mannschaftskapitän ließ sich Konzern. Zimmer geht aus gesundheitlinicht aus der Reserve locken: ?Wir sit- zen chen Gründen im Zenit seiner Kar- riere: Die seit knapp drei Jahren zu internen Ihnen hier als Team gegenüber?, verkündete Schrempp. Ein größeres Daimler-Foren nicht mehr eingeladen wird: beiden neuen Modellrei- hen Actros (schwere Lastkraftwagen) und Atego Edzard Reuter. Das Wirken sei- nes Revirement, so es denn dazu kommt, bleibt (Verteiler-Lkw) sind im Vorgängers kann Schrempp als bis nach der Hauptversammlung am 27. Mai

Blau Gelb Rot Schwarz

durchaus segensreich empfinden: Die Kurzkritik an Reuters Buch ?Schein und schäft?. Und bei den Zahlen. Zum Zeitpunkt die in der Automobilindustrie ihres- gleichen des Führungswechsels vor zweieinhalb Jahren, so der Daimler- Chef, waren gerade sucht. Der Konzernchef spricht angesichts Wirklichkeit? (?Wir lehnen ein solches der vielen Fehl- tritte bereits von einem Vorgehen entschieden ab?) trug dem ?House-of- Windsor-Syndrom?. Schrempp: einmal 5 von 35 Geschäftsbereichen Vorsitzenden den größten Beifall ein. Die profitabel. Inzwischen verdienen alle vier ?An- dere können sich Fehler leisten, wir kritische Beschäfti- gung mit dem alten großen Divisions ? Pkw, Lkw, Aero- space nicht.? und Dienstleistungen ? ordent- lich Geld. Von den 23 übriggebliebe- nen Geschäftsbereichen waren 1997 nur noch Regime ist längst zum sozialen Kitt im affären- und kri- sengeschüttelten Konzern Hinter der glanzvollen Fassade fünf defizitär: die drei Lkw- Sparten Europa, Antriebsstrang und Unimog, die Bahntechnikbeteiligung Adtranz (siehe auch Seite 24) sowie Smart. von Rekordabsatz (716 000 Pkw) und Noch einmal betonte Schrempp internationalen Auszeichnungen knirscht es deshalb den Kulturwandel: ?Die Zei- ten, die Inhalte, der Umgang miteinan- der haben sich geändert ? und damit auch die Form ? Die Auslieferungsqualität von neuen Mercedes-Limousinen nimmt nach ei- ner Händlerumfrage der Forschungs- stelle Automobilwirtschaft an der Uni- versität Bamberg seit 1994 dramatisch ab. dieser Veranstaltung. Wir wollen keine Verkündigung von <image: DeviceRGB, width 511, height 379, bpc 8>-<image: DeviceRGB, width 569, height 182, bpc 8> ? Die weit fortgeschrittene Entwick- lung eines neuen Vierzylinder-Benzin- motors mußte Ende 1997 gestoppt werden, weil die Mercedes-Ingenieure schlicht den technischen Vorsprung der Japaner bei der Benzin-Direktein- spritzung übersehen hatten (Beispiel: Mitsubishi GDI). ?Andere können sich Fehler leisten, wir nicht?, klagte Daimler-Benz-Chef Jürgen Schrempp (I.) über die traumatischen Pannen den Roadster SLK, das CLK- Coupé oder die M-Klasse liegen zig- tausendfach hinter den tatsächlichen Absatzmöglichkeiten; extreme Liefer- fristen schaffen massenhaft der vergangenen Monate. Die dafür Frust und Ärger bei der verwöhnten Daimlerverantwort-lichen Vorstände Jürgen <image: DeviceRGB, width 298, height 216, bpc 8> Hubbert (rechts oben) und Dieter Zetsche blieben ? vorerst ? Poer Serienstart der A-Klasse wurde nach der Elch-Test-Blamage zum spektakulärsten Flop in der Unter- nehmensgeschichte. Auch ungeschoren. die Ein- führung des ebenfalls instabilen Stadtflitzers Smart mußte verschoben werden. Der Bonsai-Benz ist jetzt früheste im Herbst 1998 ausge- wachsen. Das grobe Mismanagement bei der A-Klasse und beim Smart kostet den Konzern allein 1997 und 1998 knapp eine Milliarde Mark. Doch der Chef spricht von ?Fehlerkultur? und läßt, jedenfalls im Vorstand und für den Augenblick, Milde walten. Sein ei- genes
Debakel mit der Pleite der Flug- zeugtochter
Fokker liegt für einen här- teren Auftritt wohl noch nicht lange genug zurück. So mußte als Warnung an den Rest der Truppe lediglich der Smart herhalten. Dort ließ Jürgen \$chrempp der Kanzel.? Und dann ganz deutlich die Zumindest die Grundlagen für den Aufstieg inhaltliche Abgrenzung: ?Wir wollen nicht des Konzerns in die inter- nationale Rendite-Liga sind demnach geschaffen. Den ambitionierten Plänen steht allerdings im um jeden Preis wach- sen, den Fehler haben wir schon ein- mal gemacht; wir wichtigsten Kernge- schäft, dem mit Personenwagen, eine Pleiten- und wollen profitabel wachsen.? Pannenserie gegenüber, Schrempp, so ein Teilnehmer, ?packte die Leute beim Tagesge-



Blau Gelb Rot Schwarz