



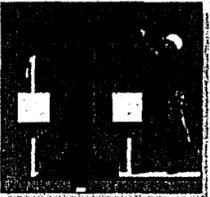
TREFFEN
Welches Jubiläum die G20-Staaten am Treffen in Berlin feiern und was am Gipfel ermittelt werden soll. **16**



NEUBAU
Welche Liechtensteiner Privatbank bis Herbst 2006 in Balzers ihr neues Geschäftsgebäude baut. **17**



TRANSPARENZ
Warum es für Manager immer schwieriger wird, sich einer Offenlegung des Gehaltes zu entziehen. **18**

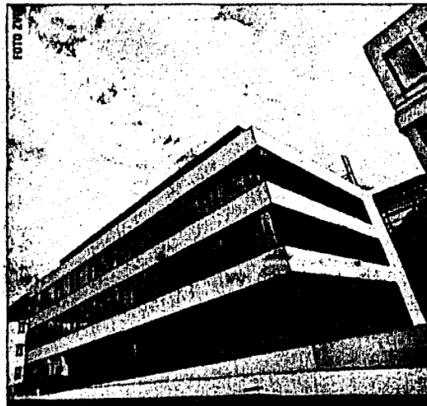


KLAGE
Warum 15 000 Aktionäre gegen die Deutsche Telekom eine Klage eingereicht haben. **18**

VOLKSBLATT NEWS

Einigung mit Gläubigerbanken

ESSEN – Europas grösster Warenhaus- und Versandhandelskonzern KarstadtQuelle hat eine weitere Hürde auf seinem Sanierungsweg genommen. Konzernsprecher Howe teilte mit, der Handelsriese habe sich mit seinen Gläubigerbanken auf eine Verlängerung der Kreditlinien um drei Jahre geeinigt. Die Verträge seien bereits unterschrieben. Die Kredite mit einem Gesamtvolumen von 1,75 Milliarden Euro wären Ende des Jahres ausgelaufen. Nun müssen noch die Anteilseigner auf einer ausserordentlichen Hauptversammlung einer Kapitalerhöhung um 500 Millionen Euro zustimmen. (sda)

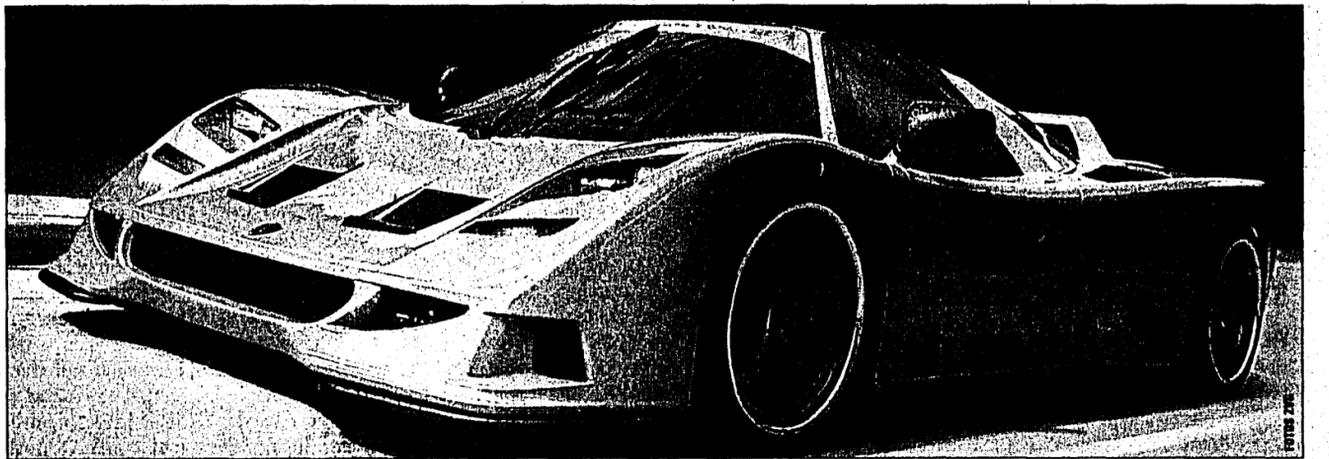


Die Fürstenbank baut um

VADUZ – Die Generaldirektion der LGT Bank hat den Startschuss für umfangreiche Umbaumaassnahmen ihrer Schalterhalle gegeben. Die Schalterhalle wird in den kommenden zwölf Monaten von Grund auf erneuert und auf den modernsten Stand der Technik und der Kundenbetreuung angepasst. Beginn der Baumaassnahmen ist Montag, der 22. November 2004. Zum Service einer modernen Bank gehört neben guten Produkten und Dienstleistungen auch ein auf die Bedürfnisse und Erwartungen ihrer Kunden zugeschnittenes Ambiente. Vor allem die Abwicklung der Bankgeschäfte am Schalter sollte angenehm, effizient und diskret erfolgen. Die Umbaumaassnahmen beginnen am 22. November 2004. Mit der Fertigstellung wird zum Herbst 2005 gerechnet. Während dieser Zeit steht im Erdgeschoss des so genannten «Hauptgebäudes 2» eine Ausweich-Schalterhalle für die Kunden zur Verfügung. Der Eingang befindet sich an der Herrengasse 26, gleich bei der Einfahrt zum Egerta-Parkhaus. Dort finden die Kunden auch den Bancomat und den Nachtresor. Auch die Kunstinteressierten kommen während der Umbauzeit auf ihre Kosten. Die gesamte Glasfront des Gebäudes ist mit einem Kunstobjekt von Peter Zimmermann überzogen. Zimmermann wählte dazu einen Ausschnitt aus einem 50-Franken-Geldschein. Der damit geschaffene Licht- und Blickschutz lässt Kunden und Mitarbeiter das Innere der Schalterhalle in einer angenehmen Atmosphäre erleben. Mit der Erneuerung der Schalterhalle finden die baulichen Erneuerungsmaassnahmen der LGT in Vaduz nach der Grundsaniierung des ersten und zweiten Obergeschosses des Hauptgebäudes eins, dem Neubau des Hauptgebäudes zwei und dem durch die Personalvorsorgestiftung der LGT errichteten Haus Egerta einen repräsentativen Abschluss. (PD)

Vom Traum zum Traumauto

Mit innovativem Unternehmertum zur Verwirklichung einer Idee



Ein V-8-Motor mit 650 PS und zwei Turboladern schnell den Supercar in weniger als drei Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer.

NENDELN – In Liechtenstein wird ein Supersportwagen gebaut, der die Konkurrenz von Ferrari, Lamborghini und Maserati nicht zu scheuen braucht. Der Startschuss soll am Genfer Automobilsalon 2005 gegeben werden. Geplant ist, den «Orca C 113» nächste Woche auch an der Essener Autoshow zu zeigen.

• Kornelia Pfeiffer

Der «Orca C 113» braucht sich um Aufmerksamkeit nicht zu sorgen. Der breite, superflache Sportwagen zieht die Blicke auf sich, vor allem an Ausstellungen. Auf der Strasse ist der Supercar nur in Blitzzeit zu sehen, denn den Paradesprint von 0 auf 100 Stundenkilometer schafft er in weniger als 3 Sekunden – schneller als ein Ferrari. Schon die Form des Fahrzeugs strahlt Energie, Kraft und Schnelligkeit aus. Mit dem Orca C 113 erfüllte sich René Beck, ein Autofan aus dem Berner Oberland, seinen Traum vom Traumauto. Weil er seine Vorstellungen in Bern nicht umsetzen konnte, liess er sich in Liechtenstein nieder. Vorher hatte er über Zufall Ralph Beck kennen gelernt, einen Liechtensteiner – aber weder

verwandt noch verschwägert.

Wenn René Beck von seiner Traumvorstellung spricht, dann redet er vom «ultimativen Auto». Die Konstruktion des ultimativen Autos schwebt ihm vor, in der Form, im Design, in der Kraft, in der Schnelligkeit. Den Prototyp des Orca C 113, der nach Schweizer Bestimmungen für die Strasse zugelassen ist, führt René Beck – eine erste Version in Meerblau, die aktuelle Ausgabe in einem schnittigen Orange.

Die blaue Farbe war es wohl auch, auf die ein Mädchen in der Berner Innenstadt aufmerksam wurde, die, als sie das gedrungene Fahrzeug sah, spontan rief: «Der sieht aus wie Superwillie.» Auch René Beck fühlte sich an den Killerwal aus dem Fernsehen erinnert, womit der Name klar war: Orca soll der Supercar heissen. Das C kam noch dazu als Abkürzung für Coupé, die Zahl 113 setzt sich aus 1 und 13 zusammen: 1 für das erste selbst entworfene Auto, die 13 als Glücksbringer. Wenn René Beck mit seinem Orca C 113 auftritt, trägt er ein T-Shirt mit einem einfachen Logo: Eine stilisierte Schwanzflosse in einem Kreis, der die Erde symbolisieren soll.

Das ultimative Auto soll neue Massstäbe setzen: Leichtbau pur, Vollmonocoque aus Carbon, dazu Aluminium, Magnesium- und Titanelemente. Die Leistung des nur 850 kg schweren Autos ist enorm: Ein V-8-Motor mit 650 PS und zwei Turboladern schnell den Supercar in weniger als 3 Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer, der Tacho bleibt erst weit jenseits von 300 stehen. Die Aerodynamik ist der Natur entlehnt. Die windschlüpfrige Form guckte René Beck beim Killerwal ab, die Flügel der Türen, die sich auf raffinierte Art nach oben öffnen lassen, hat er einem Falken entlehnt.

Im Windkanal erreichte das Auto, das eine gute Figur auf normalen Strassen wie auf Rennpisten macht, den sensationellen Luftwiderstandswert oder cW-Wert von 0,26. Apropos Rennpisten: Als René Beck bei Testfahrten auftauchte, musste er zuerst das hämische Grinsen etablierter Autobauer hinunterschlucken. Nach ein paar Runden jedoch waren die Rennfahrer beeindruckt von Motor und Fahrwerk, ganz abgesehen von der Augenweide des Designs.

Trotz höchstem Lob aus Fach-

kreisen – Konstrukteuren und Rennfahrern – kämpfen der Schweizer René Beck und der Liechtensteiner Ralph Beck um Investoren. Nicht Sponsoren, sondern Investoren, die an die Serienfertigung des Orca C 113 glauben und an die Zukunftschancen des Projektes. Die beiden Becks teilen damit das Schicksal vieler Jungunternehmer, die bei der Suche nach Startkapital vor schier unüberwindlichen Hindernissen stehen. Dabei handelt es sich nicht um ein Zukunftsprojekt, das noch entwickelt werden muss, sondern um einen Supercar, auf Rennpisten erprobt und auf normalen Strassen schon über 40'000 Kilometer gefahren. Aus der Not haben die beiden Jungunternehmer eine Tugend gemacht: Als zweite Schiene wurde in Nendeln die Carbon Design Tuning Ltd. aufgemacht, eine zweite Betriebsstätte, die Autos und Motorräder optisch auf Hochglanz und leistungsmässig auf Top-Niveau bringt. Beide Betriebsstätten machen eine gute Figur bei Ausstellungen. Aber im Augenblick richten René und Ralph Beck ihre Augen auf Genf – am Genfer Automobilsalon 2005 soll der Orca C 113 Premiere feiern.



Das Orca-Team von links: Ralph T. Beck, René Beck und Fredy Lienhard.

DAS ORCA-TEAM

Drei Autofans arbeiten zielstrebig am gleichen Ziel. Der Berner Oberländer René Beck hatte den Traum vom Traumauto und als gelernter Konstrukteur setzte er seine Idee um. Zuerst an einem Holzmodell, dann als richtiges Auto, das die Zulassung für ein Strassenauto erhielt, aber auch als Rennsportfahrzeug geeignet ist. Mit dem Liechtensteiner Ralph T. Beck fand er einen auto-begeisterten Kaufmann, der das Administrative erledigt. Der Dritte im Orca-Team ist Fredy Lienhard, ein Ostschweizer, der die Testfahrten absolviert und für die Abstimmung von Motor, Fahrwerk und Bremsen zuständig ist.