

SCHWERPUNKT-THEMA: TRENDS DER AUTOBRANCHE

WELT / FAHRZEUGE

Chinesische Autobauer präsentieren sich auf der IAA

Modernisierungszwänge schaffen neue Geschäftschancen für europäische Zulieferer / Fachveranstaltung für Zulieferer / Von Thomas Kiefer

FRANKFURT (Dow Jones)--Die Fachwelt blickt in Frankfurt besonders gespannt auf die chinesischen Neulinge. Während auf der vergangenen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) Personenkraftwagen erst 14 chinesische Unternehmen den Weg nach Frankfurt einschlugen, sind jetzt 32 Firmen aus China präsent. Die eigentliche Herausforderung aus China liegt jedoch weniger darin, wie zumeist befürchtet, dass das Reich der Mitte die Welt mit billigen Nachbauten überrollt. Größere Herausforderungen sind die umfassenden Entwicklungs- und Qualitätsoffensiven sowie die Entwicklung eigener Marken.

China kann den Weltmarkt nur mit modernster Technik gewinnen. Dieser Modernisierungszwang schafft für europäische Zulieferer neue Geschäftsmöglichkeiten. Zudem sind die europäischen Systemzulieferer auf günstige Vorleistungen aus China angewiesen, da sie nur so die von den Abnehmern geforderten massiven Kostensenkungen realisieren können.

Erstmals 200 Fahrzeuge nach Europa exportiert

Zu sehen sind die neuen chinesischen Modelle auf der IAA in der Halle 4.0. Dort präsentiert die Jiangling Motors Corp den „SUV Landwind“ (Stand C23). Im Juli exportierte Jiangling die ersten 200 Stück „Landwind“ nach Europa. Nach Angaben des niederländischen Importeurs Bijvelds sind diese bereits verkauft. Eine zweite Ladung mit 500 Fahrzeugen befindet sich auf den Weg nach Europa. General Motors beklagt die große Ähnlichkeit des Landwind mit seinem Frontera. Der chinesische Partner von GM, die Shanghai Automotive Industry Corp, hält jedoch auch Anteile an Jiangling. Jiangling selbst hat wiederum ein Joint Venture mit der japanischen Isuzu, die wiederum der GM-Vertriebspartner in Japan ist. Und nicht zuletzt hält der GM-Konkurrent Ford 30% an Jiangling. Chinas Autobauer starten nicht als rein nationale Unternehmen, son-

dern sind von Beginn an international aufgestellt. Der BMW-Partner Brilliance stellt mit dem Zhonghua eine eigens für den europäischen Markt konzipierte Limousine vor (Stand C19). Entworfen hat das Fahrzeug die italienische Firma Giugiaro Design, die auch den ersten Golf entwarf. Erste Exporte nach Deutschland sollen noch dieses Jahr beginnen. Bereits 2003 brachte Geely mit dem „Schönheitsleopard“ in China seinen ersten selbst entwickelten Sportwagen auf den Markt. Mit dem Kleinwagen „Haoqing“ verkauft es damals für umgerechnet 3.980 USD Chinas preiswertesten Personenkraftwagen. Bis 2007 plant Geely sieben neue Modelle. Erfolgsmodell von Geely ist der Xiali TJ7300, der auf dem 1987-Modell des Daihatsu Charade beruht. Die Modelle Haoqing (Fünftürer), Meirie (Viertürer), Uliou (Viertürer) und Urban Nanny (van und pick-up) basieren ebenfalls auf den Charade. Der „Schönheitsleopard“ ist eine eigene Entwicklung.

Geely stellt insgesamt fünf Modelle vor

In Frankfurt sind fünf verschiedene Modelle der chinesischen Geely Group zu sehen. Geely schloss bereits eine Vertriebsvereinbarung mit einem Händler für Spanien und Portugal. Geely möchte in Frankfurt zeigen, dass die Chinesen ausländi-

sche Wettbewerber nicht kopieren, erklärte der Firmengründer Li Shufu. Li kann sich vorstellen, dass in wenigen Jahren zwei Drittel seiner Fahrzeuge in den Export gehen. In Halle 4.1 (G11, G15) und Halle 1.1 (B26, C23) sind verschiedene chinesische Zulieferer zu finden. In beiden Hallen befinden sich auch jeweils ein Stand der Chinesischen Handelskammer, die sich besonders um Fragen des Im- und Export von Autoteilen, Zubehör und Fabrikarüstungen kümmert. Chinas große staatlichen Automobilkonzerne haben noch kein vermarktungsfähiges Fahrzeug für Europa. Die China First Automobile Group (G15) zeigt mit einer eher bescheidenen Präsentation in Frankfurt lediglich Teile und Zubehör. Die China First Automobile Group und Chinas zweiter großer staatliche Autobauer, die SAIC arbeiten jedoch bereits intensiv an Personenkraftwagen für die Massenproduktion.

In China beginnen jetzt erst die harten Kämpfe um die Zukunftsmärkte angesichts von hohen Überkapazitäten und sinkenden Gewinnen. Europa kann jedoch seine Märkte nicht verschließen, da europäische Unternehmen in China gut im Geschäft sind. Während Chinas Zulieferfirmen noch den Weg nach Europa suchen, sind die deutschen Zulieferer dort in 110 Fertigungsstätten aktiv. In den aus China exportierten Fahrzeugen steckt auch ein hoher Anteil an Zulieferungen deutscher Unternehmen. Und mit der Internationalisierung der chinesischen Autobranche steigt auch der Zwang in Europa vor Ort präsent zu sein. Beteiligungen und Übernahmen sind erste Schritte hier Fuß zu fassen. Aber auch erste Montagewerke chinesischer Automobilkonzerne in Europa sind bereits in der Diskussion. Dabei müssen sich europäische Unternehmen anstrengen,

um nicht hinter chinesische Anbieter zurückzufallen. Im Bereich der Unterhaltungselektronik für Kraftfahrzeuge gibt es bereits Entwicklungen, die hauptsächlich aus China und anderen asiatischen Ländern kommen. Der Aufstieg Chinas und Indiens zu Automobilnationen verändert die Branche nachhaltig. Aber auch das Produkt Automobil und insbesondere sein Antrieb steht vor grundlegenden Veränderungen. Aus Beijing sind seit kurzem neue Töne zu seinem Entwicklungsmodell zu hören. Nachhaltige Entwicklung, Kreislaufwirtschaft und alternative Energieträger sollen das weitere Wachstum im Reich der Mitte sichern. Angesichts stark steigender Rohstoff- und Treibstoffpreise soll dies auch die wirtschaftliche Entwicklung und internationale Wettbewerbsfähigkeit fördern.

Höchstverbrauch wird in China reglementiert

Seit dem 1. Juli 2005 gilt in China ein Gesetz gilt, das den Höchstverbrauch von Pkw-Neuwagen absolut begrenzt. Damit können dort hochpreisige Neufahrzeuge deutscher Modelle wegen zu hohen Kraftstoffverbrauchs nicht mehr verkauft werden. Darunter fallen der BMW M3 Coupe + Cabriolet, M5 + M6 SMG, Mercedes G 320 + 500, Porsche Cayenne S, VW-Bugatti Veyron, VW Bentley Continental sowie der Volkswagen Phaeton W 12. Im Jahr 2008 werden die Grenzwerte in China um durchschnittlich rund 10% verschärft, dann werden auch zahlreiche Mittelklasse-Pkw im Reich der Mitte unverkäuflich sein. Hier erschließen sich für Zulieferer neue Geschäftsfelder im Bereich umfeldfreundlicher Antriebstechniken und neuer Werkstoffe. Im Vorfeld der IAA kündigte der chine-

sische VW-Partner SAIC (Shanghai Automotive Industry Corp.) an, in China ein Fahrzeug mit kombiniertem Antrieb aus Elektro- und Verbrennungsmotor zu entwickeln. Erste Modelle sollen bereits zur Olympiade 2008 in Beijing fahren und zur EXPO 2010 soll das Hybridfahrzeug auf Basis des Kompaktvans Touran in größerer Stückzahl eingesetzt werden. SAIC arbeitet bereits mit dem weltgrößten Autohersteller General Motors (GM) an der Entwicklung von Hybridantrieben und Brennstoffzellen zusammen.

Von der Fläche her ist China in Frankfurt noch nicht breit vertreten. Das Reich der Mitte ist jedoch auch Thema bei den großen Herstellern, den Zulieferern und Dienstleistern rund um die Automobilbranche. Dem trägt der VDA Rechnung, der am 16. September in Kooperation mit der Deutschen Industriebank (IKB) während einer China-Fachveranstaltung Praktiker der großen Produzenten und Zulieferern aus und über China berichten lässt. „China: Chance oder Herausforderung für den Standort Deutschland?“ lautet das Thema der Veranstaltung, in der auch aktuelle und konkrete Informationen über mögliche Zukunftsgeschäftsfelder für die deutsche Automobilbranche in China geliefert werden.

NfA/14.9.2005

KONTAKT:
Jiangling
Internet: www.jmc.com.cn
Blilliance
Internet: http://www.brilliance-auto.com/
Landwind
Internet: www.jmclandwind.nl/en
FAW
Internet: www.faw.com

DEUTSCHLAND / FAHRZEUGE

Deutsche Autobauer wollen mit Hybrid-Allianzen aufholen

Experte: Elektro- und Benzinkombination sind Nischenprodukt

FRANKFURT (Dow Jones)--Die deutschen Autobauer wollen ihren Rückstand bei der Entwicklung des umweltfreundlichen Hybridantriebs aufholen. Audi-Chef Martin Winterkorn sagte auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main, Audi wolle gemeinsam mit der Konzernmutter Volkswagen und dem Sportwagenbauer Porsche an der sparsamen Kombination aus Elektro- und Benzinmotor arbeiten. Bereits vergangene Woche hatte BMW verkündet, sich der Hybrid-Allianz von General Motors (GM) und DaimlerChrysler anzuschließen. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) warf der heimischen Autobranche vor, den Trend um zehn Jahre verschlafen zu haben.

Volkswagen und Porsche bestätigten, dass die Kooperation mit Audi bereits seit längerem besteht. Dabei gehe es vor allem um die Entwicklung des Hybrids für größere Autos, sagte Volkswagen-Sprecher Hans-Gerd Bode. Dabei handele es sich um die Geländewagen der drei

Autobauer, den Volkswagen Touareg, den Porsche Cayenne und den neuen Audi Q7, der auf der IAA erstmals vorgestellt wurde. Japanische Hersteller hätten bereits 1997 mit der Produktion von Serienfahrzeugen mit Hybridantrieb begonnen, sagte Umwelt-

hilfe-Geschäftsführer Jürgen Resch am Montag der Nachrichtenagentur AFP. „Die Deutschen wollen dagegen mit Studien von ihrer eigenen Untätigkeit ablenken.“ Die heimischen Autobauer hätten im Vergleich zu Japan nicht nur wie vielfach behauptet einen technologischen Rückstand von fünf, sondern bereits von zehn Jahren, sagte Resch und forderte die hiesige Autoindustrie auf, serienreife Hybrid-Modelle zu entwickeln.

Dabei widersprach Resch auch dem Auto-Experten Willi Diez, der zuvor im ZDF dem Hybridantrieb in Europa nur eine Chance als Nischenprodukt eingeräumt hatte. „Da fragt man sich, warum sind die Japaner mit Hybrid so erfolgreich

sind. Toyota fährt Sonderschichten, während DaimlerChrysler und Volkswagen über massiven Stellenabbau nachdenken“, betonte Resch. Die Nachfrage für energieeffiziente Fahrzeuge sei da.

„Der Hybridantrieb hat gegenüber einem guten Diesel keinen echten Verbrauchsvorteil“, hatte Diez im ZDF gesagt. Wegen zu hoher Produktionskosten sieht der Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft an der Hochschule Geislingen/Nürtingen in Deutschland zudem ein „Standortproblem für Fahrzeuge der Unter- und Mittelklasse“, da ausländische, vor allem französische und japanische Hersteller, „an billigeren Standorten produzieren“. AFP/NfA/14.9.2005

VDA schätzt Anstieg der Pkw-Neuzulassungen auf 8%

FRANKFURT (Dow Jones)--Der Pkw-Absatz in Westeuropa ist im August auf Jahressicht um 8% auf 838.000 Fahrzeuge gestiegen. Den vorläufigen Zahlen zufolge sei dies der verkaufsstärkste August seit vier Jahren gewesen, teilte der Verband der Automobilindustrie (VDA) mit. Der Absatz habe von neuen Modellen, Kaufanreizen sowie einer sich belebenden privaten Nachfrage profitiert. Italien und Deutschland führten den Daten zufolge mit einem Absatzplus von 13% bzw 12% die Volumenmärkte an. Seit Jahresbeginn seien die Neuzulassungen in Westeuropa um 0,2% auf 9,86 Mio Pkw gestiegen. Bis Ende Juli seien 49,2% der neuen Fahrzeuge mit einem Dieselmotor ausgestattet gewesen, zwei Prozentpunkte mehr als im Vorjahreszeitraum. NfA/14.9.2005