



## MAIL AUS DETROIT

## Ford macht Fortschritte

Gibt es ein Licht am Ende des Tunnels für Ford? Nach Jahren finanziellen Strauchelns und dramatisch sinkender Marktanteile mehren sich die Zeichen, die auf eine Stabilisierung des Konzerns hinweisen – basierend auf einer vielversprechenden Reihe neuer Produkte. Ford überraschte Finanzexperten mit den Ergebnissen des ersten Quartals 2008, die einen Nettoprofit von 100 Millionen Dollar anzeigten. Analysten fühlen sich ermutigt durch die Einsparungen und die beschleunigten Restrukturierungsansätze bei Ford in Nordamerika, von denen einige glauben, dass diese sogar die Reorganisationsbemühungen bei General Motors hinter sich lassen.

Doch die Freude über die guten Nachrichten des ersten Quartals wurde durch den schlechten Ausblick auf das Gesamtjahr gedämpft. Ford erwartet kein profitables 2008 über alle Bereiche, hofft aber auf großflächige Gewinne im nächsten Jahr. Mit einer nachhaltigen Rückkehr zur Rentabilität ist für 2010 und danach zu rechnen, wenn eine große Zahl neuer Produkte in Serie geht.

Hinter Fords Fortschritten stehen viele Faktoren: Ein der wichtigsten war der Druck von CEO Alan Mulally, der den Hebel bei den weltweiten Entwicklungs- und Produktionsmitteln des Konzerns ansetzte – nicht unähnlich dem Weg von GM. Das Konzept, die Zahl globaler Plattformen zu reduzieren und diese effektiver zwischen den Regionen zu teilen, um Kosten zu sparen, ist an sich nichts Neues. Aber es scheint für große Autobauer extrem schwierig zu sein, dieses erfolgreich umzusetzen.

In Fords Fall sind die Produkte des Unternehmens in Europa in der Vergangenheit gut im Markt angekommen, so dass das Europageschäft nun auch profitabel agiert. Kaum überraschend führte das zu Aufrufen Mulallys und anderer, mehr europäische Ford-Modelle für den US-Markt zu adaptieren.

Der US-Pkw- und Truck-Markt leidet angesichts einer nationalen Wirtschaftsflaute, die insbesondere den Absatz größerer und schwererer Fahrzeuge eintrübt – traditionell eine Profitquelle für Detroit's ‚Big three‘. Ford hat sich lange auf seine F-Series-Trucks und ähnliche SUVs als Garanten für US-Gewinne gestützt. Nun schrumpft dieser Markt aufgrund rasch steigender Benzinpreise. Ford, wie auch Chrysler und GM, arbeiten schwer an der Entwicklung kleinerer Fahrzeuge, an kleineren Trucks, Crossover-Modellen ebenso wie an Mittelklasse-, Kompakt- und Kleinwagen.

Erster Schritt auf diesem Weg ist für Ford die US-Einführung des Kleinwagen Fiesta, der auch gerade in Europa vorgestellt wurde. Die erste Version für den US-Markt wird die 2010 startende Limousine sein. Wenn die so erfolgreich wird, wie der Fiesta es in Europa zu werden scheint, dann wäre Ford sicher wieder eine Hausnummer im US-Sektor für Kleinwagen. Der Fiesta-Limousine folgt 2011 im US-Markt die nächste Generation des kompakten Focus, ebenso wie der Fiesta in Europa entwickelt. Amerikanische Kunden werden auch die Focus-Varianten bekommen, gemeint sind die nächsten Generationen der aktuellen C-Max- und Kuga-Crossover-Modelle.

Ein weiterer Indikator, dass Fords Genesung an Schwung gewinnt, ist einer, den die anderen OEMs in Detroit nicht begrüßen: Milliardär Kirk Kerkorian, nach erfolglosen Versuchen, GM oder Chrysler durch massive Aktienkäufe zu beeinflussen, hat nun seine Aufmerksamkeit auf Ford gerichtet. Seine Firma hat bereits verlauten lassen, mit den Anteilen Einfluss auf das Ford-Management nehmen zu wollen. Der exzentrische Investor ist also für Überraschungen gut bei der künftigen Entwicklung der Dearborner.

**John McCormick, Korrespondent der AUTOMOBIL-PRODUKTION in Detroit, über die Restrukturierungsfortschritte bei Ford und die Aussichten des US-Autoherstellers.**



Bild: AP

## AMERIKA

### Audi will US-Verkäufe steigern

Durch den Ausbau des Händlernetzes will Audi den Absatz in den USA auf zunächst über 100 000 Einheiten noch in 2008 und auf 200 000 Einheiten bis 2015 bringen. Dazu soll die Zahl der Autohäuser von derzeit 118 auf rund 150 innerhalb der nächsten fünf Jahre steigen. Zum Absatzplus soll ab Sommer 2009 auch der Q5 beitragen, der in Europa bereits diesen Herbst kommt.

### ContiTech: Motorlager in Mexiko

ContiTech Vibration Control hat im mexikanischen San Luis Potosí eine neue Produktionsstätte eröffnet. Ab Februar 2009 werden dort Motorlager in Serie für die automobilen Erstausrüstung hergestellt. „Der Aufbau des gesamten Werks erfolgt in mehreren Schritten. Bis 2012 werden rund 150 Beschäftigte im neuen Werk arbeiten und bis zu einer Million Motorlagersysteme im Jahr produzieren“, erläutert Kai Uwe Frühau, Geschäftsführer von ContiTech Vibration Control. Dafür werden insgesamt rund 13,4 Millionen Euro in Produktionsanlagen, Infrastruktur, IT und Werkzeuge investiert. Produziert wird in erster Linie für GM-Werke in Mexiko und den USA. Bis zu 560 000 Fahrzeuge könnten nach Vollendung des Werkes jährlich mit Lagern versorgt werden.

### BMW mit Milliardeninvest

Bis 2012 will BMW mehr als eine Milliarde Dollar in den wichtigen US-Absatzmarkt stecken. Neben der bereits angekündigten Erweiterung des Werkes Spartanburg für 750 Millionen sollen für 170 Millionen Dollar zwei neue Teile-Distributionszentren in Pennsylvania und Illinois entstehen. Auch die US-Zentrale in Woodcliff Lake, New Jersey, wird für 100 Millionen ausgebaut.

## OSTEUROPA

### Mehr Ford-Mitarbeiter

Zur Erweiterung der Produktionskapazität im russischen Werk Wsewolozhsk nahe St. Petersburg wird Ford rund 1 500 neue Mitarbeiter einstellen. Gegenwärtig werden dort 2 074 Mitarbeiter beschäftigt. Ab 2009 wird die jährliche Produktionskapazität 125 000 Autos betragen, davon 100 000 Focus und 25 000 Einheiten des im September 2008 anlaufenden Mondeo.



## USA: Fast alle Asiaten legten im Mai zu

Bei den Absatzzahlen nach den ersten fünf Monaten 2008 tauschten Suzuki und Mitsubishi Motors wie auch BMW und Mazda die Plätze im Ranking der größten US-Anbieter. Nur sechs von 16 Herstellern, darunter mit VW, Subaru, Daimler, Mazda, Nissan und Honda zwei Deutsche und vier asiatische und nur acht von 36 Marken, darunter zusätzlich die Hyundai-Tochter Kia und die BMW-Tochter Mini, konnten die ersten fünf Monate mit einem Plus im Vergleich zum Vorjahr abschließen. Mini und Honda legten dabei am kräftigsten zu. Fast alle Marken der US-OEMs GM, Ford und Chrysler fuhren hingegen zweistellige Verluste ein.

GM verkaufte allein im Mai 2008 mit 272 363 Einheiten fast 28 Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Als Gründe führte der Hersteller geringere Truck- und Flottenverkäufe sowie die Auswirkungen des Streiks beim Lieferanten American Axle an. Toyota verkaufte mit 257 404 Fahrzeugen rund 4,3 Prozent weniger als im Mai 2007. Ford lag mit 217 998 Verkäufen 16 Prozent zurück,

## US-Markt: Gegen den Trend

Außer Audi und Porsche legten alle deutschen OEMs im Mai 2008 in den USA zu.

**Audi** verkaufte im Mai 2008 mit 8 534 Fahrzeugen 2,9 Prozent weniger als im Mai 2007. TT, A4 und A4 Cabrio konnten gegenüber dem Vorjahresmonat zulegen.

**BMW** konnte im Mai mit 31 781 Einheiten 3,1 Prozent mehr verkaufen als im Vorjahresmonat – allein dank Zuwächsen beim Mini. Die Marke BMW kam nämlich nur auf 25 469 Autos, 4,6 Prozent weniger. Mini konnte mit 6 312 Fahrzeugen hingegen fast 53 Prozent mehr verkaufen.

**Daimler:** Im Mai wurden 24 480 Einheiten abgesetzt, Mercedes-Benz erreichte dabei

Chrysler musste im Mai mit 148 747 Einheiten einen Rückgang um 25 Prozent verkraften. Die Japaner verzeichneten im Mai Zuwächse, Honda und Nissan etwa um über 15 Prozent auf 167 997 beziehungsweise um 8,4 Prozent auf 100 874 Einheiten. Auch Mazda, Subaru und Suzuki legten zu. Die koreanischen Marken Kia und Hyundai verzeichneten ihren besten Mai-Absatz in den USA mit 31 047 Einheiten für Kia und 46 415 Hyundai-Fahrzeugen. Nur Mitsubishi musste mit 10 430 Fahrzeugen ein Minus von fast 25 Prozent hinnehmen. Laut *Autodata* sank der Absatz im Mai 2008 auf rund 1,397 Millionen Light Vehicles, ein Minus von fast elf Prozent gegenüber Vorjahr. In den ersten fünf Monaten 2008 wurden mit rund 6,223 Millionen Einheiten 8,4 Prozent weniger verkauft als ein Jahr zuvor. Nach den Mai-Zahlen rechnet *Autodata* für 2008 aktuell saisonbereinigt nur mit einem Light-Vehicle-Absatz von 14,3 Millionen Einheiten in den USA – wieder ein Rückgang gegenüber dem Vormonat, diesmal um fast 160 000 Fahrzeuge.

mit 21 785 Einheiten einen neuen Mai-Rekordabsatz. Der seit Anfang 2008 in den USA angebotene Smart verkaufte sich im Mai allein 2 695 mal.

**Porsche** setzte im Mai mit 2 796 verkauften Fahrzeugen in den USA und weiteren 208 Einheiten in Kanada um 17 Prozent weniger in der Region ab als im bisherigen Rekordmonat des Vorjahres.

**VW** konnte im Mai 2008 mit 22 346 verkauften Einheiten gerade 0,1 Prozent mehr in den USA absetzen als im Mai ein Jahr zuvor. Der Rückgang beim Jetta machte fast alle Zuwächse bei Beetle, Eos, Passat oder Touareg zunichte.

## US-Absatz der Top-OEMs, 01 bis 05 2008

Rang	Hersteller	1.-5.2008	1.-5.2007	+/- in %*
1	General Motors	1 339 005	1 596 462	-16,1
	Chevrolet	804 667	955 322	-15,8
	GMC	166 507	200 745	-17,1
	Pontiac	124 352	141 742	-12,3
	Saturn	83 293	103 935	-19,9
	Cadillac	74 372	81 044	-8,2
	Buick	61 532	73 664	-16,5
	Hummer	14 086	22 015	-36,0
	Saab	10 196	12 642	-19,3
	2	Toyota/Lexus	1 046 852	1 085 335
Toyota		930 394	954 002	-2,5
Lexus		116 458	131 333	-11,3
3	Ford gesamt	1 002 463	1 131 053	-11,4
	Ford	833 856	920 713	-9,4
	Mercury	60 938	79 532	-23,4
	Lincoln	47 176	60 839	-22,5
	Volvo	39 180	44 236	-11,4
	Land Rover	14 292	18 682	-23,5
4	Jaguar	7 021	7 051	-0,4
	Chrysler	750 369	929 746	-19,3
	Dodge	395 409	483 134	-19,2
	Chrysler	180 066	244 070	-26,2
	Jeep	174 894	202 542	-13,7
5	Honda/Acura	655 819	625 994	+4,8
	Honda	590 361	551 220	+7,1
	Acura	65 458	74 774	-13,8
6	Nissan/Infiniti	446 474	443 167	+0,7
	Nissan	393 909	389 929	+1,0
	Infiniti	52 565	53 238	-1,3
7	Hyundai/Kia	310 360	315 331	-1,6
	Hyundai	181 033	187 227	-3,3
	Kia	129 327	128 104	+1,0
8	BMW Group	131 758	134 944	-2,4
	BMW	110 569	119 359	-7,4
	Mini	21 189	15 585	+36,0
9	Mazda	129 370	126 922	+1,9
	Daimler***	108 557	(98 651)	(+10,0)
10	Mercedes-Benz USA	99 703	98 651	+1,1
	Smart USA	8 854	-	-
11	Volkswagen	92 316	91 743	+0,6
12	Subaru	76 088	73 046	+4,2
13	Suzuki	46 463	47 163	-1,5
14	Mitsubishi	46 389	57 343	-19,1
15	Audi	36 820	37 922	-2,9
16	Porsche**	13 276	15 483	-14,3

Quellen: Unternehmensangaben; \* = ohne evtl. Schwankungen bei der Zahl der Verkaufstage pro Monat; \*\* inklusive Kanada; \*\*\* Daten in Klammern = im Vergleich zu Mercedes-Benz USA 2007

AUTOMOBIL  
PRODUKTION

## Neue Conti-Halle in Ungarn

Am Standort Budapest mit rund 1 400 Mitarbeitern hat die Chassis & Safety Division der Continental AG eine neue Produktionshalle für Electronic Braking Systems eröffnet. An den dortigen vier Produktionslinien werden rund 700 Mitarbeiter beschäftigt. Neben knapp 2 300 Quadratmetern Produktionsfläche beherbergt die Halle auch die Entwicklungsabteilung.

## Neuer GM-Chef in Polen

Antonio Francavilla, bisher Werkleiter der Flint Assembly Plant von GM in den USA, verantwortet die GM-Aktivitäten in Polen. Damit leitet er das Autowerk General Motors Manufacturing Poland in Gliwice und ist Generaldirektor der Vertriebsfirma General Motors Poland. In beiden Funktionen folgt er Romuald Rytwinski, der seit 1. April die GM-Aktivitäten in Spanien verantwortet.

## Ibiden baut in Ungarn

Für rund 6,25 Millionen Euro errichtet Ibiden Hungary gerade am ungarischen Standort Dunavarsány ein technisches Zentrum. Es soll im Dezember 2008 voll operativ sein. Ibiden produziert in Dunavarsány bereits seit 2005 Dieselpartikelfilter.





## MAIL AUS SCHANGHAI

## Boom beim Außenhandel

Im ersten Quartal 2008 sind sowohl der Automobil-Export als auch der -Import im Reich der Mitte in fast unglaublichem Tempo weiter gewachsen. Besonders der Importanstieg hat sich fast verdoppelt. 2007 wurden insgesamt 314 130 Autos nach China importiert, verglichen mit 2006 um 38 Prozent mehr. Aber im der ersten Quartal 2008 wurden bereit 103 102 Autos eingeführt – verglichen mit dem Vorjahresquartal ein Zuwachs von 74,5 Prozent. Der Autoexport stieg im ersten Quartal um 79,4 Prozent, insgesamt wurden 179 383 Autos ausgeführt. Dabei sind mehr als 50 Prozent der Importe SUVs. Die Einfuhr dieser Geländewagen ist damit im ersten Quartal im Vergleich zu 2007 um über 121 Prozent explodiert. Schon seit einigen Jahren macht der Pkw-Import inklusive SUVs und MPVs mehr als 95 Prozent des gesamten Autoimports aus. Und die importierten Pkw sind meist hochklassige Fahrzeuge mit mehr als 2,5 Liter Hubraum.

In den vergangenen Jahrzehnten ist der Importzoll für Automobile ständig gesunken. Lag er vor 20 Jahre noch bei unglaublichen 180 bis 220 Prozent, sank er 2006 auf nur noch 30, in der ersten Hälfte 2007 dann auf 28 Prozent. Und seit 01. Juli 2007 verharrt der Importzoll beim bisher niedrigsten Stand von 25 Prozent. Dieser Tarif sollte auch künftig so stabil bleiben und nach aktuellem Planungsstand sich nicht mehr ändern.

Vor Juli 2007 waren die Importeure bei ihren Planungen eher vorsichtiger. Weil die Zölle ständig sanken, hatte man – wurden importierte Autos nicht rechtzeitig verkauft – automatisch einen Nachteil gegenüber frisch importierten Autos mit niedrigerer Zollbelastung. Der konstante Zollsatz ermöglicht den Importeuren eine bessere und langfristige Planung und ist ein wichtiger Grund für den Import-Boom.

Zurzeit kommen die meisten importierten Autos noch aus Deutschland. Aber die Wachstumsraten der deutschen Autoimporte sind viel geringer als die der japanischen Wettbewerber. Die Konkurrenz aus dem Land der aufgehenden Sonne, noch auf Platz zwei, hat glänzende Aussichten. Besonders die Marke Lexus findet aktuell Anklang in China. Japanische Autofirmen scheinen derzeit chinesische Kundenbedürfnisse besser zu verstehen und auch schneller zu reagieren. Ein Beispiel: Die Videofunktion bei Rückwärtsfahren und Einparken ist für viele chinesische Kunden sehr wichtig. Aber viele große deutsche OEMs reagieren beim Angebot eher zögerlich. In China beeinflusst die aktuelle politische Lage die Wirtschaft mehr als in Deutschland. Die politischen Beziehungen beider Länder haben sich in den vergangenen zwei Jahren eher verschlechtert. Dies hat schon Anfang 2008 beim Autoimport Wirkung gezeigt, etwa als viele deutsche Fahrzeuge bei der Zollanmeldung lange warten mussten. Andererseits hat der chinesische Staatspräsident Hu Jintao im Mai sehr erfolgreich und harmonisch Japan besucht, zudem haben die Japaner beim aktuellen Erdbeben in China sehr viel Hilfe geleistet. Die chinesisch-japanische Beziehung hat sich so nicht nur auf Regierungsebene, sondern auch bei der Bevölkerung erheblich verbessert. Dies wirkt sich bis zum Auto-Kauf aus, weil mehr chinesische Kunden nun japanische Autos akzeptieren, die sie zuvor – auch wegen historischer Ressentiments – eher verschmähten.

Sollten sich deutsche Firmen weiter zurücklehnen und nicht so flexibel und schnell wie die Japaner auf Bedürfnisse des chinesischen Marktes reagieren, und wenn zudem die politische Lage weiter angespannt bleibt, werden die Japaner bald die Führung beim Fahrzeugabsatz übernehmen und ihren Marktanteil in China ausbauen. Dies könnte einen großen Verlust für die deutsche Exportwirtschaft bedeuten.

**Zwar steigt das chinesische Importvolumen ausländischer Autos, aber gerade deutsche OEMs könnten – auch aufgrund der politischen Großwetterlage – in China bald das Nachsehen haben, meint Ke Rao, China-Korrespondentin der AUTOMOBIL-PRODUKTION.**



Bild: Xiangtong – China Consulting

## OSTEUROPA

### Renault Sandero aus Moskau

Als zweites Modell nach dem Renault Logan wird das Moskauer Autowerk Avtoframos, ein Joint Venture von Renault und der Stadt Moskau, Ende 2009 die Produktion des Renault Sandero aufnehmen. Im Rahmen der bereits früher angekündigten Verdoppelung der jährlichen Produktionskapazität auf 160 000 Einheiten wird diese Zusatzkapazität für den Sandero genutzt.

### PSA baut mit Mitsubishi

Ein Gemeinschaftsunternehmen zur Autoproduktion in Russland werden PSA Peugeot Citroën und Mitsubishi gründen. Am Standort Kaluga, dessen Wahl PSA bereits im Dezember bekannt gab, sollen SUVs für die Marken Mitsubishi, Peugeot und Citroën sowie mittelgroße Peugeot- und Citroën-Pkw gebaut werden. Serienlauf des neuen Werks ist für 2011 vorgesehen. Die Jahreskapazität wird in der ersten Phase 160 000 Autos betragen. Voraussichtlich 2012 oder 2013 soll in einer zweiten Phase die Gesamtkapazität auf dann rund 300 000 Fahrzeuge pro Jahr ansteigen.

## ASIEN

### Chevrolet in Korea

General Motors erwägt die Einführung der Konzernmarke Chevrolet auf dem südkoreanischen Markt. Damit will der US-Konzern einen größeren Anteil am wachsenden Markt für Importfahrzeuge erreichen. GM Korea, bislang mit Saab und Cadillac vor Ort, will seinen Absatz von 600 Fahrzeugen in 2007 im laufenden Jahr verdoppeln. In den ersten vier Monaten 2008 wurde bereits die Zahl der verkauften Cadillacs mehr als verdoppelt.

### Nissan baut China-Werk

Nissan Motor will den Absatz in China bis 2012 auf 800 000 Einheiten steigern. Für 2008 steht immerhin schon ein Absatz von 500 000 Fahrzeugen im Plan. Um diese geplante 60-prozentige Steigerung zu erreichen, will der japanische Autobauer seine Produktionskapazitäten vor Ort ausbauen. Gemeinsam mit dem chinesischen Hersteller Dong Feng Motor ist ein Gemeinschaftswerk in Zhengzhou geplant, wo ab 2010 mehr als 120 000 leichte Nfz vom Band rollen sollen.



## Newsletter Osteuropa: maßgeschneidert informiert

Weitere aktuelle Informationen aus der Automobilindustrie Osteuropas finden Sie im neuen Newsletter Osteuropa von AUTOMOBIL-PRODUKTION. Eine Ausgabe des Newsletters und Informationen zur Bestellung finden Sie unter [www.automobil-produktion.de](http://www.automobil-produktion.de)

## PSA-Motoren aus Osteuropa

Noch Mitte 2008 will der französische Autohersteller PSA Peugeot Citroën über den osteuropäischen Fertigungsstandort eines Motorenwerks zur Produktion einer neuen Baureihe von Einliter-Dreizylindermotoren entscheiden. In die neue Produktionsstätte sollen rund 300 Millionen Euro investiert werden. Bis 2012 soll diese Anlage dann fertig gestellt sein. Ein zweites Werk zur Fertigung der gleichen neuen Motorenbaureihe soll zudem parallel in Frankreich angesiedelt werden.

## Renault eröffnet Getriebewerk

Offiziell eröffnet hat Renault das neue Getriebewerk Renault Mécanique Roumanie im rumänischen Mioveni. Gefertigt werden Sechsgang-Getriebe, die in Verbindung mit 1,8- und Zwei-Liter-Benzintriebwerken und 1,5-Liter-Turbodieselmotoren in Autos der Marken Renault und Nissan eingebaut werden. Die aktuelle Produktionskapazität beträgt 5 000 Getriebe pro Woche, was den Bau von 225 000 Getrieben im Jahr 2009 ermöglicht. Eine weitere Kapazitätssteigerung ist für 2010 geplant. Gegenwärtig werden 342 Mitarbeiter beschäftigt, Ende 2009 sollen es 660 sein. Die Gesamtinvestition bis Ende 2010 wird mit 214 Millionen Euro beziffert.

## BASF-Lacke in Russland

In Pawlowskij Posad, 60 Kilometer östlich von Moskau, hat BASF Coatings den neuen Standort für Lacke in Betrieb genommen. In der Anlage können jährlich rund 6 000 Tonnen Basis- und Klarlacke hergestellt werden. Sie ist auf eine Produktionsmenge von 25 000 bis 30 000 Tonnen erweiterbar.

## Pkw-Top-Ten in Kroatien

Rang	Marke	1-4/2008	+/- in %*
1.	Opel	4 262	+0,9
2.	Renault	2 976	+1,6
3.	VW	2 484	-4,9
4.	Peugeot	2 295	-7,7
5.	Skoda	2 133	+18,0
6.	Ford	1 969	+96,3
7.	Citroën	1 864	+19,0
8.	Toyota	1 428	-0,3
9.	Suzuki	1 280	+96,3
10.	Fiat	1 270	+34,2
	Sonstige	9 182	+23,3
	Gesamt	31 143	+14,9

Quelle: Promocija Plus; Pkw-Neuzulassungen in Einheiten \* = im Vergleich mit 1-4/2007

AUTOMOBIL  
PRODUKTION

Opel ist in Kroatien traditioneller Marktführer mit einem Marktanteil von fast 13,7 Prozent. Die Reihenfolge der Herstellermarken auf den ersten fünf Plätzen ist im Vergleich zum Vorjahr gleich geblieben. Ford hingegen verbesserte sich um zwei und Suzuki gar um fünf Plätze – beide Marken konnten ihre Neuzulassungen fast verdoppeln.



## Japan: Importe im Keller

Der Kfz-Absatz in Japan ist im Mai 2008 gegenüber dem Vorjahresmonat um 6,1 Prozent auf 221 377 Fahrzeuge gesunken. Damit ging der Absatz erstmals seit zwei Monaten wieder zurück. In den ersten fünf Monaten 2008 wurden mit rund 1,490 Millionen Fahrzeugen 0,4 Prozent weniger auf den Inseln neu zugelassen als im Vergleichszeitraum 2007. Hauptverantwortlich: die rückläufigen Mai-Zahlen mit der alljährlich einwöchigen Urlaubsperiode im ganzen Land.

Der Absatz von Importfahrzeugen ausländischer Hersteller ist laut Importeursverband Jaia im Mai 2008 um 20,3 Prozent auf 13 953 Einheiten gefallen. Mit der geringeren Einfuhr von Importen japanischer OEMs fiel der Absatz im Mai um 23,8 Prozent von 20 743 auf 15 811 Kfz gegenüber Mai 2007. Bei den ausländischen Top Three setzte VW im Mai mit 3 314 Einheiten zehn Prozent weniger ab. Mercedes verkaufte im Mai mit 2 328 Einheiten 21,6 Prozent weniger als im Mai 2007. BMW erzielte mit 2 485 Fahrzeugen ein Minus von 31,7 Prozent.

## VW: Seat in China?

Derzeit prüft Volkswagen die Einführung der spanischen Tochtermarke Seat auf dem chinesischen Markt. Erst 2007 hatten die Wolfsburger die tschechische Tochter Skoda mit dem Modell Octavia im Reich der Mitte vorgestellt. Laut dem *manager magazin* plant Volkswagen zudem den Bau zweier neuer Werke im Land, eins davon in Chengdu, wo bis zu 300 000 Einheiten jährlich vom Band laufen sollen. Der Konzern benötigt Zusatzkapazitäten um das geplante Wachstum in China stemmen zu können. 2018 sollen vor Ort 2,4 Millionen Fahrzeuge verkauft werden, 2007 waren es 946 000.

## BorgWarner baut in China

Ihre bisher größte Fabrik in China eröffnete gerade BorgWarner über den Unternehmensbereich Thermal Systems. Auf 18 000 Quadratmetern Fertigungsfläche in Ningbo bauen 260 Mitarbeiter der BorgWarner Shenglong (Ningbo) Co. Lüfter und ihre Antriebe für Kunden wie Chery, Nanjing MG, Dong Feng oder Shanghai VW, FAW VW, Ford, Tata und Chrysler.

## VW, Audi und Sanyo kooperieren

Audi kooperiert mit dem japanischen Elektronikkonzern Sanyo Electric bei der Entwicklung leistungsstarker Batterien für alternative Antriebstechnologien. „Audi sieht die Firma Sanyo als einen der kompetentesten Partner dieser hocheffizienten Speichertechnologie“, erklärte Technik-Vorstand Michael Dick. Ab 2012 soll die Lithium-Ionen-Batterie reif sein für den Serieneinsatz in Hybrid- bis zu Elektrofahrzeugen. Die Ingolstädter arbeiten an höheren Reichweiten, kürzeren Ladezeiten und einer längeren Lebensdauer der Hochleistungsbatterien für den Einsatz in ihren Fahrzeugen. Auch Volkswagen hat sich kurz darauf dieser Lithium-Ionen-Partnerschaft angeschlossen. „Neben noch effizienteren Verbrennungsmotoren werden wir in Zukunft auch verstärkt auf elektrisch angetriebene Automobile setzen“, sagte Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG.



## MAIL AUS TOKIO

## Stahlharte Bedingungen

Steigende Rohstoffpreise setzen – wie überall auf der Welt – auch Japans Automobil- und Zulieferindustrie zu. Die generelle Frage ist, wie die Unternehmen damit umgehen. Was können sie an ihre Kunden weitergeben? Was müssen sie selbst schultern? Wie wirkt sich die erhöhte Belastung zudem auf Unternehmensergebnisse, Renditen, Aktienkurse aus?

In Japan werden die steigenden Rohstoffpreise in ihrem Effekt durch die Aufwertung des Yen gegenüber dem Dollar verstärkt. Im Durchschnitt sollen, so Berechnungen der Wirtschaftspresse, die Vorsteuergewinne bei den börsennotierten Unternehmen im laufenden Fiskaljahr um 5,8 Prozent niedriger ausfallen als ursprünglich angenommen. Für die Automobilindustrie kommt dazu, dass der japanische Markt gesättigt ist und mit Nordamerika der größte Auslandsmarkt gerade strauchelt. Das zwang sechs der sieben großen japanischen Autohersteller, ihre Gewinnprognosen im zweistelligen Bereich nach unten zu korrigieren. Selbst Suzuki als Siebter im Bunde erwartet noch „leichte Rückgänge“.

### Preissteigerungen bis zu 40 Prozent im Gespräch

Sehr deutlich wird die Entwicklung an den Stahlpreisen: Japans große Produzenten – zum Beispiel Nippon Steel, JFE oder Kobe Steel – versuchen seit geraumer Zeit, ihre Preise zu erhöhen. Sie sind in die Gespräche mit der Automobilindustrie mit dem Ziel gegangen, eine 40-prozentige Preissteigerung zu erreichen, und sie verhandeln ‚tough‘. Während die kleinen Abnehmer kaum gegenhalten können, setzen Toyota und Co. ihre ganze Kraft ein, um den Preisanstieg wenigstens zu begrenzen. Aktuell erreicht sind erste Verträge, die eine ‚nur‘ 30-prozentige Steigerung festschreiben. Doch auch diese ist viel zu hoch, um rein durch Kostensenkungsprogramme kompensiert zu werden.

Also müssen die Autohersteller zusätzlich noch andere Strategien ergreifen: Honda beispielsweise will kompaktere Chassis konstruieren, um den Verbrauch von Stahl zu senken. Toyota und Mitsubishi denken laut über die Reduzierung der Budgets für Forschung und Entwicklung nach, und Carlos Ghosn kündigte Restrukturierungen für den Fall an, dass die Rohstoffpreise so hoch bleiben.

All das braucht aber Zeit – und diese rennt den Unternehmen gerade davon. Also stehen sie vor der schweren Entscheidung die Preise für Fahrzeuge zu erhöhen, mit dem Risiko nachlassender Verkäufe, oder sinkende Gewinne mit dem Risiko fallender Aktienpreise in Kauf zu nehmen.

### Hoffen auf den Langmut der Anleger

Keine schöne Wahl, die auch in unterschiedlichen Märkten unterschiedlich ausfällt: In Nordamerika setzt man eher die Preise herauf wie etwa Nissan und Toyota, in Japan testen die Unternehmen mit Ausnahme von Nissan eher die Langmut der Anleger und hoffen, dass die mittelfristigen Strategien Abhilfe schaffen.

Einen überraschenden Ansatz zeigte noch einmal Toyota: Das Unternehmen kaufte zwei Prozent der Aktien des Stahlherstellers Daido Steel, um so seine Versorgung mit Spezialstahl zu sichern. Wohl dem, der für diese Aktionen das nötige Kleingeld hat! Wie sinnvoll ein solches Vorgehen auf Dauer ist, bleibt fraglich.

Die Strategien japanischer OEMs fallen unterschiedlich aus, um Preissteigerungen wie bei Stahl zu kompensieren, wie unser Berichterstatter aus Japan, Dr. Andreas Moerke, Representative Director & President der Messe Düsseldorf Japan, Ltd., zeigt.



Bild: Privat

## Asien

### Toyota akzeptiert teureren Stahl

Auf eine 35-prozentige Verteuerung der Tonne Stahlblech und anderer Stahlprodukte, rund 28 000 Yen oder umgerechnet 167 Euro mehr, hat sich Toyota kürzlich mit dem Stahlkonzern Nippon Steel Corp. geeinigt. Die Preiserhöhung bedeutet nach Angaben der japanischen Wirtschaftszeitung *Nihon Keizei* für Toyota einen jährlichen Kostenanstieg von etwa 300 Milliarden Yen, also rund 1,8 Milliarden Euro. Der Preis für Stahlbleche ist mit über 100 000 Yen oder rund 600 Euro pro Tonne auf dem Höchststand seit 26 Jahren gestiegen.

### BMW ohne Mini in Indien

Auf die Markteinführung der Tochtermarke Mini auf dem indischen Subkontinent will BMW vorerst verzichten. Peter Kronschnabl, President von BMW India, bestätigte am Rande des AUTOMOBILFORUM in Stuttgart: „Wir haben uns entschieden, die Marke Mini 2009 nicht in Indien einzuführen.“ Grund: fehlendes Marktpotenzial. Kronschnabl rechnet aber damit, das offizielle Absatzziel für 2008 von 2 000 BMW in Indien zu übertreffen.

### GMs China-Absatz soll steigen

Um 500 000 Einheiten soll der Absatz von General Motors in China in den nächsten drei Jahren steigen, wenn es nach den Vorstellungen von Kevin Wale geht, dem President von GM China. 2007 verkauften die Amerikaner bereits über eine Million Fahrzeuge im Land. Der Konzern will für das Wachstum eine Milliarde jährlich in China investieren und Kapazitäten sowie Technologie- und Vertriebsnetz erweitern.



Bild: GM

General Motors will für das Unternehmenswachstum in China jährlich eine Milliarde Dollar investieren: Blick in die Lackiererei des chinesischen Kleinwagen-Werkes der Kooperationspartner SAIC, GM und Wuling in Liuzhou, im Südosten des Landes.