



MAIL AUS DETROIT

Produktion in Mexiko immer attraktiver



Bild: AP

Während die weltgrößten Autobauer ihre Produktionsaktivitäten weiter in China fokussieren, gibt es eine signifikante Parallelentwicklung für Investments in Mexiko. Für mehrere OEMs sind die Hauptanziehungspunkte Mexikos – günstige Arbeitskräfte, hohe Fertigungsqualität und die Nachbarschaft zum US-Markt – entscheidende Kriterien in der globalen Strategie.

Bei Ford spielt Mexiko bereits jetzt eine große Rolle als Fertigungsplattform und soll noch wichtiger werden. Louise Goeser, Leiterin von Fords Mexiko-Aktivitäten, ging kürzlich so weit zu behaupten, das Land könne bald der weltführende Automobilhersteller sein. Ford investierte in den vergangenen fünf Jahren rund fünf Milliarden Dollar und will laut Goeser 2012 rund 500 000 Fahrzeuge in Mexiko bauen. Innerhalb von vier Jahren wird Ford auch jährlich 700 000 Motoren und 300 000 Getriebe in Mexiko fertigen, so vor Ort 30 000 Jobs schaffen und 70 neue Lieferanten begünstigen. Fords Einkäufe bei Lieferanten in Mexiko sind dramatisch gewachsen. In den vergangenen drei Jahren wuchs Fords Teilebeschaffung im Land von 500 Millionen auf 5,7 Milliarden Dollar jährlich – und soll bis Ende 2008 sechs Milliarden Dollar übersteigen.

Goeser meint, dass die Hoffnung Mexikos, eine führende globale Fertigungsbasis zu werden, von gewissen Zukunftsentwicklungen abhängt: Das Land müsse sich wandeln, „von einem Low-Cost-Fertigungsstandort mit qualifizierten Arbeitskräften, hin zu einem Land, das auch Produkte designen und entwickeln kann“, sagt sie. Mexiko müsse zudem mehr lokale Tier-1-Zulieferer aufbauen. Derzeit hätten nur gerade mal 30 Prozent aller Tier-Ones von Ford Betriebe dort. Der Anspruch, Produktionsplattform zu werden, mache es nötig, dass Lieferanten Hersteller, Regierung und Gewerkschaften an einem Strang ziehen, ergänzt Goeser.

Ford investiert massiv in alte und neue mexikanische Standorte

Das Ausmaß von Fords Engagement wurde kürzlich unterstrichen, als Konzern-Chef Alan Mulally ein drei Milliarden Dollar schweres Investment für das Land bekannt gab. Ford wird 2,4 der drei Milliarden Dollar bereitstellen, den Rest steuern Lieferanten bei, wie Mulally sagt. Eine Milliarde geht an die Fiesta-Fertigung im Werk Cuautitlan nahe Mexiko-Stadt. Dort sollen ab erstem Quartal 2010 Limousine und Steilheck für den Verkauf in Nordamerika produziert werden. Daneben will Ford im Motorenwerk Chihuahua nun auch Dieselmotoren für leichte und mittlere Trucks bauen. Hinzu kommt das neue Werk für Kleinwagengetriebe, die im Joint Venture mit dem deutschen Zulieferpartner Getrag in Irapuato, im Bundesstaat Guanajuato, gefertigt werden. Vor kaum drei Jahren baute Ford für weitere 1,6 Milliarden Dollar seinen Standort Hermosillo aus. Die Fabrik dort fertigt die Modelle Ford Fusion, Mercury Milan und Lincoln MKZ. In Hermosillo soll auch noch 2008 die Fertigung von Hybridautos starten. Ford ist nicht der einzige, der in Mexiko investiert. Neuling Toyota, gerade mal sechs Jahre auf dem Markt, unterhält ein Werk in Tijuana. Die Fabrik wird 2008 den Ausstoß leichter Tacoma Pick-ups gegenüber 2007 fast verdoppeln. Das Fertigungsvolumen explodiert auch im großen Puebla-Werk von Volkswagen – OEM mit langer Erfahrung in Mexiko. In der ersten Hälfte 2008 produzierte VW dort über 222 000 Einheiten, 25 Prozent mehr als in der gleichen Zeit 2007. Und man erwartet dort, 2008 einen neuen Produktionsrekord auf- und die alte Höchstmarke von 425 000 Einheiten aus dem Jahr 2000 einzustellen.

Der Low-Cost-Standort Mexiko wird für Autobauer wie Ford, Toyota oder VW zunehmend wichtiger, meint John McCormick, Korrespondent der AUTOMOBIL-PRODUKTION in Detroit.

AMERIKA

VW-Werk: Zweitmodell möglich

Im beschlossenen US-Werk soll neben einer eigens für die USA geplanten Limousine, die etwas kleiner als der VW Passat ausfallen wird, noch ein zweites Modell gebaut werden. „Auf Dauer sehen wir es nicht so gern, nur ein Auto in der Fabrik zu bauen. Auf absehbare Zeit ist deshalb ein weiteres Auto realistisch“, sagte Pötsch gegenüber dem Handelsblatt. Der Zeitplan für den Mitte Juli beschlossenen Bau der Fertigungsstätte in Tennessee ist eng. „Noch in diesem Jahr wollen wir auf dem Grundstück mit den ersten Aktivitäten beginnen“, sagte der Finanzvorstand. Bereits Ende 2010 soll die reguläre Produktion beginnen. „In der Normalauslastung wollen wir in unserem US-Werk 600 Autos pro Tag herstellen“, sagte Pötsch. Für einen späteren Zeitpunkt kündigte er auch den Bau einer eigenen Motorenfabrik an.

BMW: Russland statt USA

In den USA, wo BMW aktuell mehr verkauft als in Deutschland, wollen die Münchner wegen des schwachen Dollars den Absatz „gezielt“ verringern, wie CEO Dr. Norbert Reithofer bei Verkündung der Halbjahreszahlen 2008 bekannt gab. Produktionskürzungen sowie die Anhebung der Preise sind bereits aufgrund gestiegener Materialkosten beschlossen worden. Statt in den USA sollen die Absatzbestrebungen nun in Ländern mit höheren Margen wie etwa Russland verstärkt werden. Dazu sollen noch 2008 rund 40 000 Einheiten aus dem US-Markt in profitablere Regionen umgeleitet oder gar nicht erst produziert werden. BMW musste seine Gewinnprognose nach unten revidieren, weil Umsatz und Ergebnis deutlich hinter den Vorjahreszahlen zurückbleiben werden.

OSTEUROPA

C3 Picasso aus Trnava

Als zweites Modell neben dem Peugeot 207 wird das PSA-Werk im slowakischen Trnava den Citroën C3 Picasso bauen. Im Gegensatz zum 207, der auch in Frankreich und Spanien produziert wird, soll der C3-Minivan nur in der Slowakei entstehen. Das Werk hat bereits über 150 Pilotexemplare gebaut, die Serie wird Ende 2008 anlaufen, Verkaufsstart ist das erste Quartal 2009.



Stellenabbau bei GM

General Motors will bis Anfang November 2008 rund 5 000 Verwaltungsstellen streichen – gut 15 Prozent aller Mitarbeiter der nordamerikanischen Administration sind, auf freiwilliger Basis, betroffen. GM muss bis Ende 2008 gut 20 Prozent der Verwaltungskosten in den USA einsparen. Noch gibt es dort 32 000 GM-Angestellte, bereits 40 Prozent weniger als im Jahr 2000. GM streicht zudem bis Ende September fast 1 800 Stellen in den Werken Morain, Ohio, sowie in Shreveport, Louisiana. Gründe sind Produktionsumstellungen hin zu kraftstoffsparenden Modellen. Auch die Produktion von Geländewagen und Pickups wird wegen schleppender Nachfrage weiter zurückgefahren. Hierzu sollen in zwei US-Werken je eine Schicht wegfallen. Konzernsprecher Tony Sapienza sagte, für das laufende Jahr würden weitere 117 000 Fahrzeuge abgesetzt. Bis Ende 2008 will der Konzern seinen Output bei SUVs und Light Trucks um 300 000 Einheiten reduzieren. GM schrieb im zweiten Quartal 2008 weiter tiefrote Zahlen und verzeichnete im vierten Quartal in Folge einen Nettoverlust, diesmal von 15,5 Milliarden US-Dollar; bereinigt entspricht das 6,3 Milliarden. Die Umsätze sanken im Vergleich zum Vorjahresquartal von 46,7 auf 38,2 Milliarden Dollar. Damals gab es noch einen Nettogewinn von 800 Millionen beziehungsweise bereinigt von 1,3 Milliarden US-Dollar.

Ghossn: US-Markt schwach

Renault-Nissan-Chef Carlos Ghossn rechnet für 2009 und 2010 bestenfalls mit einem stagnierenden US-Fahrzeugmarkt. Der Markt befindet sich nach seiner Einschätzung in einer Phase der Abkühlung.

ZF kauft Cherry

ZF Friedrichshafen hat den US-Elektronikonzern Cherry Corporation mit Sitz nahe Chicago erworben. Cherry soll als eigenständiges Geschäftsfeld ZF Electronics GmbH geführt werden. Cherry fertigt mit 3 100 Mitarbeitern Schaltsysteme, Steuerungen und Sensoriken für Automotive und setzt jährlich weltweit rund 400 Millionen US-Dollar um.

USA: Die Krise geht weiter

Die Käufer ließen sich auch im Juli 2008 selten in den US-Verkaufsräumen blicken – zumindest um zu kaufen. Und wenn gekauft wurde, dann vornehmlich kleinere und sparsamere Fahrzeuge. Im Juli legten nur Nissan, BMW dank Mini, Daimler, VW, Subaru, Kia, Suzuki und Subaru zu. Deutsche OEMs schlugen sich – bis auf Audi und Porsche – also verhältnismäßig wacker. Unter den Top Five verzeichnete nach den ersten sieben Monaten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum lediglich Honda noch einen Zuwachs. Ansonsten konnten sich nur Kia, Mini, Daimler, VW und Subaru über ein Plus freuen. Die Monatsverluste der Top-Player haben sich nach dem verheerenden Juni wieder etwas reduziert. Dennoch: GM minus 26 Prozent, Ford minus 15, Chrysler minus 29 Prozent. Laut Autodata sank der Absatz im Juli 2008 auf 1,136 Millionen Light Vehicles, minus 13,2 Prozent gegenüber Juli 2007. In den ersten sieben Monaten 2008 wurden mit rund 8,548 Millionen Einheiten 10,5 Prozent weniger verkauft als von Januar bis Juli 2007. Aktuell rechnet Autodata für 2008 saisonbereinigt nur noch mit einem Light-Vehicle-Absatz von 12,55 Millionen Einheiten in den USA – ein Jahr zuvor waren es 15,48 Millionen gewesen.

US-Absatz der Top-OEMs, 01- bis 07-2008

Rang	Hersteller	1.-7.2008	1.-7.2007	+/- in %*
1	General Motors	1 840 126	2 243 697	-18,0
	Chevrolet	1 102 488	1 324 899	-16,8
	GMC	224 667	285 262	-21,2
	Pontiac	178 127	205 448	-13,3
	Saturn	119 808	145 989	-17,9
	Cadillac	101 731	115 103	-11,6
	Buick	81 176	106 837	-24,0
2	Hummer	18 035	32 003	-43,6
	Saab	14 094	20 250	-30,4
	Toyota/Lexus	1 437 510	1 555 132	-7,6
3	Toyota	1 278 617	1 367 789	-6,5
	Lexus	158 893	187 343	-15,2
4	Ford gesamt	1 316 771	1 537 269	-14,3
	Ford	1 117 746	1 285 606	-13,1
	Mercury	82 007	106 044	-22,7
	Lincoln	65 713	82 262	-20,1
	Volvo	51 305	63 357	-19,0
5	Chrysler	965 935	1 250 821	-22,8
	Dodge	513 642	639 965	-19,7
	Chrysler	228 052	326 359	-30,1
	Jeep	224 241	284 497	-21,2
6	Honda/Acura	937 102	907 978	+3,2
	Honda	846 360	802 057	+5,5
	Acura	90 742	105 921	-14,3
7	Nissan/Infiniti	617 640	623 257	-0,9
	Nissan	546 522	549 935	-0,6
	Infiniti	71 118	73 322	-3,0
8	Hyundai/Kia	457 409	461 188	-0,8
	Hyundai	271 769	280 106	-3,0
	Kia	185 640	181 082	+2,5
9	BMW Group	186 890	192 702	-3,0
	BMW	155 427	168 874	-8,0
	Mini	31 463	23 828	+32,0
10	Mazda	175 559	178 537	-1,7
	Daimler***	153 970	(136 826)	(+12,5)
	Mercedes-Benz USA	140 012	136 826	+2,3
11	Smart USA	13 958	-	-
	Volkswagen	135 966	134 533	+1,1
	Subaru	110 366	105 592	+4,5
12	Suzuki	64 351	65 431	-1,7
	Mitsubishi	63 527	80 704	-21,3
13	Audi	51 827	52 838	-1,9
	Porsche**	19 360	22 348	-13,4

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

AUTOMOBIL
PRODUKTION

Superb-Montage gestartet

Die SKD-Montage des neuen Škoda Superb ist bei Evrokar im ukrainischen Solomono angelaufen. Bis Ende 2008 will Evrokar mehr als 1 000 neue Superb zusammenbauen. Insgesamt will das Unternehmen, das soeben die Montage des 100 000sten Autos seit Dezember 2001 feierte, im laufenden Jahr rund 40 000 Autos der Marken VW, Škoda und Seat montieren.

Mehr aus der Slowakei

Im ersten Halbjahr 2008 hat das slowakische Werk PSA Peugeot Citroën Slovakia in Trnava 105 230 Peugeot 207 gebaut, zwölf Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2007. Aktuell werden 854 Autos pro Tag im Zweischichtbetrieb gebaut. Mehr als 60 Prozent aller gefertigten Autos wurden mit Dieselmotoren ausgeliefert. 2008 will das Werk knapp 200 000 Autos produzieren.

Armaturenbretter für Fiesta

Armaturenbretter und Türverkleidungen für den neuen Ford Fiesta fertigt Faurecia Gorzów im polnischen Gorzów Wielkopolski. Bis zu 75 Prozent der Gesamtproduktion der Fabrik sollen künftig für Ford und Volvo bestimmt sein.



MAIL AUS SCHANGHAI

Turbulentes erstes Halbjahr



Bild: Xiangong – China Consulting

In den ersten sechs Monaten 2008 gab es in China Schneechaos, ein Erdbeben und Überschwemmungen an den vier größten chinesischen Flüssen. Das belastete auch die chinesische Automobilbranche. So konnten einige Fabriken bis zu einer Woche lang nicht produzieren, weil Wasser die Hallen überflutet hatte. Auch die Logistik wurde behindert. Trotzdem wuchs die chinesische Pkw-Branche um 16 Prozent im ersten Halbjahr 2008 – angesichts solcher Umstände keine schlechte Bilanz.

Shanghai Volkswagen führt wieder die Top Ten der absatzstärksten Pkw-Produzenten an. Santana, Passat und Skoda Octavia verkauften sich gut, VW konnte die ‚Pole Position‘ zurückerobert. Zwar fand das neue Skoda-Modell beim Marktstart in China kaum Anklang. Doch durch massives Marketing hat sich der Octavia mittlerweile etabliert und verkaufte sich in den ersten sechs Monaten 33 013 Mal. Auch FAW-VW verzeichnete weiter hohe Absätze bei Audi, Jetta und Sagitar.

Andererseits hat Shanghai General Motors, früher lange Nummer eins, gerade Probleme: Beim US-OEM kriselt es ja weltweit, nur im Reich der Mitte war die Welt noch in Ordnung. Nun übt GM aber offenbar zu viel Druck auf seine chinesischen Händler aus, was deren Motivation eher schwächt. Das ist ein wichtiger Grund, warum Shanghai GM mit 9,7 Prozent nur unterdurchschnittlich zulegen und auf Platz drei abrutschte.

Ford hat dagegen ein gutes Ergebnis in China erzielt, Modelle wie Mondeo und Focus sind sehr beliebt. Sie besitzen europäische Technik, welche die Chinesen sehr schätzen, sind aber nicht so teuer wie deutsche Autos. Damit wuchs Ford um stolze 25,1 Prozent und bleibt weiterhin in der Top Ten.

Japaner sind die Gewinner – Chery verliert Marktanteile

Dank langfristiger Investitionen bleibt Volkswagen der erfolgreichste ausländische Automobilproduzent in China. Aber der große Zugewinn von Toyota in relativ kurzer Zeit ist unübersehbar. Aktuell hat sich FAW Toyota bereits an Platz fünf etabliert und wuchs um fast 80 Prozent verglichen mit dem Vorjahreszeitraum. Und Toyota unterhält noch ein Joint Venture in Guangzhou, das ebenfalls sehr erfolgreich ist. Aber auch die China-Aktivitäten von Nissan und Honda erscheinen sehr vielversprechend.

Chery, ein großer chinesischer OEM, erlitt gerade einen Misserfolg. Zwar dank eines enorm guten Exportvolumens noch auf dem vierten Platz gab es auf dem Heimatmarkt aber einen großen Absatzeinbruch um 28,3 Prozent. Chery hatte zuletzt zu viele Modelle zu schnell auf den Markt geworfen. Manche neue Produkte waren noch nicht ausgereift. Viele Kunden sind überzeugt: „Das neue Modell von Chery lohnt sich erst nach über einem Jahr zu kaufen, sonst muss man es häufig zur Reparatur bringen.“ So verliert Chery bei der wahrgenommenen Zuverlässigkeit, und dies schadet dem Firmenimage enorm. Einzig der starke Export kompensiert diesen Eindruck derzeit noch.

Ein anderer chinesischer Autobauer, Byd Auto, hat stark in Technik und Zuverlässigkeit investiert und sein Image in China gestärkt. Byd Auto konnte um 21,4 Prozent wachsen und 64 072 Fahrzeuge absetzen. Doch es ist noch ein langer Weg in die Top Ten.

Das große Potenzial des Automobilmarktes China ist unübersehbar. Viele chinesische Marktteilnehmer meinen, dass 2008 aufgrund der Naturkatastrophen gar nicht so positiv verlaufen ist, wie ursprünglich vorgestellt. Hinzu kommen steigende Preise für Rohstoffe und Energie. Dennoch: Das bisherige Wachstum bleibt zweistellig.

Trotz einiger Erschütterungen im Markt blickt Chinas Automobilbranche auf ein erstes Halbjahr 2008 mit weiterhin zweistelliger Wachstumsrate, stellt Ke Rao fest, China-Korrespondentin der AUTOMOBIL-PRODUKTION.

OSTEUROPA

Aus für Lada 2112

Nach mehr als 550 000 seit dem Jahr 2000 gebauten Einheiten ist bei AvtoVAZ die Produktion des Fließheckmodells Lada 2112 ausgelaufen. Ersetzt wird das Modell im AvtoVAZ-Angebot von der seit Februar 2008 gebauten Fließheckversion des Lada Priora. Die SKD-Montage des Lada 2112 bei Bogdan im ukrainischen Tscherkassy wird vorläufig fortgesetzt.

JTEKT baut in Tschechien aus

Die Produktion von Alukomponenten für elektrische Servolenkungen hat der japanische Zulieferer JTEKT zusätzlich zu den bisher gefertigten Getriebeteilen am tschechischen Standort JTEKT Automotive Czech Pardubice gestartet. Für rund 21,5 Millionen Euro wurde in Pardubice eine rund 2 500 Quadratmeter große neue Gießerei errichtet. Für die mechanische Bearbeitung werden weiter bestehende Räumlichkeiten genutzt. Die neuen Teile sind für das Werk der JTEKT Automotive Czech Plzen in Pilsen bestimmt.

ASIEN

Chinas absatzstärkste Pkw-Werke

Rang	Hersteller	Verkaufte Einheiten*
1.	Shanghai Volkswagen	272 009
2.	FAW Volkswagen	268 685
3.	Shanghai General Motors	248 799
4.	Chery	208 465
5.	FAW Toyota	200 194
6.	Beijing Hyuandai	164 792
7.	Dongfeng Nissan	159 264
8.	Guangzhou Honda	142 342
9.	Geely	121 690
10.	Changan-Ford	117 062

Quelle: China Pkw Informationsverband; * Pkw-Absatz in Einheiten, inklusive Export, im ersten Halbjahr 2008

AUTOMOBIL-PRODUKTION

Wachwechsel bei den Produktionswerken: Shanghai Volkswagen hat wieder die ‚Pole Position‘ übernommen. Shanghai General Motors erreicht nur noch Platz drei.

Toyota: 350 000 Autos weniger

Toyota senkt das Absatzziel seiner Kernmarken Toyota, Lexus, Daihatsu und Hino 2008 um 350 000 Fahrzeuge auf nunmehr 9,5 statt bisheriger 9,85 Millionen Einheiten. Damit läge der Absatz immer noch ein Prozent über dem Vorjahr.



Audi Ungarn: Mehr Kapazität

Über 50 Millionen Euro investiert Audi Hungaria Motor in den Ausbau der Produktionskapazität für V6-Common-Rail-Dieselmotoren. Im Gegenzug sollen um über 50 000 Triebwerke jährlich mehr produziert werden können. „Die erste Stufe der Kapazitätserhöhung kommt im September, und der nächste größere Sprung, die große zusätzliche mechanische Bearbeitungsanlage, kommt 2009“, sagt Dr. Johannes Roscheck, Geschäftsführer Finanz von Audi Hungaria Motor. Das Unternehmen in Győr hat im Vorjahr 1,913 Millionen Motoren gebaut, davon 295 607 Sechszylinder.

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

Pkw-Top-Ten in Slowenien

Rang	Marke	1-6/2008	+/-%*
1.	Renault	6 386	-12,2
2.	VW	4 347	+6,4
3.	Opel	3 853	+20,3
4.	Citroën	2 865	-3,3
5.	Peugeot	2 580	+0,8
6.	Ford	2 498	+45,1
7.	Fiat	2 129	+23,9
8.	Hyundai	1 800	+36,3
9.	Toyota	1 738	-1,1
10.	Skoda	1 505	+12,4
	Sonstige	9 369	+31,1
	Gesamt	39 070	+11,2

Quelle: Hersteller/hom; * Neuzulassungen im Vergleich mit 1-6/2007

AUTOMOBIL-PRODUKTION

Renault bleibt in Slowenien traditioneller Marktführer vor VW und Opel, hat aber im ersten Halbjahr 2008 einen Rückgang um fast 13 Prozent zu verzeichnen. In der Top Ten konnten vor allem Ford und Hyundai stark zulegen. Noch stärker wuchsen Kia, plus 125 Prozent auf 1 171 Einheiten, auf Platz zwölf in der Statistik sowie Mazda auf der 13 mit einem Zuwachs um 73 Prozent auf 933 Pkw. Beliebteste Modelle: der Renault Clio mit 2 739 Einheiten, gefolgt vom Peugeot 207 (1 566) und Opel Astra (1 557).

Neue Montagelinie für Lifan

In Tscherkessk, in der russischen Republik Karatschai-Tscherkessien, hat der Autohersteller Derways eine neue Montagelinie mit einer Jahreskapazität von 25 000 Autos im Zweischichtbetrieb eröffnet. Derways montiert seit 2007 das chinesische Stufenheckmodell Lifan 520, das in Russland als Lifan Breez verkauft wird, aus SKD (Semi-Knocked Down)-Sätzen.

Die neue Montagelinie ist der erste Abschnitt eines neuen CKD-Werks für 50 000 Autos pro Jahr. Noch 2008 soll auch die zweite Montagelinie eröffnet werden. Im selben Gebäude kommt ab Ende 2008 oder Anfang 2009 eine Schweißanlage zum Einsatz, der Start einer Lackieranlage ist für März oder April 2009 vorgesehen.

Derways hat im ersten Halbjahr 2008 rund 3 000 Lifan montiert, für das zweite Halbjahr sind laut Generaldirektor Alexander Romanow weitere 4 000 bis 4 500 Autos vorgesehen, darunter auch die ersten 300 bis 500 Steilhecklimousinen.

Japan: Markt dreht ins Plus, weiter weniger Import

Nach zwei rückläufigen Monaten in Folge ist der Kfz-Absatz in Japan im Juli 2008 gegenüber dem Vorjahresmonat um 5,4 Prozent auf 302 568 Fahrzeuge gestiegen, der Pkw-Absatz legte sogar um 9,3 Prozent auf 267 725 Einheiten zu. Dabei konnten neben Mittel- und Oberklassefahrzeugen auch Kleinwagen mehr verkauft werden. Nur der Bus- und Lkw-Absatz reduzierte sich prozentual zweistellig.

Marktführer Toyota setzte im Juli mit 126 080 Fahrzeugen 9,6 Prozent mehr ab als ein Jahr zuvor. Es folgten Nissan mit 43 790 Einheiten (+9,6 Prozent) und Honda mit 40 223 Autos (+29,6). Auch Mazda konnte mit 17 088 im Juli 2008 verkauften

Mazda mit mehr Gewinn

Gleich versechsfacht hat Mazda Motor trotz ungünstiger Wechselkurse und hoher Rohstoffbelastungen den Nettogewinn im ersten Quartal 2008 (30. Juni 2008). Statt 2,5 Milliarden Yen oder 15 Millionen Euro wie ein Jahr zuvor haben die Japaner nun 14,5 Milliarden Yen erzielt, umgerechnet rund 86,3 Millionen Euro. Dazu beigetragen hat eine niedrigere Steuerlast. Der Umsatz der

Fahrzeugen um 13,8 Prozent wachsen. Die Marken Lexus, Daihatsu und Mitsubishi setzten hingegen weniger ab als ein Jahr zuvor. Der Absatz von Import-Kfz ausländischer Hersteller lag laut Importeursverband Jaia im Juli 2008 mit 14 280 Einheiten um 15,8 Prozent niedriger als ein Jahr zuvor. Mit den Importfahrzeugen japanischer Hersteller fiel der Absatz im Juli um 23,7 Prozent auf 16 489 Kfz gegenüber Juli 2007. Bei den ausländischen Top Three setzte VW im Juli mit 3 560 Einheiten 10,9 Prozent weniger ab, Mercedes verkaufte mit 2 597 Einheiten 17 Prozent weniger als im Juli 2007. BMW erzielte mit 2 469 Fahrzeugen ein Minus von 23,1 Prozent.

Ford-Tochter fiel zeitgleich um fünf Prozent auf 771,83 Milliarden Yen, rund 4,6 Milliarden Euro. Der Absatz stieg um elf Prozent auf 358 000 verkaufte Einheiten. Für das Gesamtjahr bis 31. März 2009 wird unverändert mit einem Nettogewinn von 70 Milliarden Yen oder 417 Millionen Euro bei drei Billionen Yen oder 17,9 Milliarden Euro Umsatz gerechnet.

Aufholjagd in Indien

Volkswagen will seinen Rückstand in Indien auf asiatische Wettbewerber wie Suzuki oder Hyundai schnell verkleinern. Laut Jörg Müller, Präsident der Volkswagen-Gruppe auf dem Subkontinent, soll der Anteil der Wolfsburger in den kommenden fünf Jahren auf dem schnell wachsenden Markt von derzeit unter einem auf dann zehn Prozent steigen. Um im Volumensegment schnell voranzukommen, wie Müller sagt, sei die Eröffnung des neuen Werks in Pune um ein halbes Jahr auf Anfang 2009 vorgezogen worden.

GM eröffnet Trainingzentrum

Ein Trainingzentrum hat GM auf dem Gelände des neuen Autowerks GM Auto in Schuschary nahe St. Petersburg eröffnet. Bis Ende 2008 sind durchschnittlich 155 Trainingsstunden pro Mitarbeiter geplant. Eröffnet wird das Werk Anfang November.



MAIL AUS TOKIO

Toyota – zurück in die Zukunft?



Bild: Privat

Japans Nummer eins setzt wieder einmal auf Umstrukturierung und Reorganisation. An sich nichts Neues bei Konzepten, die ständige Veränderung und Verbesserung zur Firmenkultur erheben. Interessant ist allerdings die Richtung. Hier zeigen die Indikatoren auf eine Rückbesinnung auf alte Vorgehensweisen – sei es im Personalbereich oder auch in den gruppeninternen Organisationsstrukturen.

Gründerfamilie wieder mit stärkerem Einfluss

Während in anderen japanischen Unternehmen die Gründerfamilien eher an Einfluss verlieren, scheint bei Toyota das Gegenteil der Fall zu sein: Gerade erst wurde Akio Toyoda, Enkel des Unternehmensgründers Soichiro Toyoda, mit noch weiteren Befugnissen und Verantwortungsbereichen ausgestattet: Nunmehr untersteht ihm fast das gesamte Auslandsgeschäft, einschließlich des größten Marktes Amerika und des größten Wachstums-Marktes China. Daneben behält er die Verantwortung für den Verkauf in Japan, die globale Planung, den Bereich Produktmanagement und etliche kleinere Felder. Die Wiedervereinigung von Auslands- und Inlandsgeschäft in seiner Hand wird als Signal dafür gesehen, dass die Gründerfamilie aktiv Einfluss ausüben will.

Wechselseitiger Aktienbesitz erhöht

Organisationsseitig ist eine Verstärkung der Integration innerhalb der Toyota-Gruppe offensichtlich. Die Unternehmen erwerben Anteile an Zulieferern und stärken den gegenseitigen Aktienbesitz – eigentlich Kennzeichen der ‚keiretsu‘-Gruppen, die das japanische Wirtschaftswachstum in der Nachkriegszeit unterstützten und in den 1990er Jahren mit zunehmender Internationalisierung und binnenwirtschaftlicher Krise eher abgebaut wurden.

Prominent berichtet wurde an dieser Stelle schon über den Erwerb von mehr als sechs Millionen Aktien von Fuji Heavy, durch den Toyota seinen Anteil am Subaru-Hersteller auf 16,5 Prozent aufstocken konnte. Das ist aber nicht das einzige Beispiel – Toyota erwarb auch Aktien am Kugellagerproduzenten NSK, am Textilhersteller Seiren und an Daido, einem Produzenten von Spezialstahl. Der Trend ist für die ganze Toyota-Gruppe manifest: Das mächtige Handelshaus Toyoda Tsusho, das sich vor wenigen Jahren das Generalhandelshaus Tomen einverleibte und so vor dem Konkurs rettete, beteiligte sich am Kugellager-Hersteller NTN und erhöhte seinen Anteil am Stahlrohr-Produzenten Maruichi genau wie am Lampenhersteller Koito. Zulieferer Tokai Rika und Denso, beide Entwicklungspartner beim ‚smart key‘-Projekt für neue Türschlösser, schraubten den wechselseitigen Aktienbesitz nach oben.

In der offiziellen Diktion sollen solche Aktionen helfen, die Unternehmen vor feindlichen Übernahmen zu schützen. Angesichts der tatsächlichen Dimensionen – zwischen 0,2 und 1,8 Prozent der Anteile – eine wenig überzeugende Erklärung. Vielmehr dürfte der Schlüssel in einer traditionellen japanischen Geschäftsauffassung zu sehen sein: Das beste Signal für ein Interesse an stabilen und langfristigen Geschäftsbeziehungen ist eine finanzielle Beteiligung – und sei es in symbolischer Höhe. Das hat früher funktioniert, und offenbar vertraut die Toyota-Gruppe in Zeiten angespannter Märkte jetzt wieder auf diese Wirkung.

Bei Toyota scheinen derzeit wieder traditionelle Wertmaßstäbe Konjunktur zu haben. Auch die Gründerfamilie verstärkt ihren Einfluss, meint Dr. Andreas Moerke, Representative Director & President der Messe Düsseldorf Japan, Ltd.

Asien

Daimler baut mit Beiqi Foton

Daimler hat einen Vertrag über ein Joint Venture mit dem chinesischen Nfz-Hersteller Beiqi Foton Motor unterzeichnet. Im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens, an dem beide Unternehmen paritätisch beteiligt sind, sollen in China schwere und mittelschwere Nutzfahrzeuge produziert werden. Durch das Joint Venture sollen zudem Produktion und Absatz der lokalen Beiqi-Foton-Marke ‚Auman‘ angekurbelt werden, hieß es in einer gemeinsamen Erklärung beider Unternehmen.

Neues Toyota-Werk?

Toyota spielt scheinbar mit dem Gedanken, seine Produktionskapazitäten in China auszubauen und dafür ein zweites Werk in Changchun, Provinz Jilin, zu errichten. Das wollen zumindest chinesische und japanische Zeitungen wissen. Das neue Werk könnte eine Kapazität von 100 000 Fahrzeugen haben und soll nicht vor 2010 starten. Bisher werden vor Ort nur kleine Stückzahlen des Hybrid-Prius montiert. Aktuell unterhält Toyota drei Joint Ventures in China: Tianjin FAW Toyota, Sichuan FAW Toyota und Guangzhou Toyota.

Honda baut weniger

Honda Motor hat im Juni 2008 weniger Fahrzeuge produziert und verkauft als im Vorjahr. In Japan wurden mit 105 256 Autos den zehnten Monat in Folge weniger Hondas gebaut, 8,6 Prozent weniger als im Juni 2007. Der Absatz zuhause fiel um 6,4 Prozent auf 54 784 Einheiten, der Export sank um 5,8 Prozent auf 52 005 Fahrzeuge. Die Auslandsproduktion sank erstmals seit beinahe drei Jahren um 3,7 Prozent auf 217 610 Autos.

Lithium-Ionen: Panasonic baut auf

Matsushita Electric (Panasonic) will mit einer neuen Fabrik zur Fertigung von Lithium-Ionen-Akkus im japanischen Osaka seine Kapazitäten bis 2011 auf 75 Millionen Einheiten verdreifachen. Produktionsstart des neuen Werks: Oktober 2009. Dafür werden insgesamt 123 Milliarden Yen, knapp 728 Millionen Euro, auch in bestehende Standorte investiert. Sony, Sanyo oder Samsung hatten ihrerseits bereits Kapazitätserhöhungen bei der Herstellung von Lithium-Ionen-Akkus angekündigt.