



## MAIL AUS DETROIT

## Alles auf eine Karte



Bild: AP

Die Finanzkrise an der Wallstreet trifft bereits den US-Automobilmarkt und speziell die Detroitener Industrie mit voller Wucht. Die Fragen lauten nun: Wie schlimm wird es, und wie lange wird's dauern? Das erste Indiz dafür, wie schwerwiegend die Probleme sind, zeigte sich, als die September-Absatzzahlen um durchschnittlich 27 Prozent in den Keller rauschten. Alle Autobauer sind betroffen – sogar der normalerweise ‚kugelsichere‘ Toyota-Konzern, dessen Absatz sogar um 32 Prozent abstürzte.

Hinter dem Marktzusammenbruch steckt nicht nur eine Vertrauenskrise der Konsumenten, sondern auch das Austrocknen des Kreditmarktes, denn auch willige Käufer können nun ihre Käufe nicht mehr problemlos finanzieren. Das drastische, 700 Milliarden Dollar schwere Hilfspaket des US-Kongresses, welches das einbrechende Finanzsystem stützen sollte, hatte nur einen mäßigen Positiveffekt auf die Gesamtsituation und ist nur wenig hilfreich für eine Autoindustrie, die zudem noch unter den negativen Absatzfolgen durch Immobilienkrise und explodierende Spritpreise leidet.

Auch die ‚Big Three‘ erhalten rund 25 Milliarden Dollar in Form günstiger Regierungskredite, um ihren Produktionsstätten wieder auf die Beine zu helfen und spritsparende Autos zu bauen. Diese sind aufgrund jüngst erlassener Gesetze nötig, denn bis 2020 wird eine Steigerung der Kraftstoff-Effizienz von Fahrzeugen um 40 Prozent verlangt. Interessanterweise hat dies dazu geführt, dass nun auch europäische OEMs von ihren Regierungen Unterstützung für die Entwicklung neuer Technologien fordern.

#### Billige Kredite und Steuererleichterungen für innovative Fahrzeuge

Nach der Rettungsaktion für Wallstreet-Banken gab es zunächst Zweifel, ob Washington auch Detroit unterstützen würde, aber andauernde Lobby-Kampagnen der großen Drei haben dies durchgepeppt. Und jetzt, wo sich die Kreditmärkte verhärten, sind GM, Ford und Chrysler zweifelsfrei froh über den Zugang zu relativ billigem Kapital. Der Kongress hat den Topf für die Autoindustrie noch mit einer zusätzlichen Milliarde Dollar aufgepeppt – in Form von Steuererleichterungen für Plug-in- und Elektroautos.

Diese Maßnahme entspricht für ein reines Elektro- oder ein Plug-in-Fahrzeug mit minimal Vier-Kilowatt-Batterie-Paket einem Kredit von 4 168 Dollar. Ein Wagen wie der Chevy Volt mit einer 16-Kilowatt-Batterie erzielt sogar den Maximalkredit von 7 500 Dollar für Fahrzeuge unter 4,5 Tonnen Gewicht. Gute Nachrichten für GM also, wo man bereits viel Geld und Energie in die Entwicklung des Volt gesteckt hat. Andere OEMs inklusive Chrysler, Nissan und Toyota planen ebenfalls Plug-in-Elektroautos auf dem US-Markt anzubieten. Die Anreize werden schätzungsweise rund eine Milliarde Dollar über die nächsten zehn Jahre kosten und eingestellt, sobald die Autoindustrie mehr als 250 000 Plug-in-Fahrzeuge pro Kalenderjahr absetzt, also kaum vor 2012.

Apropos Elektroauto, GM's Volt, avisierter Verkaufsstart Ende 2010, ist bereits jetzt ein Symbol für Detroit's Anstrengungen, sich über effiziente Autos neu zu erfinden. Wenn die technischen Versprechen des Volt auch praktisch halten, dann könnte es die Industrie revolutionieren. Allein wird der Volt weder GM noch Detroit retten, seine fortschrittliche Technologie aber, inklusive der kritischen Lithium-Ionen-Batterien, könnte in anderen Fahrzeugen, größeren wie kleineren, zum Einsatz kommen.

Was Detroit jetzt braucht: dass sich die Finanzstürme weltweit legen und die Automärkte erholen – mindestens so lange, damit die ‚Big Three‘ durch den Einsatz ihrer neuen Technologien wie im Volt gerettet werden.

**Die Hoffnungen der US-Hersteller ruhen auf funktionsfähigen Elektro- und Plug-in-Fahrzeugen, meint John McCormick, Korrespondent der AUTOMOBIL-PRODUKTION in Detroit.**

## AMERIKA

#### GM macht weitere Werke dicht

General Motors will den Sparkurs verschärfen und zwei weitere Werke schließen. Wie der Konzern ankündigte, soll ein Metallstanzwerk in Grand Rapids im US-Staat Michigan im Dezember 2009 geschlossen werden. Zudem soll das Autowerk in Janesville, Wisconsin, früher als geplant bereits am 23. Dezember 2008 stillgelegt werden. Ein anderes Werk in Moraine, Ohio, wird ebenfalls im Dezember geschlossen.

#### Rückruf für die M-Klasse

Daimler muss in den USA Geländewagen in die Werkstätten zurückrufen. Betroffen seien 102 954 Fahrzeuge der Mercedes-Benz M-Klasse der Baujahre 1998 bis 2003, teilte die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) mit. Ursache für den Rückruf ist die Lenkung: Durch einen nicht entsprechend gesicherten Schlauch könnte es Probleme mit der Servolenkung geben.

#### Eine Milliarde für Brasilien

Toyota will rund eine Milliarde US-Dollar in ein Kleinwagenwerk und eine Motorenfabrik in Brasilien stecken. Beide Standorte sollen 2010 im Bundesstaat São Paulo starten, heißt es in einem Bericht der brasilianischen Wirtschaftszeitung *Valor Economico*. Eine Kapazität von 200 000 Einheiten sei geplant. Auch die Suche der Konzernführung nach einem konkreten Standort vor Ort sei bereits im Gange.

#### Honda startet Motorenwerk

Gerade hat Honda im kanadischen Ontario das dritte Werk am Standort Alliston eröffnet. Dort bauen nun 340 neue Mitarbeiter jährlich 200 000 Motoren für den Civic.

## OSTEUROPA

#### AvtoVAZ steigt in Kasachstan ein

Eine Beteiligung von 25 Prozent und einer Aktie wird Lada-Hersteller AvtoVAZ am kasachischen Montagewerk Azia Avto erwerben. Die in Ustj-Kamenogorsk angesiedelte Fabrik montiert heute Chevrolet-, Lada- und Skoda-Modelle in kleinen Stückzahlen aus SKD-Montagesätzen. Künftig soll Azia Avto bis zu 120 000 Auto der Marke Lada im CKD-Verfahren montieren.



## USA: Finanzkrise drückt Automarkt auf historisches Tief

Der US-Absatz ist im September wegen der Finanzkrise auf den tiefsten Stand seit April 1992 gefallen. Im September konnte nur eine Marke Zuwächse verzeichnen: Maserati verkaufte mit 199 Fahrzeugen fast ein Drittel mehr als im Vorjahresmonat.

Bei vielen OEMs waren Verluste von mehr als 30 Prozent gegenüber September 2007 die Regel, nicht die Ausnahme. Betroffen etwa: Ford, Chrysler, Toyota, Nissan, Mitsubishi, Mazda, Suzuki oder Porsche. Nur einstellige Verluste bei VW, Audi, Ferrari, Jaguar und Mini. Nur wenige Marken konnten dem Sog nach unten nach den ersten drei Quartalen überhaupt trotzen: Ein Plus ver-

zeichneten nach neun Monaten lediglich Honda, Mini, Daimler dank Smart, VW und Subaru. Laut *Autodata* sank der Absatz im September 2008 auf unter eine Million Light Vehicles, genau 964 873 Einheiten, ein Minus von fast 27 Prozent gegenüber Vorjahr (1,315 Millionen). In den ersten neun Monaten 2008 wurden mit rund 10,763 Millionen verkauften Einheiten 12,8 Prozent weniger abgesetzt als im gleichen Zeitraum 2007. *Autodata* rechnet für das Gesamtjahr 2008 aktuell saisonbereinigt nur noch mit einem Light-Vehicle-Absatz von 12,5 Millionen Einheiten in den USA – ein Jahr zuvor waren es 16,2 Millionen.

## Cosma kauft Ogihara-Werk

Die Magna-Tochter Cosma International hat ein Press- und Montagewerk der Ogihara America Corporation gekauft. Das Werk in Birmingham, Alabama, erzielte 2007 einen Rekordumsatz von 140 Millionen Dollar. Cosma kann nun Außenhaut-Bleche und Strukturteile an Kunden wie etwa Mercedes-Benz im benachbarten Tuscaloosa liefern. Das neue Cosma-Werk beschäftigt aktuell 280 Mitarbeiter.

## Japaner erhöhen US-Preise

Toyota will den starken Yen und gestiegene Produktionskosten mit einer Preiserhöhung für fast alle in den USA angebotene Modelle kompensieren. Steigende Preise für Stahl und andere Materialien hätten die Notwendigkeit einer Erhöhung beschleunigt, heißt es aus dem Unternehmen. Nissan hat bereits die Preise für seine nordamerikanischen Modelle um bis zu 480 Dollar erhöht, weitere japanische OEMs wollen folgen.

## US-Markt: Auch deutsche OEMs geraten unter Druck

Porsche und BMW traf die Finanzkrise bereits im September 2008 wesentlich heftiger als etwa Audi, VW und Daimler.

**Audi** setzte im September mit 7 584 Einheiten 5,4 Prozent weniger als im Vorjahr ab. **BMW** verkaufte mit 18 506 Wagen fast 26 Prozent weniger.

**Daimler:** Der Absatz von Mercedes ging um 16,4 Prozent auf 18 779 Einheiten zurück. Dank Smart mit immerhin 1 778 verkauften Autos lag das Minus mit 20 557 Einhei-

ten bei relativ moderaten 8,5 Prozent.

**Porsche:** Im September wurden in Nordamerika 1 558 Fahrzeuge ausgeliefert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von 44 Prozent, den Porsche auch mit dem Modellwechsel bei den 911 Carrera- und Targa-Modellen begründet.

**VW:** 17 109 verkaufte Fahrzeuge entsprachen einem Minus von 9,4 Prozent im September. Nach neun Monaten liegt VW noch um 0,2 Prozent über Vorjahr.

## US-Absatz der Top-OEMs, 01 - 09 2008

Rang	Hersteller	1.-9.2008	1.-9.2007	+/- in %*
1	General Motors	2 433 243	2 969 505	-18,1
	Chevrolet	1 460 371	1 748 548	-16,5
	GMC	305 890	381 238	-19,8
	Pontiac	225 708	276 589	-18,4
	Saturn	158 721	187 882	-15,5
	Cadillac	129 568	154 982	-16,4
	Buick	113 130	143 915	-21,4
	Hummer	22 493	42 760	-47,4
	Saab	17 362	25 685	-32,4
2	Toyota/Lexus	1 793 303	2 001 645	-10,4
	Toyota	1 589 084	1 756 990	-9,6
	Lexus	204 219	244 655	-16,5
3	Ford gesamt	1 593 249	1 934 001	-17,6
	Ford	1 353 519	1 620 925	-16,5
	Mercury	96 878	129 743	-25,3
	Lincoln	82 824	102 449	19,2
	Volvo	60 028	80 884	-25,8
4	Chrysler	1 183 519	1 578 823	-25,0
	Dodge	638 636	806 447	-20,8
	Chrysler	275 735	408 677	-32,5
	Jeep	269 148	363 669	-26,0
5	Honda/Acura	1 180 583	1 193 520	-1,1
	Honda	1 064 755	1 056 794	+0,8
	Acura	115 828	136 726	-15,3
6	Nissan/Infiniti	785 698	813 053	-3,4
	Nissan	695 725	719 229	-3,3
	Infiniti	89 973	93 824	-4,1
7	Hyundai/Kia	565 752	590 450	-4,2
	Hyundai	337 664	358 407	-5,8
	Kia	228 088	232 043	-1,7
8	BMW Group	236 327	248 273	-4,8
	BMW	195 633	216 337	-9,6
	Mini	40 694	31 936	+27,4
9	Mazda	215 408	228 396	-5,7
10	Daimler***	195 454	(180 265)	(+8,4)
	Mercedes-Benz USA	177 298	180 265	-1,6
	Smart USA	18 156	-	-
11	Volkswagen	175 367	175 079	+0,2
12	Subaru	143 787	137 504	+4,6
13	Mitsubishi	80 105	105 826	-24,3
14	Suzuki	74 517	82 000	-9,1
15	Audi	65 817	68 478	-3,9
16	Porsche**	21 076	26 278	-19,8

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

## Citroën C3 Picasso startet

Im Dezember läuft bei PCA Slovakia im slowakischen Trnava die Serienproduktion des Citroën C3 Picasso an. Das Werk, das heute 55 Peugeot 207 pro Stunde im Zweischichtbetrieb baut, soll künftig 28 Citroën C3 Picasso und 27 Peugeot 207 pro Stunde fertigen. Für 2009 ist die Produktion von 95 000 Citroën C3 Picasso geplant, 2010 sollen es 110 000 Einheiten werden.

## Joint Venture in Polen

Ein Werk für Sitzrahmen und -bezüge werden Toyota Boshoku und Aisin Seiki in Nowogrodziec errichten. Am Gemeinschaftsunternehmen TBAI Poland, das für rund 30 Millionen Euro entsteht, ist Toyota Boshoku mit 70 Prozent beteiligt. Das Werk soll rund 440 Mitarbeiter beschäftigen, 2011 in Betrieb gehen und Sitz-Produktionswerke von Toyota Boshoku in Europa beliefern.



## Neues Reum-Werk in Serbien

In Svilajnac baut Reum gerade ein neues Werk. Ab März 2009 werden dort zunächst rund 100 Beschäftigte Kunststoff-Interieurteile für Premiummarken produzieren. Reum will dazu in Svilajnac bis 2012 rund zehn Millionen Euro investieren.



## MAIL AUS SCHANGHAI

## Steuer-Lenker

Seit 1. September 2008 gilt in China eine neue Verbrauchssteuer für die Automobilbranche. Nach der Steuerpolitik des chinesischen Finanzamts wird für Pkw mit mehr als drei Liter Hubraum der Satz deutlich angehoben, Pkw mit weniger als einem Liter Hubraum werden etwas entlastet. Letzteres ist allerdings keine wirkliche Verkaufsförderungsmaßnahme. Der alte und neue Verbrauchssteuersatz Chinas im Überblick:

Hubraum	Vor dem 1. April 2006	1. April 2006 bis 31. August 2008		Ab 1. September 2008	
		Steuersatz	Steuersatz-änderung	Steuersatz	Steuersatz-änderung
weniger als 1 Liter	3	3	0	1	-2
1 bis 1,5 Liter	5	5	-2	3	0
1,5 bis 2 Liter			0	5	0
2 bis 2,2 Liter	8	9	+4	9	0
2,2 bis 2,5 Liter			+1		
2,5 bis 3 Liter		12	+4	12	0
3 bis 4 Liter		15	+7	25	+10
Ab 4 Liter		20	+12	40	+20

Quelle: China PKW Informationsverband; alle Angaben in Prozent

AUTOMOBIL-PRODUKTION

In China wird Verbrauchsteuer schon vom Autobauer gezahlt, für Importfahrzeuge also direkt bei ihrer Einführung, um Bearbeitungskosten zu sparen. Das unterscheidet sich etwas von anderen Ländern, wo die Verbrauchsteuer erst beim Autokauf fällig wird.

## Luxus-Importe besonders betroffen

Größere Wagen ab drei Liter Hubraum werden nun um zehn bis 20 Prozent höher versteuert. Besonders betroffen: Importfahrzeuge. Von den im ersten Halbjahr über 210 000 importierten Autos lagen 32 353 Pkw und 57 508 SUVs über drei Liter.

Die Kosten eines Importfahrzeugs mit drei bis vier Liter Hubraum sind damit umgerechnet um 8,7 Prozent gestiegen, mit über vier Liter Hubraum sogar um 16,7 Prozent. Das trifft besonders Premium-Modelle von Mercedes, BMW, Porsche, Land Rover und Lexus, die in China bereits etabliert sind und bisher gute Verkaufszahlen erzielt hatten.

2006 war die Verbrauchsteuer schon einmal angehoben worden, zugleich sank aber der Importzoll. Diesmal gab es keine gleichzeitige Zollsenkung. Ob sich die bislang stark steigende Nachfrage nach Luxuswagen in China nun abkühlt, wird sich zeigen.

## Kein Vorteil für Kleinwagen

Die Steuerpolitik zielt auf die Förderung umweltfreundlicher Autos. Aber eine Verbrauchsteuer von nur noch einem statt bisher drei Prozent wird vermutlich kaum etwas bewegen – in manchen Städten Chinas dürfen Kleinwagen noch nicht einmal fahren. Die Einführung der neuen Verbrauchssteuer ist den meisten Auto-Experten nicht konsequent genug. Nachbar Japan ist das Vorbild, dort haben Kleinwagen einen großen Marktanteil. Die chinesische Regierung könnte durchaus etwas vom Japan-Modell lernen. Auch die lang erwartete Förderpolitik für Autos mit alternativen Antrieben ist wieder verschoben worden. Die sollte eigentlich eine Entscheidungshilfe für Käufer solcher Fahrzeuge werden. Es ist sicherlich noch ein langer Weg, um die Nachfrage in der schnell wachsenden chinesischen Automobilbranche besser zu steuern.

Die neue Verbrauchssteuer der chinesischen Regierung wird den Verkauf von Kleinwagen kaum steigen lassen, meint Ke Rao, China-Korrespondentin der AUTOMOBIL-PRODUKTION.



Bild: Xiangfong Auto Consulting

## OSTEUROPA

## Erste Ford Ka aus Polen

Offiziell angelaufen ist im Fiat-Werk in Tychy die Serienproduktion des neuen Ford Ka. Geplant ist eine jährliche Produktion von 120 000 Einheiten. Mit der Ka-Produktion sind in Tychy rund 1 000 neue Arbeitsplätze entstanden. Ford hat in das Projekt rund 210 Millionen Euro investiert.

## Fiat im Joint Venture mit Serbien

Fiat und die Republik Serbien gründen ein Joint Venture. Die Fiat Automobili Srbija, an der Fiat 67 und Serbien 33 Prozent halten werden, übernimmt das Zastava-Pkw-Werk in Kragujevac. Bis Ende 2010 ist eine Jahreskapazität von 200 000 Autos geplant, eine Steigerung um 100 000 Einheiten ist vorgesehen. Als erstes soll ein Kleinwagen (A-Segment) produziert werden, später ein größeres Modell im B-Segment. Investitionssumme: 700 Millionen Euro, davon 200 von der serbischen Regierung. Leiter des Unternehmens ist Giovanni de Filippis, zuvor Generaldirektor von Fiat India.

## ASIEN

## VW steigert China-Absatz

In den ersten neun Monaten konnte Volkswagen den Absatz in China um 13,1 Prozent auf genau 772 783 Fahrzeuge steigern. Die Verkäufe der Kernmarke VW stiegen um 7,5 Prozent auf 637 857 Einheiten, Audi legte um 19,2 Prozent auf 89 715 Fahrzeuge zu. Skoda-Modelle verkauften sich bereits 44 829-mal.

## Japan: Absatz wieder gesunken

Der Kfz-Absatz in Japan ist im September 2008 gegenüber dem September des Jahres 2007 um 5,3 Prozent auf 310 992 Fahrzeuge gesunken, der Pkw-Absatz fiel sogar leicht überproportional um 5,7 Prozent auf 269 469 Einheiten. Nur der Verkauf von Bussen verzeichnete im Land noch einen Zuwachs – um immerhin 42 Prozent auf 1 467 Fahrzeuge. Marktführer Toyota setzte im September mit 127 810 Fahrzeugen sechs Prozent weniger ab als ein Jahr zuvor. Es folgten Nissan mit 53 289 Einheiten (-11,3 Prozent) und Honda mit 41 922 Autos (+12,5 Prozent). Daihatsu verlor mit 480 Einheiten sogar über 44 Prozent Absatz.



## Plattformstrategie definiert

Über die Strategie für neue Lada-Modelle haben sich Lada-Hersteller AvtoVAZ und sein Aktionär Renault geeinigt. Laut Yann Vincent, dem von Renault kommenden COO von AvtoVAZ, wird für ein neues Billigmodell eine existierende Plattform der Baureihen Kalina oder Samara genutzt. Dieses Auto soll im AvtoVAZ-Portfolio die alten Heckantriebsmodelle Lada 2105 und 2107 sowie die Samara-Baureihe ersetzen. Auf der für den Kombi Dacia Logan MCV genutzten Plattform RF90 sollen laut Vincent ein Lada-Kombi mit modifizierter Karosserie sowie weitere Lada-Modelle entstehen. Für den geplanten Lada-Einstieg ins C-Segment soll eine neue AvtoVAZ-Plattform mit Renault-Teilen kreiert werden.

## Lada Priora als Kombi

Gerade hat AvtoVAZ die Kombiversion des Lada Priora vorgestellt. Der Serienanlauf des Modells, das den aktuellen Lada 2111 ablöst, ist im zweite Quartal 2009 geplant.

## Russland-Absatz im Plus \*

Rang	Marke	1-9/2008	+/-% **
1.	Chevrolet	175 798	+33,5
2.	Hyundai	159 392	+66,6
3.	Toyota	145 388	+31,6
4.	Ford	141 414	+17,4
5.	Nissan	118 800	+45,2
6.	Mitsubishi	89 462	+28,0
7.	Renault	83 940	+17,6
8.	Daewoo	80 069	+19,6
9.	Opel	78 051	+73,3
10.	Kia	73 103	+29,1
	Sonstige	466 423	+54,2
	<b>Gesamt</b>	<b>1 611 840</b>	<b>+39,9</b>

Quelle: AEB; \* Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ausländischer Marken; \*\* im Vergleich zu 1-9/2007

AUTOMOBIL  
PRODUKTION

**Verkauf ausländischer Marken in Russland in den ersten drei Quartalen 2008 weiter gestiegen: Chevrolet führt die Statistik an, welche auch die in Russland gebauten Autos ausländischer OEMs beinhaltet. Hyundai und Toyota haben Ford, die bisherige Nummer zwei, überholt. Meistverkaufte Modelle mit ausländischem Logo: Ford Focus mit 68 110 Einheiten, Chevrolet Lacetti (61 863) und Renault Logan (58 547).**

## Witte geht nach Bulgarien

Witte Automotive hat in Bulgarien ein Tochterunternehmen gegründet. In einer ersten Phase wird in der Region Russe zunächst ein Team für Entwicklungstätigkeiten aufgebaut. In einem weiteren Schritt ist dann die Aufnahme von Produktionsaktivitäten geplant. Insgesamt sollen vor Ort 300 bis 400 neue Arbeitsplätze entstehen.

## Rumänien: Pirelli investiert mehr

Zusätzlich zu den bereits investierten rund 250 Millionen Euro will Pirelli bis Ende 2011 weitere 250 Millionen im Land investieren. Pirelli betreibt bei Slatina ein Reifenwerk, das Ende 2009 eine Kapazität von fünf Millionen Einheiten erreichen soll, sowie eine Fabrik zur Produktion von Stahlkord. Ende 2008 wird im neuen Werk Bumbesti-Jiu die Fertigung von Partikelfiltern anlaufen. Die Zusatzinvestition dient zur Steigerung der Produktionskapazitäten.

## Conti investiert in China und den Philippinen

Continental baut derzeit Produktionsstandorte in China und den Philippinen auf oder aus. Das neue Werk in Hefei ist das erste Reifenwerk von Continental in China. Rund 185 Millionen Euro fließen in das Werk in Hefei, das bis 2010 fertig gestellt sein soll, erläuterte Conti-Vorstand Heinz-Gerhard Wente zu Baubeginn. „Für Hefei planen wir zunächst eine Jahresproduktion von vier

Millionen Pkw-Reifen. Langfristig sollte unsere Jahresproduktionskapazität zehn Millionen Reifen weit überschreiten“, sagte er. In Calamba erweiterte die Conti-Division Chassis & Safety für 23 Millionen Euro die vorhandene Fertigung von Sensorik, Steuerungen, Fahrwerks- und Sicherheitskomponenten um ein zweites Werk. 2009 soll es dort dann rund 800 Arbeitsplätze geben.

## BASF baut in Schanghai

Bis Anfang 2010 will BASF in Schanghai einen neuen Standort für die Fertigung von Automobil-Zusatzfedern für jährlich rund fünf Millionen Autos in Betrieb nehmen. Neben Anschlagpuffern und Dämpferlager mindern diese Bauteile Geräusche und dämpfen Schwingungen. Damit soll der wachsende chinesische Markt beliefert werden. BASF fertigt Bauteile aus dem Kunststoff Polyurethan in Asien bereits im chinesischen Nansha und im japanischen Shinshiro. Die neue Fertigungsstätte soll in die bereits vor Ort bestehende Niederlassung integriert werden.

## Chinesen besuchen VW

Prof. Wan Gang, Minister für Wissenschaft und Technologie der Volksrepublik China, besuchte kürzlich in Begleitung einer hochrangigen Regierungsdelegation den Stammsitz von Volkswagen in Wolfsburg, um sich über die neuesten Technologien von Volkswagen zu informieren. Auf dem Prüfgelände wurden zahlreiche neue Forschungsansätze präsentiert, darunter ein VW Tiguan mit Brennstoffzellen-Antrieb sowie ein Golf BlueMotion Sunfuel. Auch ein Arbeitessen mit Markenvorstandsmitglied Dr. Ulrich Hackenberg stand auf der Tagesordnung.

## Japans Importeure im Minus

Der Kfz-Absatz ausländischer OEMs in Japan lag im September 2008 mit 24 134 Einheiten um 15,2 Prozent niedriger als ein Jahr zuvor. Auf Jahressicht ist der Absatz der Importeure sogar um über zehn Prozent gesunken.



Eintrag ins Gästebuch bei Volkswagen: Chinas Technologeminister Prof. Wan Gang besucht VW-Entwicklungsvorstand Dr. Ulrich Hackenberg in Wolfsburg.



## MAIL AUS TOKIO

## Hoffen auf Russland



Bild: Privat

2009 wird, auch für die japanische Automobilindustrie, kein leichtes Jahr. Wahrscheinlich sorgen nur die Exporte für etwas Entspannung: Erwartet werden Ausfuhren von zirka sieben Millionen Fahrzeugen, ein Rekord seit 23 Jahren. Doch auch hier bleibt die Freude nicht ungetrübt: Der nordamerikanische Markt, seit langem der wichtigste Auslandsmarkt für Toyota und Co, wird sich vermutlich nicht so schnell erholen. Prognostiziert werden acht Prozent Rückgang, was etwa dem Branchenführer Toyota in Summe sinkende Exporte einbringen wird.

Also ruhen viele Hoffnungen auf ‚emerging markets‘ wie etwa Russland. Kein Wunder bei Zuwachsraten ausländischer Marken für Neuzulassungen von 23 Prozent in Putins und Medwedjews Reich.

### Paradigmenwechsel: Vom Gebrauchtwagen- zum Neuwagenmarkt

Dabei ist Russland kein neuer Markt für japanische Automobile. Seit Jahren schon fahren Toyotas, Nissans und Hondas auf den Straßen zwischen Kaliningrad und Wladiwostok. Doch meist fanden sie ihren Weg in Taiga und Tundra als Gebrauchtwagen, gekauft für relativ wenig Geld in Japan und verschifft von den Häfen, die Russland am nächsten liegen.

Doch das Blatt beginnt sich zu wenden. Produktion in Russland ist das eine Stichwort, Exporte dorthin das andere. Und hier sind alle japanischen Hersteller aktiv: Fuji Heavy hofft auf eine Steigerung um 60, Honda auf 50 Prozent. Nissan erwartet immerhin rund 25 Prozent Wachstum und ist optimistisch genug, die Prognosen trotz der weltweiten Bankenkrise noch nicht zu korrigieren.

Alles das ist jedoch nichts gegen Mitsubishi Motors: Das Unternehmen, das seit der Auflösung der Allianz mit Daimler immer wieder einen Neuanfang versuchte, fährt mittlerweile in Russland ungefähr 20 Prozent seines Betriebsgewinns ein und profitiert damit überproportional von der positiven Entwicklung des dortigen Marktes.

In journalistischer Zuspitzung wurde schon kolportiert, dass „Russland Mitsubishi Motors rettet“. Das Ironische daran ist, dass die Erschließung des russischen Marktes mit kräftiger Unterstützung der Mitsubishi-Gruppe, vor allem des Handelshauses Mitsubishi Corp. erfolgte, und dass genau diese Art von Bindung in den vergangenen Jahren immer wieder als nicht mehr zeitgemäß charakterisiert wurde.

### Mit teuren SUVs und Luxusmarken punkten

Interessant ist auch, auf welche Segmente die Japaner setzen: Nicht ganz überraschend vermuten sie eine Vorliebe für teure SUVs und andere Fahrzeuge der Oberklasse. Honda etwa denkt laut darüber nach, die in Nordamerika erfolgreiche Marke Acura auch in Russland einzuführen. Nissan wird den Teana, im Ausland ein Infiniti, in russische Showrooms bringen, und Mitsubishi zum Outlander noch eine chromblitzende Sport-Version des Pajero.

Fazit: Die japanische Automobilindustrie setzt hohe Hoffnungen in den russischen Markt und muss sich dort gegenüber der einheimischen und europäischen Konkurrenz behaupten. Kein leichtes Spiel, und doch unabdingbar, will man den sinkenden Umsätzen in Japan und Nordamerika etwas entgegensetzen.

Japans Autobauer fokussieren sich angesichts rückläufiger Märkte in der Heimat und den USA zunehmend auf Wachstumsregionen wie Russland, meint Dr. Andreas Moerke, Representative Director & President der Messe Düsseldorf Japan, Ltd.

## Asien

### Toyota: 350 000 Autos weniger

2008 senkt Toyota das Absatzziel seiner Kernmarken Toyota, Lexus, Daihatsu und Hino um 350 000 Fahrzeuge auf nunmehr 9,5 statt bisher 9,85 Millionen Einheiten. Damit läge der Absatz immer noch ein Prozent über Vorjahr. Auch ihr Produktionsziel verringerten die Japaner von 9,95 auf 9,5 Millionen Fahrzeuge. Grund: sinkender Absatz in Europa, USA und Japan aufgrund gestiegener Benzinpreise. Selbst im traditionell starken chinesischen Markt verringerte sich das Absatzwachstum. Sogar das für 2009 gesetzte Verkaufsziel wackelt. Im kommenden Jahr sollten weltweit 10,4 Millionen Fahrzeuge verkauft werden. Damit werde man Schwierigkeiten haben, bestätigte Executive Vice President Mitsuo Kinoshita. Die Gewinne des japanischen OEM gingen im ersten Quartal um 28 Prozent zurück. Der operative Gewinn brach im ersten Quartal um 39 Prozent auf umgerechnet 2,44 Milliarden Euro ein.

### Lüfterhersteller gekauft

W.E.T. Automotive Systems, nach eigenen Angaben Weltmarktführer bei Autositzheizungen, hat gerade die Patente und Marken des chinesischen Lüfterherstellers Comair Rotron Inc. übernommen. Zudem soll auch die Shanghai Comair Cooling Fan Co. in Besitz von W.E.T. übergehen. Damit kaufen die Odelzhausener Know-how für den Bereich Sitz-Klimatechnik ein.

### Daimler setzt auf Wachstum

Für die Großregion China rechnet Daimler im kommenden Jahr fest mit weiterem Wachstum. Laut Ulrich Walker, CEO von Daimler North East Asia Ltd, wolle der Konzern seine Expansion in China trotz der Finanzkrise vorantreiben. Mercedes setzte in der Region in den ersten neun Monaten mit 32 375 Autos rund 54 Prozent mehr ab als noch 2007.

### Polo für Indien

VW will im indischen Pune zwei Autos auf Polo-Basis bauen. Verkaufsstart für das Schrägheckmodell: erstes Halbjahr 2010. Die Limousine soll Ende 2010 oder Anfang 2011 folgen.

### Weniger Absatz in China

Im August 2008 wurden in China 6,3 Prozent weniger Automobile verkauft, im September 2,7 Prozent weniger.