



MAIL AUS DETROIT

Letzter Akt in Detroit?



Bild: AP

Während die Welt in eine schwere Krise taumelt, hängt das Schicksal der US-Autoindustrie am seidenen Faden. Nach den aktuellen Finanzberichten von GM und Ford herrscht Untergangsstimmung und Finsternis. Und auch die Situation bei Chrysler ist, glaubt man den Analysten, mindestens genauso grauenvoll.

Ein mögliches Szenario, ein Merger mit Chrysler, wurde von General Motors vom Tisch gewischt, man muss sich selbst erstmal vor dem bevorstehenden Bankrott retten. Bei GM werden die Bargeldreserven innerhalb von sechs Monaten aufgebraucht sein, es sei denn, der Neuwagenmarkt erholt sich von seinen massiven Einbrüchen. Ford hat zwar mehr Cash-Reserven als GM, muss aber mit demselben Schicksal rechnen, sollte das Verbrauchervertrauen nicht bald zurückkehren.

Inzwischen setzen die Top-Manager von GM, Ford und Chrysler ihre geballte Lobbyarbeit in Washingtoner Regierungskreisen fort. Es geht darum, ein großes Finanzhilfspaket geschnürt zu bekommen, das weit höher ausfällt, als die bereits versprochenen 25 Milliarden US-Dollar günstiger Kredite. Diese sollten Detroit bei der Entwicklung sparsamer Fahrzeuge und der dafür benötigten Technologien unterstützen.

Weiterer Personalabbau und drohende Werkschließungen

Selbst wenn es eine solche Finanzspritze geben sollte, ist klar, dass die ‚Big Three‘ weiter massiv Kosten sparen müssen, etwa durch Produktionskürzungen, Fabrikschließungen und die Entlassung zehntausender Arbeiter und Angestellter. Bei GM schließen die Einschnitte sogar die Verschiebung oder Stundung neuer, bereits für das kommende Jahr geplanter Fahrzeuge ein. Die meisten Analysten glauben, neue Fahrzeuge seien das Lebenselixier eines Autobauers. Daran gemessen zeigen GMs Maßnahmen, wie kritisch die Situation ist. „Es sieht aus, als würden sie bereits ihr Mobilar zum Anheizen verwenden“, kommentiert ein Beobachter die Lage.

Zumindest ist GMs Plan vom Tisch, Chrysler zu übernehmen. Das hat viele in Detroit in Panik versetzt in Anbetracht des Personalabbaus, der einer solchen Absorption gefolgt wäre. Manch einer erwartete gar den Verlust von 30 000 Arbeitsplätzen, ein Schlag, der die bereits schlechte Arbeitslosensituation zur Großkrise ausgeweitet hätte. Daneben sehen die meisten Beobachter keine Vorteile darin, zwei kranke Unternehmen zusammenzulegen. Wie ein Kritiker meinte, wäre das, als wenn sich zwei Betrunkene gegenseitig stützen wollten; früher oder später lägen dann beide am Boden.

Inzwischen verkündete Ford, bis Ende Januar weitere zehn Prozent Personal abbauen zu wollen; Boni wurden gestrichen, Gehaltserhöhungen für die globale Arbeiterschaft im kommenden Jahr ebenso.

Dennoch, keiner dieser Schritte wird die drei US-Autobauer retten, sollte sich der Markt nicht erholen. Laut der aktuellen Zahlen könnte der Absatz 2008 auf zwölf oder 13 Millionen Autos herabtrudeln. Für 2009 sind die Aussichten noch trüber, manche Prognose hält eine Zahl über elf Millionen Einheiten für einen Glücksfall für den US-Markt. Noch vor kurzem kauften die Amerikaner zwischen 16 und 17 Millionen Fahrzeuge jährlich, damit wäre also ein Drittel des Absatzes weg. Die Auswirkungen auf asiatische, europäische und US-Marken in Nordamerika sind klar: massive Produktionseinschnitte, Werkschließungen, Arbeitskräfteabbau und so weiter. Und das betrifft nur die relativ gesunden Unternehmen. Für die bereits taumelnden, ist die Zukunft – ohne ein Wunder – schon jetzt eine Sackgasse.

In Detroit herrscht Panikstimmung, alle Hoffnung lastet auf möglichen staatlichen Finanzspritzen, meint unser Korrespondent John McCormick.

AMERIKA

GM-Pleite vor Jahresende?

General Motors, der traditionsreiche und lange Zeit größte Autobauer der Welt, steht nach eigenen Angaben kurz vor der Pleite. GM-Chef Rick Wagoner warnt offen davor, dass der Konkurs noch vor Ende 2008 eintreten könnte, sollte es keine staatlichen Hilfsmaßnahmen aus Washington geben. Aus eigener Kraft könne man kaum noch überleben. Auch bei Ford und Chrysler könnte es bald zur Katastrophe kommen, fürchten Marktbeobachter. Dann stünden bis zu zwei Millionen Arbeitsplätze zur Disposition, zu denen auch solche bei Lieferanten und Händlern gehören. GM braucht das Geld, um bis 2010 durchhalten zu können, um durch dann greifende interne Sparmaßnahmen und wieder zunehmende Nachfrage Gewinn zu erwirtschaften.



Bild: GM

Braucht dringend Geld: GM-Boss Rick Wagoner hofft auf schnelle Staatshilfe, um die Rezession überstehen zu können.

Smart bald in Brasilien

Ab April 2009 soll der Zweisitzer Smart auch in Brasilien angeboten werden – zunächst in Sao Paulo. In China soll die Marke ebenfalls noch 2009 eingeführt werden. Derzeit sind die Fahrzeuge weltweit in 37 Ländern erhältlich. Seit Anfang 2008 wird der Smart in den USA verkauft – mit Riesenerfolg: Die Panske Automotive Group, die in den USA die Vertriebslizenz hält, meldete allein für das dritte Quartal die Auslieferung von 6 683 Smart an die Händler. Damit wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres schon rund 19 300 Einheiten verkauft.

OSTEUROPA

Elektro-Laster bei VW Sarajevo

Für die deutsche EcoCraft Automotive wird VW Sarajevo ab Januar den Kleintransporter EcoCarrier mit Elektroantrieb bauen. Geplant sind 2009 rund 600 Einheiten. Der EcoCarrier ersetzt die SKD-Montagen von Skoda, VW und Audi, die sich aufgrund geänderter Zollsätze nach Unterzeichnung des EU-Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommens nicht mehr lohnen.



USA: Das Grauen im Markt geht weiter

Insolvenzgerüchte bei den ‚Big Three‘, weitere, verheerende Absatzeinbußen, Katastrophensituation zu Halloween: Der Verkauf von ‚light vehicles‘ im US-Markt ist nach katastrophalen Zahlen im Vormonat im Oktober nochmals stärker, um fast 32 Prozent, auf 838 156 Einheiten eingebrochen. Im Oktober 2007 wurden noch 1,232 Millionen Einheiten verkauft. Marktführer GM setzte mit knapp 169 000 Autos über 45 Prozent weniger ab, Ford und Chrysler verzeichneten mit 132 000 und 95 000 Einheiten ein Minus von 30,2 beziehungsweise 35 Prozent gegenüber Oktober

Toyota startet Venza-Produktion

In Georgetown, Kentucky, begann Toyota gerade die Fertigung des Venza. Die Japaner investierten dafür rund 350 Millionen Dollar in den US-Standort. Das neue Crossover-Modell wurde am Toyota Technical Center in Ann Arbor, Michigan, und den Calt Design Studios in Newport Beach entwickelt. Über 30 in Kentucky angesiedelte Lieferanten fertigen Venza-Teile wie Sitze und Verschiebung, die ‚local content‘-Quote liegt bei rund 70 Prozent. Das Werk hat eine Kapazität von 500 000 Motoren und Fahrzeugen, davon sind rund 70 000 Ein-

heiten für den Venza vorgesehen. In Toyotas größtem Werk in Nordamerika bauen 7 000 Mitarbeiter auch den Camry, Camry Hybrid und das Solara-Cabrio. 2007. Über einstellige Verluste konnten sich nur BMW und Volkswagen ‚freuen‘, der Audi-Absatz blieb sogar stabil. Alle anderen Anbieter erwischte es schlimm: Toyota (-23 Prozent), Nissan (-33), Mitsubishi (-19), Mazda (-26), Suzuki (-47) oder Porsche (-50). In den zehn Monaten 2008 wurden mit rund 11,6 Millionen Einheiten 14,6 Prozent weniger abgesetzt als 2007. Autodata rechnet für 2008 aktuell saisonbereinigt nur noch mit 10,6 Millionen abgesetzten Einheiten in den USA – vor einem Monat waren es noch 12,5, am Jahresanfang sogar 15,4 Millionen Fahrzeuge.



Bild: Toyota

Neuer Venza: Die Mischung aus Pkw und SUV entsteht exklusiv im größten nordamerikanischen Toyota-Werk in Georgetown, Kentucky. heiten für den Venza vorgesehen. In Toyotas größtem Werk in Nordamerika bauen 7 000 Mitarbeiter auch den Camry, Camry Hybrid und das Solara-Cabrio.

US-Markt: Deutsche OEMs bluten mit

Porsche traf der US-Absatzrückgang im Oktober 2008 am brutalsten, Audi hingegen verkaufte noch fast zwei Dutzend Autos mehr als ein Jahr zuvor.

Audi setzte im Oktober mit 7 443 Einheiten 0,3 Prozent mehr ab als im Vorjahr.

BMW verkaufte mit 25 475 Autos fünf Prozent weniger. Die Mini-Verkäufe stiegen gar um über 56 Prozent auf 5 272 Einheiten.

Daimler: Der Absatz von Mercedes stürzte

um 34,3 Prozent von 22 820 auf 14 996 Einheiten. Dank Smart mit 2 236 verkauften Autos lag das Minus mit 17 232 Einheiten dann ‚nur noch‘ bei 24,5 Prozent.

Porsche: Im Oktober 2008 wurden in Nordamerika 1 541 Fahrzeuge ausgeliefert, minus 39 Prozent, davon in den USA 1 427 Einheiten, minus 50 Prozent.

VW verkaufte 15 889 Fahrzeuge, rund acht Prozent weniger als im Oktober 2007.

US-Absatz der Top-OEMs, 1.–10.2008

Rang	Hersteller	1.-10.2008	1.-10.2007	+/- in %*
1	General Motors	2 603 828	3 279 513	-20,6
	Chevrolet	1 567 684	1 928 373	-18,7
	GMC	326 999	425 694	-23,2
	Pontiac	238 762	301 771	-20,9
	Saturn	167 304	206 790	-19,1
	Cadillac	139 109	176 249	-21,1
	Buick	120 772	158 146	-23,6
	Hummer	23 861	46 624	-48,8
	Saab	19 337	27 960	-30,8
2	Toyota/Lexus	1 945 404	2 199 237	-11,5
	Toyota	1 724 902	1 929 463	-10,6
	Lexus	220 502	269 774	-18,3
3	Ford gesamt	1 726 087	2 124 196	-18,7
	Ford	1 468 488	1 780 286	-17,5
	Mercury	103 631	142 587	-27,3
	Lincoln	90 223	112 678	-19,9
	Volvo	63 745	88 645	-28,1
4	Chrysler	1 278 049	1 724 139	-25,9
	Dodge	691 903	879 497	-21,3
	Chrysler	295 638	449 117	-34,2
	Jeep	290 508	395 525	-26,6
5	Honda/Acura	1 266 447	1 308 319	-3,2
	Honda	1 140 511	1 158 707	-1,6
	Acura	125 936	149 612	-15,2
6	Nissan/Infiniti	842 643	898 000	-6,2
	Nissan	745 558	794 221	-6,1
	Infiniti	97 085	103 779	-6,5
7	Hyundai/Kia	602 055	645 867	-6,8
	Hyundai	358 484	388 639	-7,8
	Kia	243 571	257 228	-5,3
8	BMW Group	261 802	275 094	-4,8
	BMW	215 836	239 788	-10,0
	Mini	45 966	35 306	+30,2
9	Mazda	231 850	250 597	-7,5
10	Daimler***	212 686	(203 085)	(+4,7)
	Mercedes-Benz USA	192 294	203 085	-5,3
	Smart USA	20 392	-	-
11	Volkswagen	191 256	192 339	-0,6
12	Subaru	156 706	153 601	+2,0
13	Suzuki	77 999	88 536	-11,9
14	Mitsubishi	87 591	115 106	-23,9
15	Audi	73 260	75 898	-3,5
16	Porsche**	22 617	29 140	-22,4

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

GM eröffnet Russland-Werk nahe St. Petersburg

Ein neues Autowerk hat General Motors in Schuschary nahe St. Petersburg eröffnet. Bei General Motors Avto wird als erstes Modell der Chevrolet Captiva aus CKD-Sätzen montiert. Bald wird der Opel Antara dazukommen, in der zweiten Hälfte 2009 soll die Montage des Chevrolet Cruze anlaufen. GM beziffert die Investition mit 300 Millionen Dollar. Die Kapazität des

neuen Werks beträgt 70 000 Autos pro Jahr. Gegenwärtig wird in einer Schicht mit rund 1 000 Mitarbeitern gearbeitet, in Zukunft soll die Fabrik bis zu 1 700 Mitarbeiter beschäftigen. Bisher hat GM an einem provisorischen Standort in St. Petersburg bereits die Modelle Captiva und Antara sowie den Opel Astra aus SKD-Teilesätzen montiert.



Ungarische Suzuki nach Japan

Als das erste im Ausland gebaute Auto, das in Japan unter der Marke Suzuki verkauft wird, wurde der in Ungarn produzierte Suzuki Splash auf dem japanischen Markt eingeführt. Suzuki rechnet mit dem Absatz von rund 500 Einheiten pro Monat.



MAIL AUS SCHANGHAI

Herbstbelegung

Im September 2008 hat die chinesische Pkw-Branche nach ständigem Absatzrückgang seit April 2008 endlich wieder einen Zuwachs zu verzeichnen. Allein im diesem ersten Herbst-Monat wurden insgesamt 455 232 Pkw, MPVs und SUVs verkauft. Verglichen mit dem August stieg der Absatz im September um 20,8 Prozent. Allerdings war der Vorjahresabsatz im September 2007 noch um 1,35 Prozent besser als aktuell. Der Absatz in China wuchs nach den ersten neun Monaten 2008 um 12,3 Prozent, verglichen mit den ersten drei Quartalen 2007. Trotz Wirtschaftskrise und Rezessionen in der Automobilbranche weltweit bleibt damit das Wachstum der chinesischen Automobilbranche noch solide.

18 Prozent Minus beim Export

Laut der Daten des chinesischen Herstellerverbandes Caam wurden im August 2008 genau 57 531 Autos exportiert. Verglichen mit dem Juli 2008 ist das ein Rückgang von 18 Prozent – erstmals seit Jahren ein Minus. In den vergangenen fast fünf Jahren hatten chinesische Fahrzeug-Exporte jeweils nahezu 100 Prozent Jahreszuwachs zu verzeichnen. Aber aufgrund der internationalen Wirtschaftskrise ist nun die Nachfrage gesunken.

Zunächst steckt der Absatzmarkt Vietnam tief in der Krise. Vietnam ist einer der wichtigsten Märkte für die chinesischen Lkw und Busse. Doch im August wurden in Vietnam mit nur 859 Einheiten 73 Prozent weniger verkauft als ein Jahr zuvor.

Auch die Ukraine ist ein wichtiger neuer Markt für Chinas Auto-Exporteure. Von Januar bis August 2008 hat stieg der dortige Absatz um zirka 103 Prozent gegenüber Vorjahreszeitraum. Doch der August-Absatz 2008 blieb mit 3 814 dorthin exportierten chinesischen Einheiten 50 Prozent unter dem Vormonat Juli.

Für Chinas größten Exporteur Chery Automobile gilt es also aktuell eine sehr schwierige Phase zu überstehen: Chery hat schon im Inland Marktanteile verloren, weil chinesische Kunden sich über Qualitätsmängel der Fahrzeuge beschwerten. Dank des bisher großen Exportvolumens konnte Chery aber noch seinen Absatz halten.

Chery hatte geplant, 2008 rund 180 000 Fahrzeuge zu exportieren. Im ersten Halbjahr 2008 lag das Exportvolumen erst bei gut 80 000 Stück. Zudem wird sich der Export voraussichtlich im zweiten Halbjahr schlechter entwickeln als in den ersten sechs Monaten, und Chery wird somit seine Exportprognose kaum erfüllen können. In diesem Fall könnte bei Chery eine ernste Krise drohen. Derzeit versucht der chinesische OEM, seine Produktqualität zu steigern, um dadurch das Vertrauen seiner Kunden zurückzugewinnen. Doch diese Maßnahmen werden sich frühestens 2009 auswirken können.

Zweistelliges Absatzwachstum für 2008 fraglich

Die internationale Wirtschaftskrise sorgt dafür, dass viele internationale Autobauer ihre Investitionen in China erhöhen, weil sie an die guten Aussichten im hiesigen Markt glauben. Zum Beispiel haben BMW und Daimler in China sehr hohe Absatzzuwächse und werden dort weiter Produktion- und Exportvolumina steigern. Bis einschließlich Ende September 2008 konnte Chinas Automobilbranche ein zweistelliges Wachstum verzeichnen. Wie es am Ende des Jahres aussehen wird, bleibt – auch angesichts der weltweiten Verwerfungen – noch abzuwarten.

Erstmals seit fast fünf Jahren gingen zwar die Exporte chinesischer Autos zurück, doch noch ist das Wachstum im Land zweistellig, meldet unsere China-Korrespondentin Ke Rao.



Bild: Xiangtong Auto Consulting

OSTEUROPA

Leoni in Russland

Mit der Übernahme der Kabelsatzfertigung für den in Moskau gebauten Renault Logan vom russischen Zulieferer Itelma steigt Leoni in die Bordnetzproduktion in Russland ein. Für die in Gorodez, Region Nizhnij Nowgorod, ansässige Itelma-Tochter Lik-Avto mit rund 250 Mitarbeitern zahlte Leoni einen mittleren einstelligen Millionenbetrag in Euro. Zudem erhielt Leoni den ersten Auftrag vom größten russischen Lkw-Hersteller Kamaz mit Sitz in Naberezhnyje Tschelny. Künftig wird Leoni Kamaz 40 Prozent aller benötigten Kabelsätze liefern und zu diesem Zweck in dessen Nähe eine neue Fertigungsstätte beziehen.

Teile für ägyptischen Chevy

Ukrainische Montagesätze aus dem Autowerk ZAZ nutzt General Motors Egypt für den seit kurzem gebauten Chevrolet Lanos. Der Lanos wurde in Ägypten bisher bei Daewoo Motor Egypt montiert und unter der Marke Daewoo verkauft. Die CKD-Montage wurde nun von GM übernommen.

ASIEN

Volkswagen in China vorn

In der Top Ten der absatzstärksten Pkw-Produzenten führen die beiden VW-Joint-Ventures aus Changchun und Shanghai nach den ersten neun Monaten 2008 deutlich. Shanghai GM wird mittlerweile von FAW-Toyota verfolgt. Die Japaner haben sich permanent in Chinas Top Ten der Werke nach oben gearbeitet und liegen aktuell auf Platz vier.

Absatzstärkste Werke in China

Rang	Hersteller	Absatz *
1.	FAW Volkswagen	382 851
2.	Shanghai Volkswagen	370 605
3.	Shanghai General Motors	354 756
4.	FAW Toyota	283 463
5.	Chery	275 796
6.	Dongfeng Nissan	244 630
7.	Guangzhou Honda	229 803
8.	Beijing Hyundai	219 335
9.	Geely	167 326
10.	Changan Ford	160 039

AUTOMOBIL
PRODUKTION

Quelle: China Pkw Informationsverband; * Pkw-Absatz in Einheiten von Januar bis einschließlich September 2008, inklusive Exporte und Absatz von MPVs und SUVs



Russland: Pirelli will 2010 mit Reifenproduktion starten

Für 2010 planen Pirelli und das russische Staatsunternehmen Rostekhnologii den Produktionsstart in einer neuen Reifenfabrik in der Region Samara.

Mit einer Investition von rund 300 Millionen Euro soll dort ein Werk mit einer jährlichen Kapazität von rund 4,2 Millionen Reifen entstehen.

Up!: VW-Absage für Skoda

Die neue Kleinwagenbaureihe Up! wird nicht im tschechischen Skoda-Werk Vrchlabi entstehen, das bislang als der wahrscheinlichste Standort für das Modell galt. Volkswagen begründet die Entscheidung mit Währungsrisiken hinsichtlich der tschechischen Krone. Aktuell entstehen in Vrchlabi die Modelle Octavia Tour und Octavia. Für das rund 1 200 Mann starke Werk ist es in rund 13 Monaten bereits die zweite Absage. Im Oktober 2007 hatte Skoda verkündet, den kleinen SUV Yeti im Werk Kvasiny und doch nicht in Vrchlabi zu bauen.

Erste Hyundai aus Tschechien

In Nosovice haben erste Serien-Hyundai i30 das Werk Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) verlassen. Bis Ende 2008 sollen rund 14 000 Autos entstehen, 2009 sind 185 000 Einheiten geplant. Die zweite Schicht soll Ende Februar oder Anfang März starten. Bereits seit einigen Wochen läuft in Nosovice die Produktion von Getrieben, die auch an das slowakische Kia-Werk gehen.

Fiat: Mehr Modelle mit Sollers

Fiat und der russische OEM Sollers wollen ihre Partnerschaft ausweiten. Zusätzlich zum für Anfang 2009 geplanten Montagestart des Fiat Linea soll das im Sommer gegründete Joint Venture zwischen Fiat und Sollers auch neue Modelle im B- und C-Segment bauen. Die Modellnamen wurden nicht genannt, doch es dürfte sich um die Fiat Bravo und Grande Punto handeln. Sollers baut bereits in seinen Werken, die nicht zum Joint Venture gehören, den Fiat Albea und Doblò sowie die Vorgängergeneration des Ducato.

MBtech startet in Polen

Im polnischen Krakau hat die neu gegründete MBtech Polska vor kurzem ihre Tätigkeit aufgenommen. Laut Hartmut Tresp, CEO der MBtech Group, ist der Schwerpunkt in Krakau die Karosserieentwicklung. Am Standort arbeiten derzeit zehn Leute.

Gestamp-Koop mit Severstal

Ein Gemeinschaftsunternehmen wollen der spanische Zulieferer Gestamp und der russische Stahlhersteller Severstal gründen. Das Joint Venture, an dem Gestamp mit 74,98 und Severstal mit 25,02 Prozent beteiligt sind, wird ein Presswerk in Kaluga betreiben, das das Autowerk Volkswagen Rus beliefern soll. Dafür werden mehr als 100 Millionen Euro investiert, Produktionsstart soll 2010 sein. Das Joint Venture soll auch die Hälfte des Gemeinschaftsunternehmens von Stadco und Gestamp in Wsewolozhsk besitzen.



Magna Steyr erweitert Präsenz

Im Oktober eröffnete Magna Steyr ein neues Entwicklungszentrum im chinesischen Changchun. Zu dessen Schwerpunkten zählen Projektmanagement, Engineering für Karosserie und Innenraum, Licht und Bordnetze. Changchun soll den Norden des Landes bedienen, wo einige OEMs angesiedelt sind. Magna Steyr hat bereits zwei Niederlassungen in Shanghai und Wuhan.

Indiens Automarkt bricht ein

Im Oktober sank der Absatz im indischen Automarkt massiv: Allein der Pkw-Absatz auf einem der weltweit bislang dynamischsten Wachstumsmärkte sank um über neun Prozent, bei Nfz sogar um rund 36 Prozent gegenüber Vorjahresmonat. Die Produktion fiel um 12,3 Prozent. Von April bis Oktober 2008 wurden 5,9 Millionen Kfz und Motorräder verkauft, noch ein Plus von 5,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Von 2002 bis 2007 war die Zahl der Autoverkäufe in Indien bisher im Schnitt über 14 Prozent gestiegen.

Nissan muss stärker drosseln

Nissan will seine Produktion in Japan noch im Dezember 2008 um monatlich weitere 75 000 Einheiten reduzieren. Grund ist die anhaltende Absatzschwäche der Renault-Kooperationspartners. Die Drosselung geschieht zusätzlich zu den bereits global angekündigten Kürzungen um 200 000 auf 3,856 Millionen Einheiten. 500 Kurzzeit-Arbeitsplätze fallen in Japan weg.

Japan: Mehr produziert

Die japanische Kfz-Produktion ist im September 2008 gegenüber dem Vorjahresmonat um 4,2 Prozent auf 1,06 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Nach dem deutlichen Rückgang um 10,9 Prozent noch im August konnte die Fertigung also wieder zulegen. Laut Herstellerverband Jama reduzierte sich die Inlandsnachfrage im September um 4,6 Prozent auf 476 818 Einheiten. Für die Kfz-Exporte meldete der Verband hingegen einen Anstieg von 6,1 Prozent gegenüber dem September des Vorjahres auf 615 922 Fahrzeuge.

GM: Alle Suzuki-Anteile weg

General Motors hat seine restlichen Suzuki-Anteile verkauft. Für die übriggebliebenen 16,4 Millionen Aktien, ein 3,2-Prozent-Anteil, erhielt GM über den Markt rund 230 Millionen US-Dollar. Bereits 2006 verkaufte GM 17 der bis dato gehaltenen 20 Prozent.

Ölpreis in China bleibt konstant

Obwohl der globale Ölpreis kürzlich stark sank, blieb er in China konstant. Auch weil die chinesische Währung inzwischen gegenüber dem Euro stieg, kostete ein Liter Benzin in China im Oktober 2008 rund 0,67 Euro. Für die örtliche Ölbranche ist aktuell also Erholung angesagt. Denn zuvor musste Chinas Regierung fast 50 Milliarden Euro an Subventionen einsetzen, um den Ölpreis zu stabilisieren. Dennoch machten Chinas Mineralölkonzerne Verluste, die sie jetzt kompensieren. Für 2008 ist also kaum mit sinkenden Ölpreisen in China zu rechnen.



MAIL AUS TOKIO

Nichts ist unmöglich – der große Krach



Bild: Privat

Dieses Silvester werden die Führungsriegen der japanischen Automobilunternehmen sicher nicht die Korken knallen lassen – zu sehr sind die Umsätze eingebrochen, zu stark mussten die Gewinnerwartungen nach unten korrigiert werden. Zwar endet das Fiskaljahr erst am 31. März 2009, doch mussten Toyota und Co bereits jetzt so deutliche Einbußen vermeiden, dass selbst ein unerwartet positiver Start im Jahr 2009 das Ruder nicht mehr herumreißen wird. Voraussichtliche Umsatzrückgänge von mehr als zehn Prozent bei fast allen Herstellern, prognostizierte Einbrüche beim operativen Gewinn zwischen acht Prozent bei Daihatsu, 66 Prozent bei Nissan und sogar 74 Prozent bei Toyota sprechen eine deutliche Sprache. Dass Nissan seine Prognose für den Nettogewinn um rund zwei Drittel nach unten korrigierte, hat schon für Aufsehen gesorgt. Aber als Branchenprimus Toyota ungefähr gleichzog, da waren Analysten und Wettbewerb schwer geschockt.

Fatale Kombination: Nordamerika und Wechselkurs

Dabei erleben die japanischen OEMs, was auch den Wettbewerbern in Deutschland oder Nordamerika widerfährt: Kaufzurückhaltung der Konsumenten, erst aufgrund steigender Ölpreise, dann wegen der Krise, gekoppelt mit steigenden Materialkosten. Hinzu kommt der Wechselkurs: Der Yen hat gegenüber dem US-Dollar und dem Euro erheblich zugelegt, verteuert so japanische Produkte und erschwert Exporte. Die Konzentration der Japaner auf Nordamerika rächt sich jetzt doppelt.

Kostenreduktionen und Entlassung von Leiharbeitern

Die Gegenmaßnahmen sind vielfältig – und doch bei den meisten Unternehmen gleich: Kosteneinsparung heißt die große Devise, und die soll erreicht werden, indem beispielsweise Investitionen in Infrastruktur gestreckt oder Forschung und Entwicklung gekürzt werden. Aber die Sparmaßnahmen gehen noch weiter. Einschränkung von Dienstreisen ist ein probates Mittel, und es wird kolportiert, dass bei Toyota nur noch in Ausnahmefällen farbig gedruckt werden darf. Getreu dem Motto: „Kleinvieh macht auch Mist.“

Die angekündigte Personalreduzierung betrifft vorerst noch die nichtregulären Beschäftigten, also Teilzeit- und Leiharbeiter. Aber da wird die Axt deutlich angesetzt, und zwar von Endherstellern und Lieferanten. Offiziell handelt es sich hier natürlich nicht um Kündigungen, die schlecht sind für den Ruf. Doch ganz lässt sich die Behandlung des Themas in den Medien nicht vermeiden. Positiv aus betrieblicher Sicht ist, dass man wenigstens die Stammbesellschaft noch hält und so den Verlust von Wissen über Produktionsprozesse und -verfahren vermeidet. Und schließlich kann man ja immer noch die Betriebsferien zum Jahreswechsel verlängern.

Und dann gibt es noch die, die den Staat zum Handeln auffordern. So etwa Hondas CEO Fukui, der nach Maßnahmen zur Stabilisierung des Wechselkurses ruft. Es ist durchaus möglich, dass Notenbank und Kabinettt diesen Gedanken aufgreifen, aber die Wirkung ist natürlich nicht vorauszusehen.

Die Krise hat die japanische Automobilindustrie voll erwischt. Und: Nichts ist unmöglich, bis hin zu roten Zahlen bei Toyota. Die Hoffnungen ruhen auf 2009. Leise.

Neben Personalkosten spart man sich bei Toyota derzeit etwa Dienstreisen oder sogar Farbausdrucke, weiß Dr. Andreas Moerke, Representative Director & President der Messe Düsseldorf. Japan, Ltd.

Asien

Audi A4: Langversion für China



Bild: Audi

Exklusiv für den chinesischen Markt: Audi präsentiert den A4 als Langversion, Markteinführung Januar 2009.

Audi zeigte in Beijing erstmals eine Langversion in der oberen Mittelklasse (B-Segment), exklusiv für den chinesischen Markt: Der 4,76 Meter lange A4L hat einen 60 Millimeter größeren Radstand als die Limousine, von dem vor allem Fondpassagiere profitieren sollen. Der im Werk Changchun gefertigte A4L hat ein eigens auf chinesische Straßenverhältnisse abgestimmtes Fahrwerk und wird zunächst als 2.0 TFSI mit 132 kW und als Sechszylinder 3.2 FSI mit 195 kW angeboten. Bereits seit 2000 verkauft Audi in China eine Langversion des A6. Der A4L ist ab Januar 2009 verfügbar.

Mitsubishi: Ergebnis verbessert

Mitsubishi Motors verkaufte weltweit im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2008/2009 (31. März) mit rund 602 000 Fahrzeugen zwar 13 Prozent weniger als im selben Zeitraum 2007, und auch der Umsatz fiel mit rund 9,9 Milliarden Euro acht Prozent geringer aus. Doch der Rückgang wurde durch einen besseren Modellmix zumindest teilweise aufgefangen. Das operative Einkommen stieg nämlich zeitgleich mit umgerechnet 208 Millionen Euro um 35 Prozent trotz eines steigenden Yen und deutlich höherer Rohstoffpreise.

Nissan mit Ergebniseinbruch

Nissan hat in den ersten sechs Monaten von April bis September 2008 des Finanzjahres 2009 (31. März) ein Nettoergebnis nach Steuern von insgesamt 780 Millionen Euro erzielt, ein Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 40,5 Prozent. Den führt der OEM vornehmlich auf ungünstige Wechselkurse, die schwerwiegende Absatzschwäche des US-Marktes und die Risikoabsicherung für Leasingrückläufer auf dem US-Markt zurück. Zudem orderten die Käufer teils Autos mit einem vergleichsweise geringeren Ausstattungsniveau.