



## MAIL AUS DETROIT

# Nord gegen Süd

Während **DETROIT** derzeit ums nackte Überleben kämpft, ringen die Südstaaten um die Vorherrschaft im Automobilbau.

Inmitten aller Machenschaften und Querelen in Washington D.C. über staatliche Notfallkredite für GM, Ford und Chrysler gab es auch eine spannende Nebenentwicklung. Denn ein paar Oppositionelle, die sich einer Rettung Detroits widersetzen, kamen aus den Südstaaten der USA, wo so einige ausländische Autobauer in der vergangenen Dekade Produktionswerke eröffneten.

Ein Exempel ist Alabama, wo man seit 1996 am eigenen Automekka schraubt, als man zunächst Mercedes-Benz dazu überreden konnte, dort die erste US-Fabrik zu errichten. Seitdem hat man auch Werke von Honda, Hyundai und eine Motorenfabrik von Toyota hinzugewonnen. Andere Südstaaten waren ebenfalls erfolgreich: South Carolina ist Heimat für BMW, Texas hat ein Toyota-Truckwerk, Kia wählte Georgia als Standort, Kentucky und Tennessee konnten Nissan und Toyota anlocken sowie kürzlich VW.

Aber Alabama war der aggressivste Lobbyist: Daimler investierte ein Milliarde Dollar in der Gründungsphase des Alabama-Werks und steckt seitdem Millionen in Erweiterungen. Die Fabrik in Tuscaloosa County hat 3 900 Mitarbeiter, und Hunderte weitere arbeiten bei 35 Lieferanten in direkter Nachbarschaft.

Honda zog es bereits 2001 nach Lincoln, ebenfalls in Alabama, und investierte zunächst 1,27 Milliarden Dollar ins Werk. Die Japaner schossen weitere 70 Millionen im Jahr 2006 nach und beschäftigten aktuell 4 500 Menschen, die Minivans, SUVs und Sechszylinder-Motoren bauen. Rund 24 Lieferanten sind Honda nach Alabama gefolgt. Toyota baut seit 2003 Motoren in Huntsville, investierte über 537 Millionen Dollar und beschäftigt 891 Werker.

Neuester Alabama-Import ist Hyundai. Die Koreaner eröffneten 2005 ihr erstes US-Werk in Montgomery, investierten bislang 1,4 Milliarden Dollar und beschäftigten über 3 000 Leute. Darüber hinaus haben sich 35 Zulieferer lokal angesiedelt, ein weiteres Invest von rund 470 Millionen Dollar.

Warum fliegen so viele Automobilunternehmen ausgerechnet auf diesen Bundesstaat? Die wichtigste Antwort heißt: Kosten. Alabama hat wie andere Südstaaten auch ‚Recht-auf-Arbeit‘-Gesetze, die

effektiv verhindern, dass die Gewerkschaft United Auto Workers die Werke infiltriert. Das heißt im Gegenzug deutlich geringere Löhne und Sozialleistungen. Zudem hat Alabama wesentlich geringere Lebenshaltungskosten als etwa Michigan.

## Alabama lockt mit Steuervergünstigungen

Aber die wirkliche Karotten für die Autobauer waren Alabamas verschwenderische Steuervergünstigungen, Investitionen in Infrastruktur und weitere Geschenke. Alles in allem hat der Bundesstaat Milliardenbeträge ausgegeben, um die Unternehmen anzuziehen. Laut UAW-Präsident Ron Gettelfinger wendet Alabama rund 175 000 Dollar pro Beschäftigten auf, um Automotive-Jobs zu schaffen. Zu den Kongress-Anhörungen über finanzielle Unterstützung für Detroits ‚big three‘, meint er: „Uns erscheint es seltsam, dass in diesem Land Finanzinstituten geholfen wird, dass unsere Wettbewerber Investitionsanreize erhalten, um hierher zu kommen, aber zeitgleich ist man bereit, der heimischen Industrie den Rücken zu kehren, die das Rückgrat unserer Wirtschaft ist.“

Im Kongress knüppelten Politiker aus Alabama auf die ‚Big Three‘ ein: Der republikanische Senator Richard Shelby nannte Detroit einen Dinosaurier und meinte, Insolvenz sei die beste Lösung für die US-Hersteller. Der andere Senator Alabamas, Jeff Sessions, ebenfalls Republikaner, sagte zu Journalisten, Detroits Zusammenbruch würde „nicht das Ende der Welt bedeuten. Wir haben einen sehr großen und dynamischen Automobilsektor in Alabama“.

Kaum überraschend, ist man in Detroit wütend über den Fehdehandschuh aus dem Süden und weist auf die Scheinheiligkeit Alabamas hin, einerseits große Anreize an Autobauer zu verteilen, um sich dann über Regierungskredite an Detroits OEMs aufzulegen.

Es wird sicher interessant zu sehen, wie sich der Konflikt zwischen den automobilen Machtzentren in den Nord- und Südstaaten weiter entwickelt, wenn sich die Industriekrise voll entfaltet.



Bild: AP

Beleuchtet den US-Markt: Unser Korrespondent John McCormick

## KURZ GEFASST: AMERIKA

» **Key Plastics:** Der Kunststoffteileproduzent hat wegen Überschuldung nach amerikanischem Insolvenzrecht (Chapter 11) Gläubigerschutz beantragt.

» **VW:** Wegen eines Problems bei der Motoreinstellung ruft Volkswagen aktuell 120 000 Fahrzeuge in Brasilien zurück.

» **GM:** Standard & Poor's hat das Corporate-Credit-Rating von General Motors von

CCC+ auf CC zurückgestuft. Zudem wurde die Bonitätseinstufung für besicherte und unbesicherte Verbindlichkeiten gesenkt.

» **Autoliv:** Der Airberg-Hersteller wird Kunden trotz der Absatzkrise und den Schwierigkeiten der OEMs weiterhin mit Waren auf Rechnung beliefern.

» **Dürr:** Im Fall eines Forderungsausfalls beim Kunden General Motors könnte

Dürr nach eigenen Angaben die Größenordnung verkraften.

» **Chrysler:** Für mindestens einen Monat wurde die Produktion in den amerikanischen Werken des OEM zum 19. Dezember eingestellt.

» **GM:** Um eine mögliche Insolvenz vorzubereiten, hat der Konzern bereits Anwälte und Finanzberater engagiert.

## AMERIKA



## USA: Nur Subaru, Mini und Rolls-Royce im Plus

Der drastische Absatzrückgang im US-Fahrzeugmarkt hat sich auch im Dezember 2008 fortgesetzt: Der Verkauf von ‚light vehicles‘ sank um fast 36 Prozent, auf 894 805 statt vormals 1,390 Millionen Einheiten. Kaum Kunden kamen in die Verkaufsräume der Händler. Marktführer GM setzte mit gerade 220 000 Autos über 31 Prozent weniger ab, Ford und Chrysler verzeichneten mit 138 000 und 89 000 Einheiten ein Minus von 32 beziehungsweise 53 Prozent gegenüber Dezember 2007. Einstellige Verluste erzielten überhaupt nur Subaru und Audi, ein Plus nur die BMW-Marken Mini und Rolls-Royce.

## Weihnachtspause verlängert

Daimler hat auch im Mercedes-Benz-Werk im US-Bundesstaat Alabama aufgrund der Krise die Weihnachtspause verlängert. Die Produktion wurde für zwei Tage im Dezember 2008 und zwei Wochen im Januar 2009 unterbrochen. Rund 4 000 Mitarbeiter bauen in dem Pkw-Werk die SUV-Modelle M- und GL- sowie den Crossover-Van R-Klasse. Seit Oktober 2008 produzierten die Werker dort bereits nur noch in Vier-Tage-Wochen.

## Toyota: RAV4 aus Kanada, voerst kein Prius ‚made in the U.S.‘

Im Dezember 2008 hat der japanische OEM die Produktion des RAV4 in seinem Werk im kanadischen Woodstock aufgenommen. In die neue Fertigungsstätte hat Toyota Motor 1,1 Milliarden US-Dollar investiert. 1 200 Mitarbeiter sollen dort jährlich rund 75 000 Einheiten des Kompakt-SUV herstellen. Zum ersten Mal wird der RAV4 damit au-

Im Gesamtjahr wurden mit 13,24 Millionen Einheiten genau 18 Prozent weniger verkauft als 2007 mit 16,15 Millionen Fahrzeugen: niedrigstes Niveau seit 1992. Nur Subaru mit 187 122 verkauften Einheiten, plus 0,3 Prozent, sowie die Marken Mini und Rolls-Royce mit plus 29 und plus 27 Prozent konnten mehr absetzen. Erstmals seit 2001 wurden wieder mehr Pkws als Trucks und SUVs zugelassen. Autodata rechnet auf Monatsbasis aktuell saisonbereinigt nur noch mit einem Light-Vehicle-Jahresabsatz von 10,3 Millionen Einheiten in den USA – im Dezember 2007 waren es noch mit 16 Millionen Fahrzeuge.

## GM kürzt drastisch

GM senkt die Produktion in Nordamerika im ersten Quartal 2009 auf rund 420 000 Einheiten – nochmals 180 000 weniger als bei der bereits Anfang Dezember angekündigt. In Mexiko blieben die Werke San Luis Potosí, Guanajuato und Coahuila bis Anfang Januar geschlossen. Bis 2012 will GM 31 500 Arbeitsplätze in den USA streichen sowie seine Marken Saab und Saturn möglicherweise verkaufen.

Berhalb Japans produziert. Gleichzeitig mit der Produktionsaufnahme in Kanada verwirft Toyota die Pläne für den Bau des Hybridfahrzeugs Prius im US-Bundesstaat Mississippi. Die Unsicherheit am amerikanischen Automobilmarkt sei aktuell zu hoch, um einen Termin für den Produktionsstart zu nennen.

## Rettungspakete in den USA und in Kanada beschlossen

Die US-Regierung will die Autoindustrie mit 17,4 Milliarden Dollar Notkrediten stützen. In einer ersten Tranche werden seit Ende Dezember 13,4 Milliarden Dollar ausgezahlt. Die Mittel werden dem Troubled Asset Relief Program (TARP) entnommen, dem 700 Milliarden Dollar schweren Rettungspaket für die Finanzindustrie des Landes. Die übrigen vier Milliarden Dollar werden demnach ab Februar 2009 freigegeben. GM und Chrysler haben noch am selben Tag den Notfallkredit in Anspruch genommen. GM erhielt noch im Dezember vier und im Januar 2009 weitere 5,4 Milliarden, Chrysler bekam zeitgleich insgesamt vier

Milliarden Dollar. Ford brauchte hingegen vor Weihnachten noch keine finanzielle Unterstützung. Die Darlehen sollen am 31. März zurückgefordert werden, falls die Konzerne bis dahin nicht ein tragbares Unternehmensmodell entwickelt hätten, verlaute aus Regierungskreisen. Die Bedingungen für den Notfallkredit entsprechen jenen in dem Gesetzesentwurf, der im US-Kongress Mitte Dezember scheiterte. Auch Kanadas Regierung unterstützt GM und Chrysler im eigenen Land mit 2,5 Milliarden beziehungsweise 824 Millionen US-Dollar. Zudem gibt es Hilfen für Zulieferer und ein Kreditprogramm für Autokäufer.

## US-Absatz der Top-OEMs 2008/2007

Rang	Hersteller	1.-12.2008	1.-12.2007	+/- in %*
<b>1</b>	<b>General Motors</b>	<b>2 980 688</b>	<b>3 866 620</b>	<b>-22,9</b>
	Chevrolet	1 801 131	2 265 641	-20,5
	GMC	375 996	505 746	-25,5
	Pontiac	267 348	358 022	-25,3
	Saturn	188 004	240 091	-21,7
	Cadillac	161 159	214 726	-24,9
	Buick	137 197	185 791	-26,2
<b>2</b>	<b>Toyota/Lexus</b>	<b>2 217 662</b>	<b>2 620 825</b>	<b>-15,4</b>
	Toyota	1 957 575	2 291 648	-14,6
	Lexus	260 087	329 177	-21,0
<b>3</b>	<b>Ford gesamt</b>	<b>1 988 376</b>	<b>2 507 366</b>	<b>-20,7</b>
	Ford	1 687 731	2 101 244	-19,7
	Mercury	120 248	168 422	-28,6
	Lincoln	107 295	131 487	-18,4
	Volvo	73 102	106 213	-31,2
<b>4</b>	<b>Chrysler</b>	<b>1 453 122</b>	<b>2 076 650</b>	<b>-30,0</b>
	Dodge	784 113	1 058 402	-25,9
	Chrysler	335 108	543 011	-38,3
	Jeep	333 901	475 237	-29,7
<b>5</b>	<b>Honda/Acura</b>	<b>1 428 765</b>	<b>1 551 542</b>	<b>-7,9</b>
	Honda	1 284 261	1 371 438	-6,4
	Acura	144 504	180 104	-19,8
<b>6</b>	<b>Nissan/Infiniti</b>	<b>951 350</b>	<b>1 068 238</b>	<b>-10,9</b>
	Nissan	838 361	941 200	-10,9
	Infiniti	112 989	127 038	-11,1
<b>7</b>	<b>Hyundai/Kia</b>	<b>675 139</b>	<b>772 482</b>	<b>-12,6</b>
	Hyundai	401 742	467 009	-14,0
	Kia	273 397	305 473	-10,5
<b>8</b>	<b>BMW Group</b>	<b>303 190</b>	<b>335 840</b>	<b>-9,7</b>
	BMW	249 113	293 795	-15,2
	Mini	54 077	42 045	+28,6
<b>9</b>	<b>Mazda</b>	<b>263 949</b>	<b>296 110</b>	<b>-10,9</b>
	<b>Daimler***</b>	<b>249 750</b>	<b>(253 433)</b>	<b>(-1,5)</b>
<b>10</b>	Mercedes-Benz USA	225 128	253 433	-11,2
	Smart USA	24 622	-	-
	<b>Volkswagen</b>	<b>223 128</b>	<b>230 572</b>	<b>-3,2</b>
<b>Subaru</b>	<b>187 699</b>	<b>187 208</b>	<b>+0,3</b>	
<b>Suzuki</b>	<b>84 865</b>	<b>101 884</b>	<b>-16,7</b>	
<b>Mitsubishi</b>	<b>92 161</b>	<b>128 993</b>	<b>-28,5</b>	
<b>Audi</b>	<b>87 760</b>	<b>93 506</b>	<b>-6,1</b>	
<b>Porsche**</b>	<b>27 717</b>	<b>36 680</b>	<b>-24,4</b>	

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

## Arbeiter bei VW beurlaubt

Die Arbeiter von VW in Sao Jose dos Pinhais in Brasilien hatten vom 8. Dezember drei Wochen Urlaub. Ebenso hat das Unternehmen die Bänder in den beiden Fabriken in Sao Paulo für mehrere Wochen angehalten und die Arbeiter in bezahlten Urlaub geschickt. Auch das mexikanische VW-Werk in Puebla stand vom 20. Dezember bis zum 12. Januar still. Bis zum Zeitpunkt der Schließung hatte das Werk sein Produktionsziel von 450 000 Fahrzeugen für das Jahr 2008 erreicht.



## MAIL AUS SCHANGHAI

# Verlangsamtes Wachstum

**CHINAS AUTOHERSTELLER** stellen sich auf einen härter werdenden Wettbewerb ein. Einzelne krepeln sogar ihre bisherige Modellstrategie komplett um.

Nach langer, langer Zeit fiel das Wachstum in der chinesischen Pkw-Branche erstmalig lediglich einseitig aus. Es lag im Oktober 2008 ‚nur‘ um 9,8 Prozent höher als im Vorjahresmonat. Einerseits haben die lokalen chinesischen Autobauer aufgrund der Wirtschaftskrise weltweit weniger Fahrzeuge exportiert als geplant. Andererseits konzentrieren sich viele ausländische Autobauer zunehmend auf den chinesischen Markt. Dadurch geraten gerade die heimischen Produzenten in den Sog des Wettbewerbs.

Toyota und GM etwa planen, künftig mehr in China zu investieren. Andere ausländische Produzenten beabsichtigen, ihr Kleinwagen-Angebot auszubauen. Doch gerade dieses Segment ist bislang Spielwiese und quasi der Nährboden der chinesischen Anbieter. Aber ausländische Produzenten importieren öfter neueste und beste Autotechnik für ihre Joint Ventures ins Reich der Mitte – und bringen so lokale Produzenten in die Bredouille.

Seit 2007 betonen viele chinesische OEMs stärker das eigene Markenimage und fahren neue Marktpositionierungsstrategien. So brachten Chery, Geely, Great Wall und Byd neue Kleinwagen-Modelle mit verbesserter Qualität zu höheren Preisen auf den Markt. Das Ergebnis war anfangs kaum zufriedenstellend. Doch es gab

keine Alternative. Wären sie weiter nach dem Motto vorgegangen ‚günstig, bei nur niedriger Qualität‘, dann wären einige von ihnen bereits vom Markt verschwunden – ein Teufelskreis. Viele lokale Produzenten wollen sich nun auf Mittel- und Oberklasse konzentrieren. So hat Geely angekündigt, künftig neun alte Modelle gar nicht mehr zu bauen. Und Li Shu Fu, Geelys Besitzer, verkündete bereits offiziell, Geely werde bald Autos unter 40 000 Renminbi, umgerechnet 4 600 Euro, gar nicht mehr im Programm haben. Vor 2003 hatte Geely zu 100 Prozent solche Modelle verkauft. Die damalige Strategie hieß ‚Niedrigpreis-Politik‘. Sie begründete Geelys Image als Anbieter günstiger Autos. Jetzt versucht die Firma eine totale Kehrtwende – sicher ein steiniger Weg, um die Anerkennung chinesischer Kunden zu gewinnen.

Weil Chinas Automarkt nun nicht mehr so schnell wächst, schrauben viele OEMs ihre Produktions- und Vertriebspläne nach unten. So hat Great Wall die Planung von 160 000 auf 130 000 Einheiten reduziert. Ursprünglich sollte die Hälfte des ursprünglichen Jahresolls exportiert werden. Aber gerade der Export bricht in der Wirtschaftskrise massiv weg. Great Wall hatte in den ersten zehn Monaten 2008 nur rund 110 000 Autos verkauft. Eine Korrektur der Zahlen war unvermeidbar. Ebenso erging es Zhengzhou Nissan, FAW-Toyota, Changan Ford und Dongfeng-Citroën.

Bei Great Wall wurde kürzlich publik, dass man sich bereits seit Juli 2008 in einer Risikomanagement-Phase befände. Durch strenge Kostenkontrolle wolle man die Krise meistern. Viele andere OEMs folgen dem Beispiel und haben ähnliche Maßnahmen ergriffen. Das Wunder des permanenten zweistelligen Wachstums in China ist damit vielleicht schon bald zu Ende.



Bild: Geely

**Bald keine günstigen Autos mehr im Angebot: Hersteller Geely – Fahrzeugpräsentation auf der Beijing Auto Show 2008.**



Bild: Xiangtong Auto Consulting

**Ke Rao, China-Korrespondentin der AUTOMOBIL-PRODUKTION**

## KURZ GEFASST: ASIEN

» **Robert Bosch India:** Die indische Tochter der Stuttgarter musste im Dezember die Produktion einiger Teile im Werk Nashik für mehrere Tage unterbrechen. So wurde der Lagerbestand an die sinkende Nachfrage angepasst.

» **GM:** Bis Anfang Dezember 2008 hatte der US-Autobauer auf dem chinesischen Markt acht Prozent mehr Fahrzeuge verkauft als in dem Vorjahreszeitraum.

» **Isuzu und Toyota:** Die OEMs verschieben ihre Dieselmotoren-Kooperation.

» **Toyota:** Die indische Tochter hat im Dezember 30 Prozent weniger Fahrzeuge hergestellt als ursprünglich geplant. Grund war die gesunkene Nachfrage.

» **Changan:** Das chinesische Unternehmen verhandelt mit Ford über den Verkauf der schwedischen Tochter Volvo.

## Rückzug aus dem Rennsport

Nachdem Honda seinen Ausstieg aus der Formel 1 ankündigte, erwägt nun auch Suzuki aus Kostengründen einen Rückzug aus dem Rallye-Sport. Jährlich kostet die Zugehörigkeit zur Weltmeisterschaftsserie dem Unternehmen aus Hamamatsu ungefähr fünf Milliarden japanische Yen, umgerechnet rund 40,3 Millionen Euro. Suzuki möchte diese Mittel künftig bevorzugt in die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien investieren. Auch Subaru-Hersteller Fuki Heavy Industries denkt öffentlich über einen Rückzug aus dem Rennzirkus nach.

## ASIEN



### Japan: Absatz und Importe deutlich gesunken

Im November 2008 lag der Kfz-Absatz in Japan mit 368 884 Einheiten 18,2 Prozent unter dem Niveau des Vorjahresmonats. Der Pkw-Absatz blieb im November mit minus 18,9 Prozent und 295 752 Autos ebenfalls deutlich hinter dem Ergebnis des Vergleichsmonats. Während 32,4 und 24,1 Prozent weniger Mittelklassefahrzeuge und Kleinwagen verkauft wurden, legte

der Absatz von Kleinstfahrzeugen um 3,3 Prozent zu.

In den ersten elf Monaten 2008 sank der Absatz um 4,2 Prozent von knapp fünf auf 4,775 Millionen Fahrzeuge. Marktführer Toyota konnte im November 106 342 Kfz absetzen und schrumpfte so um 27,7 Prozent. Suzuki verkaufte mit 54 45 Fahrzeugen genau so viele wie im Vergleichsmonat, ge-

folgt von Daihatsu mit 51 675, Zuwachs gut vier Prozent. Im November lag der Absatz ausländischer Importeure mit 11 844 Einheiten 36,7 Prozent niedriger als ein Jahr zuvor. Spitzenreiter VW verkaufte mit 3 250 Pkw 31,9 Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Mercedes setzte 2 056 Autos ab und verlor 47,7 Prozent. BMW verlor mit 1 873 Pkw 51,5 Prozent.

### Mehr als eine Million Einheiten: VW auf Rekordjagd in China

Erstmals mehr als eine Million Fahrzeuge wollte Volkswagen 2008 in China verkaufen, das gab der Konzern bereits Anfang Dezember bekannt. Ziel erreicht: Mit 1,024 Millionen Einheiten haben die Wolfsburger mit ihren Joint-Venture-Werken in Changchun, Dalian (Motoren), Nanjing und Schanghai 12,5 Prozent mehr Autos im Reich der Mitte

abgesetzt als noch im Vorjahr. Allein Audi steigerte den Absatz in China um 17,3 Prozent von 101 996 auf 119 598 Fahrzeuge. Von der Marke VW wurden mit 844 491 Einheiten 8,2 Prozent mehr verkauft als 2007. Zudem hieß es aus dem Konzern, dass Volkswagen auch beim Gewinn von 294 Millionen Euro aus dem Vorjahr zulegen wird.

### Nissan kürzt Produktion weiter

Seit Anfang Januar passt Nissan Motor die Fahrzeug-Produktion weiter an die sinkende Nachfrage an und kürzt die Fertigung nochmals um 78 000 Einheiten. Bereits im Dezember 2008 hatte der Automobilhersteller mit Hauptsitz im japanischen Yokohama eine Kürzung der Produktion um 72 000 Fahrzeuge angekündigt.

### Honda baut Stellen ab und senkt Prognose

Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage plant Honda weitere Produktionskürzungen und einen Stellenabbau. Der Konzern hatte bereits angekündigt, in Nordamerika, Europa und Japan die Produktion um 141 000 Einheiten zu reduzieren. Zudem will Honda 270 Leiharbeiter in Japan entlassen. Im Geschäftsjahr 2008/2009 wollte Japans zweitgrößter OEM ursprüng-

lich rund drei Millionen Fahrzeuge bauen. Auch die Ergebnisprognose wurde nochmals zurückgenommen: Honda rechnet jetzt bis Ende März 2009 mit einem Nettogewinn von umgerechnet 1,5 statt 3,9 Milliarden Euro. Der operative Gewinn soll von 4,4 auf 1,4 Milliarden Euro sinken. Der Umsatz wird bei nur noch rund 83 statt bei 92,5 Milliarden Euro liegen.

### Mazda baut Kapazitäten ab

Der japanische Automobilhersteller plant in Japan sein Produktionsvolumen weiter herunterzufahren. Insgesamt soll das Volumen in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2008/2009 am 31. März um 100 000 Einheiten oder mehr reduziert werden. Darüber hinaus will das Unternehmen die Zeitarbeiterbelegschaft bis Ende Januar 2009 um 200 Mitarbeiter abbauen.

### Toyota erstmals seit 1940 mit Verlust?

Angesichts weiter fallender Automobilverkäufe steht Toyota laut Bericht der japanischen Wirtschaftszeitung Nihon Keizai vor dem ersten operativen Verlust seit Veröffentlichung von Bilanzzahlen im Jahr 1940. Die Anfang November von etwa einer Billion auf 600 Milliarden Yen, rund 4,7 Milliarden Euro, Betriebsgewinn nach unten revidierte Toyota-Jahresprognose sei nicht haltbar, weil sich die Geschäftsbedingungen weiter verschlechterten. Im laufenden Geschäftsjahr (31. März) dürfte Toyota deshalb bereits auf operativer Ebene in die roten Zahlen rutschen. Nur einmal, so die Zeitung, habe der Konzern einen Fehlbetrag ausgewiesen: 1949 direkt nach dem Ende des Krieges und zwar vor Steuern. Ein Grund für das Abrutschen: Im November verlor der Konzern 30 Prozent seines Absatzes auf den drei wichtigsten Märkten Japan, USA und Europa. Der Abschwung setzte sich im Dezember fort, und hat sich speziell in

Nordamerika wegen der verschärften Kreditbedingungen bei der Autofinanzierung noch einmal verschlechtert. Nach Angaben der Zeitung dürfte allein der Absatzzrückgang den Betriebsgewinn bis Ende März um 200 Milliarden Yen oder 1,6 Milliarden Euro drücken. Hinzu kommt der Anstieg des Yen im Vergleich zum Dollar. Die Aufwertung der japanischen Währung könnte daher weitere 21,6 Milliarden Euro Gewinn kosten, heißt es in dem Bericht. Werden auch die Verlustrückstellungen für die Autofinanzsparte berücksichtigt, so dürften der operative Gewinn aus dem ersten Halbjahr nicht ausreichen, damit der Konzern im Gesamtjahr schwarze Zahlen schreiben kann. Erst im November hatte Toyota die Jahresprognose massiv gekürzt. Die Umsatzprognose nahm der Konzern um zwei auf 23 Billionen Yen (181 Milliarden Euro) zurück, ein Minus von 13 Prozent. Operativ will Toyota noch 600 Milliarden Yen, rund 4,8 Milliarden Euro, verdienen.

### Toyota legt Produktionen still

In einigen japanischen Toyota-Fabriken wurden die Produktionen am 24. und 25. Dezember gestoppt. Es traf die Fertigung des Lexus in einem Werk in der Region Aichi sowie die gesamte Produktion der Tochtergesellschaft Toyota Motor Kyushu in Fukuoka. Dort werden Lexus-Modelle und der SUV Kluger hergestellt. Ende 2008 hatte Toyota bereits das weltweite Produktionsziel für das Geschäftsjahr 2008/2009 von 8,44 auf aktuell nur noch 7,92 Millionen Einheiten senken müssen. Geplante Investitionen in Produktionsstätten werden nun ebenso zurückgefahren, wie Kapazitäten laut Unternehmensangaben vorerst nicht weiter ausgebaut werden sollen. Grund sei die wirtschaftliche Lage und die Stärke der japanischen Währung. Der Automobilkonzern hatte darüber hinaus angekündigt, die Sonderzahlungen für seine 8 700 Manager zu kürzen oder teilweise sogar ganz zu streichen.



## MAIL AUS TOKIO

# Krise als Chance?

Japans OEMs verstärken ihre **HYBRID-AKTIVITÄTEN** und setzen auf Kostensenkungen und Kaizen. Dabei wird es kaum Tabus geben.

2009 ist der traditionell ruhige Jahresanfang in Japans Autoindustrie noch stiller als sonst. Werkspausen, Betriebsurlaub – die Krise hat auch Nippons OEMs im Griff. Nach dem Einbruch 2008, als Rekordjahr angefangen, ist Vorsicht eingezogen bei Toyota, Honda und Co. Natürlich hat man den taumelnden Nordamerika-Markt immer im Blick. Doch langsam scheint sich die Auffassung durchzusetzen, dass Strategie-Änderungen in der Zentrale beginnen.

## Mehr Hybridmodelle, Kaizen und Zweckoptimismus

So hat Hondas CEO Takeo Fukui mit der Aufgabe des Formel-1-Engagements signalisiert, dass es bei Einsparungen und Kostensenkungen keine Tabus gibt. Zudem werden die relativ flexiblen japanischen Linien schnellstens auf die Produktion kleinerer und Hybridfahrzeuge umgestellt, weil man dort den größten Bedarf vermutet. So will Honda sein just vorgestelltes Hybridmodell ‚Insight‘ komplett zuhause produzieren und von dort weltweit ausliefern.

Auf stärkeren Absatz von Hybridfahrzeugen setzt auch Toyota und plant für 2009 neben der nächsten Generation des Longsellers Prius die Einführung dreier weiterer Hybridmodelle. Strategieseitig wird neben einer kritischen Prüfung des Marktpotenzials für SUVs vor allem eines wieder im Fokus stehen: die weitere Überwachung und Verbesserung interner Prozesse, genannt Kaizen. Wie immer in Krisenzeiten. Nicht unwahrscheinlich, dass Toyota nach der Krise besser dasteht als davor ...



Bild: Honda

Andere üben sich – mit einem Teil Ernsthaftigkeit – in Zweckoptimismus. Suzuki-Chairman Osamu Suzuki äußerte sich erleichtert darüber, dass die Abhängigkeit seines Unternehmens vom nordamerikanischen Markt geringer ist als bei anderen Herstellern. Doch machte er zugleich öffentlich, die Produktion des gerade entwickelten Mittelklasse-Fahrzeugs ‚Kizashi‘ auf unbestimmte Zeit verschieben zu wollen. Nicht zuletzt die drastischen Rückgänge in Indien, Suzukis wichtigstem Auslandsmarkt, hatten zu der Entscheidung beigetragen. Aber die Krise sei, so Suzuki, auch eine Chance, bisher ungedachte Wege zu gehen. Ähnliches gilt für Isuzu: CEO Susumu Hosoi kündigte an, vor allem die Bereiche Marktabdeckung, Investitionsplanung, Lagerhaltung, operative Kosten und Kapazitäten genauestens unter die Lupe zu nehmen und, wo möglich und nötig, zu verändern. Auch hier kann man davon ausgehen, dass es keine Tabus mehr gibt.

Kostensenkungen bei allen Modellen und Werken hat auch Daihatsu verkündet. Als Teil der Toyota-Gruppe wird der Kleinwagenhersteller garantiert mit im Fokus der neu geschaffenen ‚Task-Force zur schnellen Gewinnsteigerung‘ stehen – und da kann man mit Überraschungen schon rechnen.

Erstaunen darf zumindest die Reaktion von Mazda: Angeblich seien die Beziehungen zu Ford trotz des Verkaufs der Anteile ganz und gar unverändert, und es sei fast unmöglich zu bestimmen, wo Mazda aufhöre und Ford anfangen. Angesichts der Zustände in Nordamerika eher eine Drohung als eine Beruhigung. Fazit: 2009 wird ein schweres Jahr für Japans Automobilindustrie. Doch Steuergelder zum Überleben fordert – und braucht – hier noch niemand.

**Neuer Honda Insight Hybrid:** Gerade auf der North American International Auto Show in Detroit vorgestellt, kommt der Fünftürer im Frühjahr 2009 auch nach Deutschland.



Bild: Privat

**AP-Korrespondent Dr. Andreas Moerke, Representative Director & President der Messe Düsseldorf Japan, Ltd.**

## KURZ GEFASST: OSTEUROPA

» **Volkswagen Motor Polska:** Im polnischen Polkowice startete Volkswagen Mitte Januar die Serienfertigung von 1,6-Liter-Common-Rail-Dieselmotoren.

» **Russland:** Maßnahmen zum Schutz der eigenen Autoindustrie hat die russische Regierung beschlossen. Dazu gehören neben höheren Zöllen für Importautos auch Staatsgarantien für Firmen und subventionierte Kredite für Käufer.

» **Dacia:** Die rumänische Renault-Tochter hat ab 11. Dezember für einen Monat die Fertigung aufgrund hoher Bestände und sinkender Nachfrage eingestellt. Danach soll die Tagesproduktion von 1 360 auf 1 085 Fahrzeuge gesenkt werden.

» **Rumänien:** Die Nachfrage nach Automobilen im Land ist im November 2008 aufgrund restriktiverer Kreditvergaben um rund 50 Prozent eingebrochen.

### Sitze für Chevrolet Aveo

ZTS Polska hat auf dem Gelände des Warschauer Autowerks FSO eine Sitz-Montage-Linie eröffnet. Die Sitze sind für den bei FSO gebauten Chevrolet Aveo bestimmt. ZTS ist ein Joint Venture von FSO und dem koreanischen Zulieferer KM&I.

### Cobra mit Itelma

Einparkhilfen, vor allem für Lada-Hersteller AvtoVAZ, bauen die italienische Cobra Automotive Technologies und der russische Zulieferer Itelma künftig gemeinsam.

## OSTEUROPA



### Great Wall stoppt Tatarstan-Pläne

Der chinesische Autohersteller Great Wall hat die Pläne für die Errichtung eines Werks in der russischen autonomen Republik Tatarstan aufgegeben. Ein zu diesem Zweck gegründetes Joint Venture mit der Regierung der Republik Tatarstan wird liquidiert. Great Wall begründet die Entscheidung mit der allgemeinen Wirtschaftslage sowie dem Fehlschlagen der Bemühungen um Gewährung von Investitionsanreizen durch die russischen Behörden.

### GM streicht Schicht in Polen

Bei General Motors Manufacturing Poland in Gleiwitz wird Anfang 2009 die dritte Schicht gestrichen. Das Werk, das die Modelle Opel Astra II Classic, Astra Sedan und Zafira baut, hat in den ersten zehn Monaten 2008 rund 158 500 Autos produziert, 4,5 Prozent über Vorjahreszeitraum.

### Chevrolet Lacetti aus Usbekistan angelaufen

Die Produktion des Chevrolet Lacetti ist jüngst beim Gemeinschaftsunternehmen General Motors Uzbekistan angelaufen. Eines der ersten Serienexemplare des Lacetti war gleichzeitig auch das millionste Auto, welches im usbekischen Autowerk in der Stadt Asaka seit dem Jahr 1996 gebaut wurde. Vorgesehen ist aktuell die jährliche Produktion von 30 000 Lacetti. Neben dem

### Avtotor stellt Lacetti auf CKD um

Bei der russischen Montagefirma Avtotor in Kaliningrad wurde die CKD-Montage des Chevrolet Lacetti feierlich eröffnet. Avtotor und General Motors haben in das Vorhaben insgesamt rund 80 Millionen Euro investiert. Die Kapazität der neuen Anlagen beträgt rund 50 000 Autos pro Jahr. Bei Chevrolet, Marktführer unter den ausländischen Marken in Russland, ist der Lacetti das meistverkaufte Modell. In den ersten zehn Monaten 2008 hat Chevrolet in Russland insgesamt 199 288 Autos verkauft, davon 69 192 Lacetti. Bisher wurde der Lacetti in Kaliningrad noch aus SKD-Sätzen montiert. Im SKD-Verfahren entstehen bei Avtotor nach wie vor Autos der Marken BMW, Cadillac, südkoreanische sowie nordamerikanische Chevrolets, Hummer und Kia. Gleichzeitig werden mit mehreren Firmen Gespräche über die CKD-Montage weiterer Modelle geführt.

### Magneti Marelli will neues Werk

Ein zweites Werk will Magneti Marelli im ostslowakischen Kechnec errichten. Zusätzlich zu einer 2008 fertig gestellten Fabrik der Elektronik-Division, in der Instrumententafeln und Kontrollinstrumenten gefertigt werden, plant die Powertrain-Division ein Werk zur Produktion von Komponenten für die elektronische Motorensteuerung und Traktionskontrolle. Die Investition wird mit 20,5 Millionen Euro beziffert, Produktionsanlauf ist für 2009 geplant.

### Michel leitet GM-Russland-Werk

Hans-Jürgen Michel (49), bisher Geschäftsführer der Opel Special Vehicles GmbH, wurde zum Generaldirektor des russischen Autowerks General Motors Avto in Schuschary nahe St. Petersburg ernannt. Er folgt dem Amerikaner Richard Swand nach, der in den Ruhestand wechselt.

Lacetti baut das Unternehmen, das bis Frühjahr 2008 als UzDaewooAvto firmierte, auch die Modelle Matiz, Damans und Nexia noch unter der Marke Daewoo weiter. Eine modernisierte Version des Nexia wird in Usbekistan als Chevrolet und auf den Exportmärkten als Daewoo verkauft. Zudem werden in Asaka südkoreanische Chevrolet-Modelle im SKD-Verfahren montiert.

### Aus für Zastava

Mit dem letzten Exemplar des Zastava 101 Skala, welches das Montageband des Zastava-Autowerks in Kragujevac verlassen hat, endete gerade die Geschichte der Automarke Zastava. Erste Zastava-Fahrzeuge wurden seit 1955 im Rahmen einer Zusammenarbeit mit Fiat gebaut. Insgesamt hat das nunmehr serbische Autowerk bis heute rund 4,2 Millionen Autos gefertigt. Seit dem Export des Kleinwagens Yugo in die USA – später als Koral bekannt – wurde der Name Yugo manchmal auch als Markenbezeichnung verwendet. Die ebenfalls unterbrochene Produktion des Zastava 10, der serbischen Version des Fiat Punto, soll aber bald wieder aufgenommen werden, allerdings als Fiat. Das Werk wird nun von Fiat Automobili Srbija, einem neu gegründeten Joint Venture zwischen den Turinern und der serbischen Regierung, für die Produktion neuer Modelle umgebaut.

### Millionstes Auto von TPCA

Die Produktion des millionsten Autos hat das Gemeinschaftsunternehmen Toyota Peugeot Citroën Automobiles Czech (TPCA) gerade im tschechischen Kolin gefeiert. Die Serienproduktion der Modelle Toyota Aygo, Peugeot 107 und Citroën C1 hat dort bereits im Februar 2005 begonnen. Ende November 2008 nahm TPCA die Serienfertigung von Facelift-Versionen aller drei Modelle auf.

### Dräxlmaier stoppt Produktion

Im Zusammenhang mit der aktuellen Wirtschaftskrise hat Dräxlmaier die im August 2008 angelaufene Pilotproduktion von Kabelbäumen in der kosovarischen Hauptstadt Pristina gestoppt und den Anlauf der regulären Produktion auf unbestimmte Zeit verschoben.

### Weitere Modelle aus Tschechien

Nach Anlauf des Fließheck-Hyundai i30 bei Hyundai Motor Manufacturing Czech in Nosovice vergangenen Herbst soll im ersten Quartal 2009 der i30 Kombi dazukommen. Für November 2009 ist dann ein Kia-Minivan geplant. Bisher intern als YN bekannt, dürfte der Van in Genf im März erstmals gezeigt werden. Ein Hyundai-Minivan wird in Nosovice ab 2011 produziert.

### Top Ten in der Slowakei

	Marke	1-11/2008	+/-%*
1.	Skoda	16 811	+3,3
2.	VW	7 562	+42,9
3.	Peugeot	6 260	+15,6
4.	Citroën	5 830	+7,6
5.	Renault	5 412	+33,2
6.	Suzuki	4 900	+12,3
7.	Kia	4 897	+21,5
8.	Ford	4 464	+17,9
9.	Fiat	4 197	+45,9
10.	Toyota	3 403	+35,6
	Sonstige	23 976	+13,6
	Gesamt	87 712	+16,8

Quelle: SAP SR; Neuzulassungen von Pkw und leichten Nfz; \* im Vergleich zu 1-11/2007

AUTOMOBIL  
PRODUKTION

In der Slowakei ist der Marktanteil von Marktführer Skoda von knapp 22 auf 19 Prozent zurückgegangen. VW hat sich um zwei Ränge verbessert, Peugeot die Schwestermarke Citroën überholt, und Renault konnte sich vor Suzuki schieben. Das beliebteste Modell war der Skoda Fabia 2 mit 7 575 Einheiten, gefolgt von Octavia (4 517) und Kia cee'd (2 663).