TEXT DRUCKEN

Uberholen mit Opel

Der Autobauer BAIC aus Peking bietet offenbar für die GM-Tochter. Ein Einstieg würde der Firma auf dem umkämpften chinesischen Markt sehr helfen

Von Marcel Grzanna

Peking – Mancher Chinese, der in Shanghai geboren ist, unterteilt die Weltbevölkerung in drei Kategorien: Shanghainesen, Ausländer und Bauern. Besonders in der Hauptstadt Peking gibt es Landsleute, die fürchterlich genervt sind von diesem arroganten Gehabe gut 1000 Kilometer weiter südlich. Und so hat sich im Sog des wirtschaftlichen Aufstiegs Chinas ein Wettlauf zwischen den beiden Metropolen entwickelt, der immer neue Blüten treibt. Olympia in Peking gegen die Weltausstellung Expo in Shanghai ist nur ein Beispiel. Große Spannung verspricht auch die Entwicklung auf dem Automarkt. Die Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC), ein staatlicher Hersteller aus der Hauptstadt, will angeblich bei Opel einsteigen und bis Mitte Juli ein konkretes Angebot abgeben *(Kasten)*. Mit diesem Schritt würde sich das Unternehmen in die Eliteliga der chinesischen Autohersteller katapultieren.

Denn mit dem Zugang zu deutscher Technik könnte BAIC ein eigenes Modell entwickeln, das auch in Europa oder den USA wettbewerbsfähig ist. BAIC würde so seinen Rückstand auf den ebenfalls staatlichen Konkurrenten Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) drastisch verkürzen. Dort ist man wieder einmal früher als in Peking in eine neue Dimension vorgestoßen. „SAIC wird als erster chinesischer Hersteller ein Fahrzeug produzieren, das auch auf den westlichen Absatzmärkten eine gewichtige Rolle spielt", glaubt Yang Jian vom Branchendienst Automotive News China. Den größten Schritt in diese Richtung machte SAIC vor einigen Jahren mit dem Kauf der Lizenzen für den britischen Rover 75 und den Rover 25, auf deren Basis der chinesische Hersteller den Roewe 550 entwickelte. Dieses Modell ist dem Standard der weltweit führenden Autohersteller näher gekommen als alle anderen Automobile aus chinesischer Produktion, wenn auch nur dank britischem Know-how.

Meilenstein erhofft

In Peking träumt BAIC derweil von einem ähnlichen Meilenstein in der Firmengeschichte mit Hilfe von Opel. Die größten Erfolge feiert BAIC bislang mit seinem Joint-Venture mit Hyundai. BAIC bildet außerdem seit 1983 das älteste Joint-Venture der Autobranche in China mit Mercedes. Doch aus dem Schatten seiner Partner ist BAIC bislang nicht herausgetreten. Chinas Regierung dürfte es recht sein, wenn ein weiteres Unternehmen internationale Tauglichkeit anpeilt. Denn viele staatliche Hersteller hinken dem Wettbewerb heillos hinterher. „Zu viele Firmen haben ein schlechtes Management, aber sie werden staatlich unterstützt. Sie verschwenden wertvolle Ressourcen", sagt Fachmann Yang Jian. Das Geld könne besser in die Entwicklung von umweltfreundlicher Technik und Sicherheit investiert werden.

Ein Geländewagen des chinesischen Autoherstellers BAIC auf einer Messe in Peking: Die Fahrzeuge sind noch nicht wettbewerbsfähig im Westen. Foto: AP

Zersplitterte Branche

Die Regierung in Peking will deshalb die zersplitterte Branche bereinigen und Unternehmen zusammenlegen. Zustände wie zuletzt im Segment der Fahrzeuge bis 1,6 Liter Hubraum könnten so verhindert werden. Einige staatliche Hersteller waren nämlich auf die Idee gekommen, verstärkt auf diese Sparte zu setzen, nachdem erhebliche Steuervorteile als Teil des chinesischen Konjunkturprogramms einen Ansturm auf das Segment ausgelöst hatten. Während vor Jahresfrist gerade einmal vier Unternehmen das Segment versorgten, sind es nun etwa zehn, darunter in China sehr bekannte staatliche Autohersteller wie Chongqing Lifan Industry oder FAW Haima Automobile. Zusammen produzierte man Überkapazitäten im siebenstelligen Bereich auf Kosten des Staates.

Neben all den staatlichen gibt es jedoch auch private Automobil-Produzenten in China wie Geely oder BYD. Sie handeln wesentlich vorsichtiger, und ihre Bedeutung wird wachsen auf dem heimischen Markt, dem für dieses Jahr allen Krisen zum Trotz ein neuer Rekord vorhergesagt wird. 10,2 Millionen Autos könnten 2009 in China verkauft werden. So viel wie nie zuvor. Geely verzeichnete bereits im Vorjahr eine Gewinnsteigerung von 191 Prozent.

Und auch deutsche Hersteller meldeten im Laufe des Jahres eine Bestmarke nach der anderen bei ihren Verkäufen in China. Die höchsten Preise sind dort zu erzielen, wo das entwickelte China zuhause ist – entlang der Küste. Die finanzkräftige Mittelschicht schmückt sich gern mit ausländischen Karossen, die Jüngeren mit flotten Vertretern der Kompaktklasse, die Älteren mit Limousinen mit viel Beinfreiheit und luxuriöser Ausstattung. Chinesische Hersteller haben hier noch das Nachsehen, versuchen aber häufig, mit dem traditionellen chinesischen Allheilmittel der Kopie gleiche Qualität vorzugaukeln. Sie schnappen sich ihren Anteil am Kuchen vornehmlich im Hinterland, wo günstige Kleinwagen und vor allem praktische Minivans für 5000 bis 6000 Euro gefragt sind. Ein Vertreter dieses Segments, der Wuling Light/Sunshine/City Breeze, ein Gemeinschaftsprodukt von SAIC, General Motors und Wuling Motors, avancierte im vergangenen Jahr zum meistverkauften Fahrzeug in China.

Elektroantriebe gefördert

Der Trend zum Elektroauto wird die Karten jedoch neu mischen. Einer Studie der Unternehmensberatung McKinsey zufolge wird das Marktvolumen von Elektroautos allein in China im Jahr 2030 etwa 150 Milliarden Euro betragen. China will Weltmarktführer in dem Segment werden. Die Regierung fördert die Weiterentwicklung von Elektrofahrzeugen in den kommenden Jahren mit gut einer Milliarde Euro.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.150, Freitag, den 03. Juli 2009 , Seite 23

Fenster schließen