



# **Autos** aus dem Reich der **Mitte**

**China drängt auf den globalisierten Automarkt. Es wird ernst, denn heute wird nicht mehr nur kopiert, sondern zielstrebig weiterentwickelt.**

Text: Karin Mairitsch



**Made in China.** Der Rover 75 heißt jetzt Roewe 750

**D**as chinesische Wirtschaftswachstum ist mit derzeit jährlich 11 Prozent das mächtigste weltweit. Ein gutes halbes Jahrhundert nach der Machtübernahme Mao Zedongs regiert im Reich der Mitte der Kapitalismus, in den Großstädten glitzern 30-stöckige Glaspaläste, in den Bars trinkt man schottischen Whiskey, in den Karaoke-Clubs versucht man sich – mehr schlecht als recht – im Imitieren von Johnny Cash. Die Chinesen sind westlicher als sie selber glauben, und wer es sich leisten kann, lässt sein Fahrrad oder Moped stehen und fährt mit dem eigenen Auto zur Arbeit. Alleine in Beijing wurden im Vorjahr rund 400.000 Neufahrzeuge angemeldet, die Luft ist dementsprechend belastet.

Klimaschutz ist in China (noch) nicht wirklich ein Thema: Das Kyoto-Protokoll stuft China als Entwicklungsland ein, es ist somit derzeit an keinerlei Verpflichtung zur Einsparung von Treibhausgas-Emissionen gebunden. Dem Chefökonom der Internationalen Energie-agentur, Fatih Birol, zufolge ist China bereits drauf und dran, die USA in Sachen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu überholen.

**Auto-Boom ohne Ende.** Michael Sikora arbeitet seit drei Jahren in Shanghai. Der 44-jährige Österreicher hat es sich zur Aufgabe gemacht, für österreichische Zulieferer und Fahrzeugimporteure Geschäfte

**Stau in Shanghai.**  
Fast täglich baut sich eine Smog-Glocke auf



einzufädeln. Denn: Will man in der Autobranche bestehen, führt einfach kein Weg mehr an China vorbei. „Die Big Player sind alle längst alle da. Neben Volkswagen, GM, Toyota, Nissan, Hyundai-Kia, PSA (Peugeot/Citroën) haben mehr als 50 internationale und chinesische Automobilhersteller hier ihre Produktionsanlagen.“

Am lokalen Markt dominieren die chinesischen Eigenmarken mit einem Marktanteil von 31%, gefolgt von japanischen Herstellern mit 26%. Die europäischen Marken kommen auf 23%, die amerikanischen auf 13% und die koreanischen auf 7%. Auch wenn es mittlerweile eine große, stetig wachsende Anzahl von Unterneh-

mern und Top-Verdienern gibt, ist das Lohnniveau immer noch sehr niedrig: Ein Angestellter verdient rund 100 Euro im Monat.

„Die chinesische Regierung hat die Entwicklung einer international wettbewerbsfähigen Autoindustrie zu einem vorrangigen Ziel ihrer Industriepolitik gemacht“, meint Michael Sikora und lehnt sich im ledergepolsterten Fond seiner chinesischen Mittelklasselimousine wissend lächelnd zurück. Wir fahren zum 300 km von Shanghai entfernten Roewe-Werk.

**Die Autobahn** ist vierspurig und den Autos vorbehalten. Lkw, Motorräder, Mopeds

und Fahrräder müssen auf die Landesstraßen ausweichen. Endlos ziehen Häuser und Industrieparks vorbei, die Mautstationen sind mit Überwachungskameras ausgestattet, der Chauffeur ist zielsicher. Sikora holt weiter aus: „Die Zeiten von Wirtschaftspiraterie und hemmungslosem Kopieren sind vorbei. Zwar gibt es immer noch das eine oder andere Scharmützel in Sachen Patentrechtsverletzung, unterm Strich aber legt die chinesische Regierung gesteigerten Wert auf Kooperationen mit internationalen Firmen.“

Geschäfte westlicher Firmen sind in China heute nur mehr in Form von Joint Ventures durchführbar. Das ist sinnvoll, fließt



**Shanghai Motor Show.** Chinas bedeutendster Autosalon

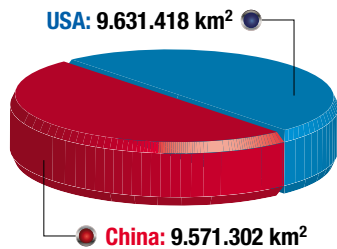


„Europa, wir kommen!“ Autoverkäufer mit dem FAW Besturn

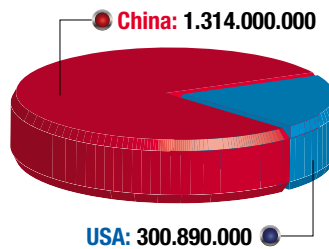


# CHINA US. USA

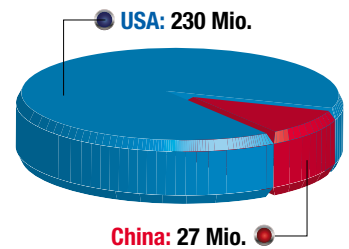
## FLÄCHE



## BEVÖLKERUNG

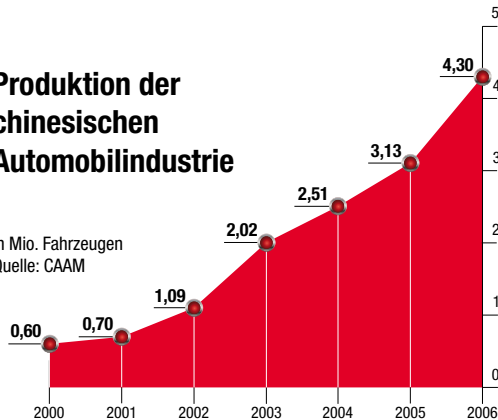


## PRIVATE PKW



## Produktion der chinesischen Automobilindustrie

in Mio. Fahrzeugen  
Quelle: CAAM



## AUTO-LÄNDERVERGLEICH

### CHINA AM VORMARSCH

Welches Potenzial China als Auto-Land hat, zeigt der Vergleich mit den USA: Beide Länder sind in etwa gleich groß. China hat jedoch vier Mal so viele Einwohner wie die USA, aber nur ein Viertel der Autobahn-Kilometer. In China rollen derzeit rund 27 Millionen Fahrzeuge (Österreich: ca. 4 Mio.), in den USA hingegen über 230 Millionen. Der Aufholbedarf ist damit gewaltig. Die Folge: Der chinesische Markt ist nicht nur für die heimischen Autohersteller, sondern auch für die europäischen enorm wichtig. Das schlägt sich auch schon in den Produktionszahlen für Pkw nieder (Grafik links), die enorme Steigerungsraten aufweisen.

durch gemeinsame Firmenkonstrukte doch abgesehen von finanziellen Investitionen auch westliches Know-how direkt in Chinas Wirtschaft. Motto: Technologietransfer im Austausch gegen Marktanteile – die lokalen Regeln gilt es zu akzeptieren.

**Wer mit wem? Jeder mit jedem!** Aus dem Joint Venture mit BMW hat der chinesische Automobilhersteller Brilliance bestens profitiert: Neben „echten“ 3er- und 5er-BMW produziert man auch das

eigene Modell „Splendor“ mit sportlich ansprechendem Design. Das Turbo-aufgeladene Vierzylindertriebwerk wurde vom deutschen Motorenhersteller FAW Aachen entwickelt, Motorblock und Zylinderkopf werden in Ungarn vom gleichen Zulieferer gefertigt, der am österreichischen Standort in Linz wiederum für BMW produziert: Nemark, ein mexikanisches Unternehmen, das die österreichische Hydro Aluminium übernommen hat. Alles ganz einfach, alles unter einem Dach.

Volkswagen ist an FAW und SAIC beteiligt. Auch General Motors hält Anteile an SAIC, das den ehemaligen Rover 75 als Roewe sowie viele andere Fahrzeuge baut – selbst Volvo-Busse sind im Repertoire. Hersteller Chery, dessen Kleinwagen die Denzel-Gruppe bald nach Österreich bringen möchte (► Seite 12), baut Motoren für Fiat und bald auch kleine Dodge-Modelle für den US-Markt.

Und der Reigen geht munter weiter: Chrysler liegt nicht nur mit SAIC im Bett, sondern auch mit BAC, Suzuki mit Chang' an,

Chang' an mit Ford und Mazda, Nissan mit Dongfeng. Eine alte chinesische Weisheit besagt: „Der Bambus ist geschmeidig und wächst niemals alleine, deswegen braucht er den Sturm nicht zu fürchten.“

**Erster Lokalausgleich im Roewe-Werk.** Der staatliche Autokonzern Shanghai Automotive Industry Corp. (SAIC) beherrscht die Spielregeln des globalisierten Marktes perfekt und dirigiert die beiden Joint Ventures mit GM und Volkswagen souverän. Mit dem Ankauf und Transfer des kompletten britischen Rover-Werks hat man nun auch in China den

wichtigen Schritt zum westlichen Markenimage und Technologieniveau vollbracht. Der Rover 75 läuft nun als „Roewe 750“ (die Namensrechte der britischen Autoschmiede liegen nach wie vor bei BMW) in Yizheng vom Band, und er wurde dank westlichen und chinesischen Ingenieurwissens im Detail weiterentwickelt.

**Die Ziele der chinesischen Autobauer** sind hoch gesteckt. In zehn Jahren will man weltweit auf allen wichtigen Automärkten vertreten sein. Die kostspieligen Fehler der Japaner und Koreaner in den 70er- und 80er-Jahren sollen dabei



**Mutig.** Man beachte den Werbetext über der Smart-Kopie namens „Noble“. In Europa soll er allerdings „Bubble“ heißen – falls er wirklich kommt...



vermieden werden – mit anspruchsvollen Produkten ist bei anspruchsvollen Kunden außer einer blutigen Image-Nase nichts zu holen. Da der amerikanische Markt als weitaus weniger schwierig gilt als der europäische, planen die großen fünf (Geely, Chery, Nanjing, SAIC und Brilliance) ihren internationalen Marktstart zunächst ebendort. Das Training dazu erfolgt heute in Südamerika, der Ukraine und Ägypten – dort wachsen bereits die ersten Montagehallen. In einem zweiten Schritt nach 2010 soll Europa erobert werden.

Spannend bleibt auch der Sektor der Gas- und Elektrofahrzeuge. Schon heute bilden die einspurigen Elektrofahrzeuge in China ein starkes und stark wachsendes Segment, und zudem sind die Chinesen Meister der Akkumulatorentechnik. Bemerkenswert auch, dass chi-

nesische Großstädte auf den Ausbau der Infrastruktur für gasbetriebene Automobile setzen – geringere Emissionen sind geringere Emissionen und gute Luft ist gute Luft.

**Was heute in China** abgeht, wird sich morgen bei uns bemerkbar machen. Mit chinesischen Autos ist spätestens 2009 auch auf Österreichs Straßen zu rechnen. Diese werden keine reinen Plagiate sein, sondern Weiterentwicklungen bestehender Modelle. Die Zusammenarbeit mit europäischen und amerikanischen Marken verspricht nachhaltigen Technologietransfer. Chinas Ingenieure lernen schnell. Die Chinesen sind ein verspieltes Volk, und Computertechnik gibt es in China günstiger als sonst irgendwo auf der Welt. Man kann sich also auf Hightech zum Kampfpreis einstellen.



Im Auto durch das Reich der Mitte:  
Autorin Karin Mairitsch



Fotos: SCHUTTERSTOCK (1), MAIRITSCH (2)

## SELBST ERLEBT

# AUTOFAHREN IN CHINA

Das Straßennetz Chinas ist im Osten des Landes in einem gut 500 Kilometer breiten Küstenstreifen zwischen Beijing, Shanghai und Hongkong extrem dicht und mit Autobahnen gespickt. Je weiter man in das Landesinnere vordringt, desto wilder, schmaler und holpriger wird es. Der Fahrzeugbestand konzentriert sich ganz klar auf die Städte, im Rest des Landes dominieren Fahrräder und Mopeds, Rikschas, Dreirad-Transporter sowie Busse und Lkws, die offenbar an keinerlei Abgasvorschriften gebunden sind. Der Erwerb eines Autos ist in Städten (z.B. in Shanghai) häufig an eine Fahrzeughalter-Berechtigung gebunden, die etwa so viel kostet wie das Auto selber – und an eigenen Börsen versteigert wird. Verkehrsfarkte gibt es dennoch täglich. ▶

VIELE SIND NOCH NICHT REIF FÜR ÖSTERREICH

# China-Autos – bitte warten

## 1. Wann kommen die ersten Autos aus China zu uns – und welche?

Noch im Jänner wird Maxum ([www.maxumcars.com](http://www.maxumcars.com)) noch zwei SUV auf den Markt bringen: die BMW-X5-Kopie „Ceo“ und das Toyota-RAV4-Plagiat „Jonway Ufo“, ab März beide auch als Diesel. Ende 2008, eher aber Anfang 2009, will Denzel den Import von Autos der Marke „Chery“ starten – in erster Linie Kleinwagen, aber auch ein paar Nischenmodelle. „Große Limousinen haben wenig Chancen“, meint Michael Röck, der Denzels China-Engagement auf Schiene bringt. Eine Absichtserklärung ist bereits unterzeichnet.

## 2. Werden sie mit Kampfpreisen locken?

Das ist anzunehmen. Röck spricht von „Autos, kleiner als der Dacia Lo-

gan, die auch weniger kosten als dieser.“ Consulter Michael Sikora, der heimische Firmen bei ihrem Einstieg ins China-Geschäft vor Ort betreut ([www.abc-shanghai.com](http://www.abc-shanghai.com)), sieht gute Marktchancen, wenn die Preise 15% unter denen der koreanischen Mitbewerber liegen. Vorausgesetzt, Design und Materialien treffen den europäischen Geschmack.

## 3. Wo wird man Autos aus China kaufen können?

Maxum hat bereits 25 Händler nominiert und will bis Jahresende auf 50 kommen, Denzel denkt über neue Vertriebsmodelle ohne große Schauräume nach. Röck: „Das symbolisiert eine knappe Kalkulation.“ Denkbar sind Vertriebssysteme ähnlich derer von Finanzberatern (Hausbesuche mit Vorführwagen), theoretisch auch der Verkauf über „Chi-

na-Auto-Partys“, in Bau- und Großmärkten, aber auch über kleinere Werkstätten.

## 4. Wie ist es um die Qualität der Autos bestellt?

„Die neuen Kleinwagen bekannter Marken wie Great Wall Motors oder BYD sind deutlich besser als ihre Vorgänger“, sagt Michael Sikora. Seine Business-Limousine, ein „Chery Eaststar“ (in China um rund 9.000 Euro zu haben), weist auch nach 100.000 km keine nennenswerten Schäden auf. Denzel-Mann Röck: „Nur wenige der über 100 Hersteller sind fit für den Export. Was bereits heute in Europa verkauft wird, entspricht noch nicht den Denzel-Qualitätskriterien.“

## 5. Wie sicher sind die aktuellen China-Autos?

Zwei China-Autos absolvierten bereits den EuroNCAP-Crashtest: der Geländewagen „Landwind“ und die Limousine „Brilliance BS6“. Beide mit erschütterndem Ergebnis: Gar kein Stern bzw. nur ein einziger. Die Videos sind auf [www.oemtc.at/crashtests](http://www.oemtc.at/crashtests) abrufbar. „Erst die nächste Auto-Generation, die im Laufe dieses Jahres in China auf den Markt kommt, wird die Tests besser bestehen“, gibt sich Röck über-

zeugt. Michael Sikora sieht die Lage vor Ort in Shanghai entspannter: „Ist das wirklich die kaufrelevante Frage für den Mittelstand in Europa, dessen Einkommen seit Jahren stagniert und der sich einen neuen VW Golf nicht mehr leisten kann?“ „Ja“, meint Michael Röck, „drei Sterne wären schon eine gute Basis.“ Die – noch – mangelhafte Sicherheit ist für Denzel mit ein Grund für den späten Markteintritt.

## 6. Und wie sauber sind die Autos aus China?

Auch hier mangelt es – noch – gewaltig. Alle Motoren der bereits jetzt in Europa erhältlichen Fahrzeuge entsprechen nur durch Umbauten der aktuellen Euro-4-Abgasnorm. Die nächste Generation soll von Haus aus sauberer sein. „China wird seine Abgasnormen rasch an die europäischen angleichen“, meint Michael Röck. Im Klartext: Euro 4 (und damit die problemlose Zulassung in Europa) wird in kürzester Zeit kommen, und man arbeitet bereits an Euro 5. Die aktuelle CO<sub>2</sub>-Debatte wird langsam auch in China zum Thema.

Kurt.Zeillinger@autotouring.at



1 **Jonway Ufo**. Der RAV-4-Nachbau kommt noch im Jänner, so wie der 2 **Shuanghan Ceo**. 3 Den **Brilliance B6**, der beim Crashtest enttäuschte, gibt es schon in Deutschland, den Geländewagen 4 **Great Wall** in Italien und Rumänien. 5 **Michael Röck** (mit Chery-Modell) baut für Denzel den Import auf