

Investiert Geely in einen Fertigungsstandort in Europa?

Der kleine Mann hat ehrgeizige, große Pläne: Auf der IAA 2005 verkündet der Gründer und Vorstandsvorsitzende LI Shu Fu (李书福) den Plan, Geely-Autos nach Westeuropa und in die USA zu exportieren. Ein Jahr später ist die chinesische Marke - die Autobesitzer glücklich macht: Ji Li (吉利) bedeutet glücksverheißend - wieder der erste Aussteller auf der Detroit Motorshow. 2008 äußert der Geely-Chef gegenüber der Ford Motor Company sein Interesse am schwedischen Autohersteller Volvo und wird abgewunken. LI Shu Fu bleibt hartnäckig und 2010 ist er am Ziel: für 1,8 Mrd. USD übernimmt Geely die schwedische Traditionsmarke. Seine Vorliebe für Automarken der nördlichen Hemisphäre macht den Geely-Boss zwei Jahre später zum Eigentümer einer weiteren Auto-Ikone: London Taxi Company.



Abb. 1: LI Shu Fu (李书福), Eigentümer von Volvo

Geely hat in den letzten fünf Jahren viel gelernt von Volvo Engineering und dem schwedischen Design. Als erster chinesischer Hersteller wurde die Mittelklasse-Limousine GC9 Borui (博瑞) zum Auto des Jahres 2015 gewählt. Das Top-Modell verfügt über ein HUD, 360° Kamera mit Einparkhilfe, Spurwechselassistent, Infinity-Soundsystem, etc.) und viele andere Ausstattungsmerkmale der gehobenen Mittelklasse.

Schon heute verkauft Geely seine Autos nach Russland, Belarus und in die Ukraine und in die Türkei. 2015 hat Geely weltweit 542.000 Fahrzeuge verkauft, Volvo 503.000.

Als Eigentümer von Auto-Marken mit Fertigungsstandorte in Schweden und UK, ist die erneute Ansage von Geely diesmal ernst zu nehmen. Anfang März 2016 verkündet Geely's Geschäftsführer AN Cong Hui (安聪慧) in einem Interview mit der schwedischen Zeitung *Dagens Industri* in Göteborg die Absicht von Geely, Autos in Europa zu produzieren und zu verkaufen. Das neue Europa-Headquarter könnte aus Synergie-Überlegungen möglichst nahe bei Volvo angesiedelt werden.



Abb.2: AN Cong Hui (安聪慧), Managing Director von Geely

Aber LI Shu Fu ist ein schlauer Fuchs und lässt sich nicht in die Karten blicken, wo letztendlich das Europa-HQ mit R&D-Center und Produktionsstandort errichtet wird. Der Zeitpunkt ist günstig: das wirtschaftlich und politisch angeschlagene Europa empfängt chinesische Investoren mit offenen Armen.