

Copyshop Lange Mauer

Great Wall Motors fing 1984 an als Kollektiv an mit der Modifizierung von Fahrzeugen. Das Hauptquartier befindet sich in der in Baoding, Hebei etwa 100 Kilometer von Peking entfernt. Seit 2003 ist Great Wall Motors an der Börse in Hong Kong gelistet und ein Privatunternehmen.

Neben dem Werk in Baoding mit einer Kapazität von 100 000 SUVs und 200 000 PKWs hat Great Wall noch ein Werk in Tianjin, daß bis 2012 auf eine Kapazität von 200 000 Fahrzeugen ausgebaut werden soll, davon werden 150 000 als CKD exportiert.

Das Modell Deer war 1996 das erste selbst hergestellte Fahrzeug und basiert auf dem Toyota Hilux der fünften Generation, der sein Debut 1988 gab.

Derzeit besteht die PKW-Modellreihe aus folgenden Fahrzeugen:

Model	Gebaut seit	Segment	Aufbauart	Preisspanne (EUR)	Absatz 2009 (Prognose)
Deer/Sailor	1996	D	Pickup	7 000 - 8 000	51 000
Safe	2002	D	SUV	7 000 - 11 000	1 000
Socool	2004	D	Pickup	6 000 – 7 500	2 000
Hover CUV	2005	D	SUV	9 000 – 15 000	50 000
Wingle	2007	D	Pickup	9 000 – 11 000	4 000
Florid	2008	B	Hatchback	5 500 – 8 000	50 000
Cowry	2008	D	MPV	8 000 – 14 000	5 000
Peri	2008	A	Hatchback	4 500 – 5 500	10 000
Cool Bear	2009	B	Hatchback	6 500 – 8 000	12 000

Quelle: JSC Automotive

Die Fahrzeugpalette wird 2009 noch um ein C-Segment Hatchback (Phenom) und ein B-Segment SUV (Hover M1) erweitert. 2010 sollen außerdem noch zwei kleine SUVs, ein Sedan und ein MPV (Feelfine) auf bereits bestehenden Plattformen nachgeschoben werden. Für 2012 ist der Einsteig in das D-Segment mit einem Sedan geplant. Der Hover CUV wurde die Variante Hover 3 beigestellt, es wird auch noch der Hover 5 nachgeschoben. Bei diesen Modellen handelt es sich allerdings nur um Ausstattungsvarianten des Hover CUV mit leichten Frontretuschen.

Es gibt auch die Stretchlimo Hover π mit einer Länge von 6,7 Metern, die exportiert wird nach Japan, Südkorea, Frankreich, Italien und Rußland. Fidel Castro erhielt den ersten Hover π als Geschenk.

Great Wall war bis zur globalen Krise einer der erfolgreichsten chinesischen Exporteure. Schon 1999 wurden die ersten Deer in den Irak exportiert. Seit 2004 stellt Diar Manufacturing im Iran SUV unter Lizenz mit CKD-Teilen des Deer her. 2008 wurden insgesamt etwa 50 000 Fahrzeuge exportiert. 2009 wird diese Zahl deutlich geringer ausfallen. Das Werk in Rußland wurde als SKD-Werk mit Zöllen von 5000 Euro belegt und

die Verkauf in Rußland wird von 14 000 letztes Jahr auf weniger als 100 Einheiten dieses Jahr fallen. Das Joint Venture wurde inzwischen beendet und das Werk geschlossen. Ab Ende 2010 sollen in Bulgarien Hover, Wingle und später auch Florid hergestellt werden. Weitere wichtige Märkte sind Südafrika, Vietnam, Kuba, Ukraine und Nordafrika.

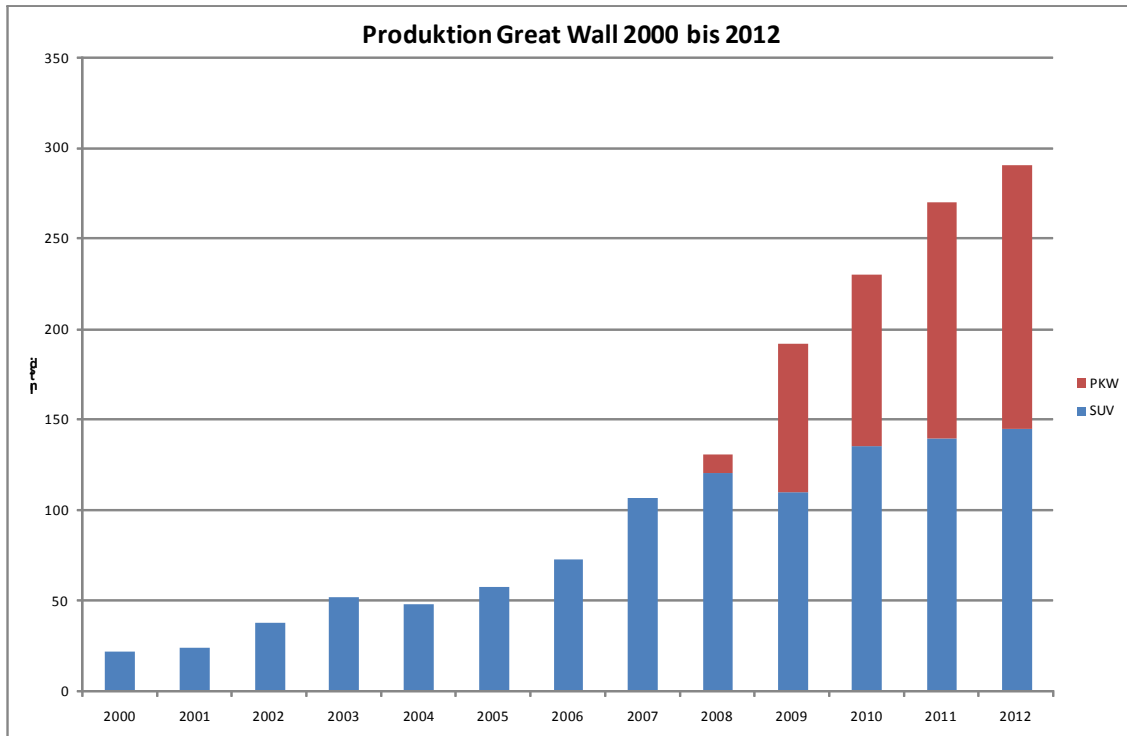
Der globale Markt für einfache SUVs wird sich langsam erholen und Great Wall dürfte wieder Exporterfolge in Entwicklungsländern feiern. Die SUVs und Pickups werden keine Chance in entwickelten Ländern haben. Die Modelle Deer und Wingle wurden beim australischen NCAP gerade mit 2 von 5 Sternen bewertet, beim NCAP und neuen EuroNCAP wäre die Wertung noch schlechter ausgefallen.

Dagegen rechnet sich Great Wall für die PKWs durchaus Chancen in den USA und Europa aus. Die Modelle Florid, Coolbear haben bereits die EU-Zertifizierung erhalten. Allerdings kommt es neben Emissions- und Crashvorschriften auch auf andere Dinge an. So hatte Fiat Great Wall 2007 verklagt wegen Urheberrechtsverletzung, da der Peri dem Fiat Panda mehr als ähnlich ist. Während der Peri in der EU nicht verkauft werden darf, ging die Klage in China bezeichnenderweise in die Leere. Great Wall hat kürzlich sogar Fiat wegen Industriespionage verklagt, da wohl Fotos des Peri noch während der Entwicklungsphase auf dem Werksgelände von Great Wall gemacht wurden, wobei nicht anzunehmen ist, daß Fiat etwas von Great Wall lernen wollte. Der Hover M1 sieht übrigens wie eine Kopie des Fiat Panda Cross aus und dürfte nicht zu einer Verbesserung der Beziehungen beitragen.

Chrysler und Great Wall hatten Mitte 2008 eine Partnerschaft verabredet, die aber im März 2009 abgesagt wurde. Spätestens seit dem Einstieg von Fiat bei Chrysler wäre dieses Thema sowieso beendet gewesen.

Übrigens haben auch Hover CUV und Wingle die EU-Zertifizierung erhalten, aber spätestens nach einem Euro-NCAP Test dürften die Marktchancen in der EU gegen 0 gehen.

Bis 2007 produzierte Great Wall nur SUVs und Pickups und wuchs von etwa 20 000 Einheiten 2000 auf gut 100 000 Einheiten 2007. Seit 2008 ist ein spürbarer Aufschwung eingetreten. Der Florid ist der erste erfolgreiche PKW von Great Wall, weitere werden folgen. So erwartet JSC Automotive einen Anstieg der Produktion auf knapp 300 000 Einheiten im Jahre 2012.



Quelle: JSC Automotive

Great Wall nimmt wie manch andere chinesische OEM beim Design die Abkürzung durch Kopieren: Der Coolbear ist ebenso eine eklantante Kopie des Toyota Scion xB wie der Peri eine Kopie des Fiat Panda ist. Der kommende Feelfine ist dem Toyota Ractis sehr ähnlich.

Auch bei der Entwicklung zeigt sich Great Wall sparsam und gibt dem lokalen Entwickler TJ Innova den Vorzug. Derzeit hat Great Wall etwa 300 Resident Engineers von TJ Innova unter Vertrag.

Während es sich bei den Benzinmotoren des Hover CUV um die bei vielen chinesischen OEM benutzten, recht betagten Mitsubishi Sirius handelt, werden die Motoren für die PKW sowie die Dieselmotoren von Great Wall selbst gefertigt. Bei der Entwicklung standen westliche Unternehmen wie Bosch, Georg Fischer und AVL zur Seite. Georg Fischer liefert auch die Kurbelgehäuse für die Benziner. Weitere westliche Zulieferer von Great Wall sind:

- Bosch (Einspritzung; Bremsen)
- Autoliv (Airbags und Gurte)
- Visteon (Audio Head Units)
- Continental (Instrument Cluster)
- Aisin (Automatikgetriebe)
- NSK (Elektrische Lenkungen)
- BorgWarner (Transfer Case)
- Denton Inc. (Dummies)
- BASF (Coating)

- Goodyear (Reifen)
- Delphi (OBD)
- Webasto (Schiebedächer)

Great Wall hatte rechtzeitig mit der Entwicklung von PKW begonnen, denn die Exportmärkte für SUVs sind seit der globalen Krise deutlich kleiner geworden oder wurden abgeschottet wie in Rußland. Da die PKW-Modelle alle unter 1,6 L Hubraum haben, kommen sie alle in den Genuß der Steuervergünstigungen und können gerade bei Great Wall auch als eine Art Geburtshilfe gesehen werden. 2010 werden die Vergünstigungen voraussichtlich zurückgenommen, wodurch in diesem Segment wahrscheinlich eine Stagnation erfolgen wird. Great Wall plant diese Durststrecke mit einer weiteren Aktienemission in Hong Kong und einem IPO in Shanghai zu überwinden. Die Chancen dafür stehen gut, da die Liquidität in China derzeit wieder einen Höchststand erreicht hat.

Jochen Siebert