



Ein Riese wacht auf

Der SAIC-Konzern, Joint-Venture-Partner von GM und Volkswagen, gilt als schwerfällig. Inzwischen gibt es eine Reihe komplett neuer Modelle. Die Akquisition zusätzlicher westlicher Marken ist denkbar.

SAIC baut zwar schon seit über 40 Jahren Autos, mit eigenständigen Entwicklungen hat sich der Konzern bislang allerdings nicht hervorgetan. Das ändert sich erst seit kurzem – unter tatkräftiger Mithilfe westlicher Zulieferer.

An mangelnder Erfahrung hat es nicht gelegen: Bereits 1964 debütierte der SH-760, der sich an den Mercedes 219 (W105) anlehnte und bis 1991 in maximal 6 000 Einheiten pro Jahr hergestellt wurde. Er ist heute aus dem Straßenbild verschwunden.

Und schon vor dem Börsengang 1997 vollzog SAIC den Schritt in die automobiler Neuzeit: 1984 taten sich die Chinesen mit Volkswagen zusammen, 1997 folgte ein weiteres Joint Venture mit General Motors. Die beiden Gemeinschaftsunternehmen gehören mit jeweils knapp 500 000 Autos pro Jahr zu den führenden chinesischen Herstellern; gebaut werden Autos der Marken Buick, Cadillac, Chevrolet, Volkswagen und Skoda.

Kehrseite dieser Joint Ventures: Die Zusammenarbeit mit beiden Partnern war bislang derart erfolgreich, dass SAIC nicht daran dachte, eigene Fahrzeuge zu entwickeln. Erst unter dem Druck der Zentralregierung bequeme sich der als schwerfällig geltende Konzern dazu, seine Strategie zu ändern.

Den Anfang machten die 1999 präsentierten Minibusse der Marke Wuling auf Mitsubishi-Basis. Sie werden in Peru als Chevrolet N 200 angeboten – bislang das einzige SAIC-Modell, das in nennenswerten Stückzahlen exportiert wird. Zum großen Sprung setzte SAIC 2007 mit dem Erwerb der Blaupausen für die ehemaligen Rover 45- und 75-Modelle an.

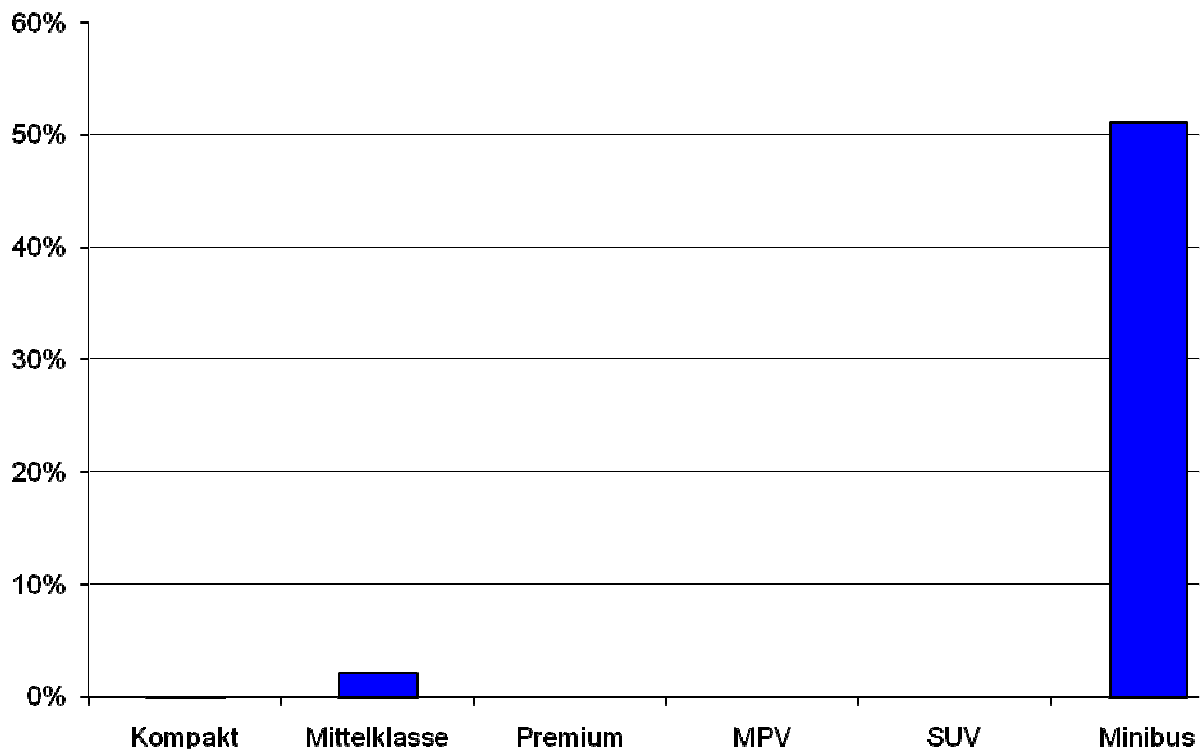
Zeitgleich hatte der kleinere Nanjing-Konzern die Markenrechte an MG und das frühere Rover-Werk im britischen Longbridge erworben. Inzwischen hat SAIC den Konkurrenten Nanjing übernommen; damit sind die früheren MG Rover-Modelle wieder unter einem Dach vereint. Lediglich die Markenrechte an Rover besitzt SAIC nicht – weshalb man sich die Bezeichnung Roewe einfallen ließ.

Derzeit besteht die Modellreihe aus folgenden Fahrzeugen (in Klammern die in Europa verwendeten Namen):

Name	Gebaut seit	Segment	Preisspanne (EUR)
Wuling	1999	Minibus	4000 - 6000
Roewe 750	2007	Mittelklasse	18000 - 24000
Roewe 550	2008	Mittelklasse	14000 - 19000
MG 3	2008	Kompakt	8000 - 10000
MG 7	2007	Mittelklasse	16000 - 30000
MG TF (CKD)	2008	Cabriolet	25000 - 27000

Die Analyse der Marktanteile pro Segment zeigt deutlich, daß SAIC im Grunde ein Hersteller von Kleinbussen ist, der unter anderen auch PKW herstellt. SAIC ist mit 51 % der Marktführer für Minibusse in China.

SAIC: Marktanteile pro Segment



Quelle: CAAM, Jochen Siebert Consulting

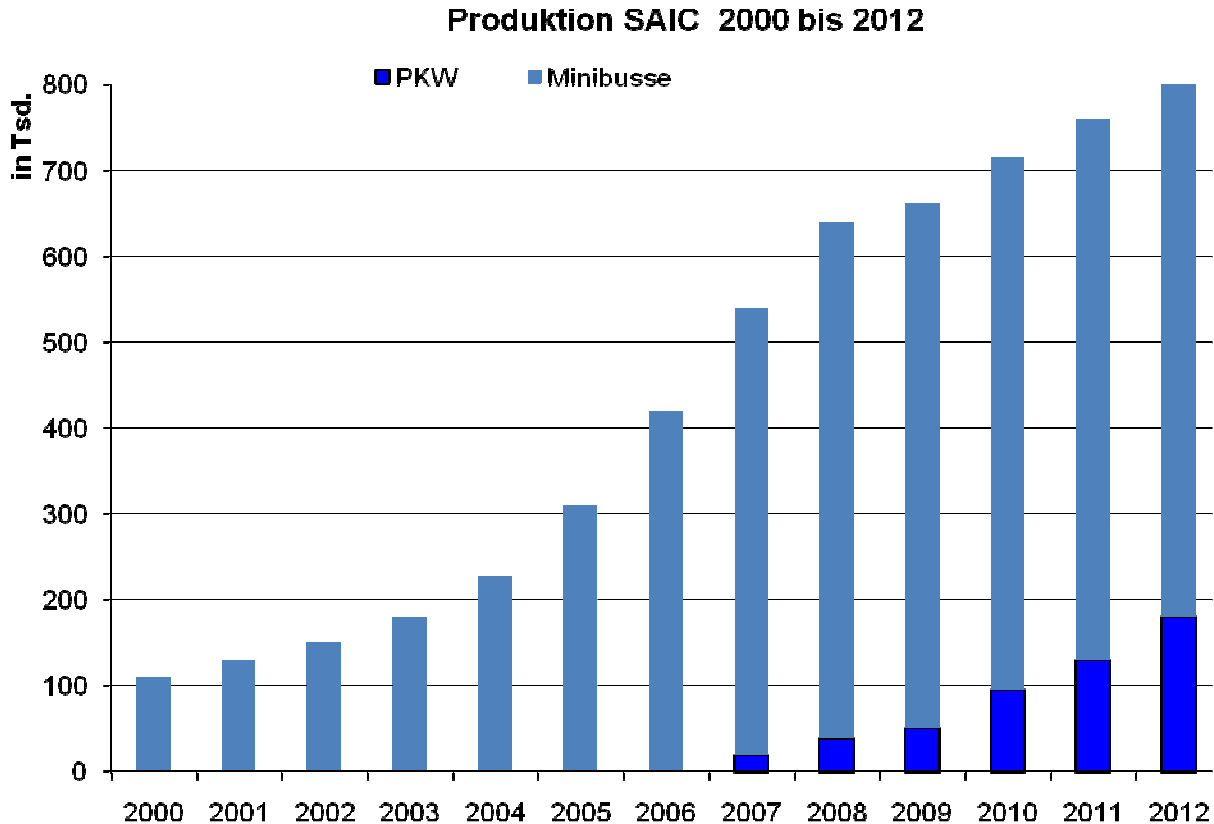


Das erste komplett neue Modell ist der Roewe 550, den SAIC gemeinsam mit dem Zulieferer Ricardo entwickelt hat. Besonders der Innenraum glänzt mit eigenständigem, modernen Design, das in dieser Qualität in China bislang einzigartig ist. Bislang konnte der Roewe 550 jedoch noch nicht den erhofften Erfolg erreichen und ist mit etwa 15 000 Einheiten im Jahre 2008 deutlich unter Plan geblieben. Dennoch will SAIC unter den Marken Roewe und MG eine Reihe neuer Modelle auf den Markt bringen.

Für westliche Zulieferer ergeben sich dadurch Chancen. Schon arbeitet SAIC mit einer Vielzahl internationaler Zulieferer zusammen – darunter Visteon, Johnson Controls, TRW, Key Safety Systems, ZF, GKN, Behr, Valeo, Brose, Delphi, Lear, Toyota Tsusho, Plastic Omnium, Continental und Kolbenschmidt.

Der konservativ strukturierte SAIC-Konzern tendiert allerdings nach Beobachtung des Beratungsunternehmens JSC (siehe Kasten) dazu, mit bewährten Zulieferern zusammenzuarbeiten, anstatt neue Geschäftspartner zum Zuge kommen zu lassen. Das gilt auch für die Arbeit der Joint Ventures mit VW und GM.

Im Ergebnis führt das beispielsweise dazu, dass der Einkauf für SAIC-VW-Modelle völlig anders aussieht als der für technisch ähnliche Modellen, die bei dem anderen Kooperationspartner von VW, FAW, gebaut werden. Branchenkenner sind der Auffassung, dass SAIC mit der Beschränkung auf bekannte Entwicklungspartner Innovationspotenzial verschenkt. Während SAIC außerhalb der Joint Ventures mit VW und GM im Jahre 2007 lediglich 20 000 eigene Autos gebaut hat, rechnet JSC bis 2012 mit einer Steigerung auf etwa 180 000 Einheiten pro Jahr.



Das Bild könnte sich allerdings dramatisch wandeln, wenn SAIC einen westlichen Hersteller kauft. Seit Anfang Dezember 2008 spricht der chinesische Konzern mit Ford über einen Kauf von Volvo.

Es ist jedoch auch denkbar, dass SAIC die Forschungszentren von GM China oder auch komplette GM-Marken übernimmt. Finanziell wäre eine Akquisition im Bereich von etwa 6 Milliarden US-Dollar durchaus zu bewältigen. Und damit würden eigene SAIC-Marken auf einen Schlag zu den großen Playern auf dem chinesischen Markt gehören.

Ungewiss ist hingegen das Schicksal der 51-Prozent-Beteiligung an der südkoreanischen Firma SsangYong, von der man offenbar enttäuscht ist. Den Geldhahn für diesen strauchelnden Hersteller technisch veralteter Geländewagen und Limousinen hat SAIC erst einmal zuge dreht.

Jochen Siebert