

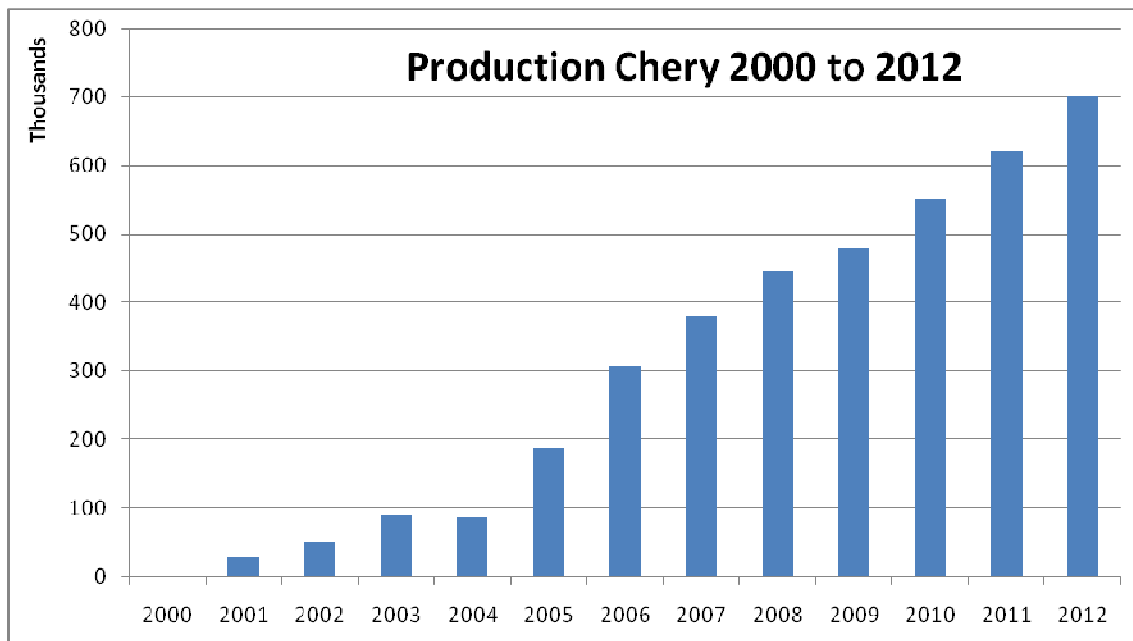
## Vor dem Sprung

(erschieden in Automobil Industrie Heft 9/2008) (update März 2009)

Mit Seat- und Daewoo-Nachbauten ist Chery groß geworden. Mit neuen Modellen drängt die Nummer eins unter Chinas Unabhängigen in höhere Marktsegmente. Und bis 2010 soll in sieben weiteren Ländern produziert werden. Wenn es ein Musterbeispiel für einen chinesischen Autohersteller gibt, dem man nur das Plagieren zugetraut hat, dann ist es Chery.

Schon der Start im Jahre 1997 war skandalbehaftet. Da die Zentralregierung seinerzeit nur eine Lizenz für die Teileherstellung erteilte, bewertete man die 1999 begonnene Produktion des Fulwin auf Basis des Seat Toledo als illegal. Um dies zu beheben, stieg SAIC 2001 als Teilhaber ein. Das Engagement währte aber nicht lange. Schon 2004 wurden die Anteile wieder verkauft. Denn zu diesem Zeitpunkt stellte sich heraus, dass der Chery QQ und Chery Oriental Star nahezu identisch waren mit den Daewoo-Modellen Matiz und Magnus, die in China als Chevrolet Spark und Epica verkauft werden. Chery verteidigte sich mit der Behauptung, dass bereits vor der Daewoo-Übernahme durch GM ein Lizenzvertrag für diese beiden Fahrzeuge bestand. Eine Klage seitens GM wurde vom chinesischen Gericht abgewiesen - auch wenn Chery den Vertrag nie vorzeigen konnte.

Anschließend ging es kometenhaft aufwärts - von bescheidenen 2000 Einheiten im Jahr 2000 auf etwa 380000 Fahrzeuge im Jahr 2007. Damit war Chery die Nummer eins unter den chinesischen Herstellern ohne Joint-Venture-Partner. 2008 waren die Stückzahlen rückläufig. Hauptgrund dafür war der rückläufige Marktanteil in Rußland, die den chinesischen Widersachern zunehmend mehr Steine in den Weg legen. Die Prognose von JSC geht bis 2012 von einer Steigerung auf knapp 700000 Fahrzeuge aus. Ab 2009 wird diese Steigerung durch neue Modelle getragen, ab 2010 dann auch vom wahrscheinlich wieder anziehenden Export. Am Hauptsitz in Wuhu/Anhui gibt es derzeit vier Werke mit einer Gesamtproduktionskapazität von etwa 680000 Fahrzeugen. Für 2009 und 2010 waren jeweils ein weiteres Werk geplant, was aufgrund der wesentlich schwierigeren globalen Situation jedoch zunächst zurückgestellt wurde.



Quelle: Statistik CAAM, Prognose Jochen Siebert Consulting



Derzeit besteht die Modellreihe aus folgenden Fahrzeugen:

Name	Gebaut seit	Segment	Preisspanne (EUR)
Cowin	2003	Kompakt	7000 - 9000
QQ3	2003	Mini	3000 - 5000
Oriental Son	2003	Mittelklasse	9000 – 12000
Tiggo	2005	SUV	9000 – 12000
A5	2006	Kompakt	7000 – 10000
QQ6	2006	Mini	4000 – 5000
Eastar Crossover	2006	MPV	10000 – 12000
Karry	2007	MPV	5000 – 6000
A1	2007	Mini	4000 – 5000
Riich 2	2007	MPV	5000 – 6000
A3	2008	Kompakt	7000 - 11000

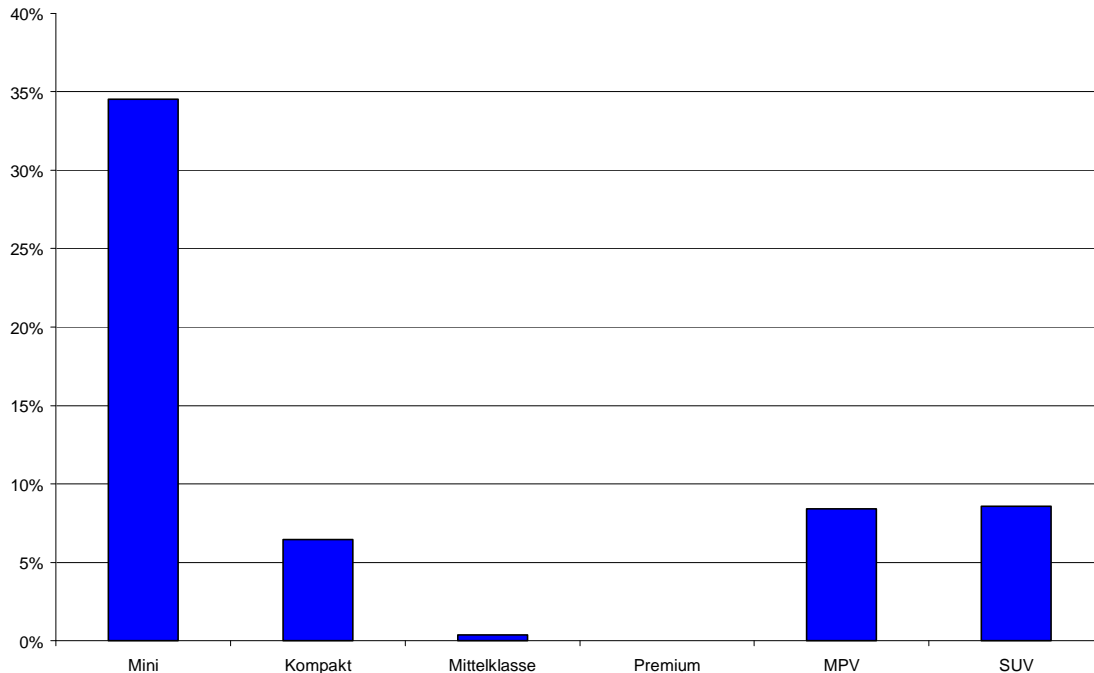
Chery kämpft darum, gute Ingenieure zu finden und zu halten; Wuhu gilt im Vergleich zu Shanghai als unattraktive Provinzstadt.

Chery expandiert auch im Ausland, wo mehrere CKD- und SKD-Werke existieren bzw. projektiert sind (siehe Tabelle). Es gab bereits ein Werk im russischen Königsberg (Kaliningrad), das jedoch wegen Unstimmigkeiten über die zollfreie Einfuhr von CKD-Teilen die Fertigung im heurigen April einstellen mußte. Im Juni 2008 vereinbarte Chery mit Russlegvato die Lizenzproduktion des A5, der unter dem Namen Vortex Estina verkauft werden soll. Die Genehmigung der russischen Regierung steht noch aus.

Land	Modell	Kapazität	Produktionsbeginn
Ägypten	A5, Tiggo, Eastar (SKD) (alle unter dem Markennamen Speranza)	25000	2006
Indonesien	QQ3, Tiggo	12000	2006
Ukraine	SKD: Cowin, Oriental Son	40000	2006
Italien	SKD: Tiggo (als DR 5)	18000	2007
Uruguay	Tiggo	20000	2008
Iran	QQ6	100000 (Ausbau auf 200000 möglich)	2009
Argentinien	Noch nicht bekannt	100000 – 150000	2010



Chery: Marktanteile pro Segment

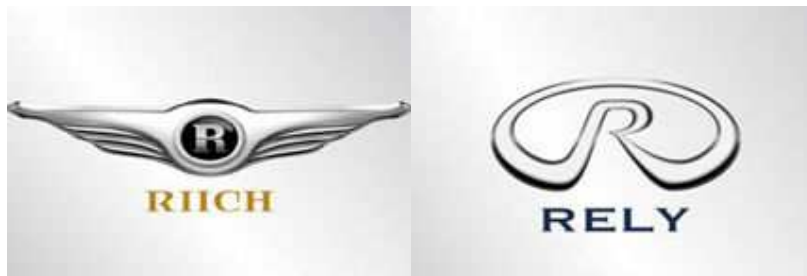


Die Modell- und Plattformstrategie von Chery ist mehrgleisig. Das Schwergewicht liegt momentan auf Kleinwagen unter 3,80 Meter Länge, bei denen Chery einen Marktanteil von rund 30 Prozent erzielt. Schwach ausgeprägt ist der Marktanteil in der Mittelklasse, während im Premiumbereich bisher kein Fahrzeug angeboten wird. Die meisten neuen Modelle stehen auf den bekannten VW- und Daewoo-Plattformen (Faira, QQme, Fulwin 2, B13, Eastar 6). Zudem wird die Modellpalette der SUV, MPV und Kleinbusse (H13, Higgs 3, QQ 21) unter der Nutzung von Lizenzen von Toyota, Hyundai und Suzuki schnell ausgeweitet.

Erstmals auf eigener Plattform steht hingegen der bereits gezeigte, aber wegen Qualitätsbedenken mehrfach verschobene A3. Er wird unter der Bezeichnung M21 für den europäischen Markt weiterentwickelt. Zum Sedan A3 werden sich Schrägheck-, MPV-, Coupé- und Cabriovarianten gesellen. Die größere Plattform wird Mitte 2009 mit dem Sedan G6, dem Coupé G6 CC und dem SUV Tiggo 6 eingeführt.

Diese Flut von neuen Modellen wird kanalisiert durch die Einführung von neuen Marken. Die Marke Chery wird für die bisherigen Modelle und deren Nachfolger beibehalten. Hinzu kommen die Marken Riich für gehobene Limousinen und MPV, Rely für SUV und Karry für Nutzfahrzeuge.

Auch bei der Kreation von Markenlogos läßt sich Chery von internationalen Vorbildern leiten:



Das erste Riich-Fahrzeug wird der G6 sein. Als Benchmark diente der Audi A4.



Quelle: Auto.Sohu.com

Die Motoren (2,0 Liter, 3,0 Liter-V6 und ein später kommender 4,2-Liter V8) werden von AVL entwickelt. Die Motoren, die Chery gemeinsam mit AVL entwickelt hat, sind technologisch übrigens auf der Höhe der Zeit, jedoch produktionstechnisch schwierig. Selbst konstruktiv eng verwandte Motoren kann Chery nur bedingt auf der gleichen Linie fertigen. Bei den entsprechenden Modellen wird das zu Verzögerungen bei der Umsetzung der aggressiven Modellstrategie führen.

Die Modelle G6, Tiggo 6, M21 und Eastar 6 werden von einem Joint Venture zwischen Chery und Quantum gefertigt. Quantum ist eine Tochtergesellschaft der Israel Corp, dem größtem Firmenkonglomerat Israels.

Ein geplantes Jopint Venture mit Fiat wird sich vermutlich nicht realisieren, weil Chery mit dem technischen Niveau des Alfa 159, den Fiat in das Gemeinschaftsprojekt einbringen wollte, nicht zufrieden ist.

Um die Entwicklung dieser Modellvielfalt zu ermöglichen, wurde ein Forschungszentrum mit etwa 1500 Ingenieuren und Technikern in Wuhu aufgebaut. Darunter sind rund 80 leitende Ingenieure mit langjähriger Auslandserfahrung - insbesondere in den USA - die sich auch intensiv mit Themen wie Hybridantrieb und Doppelkupplungsgetrieben beschäftigen.

Trotz der eingangs genannten Schwierigkeiten, gute Ingenieure zu gewinnen, ist der Standort Wuhu attraktiv, haben sich dort doch mittlerweile eine Reihe internationaler Zulieferer angesiedelt - darunter seit 2007 der Lackspezialist PPG und seit Juli 2008 der Sitzhersteller Lear. Joint Ventures existieren seit April 2008 mit Johnson Controls für Armaturentafeln, Mittelkonsolen, Türverkleidungen und Säulenverkleidungen sowie seit August 2008 mit Arvin Meritor für Chassisteile und Montage. Zudem wurden umfangreiche Aufträge an weitere internationale Zulieferer wie Freescale, TRW, Key Safety Systems, Georg Fischer, Asahi Tec, GKN, Autoliv, Inalfa und Bosch vergeben. Auch die Einspritzelektronik der von AVL entwickelten Motorenfamilie stammt von Bosch.

Chery will die Exportmärkte sukzessive aufrollen. Momentan hat der Aufbau in Südamerika, Osteuropa, Nordafrika, Südostasien und im Mittleren Osten Priorität. Nordamerika und Westeuropa sollen erst dann mit voller Kraft bearbeitet werden, wenn die Fahrzeuge auf eigener Plattform bereitstehen - in erster Linie der A3/M21, dann die weiteren Modelle des Joint Ventures mit Quantum. Diese Expansionspläne werden sich allerdings erst umsetzen lassen, wenn die globale Krise überwunden ist.

Jochen Siebert