

Woher der Wind weht

Mit modern gestylten Fahrzeugen und moderner Technik setzt Chang'an auf Export. Europäische Entwicklungsdienstleister spielen dabei eine große Rolle.

Der erste Kontakt von Chang'an mit Europa verlief wenig erfolgreich: Im Jahr 2005 erschien der von der Jiangling Motors Corporation in Nanchang gebaute Landwind X6, begleitet von optimistischen Verkaufserwartungen. Doch beim ADAC-Aufpralltest versagte der Geländewagen spektakulär – die Markteinführung wurde abgeblasen.

Jiangling ist der einzige chinesische Joint-Venture-Partner von Chang'an. Das Nachfolgemodell des Landwind X6 heißt X8, kommt Ende 2009 und soll dann international unter der schon heute für verschiedene Chang'an-Modelle genutzten Marke Chana vermarktet werden, nachdem die Bezeichnung Landwind „verbrannt“ sein dürfte.

Im Konzert der staatlichen chinesischen Automobilkonzerne zählt Chang'an Automotive neben SAIC, FAW und Dongfeng zu den größten vier. Schon 1958 begann die Produktion von Dieselmotoren und Geländewagen, deren Herstellung allerdings später an die Beijing Jeep abgegeben wurde.

Erneuten Gehversuchen in den achtziger Jahren folgte 1991 die Produktion des Suzuki Alto. 1993 startete dann ein Joint Venture mit den Japanern, das nach wie vor besteht. Heute stellt dieses Joint Venture die Suzuki-Modelle Alto, Swift und SX4 her.

Im Jahr 2000 folgte ein Joint Venture mit Ford und Mazda – hier entstehen aktuelle Modelle der Marken Ford (C-Max, S-Max, Focus, Mondeo, demnächst Fiesta), Mazda (2 und 3) und Volvo (S40 und S80). Mazda wird sich in Zukunft allerdings wohl auf das Joint Venture mit FAW konzentrieren, während die Zukunft von Volvo derzeit noch unklar ist. Chang'an wurde neben Geely sogar als möglicher Volvo-Käufer gehandelt. Nach Anfangsschwierigkeiten sind die Zuwachsraten bei den Joint Ventures mit Ford und Suzuki seit 2006 jedenfalls ordentlich und sorgen für positiven Cash Flow.

Große Hoffnungen setzt Chang'an auch auf die brandneuen Limousinen Yuexiang und Zhixiang, der auch unter der Modellbezeichnung Z-Shine vermarktet wird. Das Beratungsunternehmen Jochen Siebert Consulting schätzt, dass Chang'an 2009 von diesen beiden Modellen zusammen etwa 50.000 Einheiten verkaufen wird.

Ein Erfolg dieser Typen wird dringend benötigt, denn die aktuellen MPV-Modelle CM8, Jiexun und Fashion konnten sich bisher nicht gegen den Wettbewerb durchsetzen. Ende 2009 wird der CV5 nachgeschoben, der auf dem Kleinwagen Benni aufbaut. Die Modellpalette soll sukzessive um weitere, auch größere Limousinen und SUV erweitert werden. Dazu wird ein Werk in Chongqing gebaut, das die Pkw-Kapazität von Chang'an auf 600.000 Einheiten verdoppeln soll.

Neue Modelle sollen die Abhängigkeit vom Minibus- und Minitruck-Geschäft verringern, das seit 1997 betrieben wird. Insgesamt werden die Stückzahlen bis 2012 auf etwa 1,2 Millionen Einheiten steigen (siehe Grafik S. 41). Noch 2000 waren es lediglich 200.000 Fahrzeuge. Für 2009 rechnet Jochen Siebert Consulting mit knapp 950.000 Pkw und Nutzfahrzeugen.

Chang'an drängt in den Export: 2008 verkaufte der Hersteller bereits rund 25.000 Fahrzeuge ins Ausland. Die größten Märkte sind bisher in Afrika, der mittlere Osten und Südamerika. Schon heute gibt es zudem CKD-Werke in der Ukraine und Vietnam.

Seit Anfang 2009 fertigt Chang'an außerdem in Malaysia in einem Joint Venture den Kleinwagen Benni (dort Era CV6 genannt) und den modern gezeichneten Minibus CM8 auf CKD-Basis. Die Kapazität ist zunächst auf 10.000 Einheiten beschränkt. Malaysia soll dabei als Einfallstor in die ASEAN-Märkte dienen – sie werden von dort aus bedient, ebenso wie Indien. Der Local Content soll bald auf über 40 Prozent steigen, womit Chang'an in den Genuss vergünstigter Zölle käme.

Größere Stückzahlen will Chang'an ab Ende 2009 im Iran fertigen: Dort wird der Benni in einem Joint Venture in rund 50.000 Einheiten gebaut.

Zum Sprung nach Nordamerika setzt Chang'an aus Mexiko an: Dort planen die Chinesen schon 2010, in einem Joint Venture auf CKD-Basis die Modelle Benni, Zhixiang und Yuexiang zu bauen. Als eigentlicher Fahrzeugbauer ist Magna Steyr im Gespräch; der Export aus Mexiko in die USA ist ab 2012 vorgesehen.

Übrigens werden schon seit 1999 die Chana Star Mini-Trucks, die auf dem Suzuki Carry basieren, in die USA exportiert – ohne Straßenzulassung für Baustellen oder Universitätsgelände. Es gibt den Truck auch vollelektrisch.

Chang'an betreibt inzwischen drei Entwicklungszentren mit insgesamt 1.400 Ingenieuren; eines in Chongqing, eines in Shanghai, und 2008 ist Yokohama als weiterer Standort hinzugekommen, an dem hauptsächlich Innenräume entwickelt werden.

In Turin gibt es ein Designstudio, mit dem sich Chang'an von der Abhängigkeit von externen Designstudios befreien will. Die Modelle Benni und CM8 waren noch vom italienischen IDEA-Institut gezeichnet worden; einige neue Modelle, unter anderem die Limousine Z-Shine, kommen aus der Designabteilung von EDAG in Fulda.

In Yokohama arbeitet Chang'an mit dem Entwicklungsdienstleister Hivec zusammen. Auch Getrag hat bereits für Chang'an entwickelt.

Der australische Motorenentwickler Orbital entwirft gerade eine neue Motorengeneration; die Turbolader liefert Honeywell. Im Yuexiang läuft bereits heute ein 1,5-Liter-Ottomotor, den FEV entwickelt hat und der über ein Bosch-Einspritzsystem verfügt.

Bei den Zulieferern zählen Visteon und Lear zu den Joint-Venture-Partnern von Chang'an; mit Lear werden Sitze und Innenraumteile gebaut, mit Visteon entstehen Motorelektronik und Ansaugmodule. Weitere wichtige Zulieferer sind Autoliv, Aisin, Exedy, GKN, Johnson Controls, Kiekert, Mahle und Schmolz-Bickenbach.

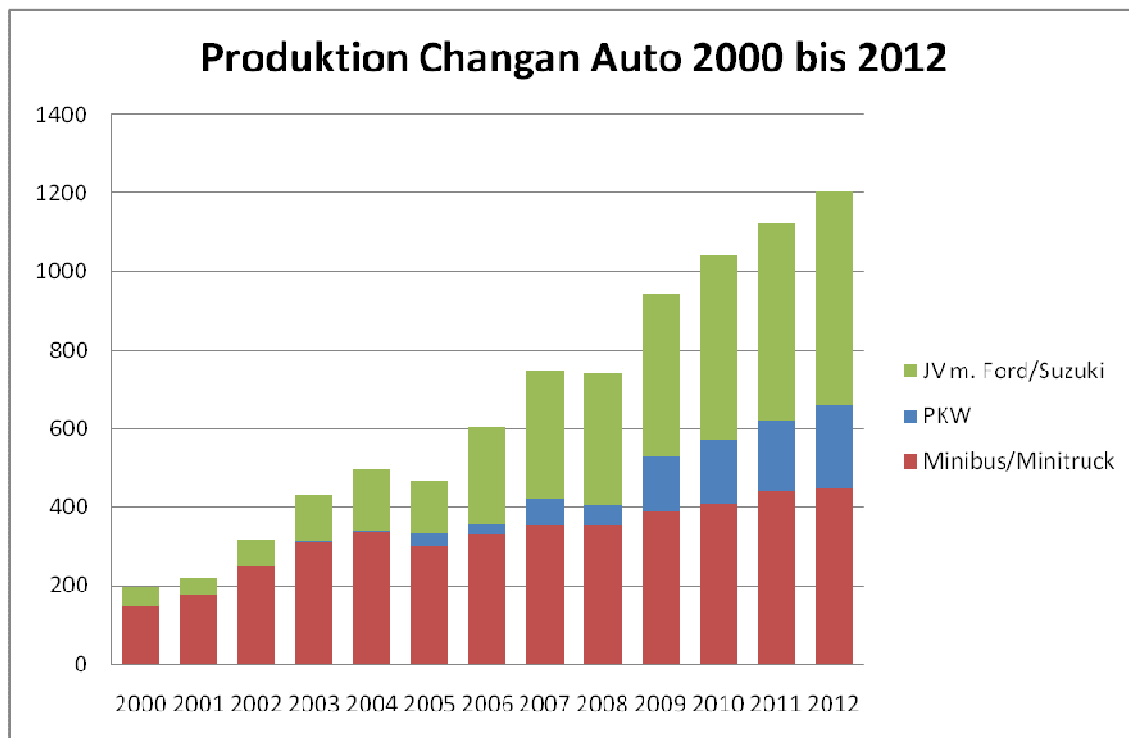
Bis 2015 soll ein eigenes, modernes Testgelände in Chongqing aufgebaut werden. Chang'an legt übrigens Wert darauf, dass die Zulieferer diskret arbeiten. Es wird nur ungern gesehen, wenn sich Entwicklungsdienstleister mit ihren Arbeiten für Chang'an im Markt profilieren.

Unter den chinesischen Autoherstellern ist Chang'an vergleichsweise gut aufgestellt. Obwohl der Inlandmarkt wieder sehr wachstumsträchtig ist, werden die Exportmärkte systematisch ausgebaut.

Mit den neuen Modellen könnte das gelingen: Der Benni wirkt im Konkurrenzumfeld präsentabel, die neuen Mittelklasse-Limousinen sind in Formensprache und Anmutung sogar ausgesprochen europäisch.

Darüber hinaus arbeitet Chang'an, wie eigentlich alle chinesischen Hersteller, an der Hybridisierung, was jedoch in erster Linie den industriepolitischen Vorgaben in China geschuldet ist. Jedenfalls setzt sich der Hersteller nicht wesentlich vom Wettbewerb ab. Hier besitzt lediglich BYD einen erheblichen Vorsprung vor den anderen chinesischen Herstellern.

Mit einem professionellen Auftritt von Chang'an ist auch in Europa in einigen Jahren zu rechnen. Bis dahin werden sich die Chinesen überlegt haben, ob sie als Chang'an, unter der Marke Chana oder unter einer anderen Markenbezeichnung auftreten. Sicher ist: Auf ein zweites Landwind-Fiasko wird die Konkurrenz nicht mehr hoffen dürfen.



Quelle: Jochen Siebert Consulting

Derzeit besteht die PKW-Modellreihe aus folgenden Fahrzeugen:

Marke	Modell	Gebaut seit	Segment	Aufbauart	Preisspanne (EUR)	Absatz 2008
Chana	CM8	2004	B	MPV	6 000 - 7 000	3 000
Chana	BenBen	2006	A	Hatchback	4 000 - 5 000	39 000

	(Benni)					
Chana	Yuexiang	2009	B	Sedan	5 000 – 6 000	-
Chana	Zhixiang (Z-Shine)	2009	C	Sedan	8 000 – 12 000	-
Chana	Jiexun	2007	D	MPV	10 500 – 15 000	600
Landwind	Fenghua (Gala)	2007	B	Sedan	5 500 – 6 000	3 000
Landwind	Fashion	2006	D	MPV	9 000 – 11 000	1 000
Landwind	X6	2005	D	SUV	9 000 – 16 000	5 000

Quelle: Jochen Siebert Consulting