



**Automesse in Guangzhou:** [1] BMW präsentiert seine neuesten Modelle mit einer TANZEINLAGE. [2] Chinesische Models im Schulmädchen-Look verteilen Werbegeschenke. [3] Der neue VW Polo. [4] Die Luxuskarossen von Aston Martin erregen viel Aufmerksamkeit beim chinesischen Publikum. [5] Seit 2008 ist die Marke Lotus auch auf dem chinesischen Markt vertreten

## Der Boom nach dem Boom

In China sind **deutsche Autos** nach wie vor äußerst begehrt – einheimische Marken und E-Cars leiden dagegen unter starker Kaufzurückhaltung VON DANIELA MEYER, GUANGZHOU

**B**oom, Boom, Boom, dröhnt es aus den Boxen. Zur wummern den Musik tanzen drei halbnackte Chinesen über die Bühne. Im Hintergrund funkeln die neuesten Modelle des deutschen Autobauers BMW im Scheinwerferlicht. Neben an präsentiert sich die Daimler-Marke Mercedes-Benz mit einer Akrobatik-Einlage. Und die Volkswagen-Tochter Skoda hat gleich eine ganze Armada von Models in Miniröcken engagiert, die mehr Begeisterung hervorrufen als Fabia & Co.

Auffallen ist das Motto der Automesse im südchinesischen Guangzhou. Kein Wunder: Immerhin buhlen die internationalen Hersteller um die Poleposition im wichtigsten Automarkt der Welt. Der

eigene Pkw ist für Chinesen längst zum Statussymbol Nummer 1 geworden. Ein Drittel des weltweiten Wachstums kommt inzwischen aus China. Bereits 2009 hat das Land die USA als größten Pkw-Markt abgelöst.

Doch der ganz große Boom ist nun vorbei. Auch das Messe-Tamtam kann die derzeitigen Sorgen der Autobauer in China nicht vergessen machen. Wuchs der chinesische Automarkt in den vergangenen Jahren noch rasant um 48 Prozent (2009) und 32 Prozent (2010), wird für 2012 nur noch ein prozentual einstelliges Absatzwachstum erwartet.

Grund für die Abschwächung ist vor allem, dass Kaufanreize wie etwa staatliche Subventionen entfallen. Zudem hat

die Regierung strenge Zulassungsbeschränkungen in den von Smog und Verkehrschaos betroffenen Metropolen erlassen. Seit Anfang 2011 dürfen in Peking monatlich nur noch 3000 Fahrzeuge angemeldet werden. Die Zulassungen werden unter Neuwagenkäufern verlost.

„Im Vergleich zu den vergangenen Jahren sind die Aussichten etwas ernüchternd“, sagt Karl-Thomas Neumann, China-Chef von VW. Die Entwicklung sei aber eine Anpassung in Richtung eines „normalen Niveaus“ und China nach wie vor ein extrem attraktiver Markt.

Für deutsche Hersteller mag das stimmen. BMW verkaufte 2011 bislang 46 Prozent mehr Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, was China für

FOTOS: DANIELA MEYER (4); IMAGINECHINA/CORBIS; VOLKSWAGEN

die Schwaben zum drittgrößten Markt macht. Wettbewerber Daimler geht davon aus, dass China 2015 zum größten Pkw-Markt des Unternehmens wird. „Ein Wachstum wie 2010 mit über 110 Prozent wird es für uns in China aber nicht mehr geben“, sagt Ulrich Walker, Daimler-Chef für Nordostasien.

**Deutscher Optimismus.** Volkswagen verkaufte in den ersten zehn Monaten 2011 gemeinsam mit den chinesischen Joint-Venture-Partnern SAIC und FAW trotz Marktabkühlung 1,9 Millionen Autos - das sind 14,8 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Der Marktanteil der Wolfsburger liegt damit bei knapp 19 Prozent und soll bis 2016 durch Investitionen von 14 Milliarden Euro in zusätzliche Fabriken und neue Modelle weiter ausgebaut werden. Laut Neumann plant VW unter anderem eine Neuauflage des Santana, der in Chi-



Die Erwartungen an das Entwicklungstempo müssen überdacht werden. Wir sind alle realistischer geworden.“

**Karl-Thomas Neumann,**  
Volkswagen-China-Chef



na seit Beginn der 80er-Jahre gebaut und in vielen Städten als Taxi- und Polizeiwagen eingesetzt wird. „Der neue Santana wird dem modernen VW-Look angepasst“, verriet der VW-China-Chef.

Dabei wollen sich die Niedersachsen noch mehr auf den chinesischen Geschmack einstellen als bisher. Die Lautsprechergitter der VW schmückt schon jetzt ein Yin-Yang-Muster. Und der neue Passat wurde mit viel Chrom und LED-Leuchten ausgestattet, um das Statusbewusstsein der Chinesen zu bedienen.

Neumann ist optimistisch. Und das aus gutem Grund: „2011 werden wir in China erstmals deutlich mehr als zwei Millionen Autos absetzen.“ Viele VW-Modelle seien ständig ausverkauft, obwohl in den Werken Sonderschichten gefahren würden. „Wir produzieren bereits an 300 Tagen im Jahr und werden die Kapazitäten weiter erhöhen“, so Neumann. Auf 200 Arbeitstage gerechnet kann VW



**Innovation und Kopie:** [1] Der japanische Autobauer Toyota hofft, sein Elektroauto an den Chinesen zu bringen. [2] Die VW-Tochter Seat präsentiert sich mit asiatischen Schönheiten. [3] Der Sportwagen Mercedes-Benz SLS AMG mit Flügeltüren. [4] Dreiste Kopie: Der neue Cityflitzer des chinesischen Herstellers Lifan Motors sieht verdächtig nach dem Mini von BMW aus

in China 1,5 Millionen Fahrzeuge bauen. Bis 2014 sollen in der gleichen Zeit doppelt so viele Autos vom Band rollen. Für 2012 rechnet Neumann mit einem Wachstum des gesamten Pkw-Markts in China von acht bis zehn Prozent.

Diese Zuversicht wird in Guangzhou längst nicht von allen geteilt. Im Oktober wuchs der Gesamtumsatz in China im Vergleich zum Oktober 2010 nur noch um 1,4 Prozent auf 1,22 Millionen Autos. In den ersten zehn Monaten 2011 betrug

der Zuwachs 5,9 Prozent im Vergleich zum selben Vorjahreszeitraum. Das drückt auf die Stimmung - vor allem bei heimischen Herstellern, die der Wachstumsrückgang am stärksten trifft.

Das schlägt auf deren Prognosen durch: Der Chefökonom und Vizegeneralsekretär der chinesischen Vereinigung für Pkw (CPA), Cui Dongshu schätzt das Wachstum im Pkw-Markt im laufenden Jahr auf vier Prozent. Und für 2012 ist Zhang Baolin, Chef des chinesischen

Autobauers Chongqing Changan Automobile noch pessimistischer. Er erwartet ein Wachstum von nur drei Prozent.

Die Frustration der rein chinesischen Hersteller ist auf der Automesse deutlich zu spüren: Während sich bei Mercedes, Audi und Co die Besucher drängen, bleiben die Stände vieler Chinesen fast leer. Vor dem Stand des südchinesischen Akku- und Autoherstellers BYD (Build Your Dreams), an dem auch Warren Buffett mit zehn Prozent beteiligt ist, langweilen

sich zwei Panda-Maskottchen. Grund zur Ausgelassenheit haben sie auch nicht: BYD steckt tief in der Krise. 2009 und 2010 war das Unternehmen noch jeweils um rund 70 Prozent gewachsen. Gründer Wang Chuanfu verkündete damals, BYD werde 2015 Nummer 1 in China und 2025 Nummer 1 in der Welt sein.

**Elektroautos unter Druck.** Davon ist BYD weiter entfernt denn je. Nachdem das Wachstum im ersten Halbjahr 2011 um fast 90 Prozent einbrach und sich der ursprünglich für 2009 geplante Markteintritt des BYD-Elektroautos E6 auf Oktober 2011 verschob, zweifelten chinesische Medien offen an der Seriosität des Managements.

Marketing-Chef Paul Lin gibt sich dennoch gelassen. In einem Interview mit Euro in Shenzhen, dem Hauptsitz von BYD, erklärte er: „Ein so extremes Wachstum ist auf Dauer für kein Unternehmen zu halten. Eine Anpassung in Richtung Stabilität ist normal.“ BYD rechne nun mit einem jährlichen Mindestwachstum von 16 bis 20 Prozent. Über die Anzahl der E6-Modelle, die seit der Markteinführung in China vor sechs Wochen verkauft wurden, schweigt Lin sich jedoch aus.

Enttäuscht über diese Entwicklung dürfte auch Daimler sein. Die Deutschen arbeiten seit Mai 2010 gemeinsam mit BYD in einem Joint Venture an einem Elektroauto. Das gemeinsame E-Mobil soll 2013 in China auf den Markt kommen. Ob sich der Wagen dann auch verkauft, sei dahingestellt. Denn die Rahmenbedingungen für

E-Autos haben sich verschlechtert. Die Entwicklung werde durch Auflagen der Regierung gebremst, sagt VW-China-Chef Neumann. So müssen die Urheberrechte für eine der drei Komponenten Motor, Batterie oder Elektronik bei einem chinesischen Partner liegen. Neumann fordert: „Der Markt sollte geöffnet werden, damit jeder seine beste Technologie mitbringt.“

Eine große Sorge ist die schwindende Begeisterung der Regierung für die Elektromobilität. Bislang fällt China bei der Verbreitung eine Schlüsselrolle zu. Regierungsziel ist es, bis 2020 fünf Millionen E-Autos auf der Straße zu haben. Doch obwohl Peking dafür einen 11,6 Milliarden Euro schweren Fonds aufgelegt hat und Autokäufern in 13 Städten den Kauf mit 15000 Euro subventioniert, sind bislang in ganz China nur 4000 E-Autos unterwegs.

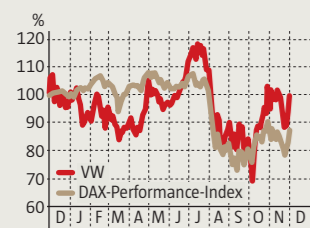
2012 will auch VW mit einer Testflotte in China beginnen, 2013 oder 2014 soll der Elektro-VW zu kaufen sein. Etwas „geschockt“ sei er daher gewesen, als Premier Wen Jiabao jüngst erklärte, er sei nicht mehr sicher, ob sich die E-Autos durchsetzen werden, sagt Neumann: „Es sah wie ein Kurswechsel aus.“ Doch der Verdacht habe sich im Gespräch mit Verantwortlichen nicht bestätigt.

Neumann glaubt, Wen sei wie viele enttäuscht, dass es nicht schneller vorgehe. Dabei seien die Voraussetzungen für E-Cars in China noch immer besser als anderswo. „Aber die Erwartungen ans Tempo müssen überdacht werden“, räumt Neumann ein. Alle seien realistischer geworden.

## AKTIEN-INFOS



**ISIN:** DE0007664039  
**Kurs:** 128,35 €  
**Börsenwert:** 55,1 Mrd. €  
**Kurs-Gewinn-Verhältnis:** 5,8  
**Kurs-Buch-Verhältnis:** 0,9  
**Dividendenrendite:** 1,9 %  
**Umsatz 2012e:** 153 Mrd. €  
**Gewinn 2012e:** 9,6 Mrd. €

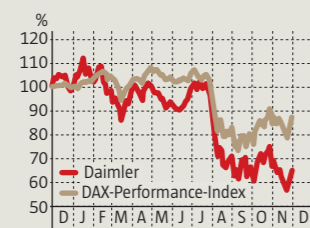


Stichtag: 1.12.11; Quelle: Bloomberg

## DAIMLER

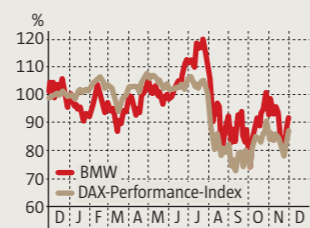


**ISIN:** DE0007100000  
**Kurs:** 33,67 €  
**Börsenwert:** 35,9 Mrd. €  
**Kurs-Gewinn-Verhältnis:** 7,1  
**Kurs-Buch-Verhältnis:** 0,9  
**Dividendenrendite:** 5,5 %  
**Umsatz 2012e:** 105 Mrd. €  
**Gewinn 2012e:** 5,5 Mrd. €



Stichtag: 1.12.11; Quelle: Bloomberg

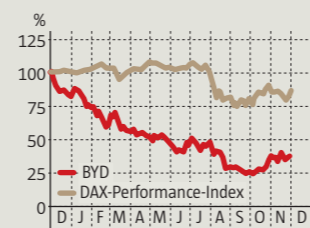
**ISIN:** DE0005190003  
**Kurs:** 55,69 €  
**Börsenwert:** 35,8 Mrd. €  
**Kurs-Gewinn-Verhältnis:** 6,9  
**Kurs-Buch-Verhältnis:** 1,4  
**Dividendenrendite:** 2,3 %  
**Umsatz 2012e:** 68 Mrd. €  
**Gewinn 2012e:** 5,1 Mrd. €



Stichtag: 1.12.11; Quelle: Bloomberg



**ISIN:** CNE100000296  
**Kurs:** 1,81 €  
**Börsenwert:** 5,8 Mrd. €  
**Kurs-Gewinn-Verhältnis:** 31,6  
**Kurs-Buch-Verhältnis:** 1,9  
**Dividendenrendite:** -  
**Umsatz 2012e:** 5,6 Mrd. €  
**Gewinn 2012e:** 134,8 Mio. €



Stichtag: 1.12.11; Quelle: Bloomberg

FOTOS: HUANG QILANG GZ/IMAGINECHINA/LAIF, QILAI SHEN/BLOOMBERG FINANCE LP, DANIELA MEYER (2)



Sicherheit beim Handel.

**XETRA** | DEUTSCHE BÖRSE GROUP

Börsenplatz Frankfurt.  
Sicherheit beim Handel.

Am Börsenplatz Frankfurt wird jedes Wertpapier von einem Xetra Frankfurt Spezialisten betreut. Sie sichern die Liquidität, auch bei weniger gehandelten Werten und vermeiden darüber hinaus Teilausführungen. Zusätzlich wird der Handel von der Handelsüberwachungsstelle „HÜSt“ überwacht. Sie sorgt damit für zusätzliche Sicherheit, die im außerbörslichen Handel nicht gegeben ist. Jetzt informieren: [www.boerse-frankfurt.de](http://www.boerse-frankfurt.de)

Technik und Mensch. Perfekte Order.