

NOCH LANGE KEIN ENDE IN SICHT

CHINAS AUTOMOBILE ERFOLGSGESCHICHTE

Shanghai Automotive Industry (Group) Corporation (SAIC): Die Geschichte von einem der bedeutendsten Automobilbauer in China ist geprägt von berühmten Automodellen. Sie begann mit dem in den späten Fünfzigern gebauten Shanghai 760, einer mehr als eine Tonne schweren Limousine. Heute, 2012, gibt SAIC mit modernster Getriebetechnologie richtig Gas.

TEXT: Gerd Galbach · **FOTOS:** Ingo Bulla · SAIC



Der Roewe 750 gehört zu den Erfolgsmodellen von SAIC. Für das Getriebe liefert HOERBIGER komplette Synchronsysteme.

Der Shanghai 760 wurde im maoistischen China von gehobenen Parteikadern gefahren, deren Stellung gleichwohl noch nicht für den Traumwagen „Rote Fahne“ ausreichte. In sehr guten Jahren produzierte das Werk jährlich bis zu 9.000 Stück. Noch in den Neunzigern war es ein touristisches Highlight, sich in einem Shanghai-760-Taxi durch Peking chauffieren zu lassen.

Heute ist der Shanghai 760 ein Museumsstück. Die eigentliche Erfolgsgeschichte der Automobilindustrie in China begann in den Achtzigern – mit der Shanghai Automotive Industry Corporation als Vorreiter. Seit 1983 wird in dem Joint Venture Shanghai VW der Shanghai Santana produziert. Die erste Santana-Generation prägte das Straßenbild der chinesischen Metropolen bis in die Neunziger. Ein robustes und komfortables Auto, das gut mit den Straßen Chinas zurechtkam und bald auch in den entlegensten Winkeln des Landes zu finden war.

Obwohl in China produziert, waren die Fahrer immer stolz darauf, am Steuer eines „deutschen“ Autos zu sitzen.

Mit dem Erfolg des Santana baute SAIC in den späten Achtzigern und in den Neunzigern eine vollständig neue Zulieferindustrie für Automobilkomponenten auf. Waren 1987 die einzigen lokal produzierten Bestandteile des Shanghai Santana noch die Reifen und das Autoradio, so konnte der Anteil der vor Ort hergestellten Komponenten innerhalb von zehn Jahren auf über 90 Prozent ausgeweitet werden. Zu verdanken war dies der Regierung der Stadt Shanghai, deren Ziel damals die Verdoppelung des Shanghai Anteils an der nationalen Produktion von Fahrzeugkomponenten war. 1997 entstand ein neues Joint Venture: mit General Motors. Shanghai GM begann 1996 Buicks und Chevys zu produzieren und half SAIC, seine Jahresproduktion zwischen 2000 und 2006 zu verdoppeln.

Von Chinas Nummer eins zum Global Player

Mit Beginn des neuen Jahrtausends bereitete SAIC seine Präsenz auf dem internationalen Markt vor. 2002 erwarb SAIC einen mehrheitlichen Anteil an dem koreanischen Autohersteller Ssang Yong Motor und fand damit auch Zugang zum internationalen Händlernetz der Koreaner.

Bis 2002 war SAIC mit dem chinesischen Automarkt gewachsen. Treiber waren dabei die Joint Ventures. Seit nunmehr fast zehn Jahren versucht die chinesische Automobilindustrie, sich mit eigenständig entwickelten neuen Produkten auf dem Weltmarkt zu etablieren. Mit Erfolg: 2005 erwarb SAIC die Lizenzen der Modelle Rover 25 und Rover 75 aus der Insolvenzmasse der MG Rover Group. Produktionsanlagen und Maschinen wurden 2006 von der damaligen Konkurrentin, der ebenfalls chinesischen Firma Nanjing Automobile Corporation (NAC) gekauft, die die Namensrechte an MG hält und die Tochtergesellschaft NAC MG gründete.

Auf Intervention der chinesischen Regierung fusionierten beide Gesellschaften, um die nahezu baugleichen Modelle von SAIC und NAC MG gemeinsam zu produzieren. SAIC entwickelte die englischen Modelle weiter und verkauft sie mit einem neu gestalteten Firmenlogo unter dem Namen Roewe. Die Namensänderung war notwendig, weil die Namensrechte für Rover ebenso wie das Logo im Besitz von Ford sind.

SAIC ist aktuell das größte Automobil-Konglomerat in China. 2011 produzierte das Unternehmen mehr als vier

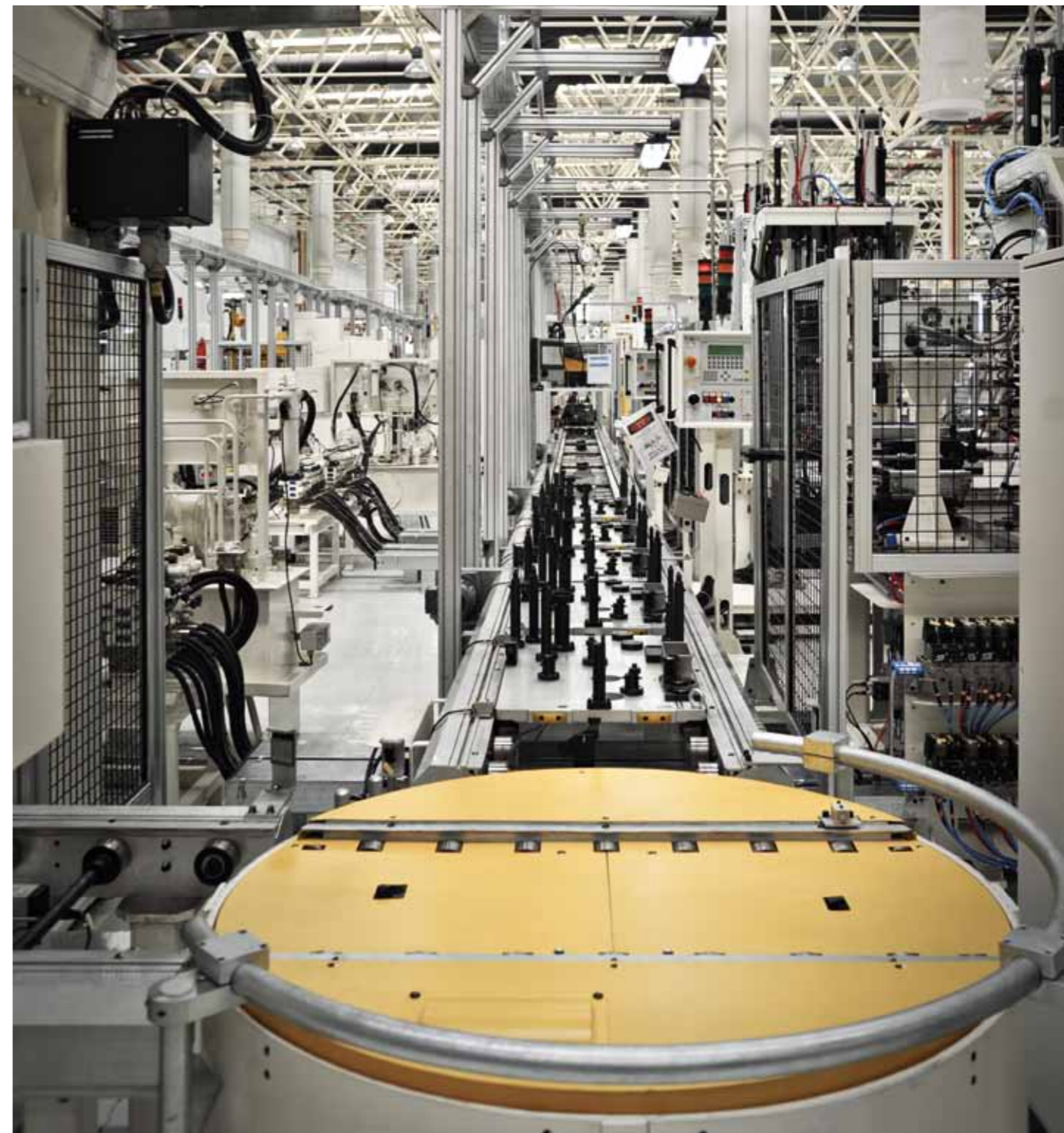


Millionen Fahrzeuge. Davon stellten die beiden Joint Ventures Shanghai GM und Shanghai VW 2,4 Millionen Autos her. Der beliebteste Minibus Chinas, der „Wuling Sunshine“, schlägt mit 1,2 Millionen Fahrzeugen zu Buche.

Markenvielfalt: Autos für jeden Geschmack

SAIC verkauft Fahrzeuge unter verschiedenen Marken. Im alleinigen Besitz von SAIC sind die Marken Yuejin, Roewe, MG und Maxus. Die von den Joint Ventures genutzten Marken sind Buick, Chevrolet, Bajun, Volkswagen, Skoda, Iveco und Wuling. Verantwortlich für Entwicklung und Produktion der Roewe- und MG-Baureihen ist die SAIC Motor Passenger Vehicle Company (SMPV), die zu 100 Prozent zu SAIC gehört. Bis 2015 will SMPV jährlich 700.000 Roewe- und MG-Fahrzeuge verkaufen. Das entspricht der dreifachen Verkaufszahl von 2011. Weiterhin plant SMPV ab 2015 drei bis vier neue Modelle pro Jahr auf den Markt zu bringen. Professor Fang Weirong, Transmission Vice Director bei SMPV, kam 1986 zu SAIC Motors: „Ich begann“, berichtet er im Gespräch mit *HOERBIGER@MOTION*, „gerade zu dem Zeitpunkt, als VW nach China kam. Meine erste große Aufgabe war es, ab 1988 die Produktion des Santana Fünfganggetriebes in China umzusetzen.“ ➔

Rechts: 2012 wurde die Getriebeproduktion in die neue Fabrik in Shanghai erlagert. Dort werden unter anderem die Getriebe für den Roewe 750 hergestellt.



Oben: Professor Fang Weirong, Transmission Vice Director der SAIC Motor Passenger Vehicle Company (SMPV), ist seit 1986 für das Unternehmen tätig.



PART

Synchrosysteme sind eine wesentliche Baugruppe in manuellen Schaltgetrieben. Synchrosysteme von HOERBIGER werden durch eine intensive Produktentwicklung und umfangreiche Getriebeversuche immer optimal angepasst. Hochwertige Komponenten stellen die Performance des Getriebes sicher. HOERBIGER produziert die für SAIC bestimmten Synchrokomponenten an den Standorten Schongau in Deutschland und Yangzhou in China. In Yangzhou werden die Synchrosysteme komplettiert, bevor sie an den Kunden ausgeliefert werden. HOERBIGER liefert an SAIC komplette Synchrosysteme für das im Roewe 750 verwendete Getriebe SH78Z. 2012 verlagerte SAIC die Getriebeherstellung in eine neu aufgebaute Fabrik. Hier werden in Kürze auch die neuen Getriebe SCM 250 für den Roewe 350 und den MG 5 sowie das SCM 360 Getriebe für den MG 6 mit Synchrosystemen von HOERBIGER vom Band rollen. HOERBIGER wird SAIC auch in Zukunft innovativ begleiten. Im Moment arbeiten Ingenieure beider Firmen gemeinsam an einer Electrical Drive Unit (EDU). Im Zentrum dieser Kooperation steht die Applikation einer Synchroeinheit in den Antrieb eines Elektrofahrzeuges.

PART OF

In China, dem größten Automobilmarkt der Welt, gibt es mittlerweile mehr als 6.500 Firmen, die diesen immer noch wachsenden Markt bedienen. Mit großem Abstand an der Spitze standen 2011 nach Jahresproduktion die Shanghai Automotive Industry (Group) Corporation (SAIC) mit vier Millionen Fahrzeugen, die Dongfeng Motor Corporation (DMC) mit 3,5 Millionen Fahrzeugen, die China First Automobile Group Corporation (FAW) mit 2,6 Millionen Einheiten und Chang'an mit zwei Millionen Fahrzeugen. Diese vier Firmen hielten damit einen Anteil von 64 Prozent der gesamten Automobilproduktion Chinas. Aufgrund sinkender Absatzraten in China drängen vor allem SAIC und FAW auf den internationalen Markt und versuchen dabei auch im Marktsegment der Elektroautos Fuß zu fassen. Nach Jahren ungebremsten Wachstums und Investitionen steht

mittelfristig ein Konsolidierungsprozess im chinesischen Automobilsektor bevor. SAIC ist gut aufgestellt, hat einen soliden finanziellen Hintergrund, sodass sie aller Wahrscheinlichkeit nach mit der Konsolidierung gewinnen wird und ihre Position halten kann.

PARTNERSHIP

SAIC war die erste chinesische Staatsfirma, die ein Joint Venture einging: mit dem Volkswagen Konzern. Seit 1983 sammelt SAIC Erfahrung mit dieser internationalen Kooperation. Ausgeweitet wurde die Zusammenarbeit Mitte der neunziger Jahre mit General Motors (GM). Nach 20 Jahren als „Juniorpartner“ internationaler Automobilkonzerne ist SAIC inzwischen als gleichwertiger Partner und Investor auch international aktiv. 2002 partizipierte SAIC an der Übernahme des koreanischen Autoherstellers Daewoo durch GM. SAIC hält aktuell einen Anteil von 10 Prozent an GM Daewoo. 2004 übernahm SAIC die Kontrolle über den koreanischen Autobauer Ssang Yong Motor. Über die Fusion mit der Nanjing Automobile Corporation, die nicht nur in China sondern auch in Longbridge, England über Produktionsanlagen verfügte, baute SAIC seine Position als internationaler Automobilhersteller weiter aus. Vor sechs Jahren optimierten SAIC und HOERBIGER gemeinsam das Getriebe für den Roewe 750. Die damals aufgenommene, enge Zusammenarbeit haben beide Partner über die Jahre weiter ausgebaut: HOERBIGER liefert nicht nur komplette Synchrosysteme für den Roewe 750, sondern ist inzwischen auch an der Entwicklung innovativer Synchrosysteme für die aktuellen und zukünftigen Modellreihen beteiligt. Mit den Ingenieuren in Longbridge kooperierte HOERBIGER bereits, bevor diese von der SAIC übernommen wurden. Diese Zusammenarbeit war von Anfang an global ausgerichtet. Während das SAIC Motor Technical Centre (SMTC) in England eng mit der HOERBIGER Antriebstechnik GmbH in Schongau, Deutschland, zusammenarbeitet, schätzen die SAIC Ingenieure in Shanghai die Nähe der HOERBIGER Entwickler bei der HOERBIGER Drive Technology (Yangzhou) Co., Ltd. Die internationale Aufstellung von HOERBIGER garantiert dem Kunden kurze Wege und maßgeschneiderte Lösungen für jeden Markt.

Unten: Neben den Getrieben für den Roewe 750 werden künftig auch die Getriebe für den Roewe 350, den MG 5 sowie für den MG 6 (Bild) in Shanghai hergestellt.

Die MG- und Roewe-Modelle werden hauptsächlich in Shanghai entwickelt. 1.800 Ingenieure in Shanghai arbeiten eng mit 300 Ingenieuren in Nanjing und 250 Ingenieuren in Longbridge bei Birmingham, England zusammen. In Longbridge wurde vor Kurzem das SAIC Motor Technical Centre (SMTC) eröffnet. Der Fokus des Unternehmens liegt immer noch auf der erfolgreichen Entwicklung der Marke; das ist alleine schon daraus ersichtlich, dass im Bereich Motoren und Getriebe insgesamt über 130 Ingenieure tätig sind.



Mit Joint Ventures zu in China entwickelter Spitzentechnologie

Professor Fang Weirong: „Über die Joint Ventures mit VW und GM haben wir Zugang zu hoch entwickelter Technologie bekommen. Jetzt entwickeln wir sie eigenständig weiter. Mit dem Kauf von MG und durch die Zusammenarbeit mit SMTC in England bei gleichzeitiger Einstellung von qualifizierten Ingenieuren in China versuchen wir unsere

Technologie auf den neuesten Stand zu bringen.“ In Shanghai werden aktuell der MG 6, der Roewe 550, der Roewe 950 und der neue MG 3 hergestellt, in Nanjing der Roewe 350, der MG 5 und in Yangzhou der Roewe 750 und der für den chinesischen Markt besonders wichtige W5 SUV. In Longbridge werden die in China entwickelten Modelle mit in China gefertigten Komponenten für den europäischen Markt montiert.

Professor Fang Weirong: „Unsere Modelle sind im mittleren und Luxus-Marktsegment positioniert. Deshalb haben wir strikte Anforderungen an Performance und Qualität. Mit unseren günstigen Produktionskosten haben wir Wettbewerbsvorteile. Wir sind aber keine Billigmarke, unsere Firma stellt Fahrzeuge in hoher Qualität her. In den nächsten fünf Jahren wird China der wichtigste Markt für SMPV sein“, so Professor Fang Weirong. „Allerdings beginnen wir auch den internationalen Markt zu entwickeln. So haben wir zum Beispiel schon rund 6.000 Fahrzeuge ins Ausland geliefert.“ SMPV plant, die Antriebsaggregate zusammen mit den Getrieben an andere Firmen zu verkaufen, zum Beispiel das SCM 250. Daher ist der Anspruch an technische Qualität und günstige Preisgestaltung sehr hoch.

„Von der sehr guten Zusammenarbeit mit HOERBIGER versprechen wir uns auch in Zukunft Fortschritte bei der Entwicklung neuer Designs für Synchrosysteme.“

In nächster Zukunft werden die Verkaufszahlen nicht mehr so stark ansteigen wie in den letzten Jahren. Erwartbar ist ein jährliches Wachstum von rund 10 Prozent. SAIC wird die Zusammenarbeit mit internationalen Geschäftspartnern aufrechterhalten. Vor allem die Kooperation mit GM ist weiterhin sehr eng: Vom Antriebsaggregat bis zum Getriebe wird gemeinsam produziert. So lässt sich die Technologie auf dem neuesten Stand halten.

Moderne Synchronisierungen für Vorsprung im Wettbewerb

Ein wichtiger internationaler Geschäftspartner ist auch HOERBIGER: „HOERBIGER liefert komplette Synchrosysteme für die drei technologisch am weitesten entwickelten manuellen Schaltgetriebe der SAIC Gruppe. Von der sehr guten Zusammenarbeit mit HOERBIGER versprechen wir uns auch in Zukunft Fortschritte bei der Entwicklung neuer Designs für Synchrosysteme“, so Professor Fang Weirong. „HOERBIGER ist ein Unternehmen, das nicht nur seine Produkte ständig weiterentwickelt, sondern auch auf den Kostendruck, der uns im Wettbewerb begegnet, reagieren kann.“

„Wir hoffen, dass wir mit der Fortsetzung der engen Zusammenarbeit mit einer so wettbewerbsfähigen Firma wie HOERBIGER unsere Produkte auch in Zukunft wettbewerbsfähig gestalten können. HOERBIGER hat nicht nur eine starke Position bei der Produktqualität, sondern auch die Fähigkeit, vor Ort zu produzieren. Für uns ist nicht nur der Kostenvorteil bei der Produktion in China wichtig, sondern auch die Nähe zu unseren Lieferanten“, so Professor Fang Weirong.