



„Die Hoffnung ist brasilianisch“

In Brasilien wich die Goldgräberstimmung der Ernüchterung. Die Rekordproduktion von 2,1 Millionen Fahrzeugen im Jahr 1997 wurde nie wieder erreicht. Aber die Zuversicht kehrt zurück: Wirtschaftsreformen verbreiten Hoffnung. Und OEMs fahren eine neue Strategie: Brasilien als Entwicklungs- und Produktionsstandort für Exportfahrzeuge.

Ein Wechselbad der Gefühle hält Brasilien für die Automobilindustrie bereit. Einerseits ächzt die Branche unter gigantischen Überkapazitäten. In den Werken der OEMs könnten 3,2 Millionen Fahrzeuge pro Jahr von den Bändern rollen. Die Produktion liegt aber nur bei rund 1,8 Millionen Einheiten. Andererseits verbreiten OEMs und große Zulieferer für die Zukunft Zuversicht.

Diese breite Spanne der Emotionen trug dazu bei, der 5. Zulieferer-Synergiebörse des Forums Brasilien fast 150 Teilnehmer zu beschenken –

„wohl unsere erfolgreichste Veranstaltung“, freute sich Dirk Meyer, Geschäftsführer des Forums.

Für die derzeitige Lage der Automobilindustrie in Brasilien fand Sten Sorensen, Präsident von Siemens VDO Automotive Ltda., knallharte Worte: „katastrophal – die meisten Erstausrüster verlieren Geld“.

Den Grund dafür sieht Sorensen in den niedrigen Verkaufspreisen. „Wenn Sie die Steuer herausrechnen, können Sie in Brasilien für 2800 Euro ein Auto kaufen – in Deutschland gibt es sicher Fahrräder,

die teurer sind.“ Zum Teil seien die Probleme auch hausgemacht: „Newcomer, die auf den brasilianischen Markt wollten, mussten Marktanteile über den Preis ‚kaufen‘.“

Aber auch Sorensen malte nicht nur schwarz. Er weiß: „Die Hoffnung ist brasilianisch.“ Und er vergaß nicht zu erwähnen, dass er die brasilianischen Mitarbeiter zu den Aktivposten zählt: Sie seien sehr gut motivierbar und arbeiteten sehr viel.

So setzen dann auch OEMs darauf, die Stärken Brasiliens zu nutzen, indem sie dort produzieren und sogar entwickeln. Aber sie vermeiden es zunehmend, sich auf Gedeih und Verderb vom Absatz in Brasilien abhängig zu machen.

Ein Beispiel: Gerade stellte VW in Brasilien den ‚Fox‘ vor, der dort umgerechnet ab 7 000 Euro zu erstehen ist. Paul Fleming, Präsident VW do Brasil, zum ‚Fox‘: „komplett in Brasilien entwickelt, produziert in Brasilien für die Welt.“

Flemings ehrgeizige Pläne: Neben dem Verkauf in Brasilien soll der Fox ein Exportschlager werden: ab Ende 2003 für Mexiko, 2004 für Argentinien und ab 2005 für Europa. So soll denn auch die Produktion von 10 000 (2003) bis 2005 auf 300 000 Einheiten steigen.

Hoffnungsträger: Der in Brasilien entwickelte VW Fox soll ein Exportschlager werden. Ab 2005 will VW do Brasil ihn auch nach Europa exportieren. Bild: VW do Brasil





Frithjof Punke, Einkaufsdirektor bei Daimler-Chrysler do Brasil (rechts), im Gespräch mit Hans-Joachim Selzer, Geschäftsführer Selzer Fertigungstechnik: „Kommen Sie nicht für einen einzigen Kunden nach Brasilien.“ Bild: sz

Dr. Marcus Nikolai, Smart-Projektleiter (links) und Dirk Meyer, Forum Brasilien: Es gibt Wege zum Erfolg in Brasilien, aber mindestens genauso viele Wege zum Scheitern. Bild: sz



Paul Fleming, Präsident VW do Brasil: „Für Fahrzeuge unter 10 000 Euro erfolgt die Entwicklung in Brasilien.“ Bild: VW do Brasil

Inzwischen ist Brasilien für VW auch Entwicklungsstandort. Fleming: „Jedes Fahrzeugprojekt unter 10 000 Euro Verkaufspreis geht automatisch zur Entwicklung nach Brasilien.“

VW ist mittlerweile zum zweitgrößten privaten Exporteur des 175-Millionen-Einwohner-Landes aufgestiegen. Dieser Weg soll beibehalten werden. Derzeit gehen monatlich 10 000 CKD-Sätze des ‚Gol‘ nach China. Verkauft werden soll das brasilianische Modell auch in Russland. Und die nächste ‚Gol‘-Generation soll ein Weltauto werden.

Zumindest im Werk Curitiba soll es das Wort ‚Überkapazität‘ nicht mehr geben. Fleming: Derzeit liege die Auslastung bei 95 Prozent, die Kapazität bei 160 000 Einheiten pro Jahr – „und die werden wir auch brauchen“. Flemings Rat an Zulieferer: „Gehen Sie nicht ohne Exportstrategie nach Brasilien.“

Auch Frithjof Punke, Einkaufsdirektor bei DaimlerChrysler do Brasil, rät Zulieferern dringend, ein Brasilien-Engagement auf mehrere Säulen

zu stützen: „Kommen Sie bitte nicht nach Brasilien, um nur DaimlerChrysler zu bedienen.“ Punke weiter: „Sie müssen Importe und Exporte ins Gleichgewicht bringen.“

Ein Beispiel auch für Zulieferer dürften Punks Bemühungen sein, möglichst viel vor Ort einzukaufen. Den ‚Nationalisierungsindex‘ will der Einkaufschef von 80 auf 95 Prozent steigern – den Wert, den er beim Wettbewerber VW vermutet.

So will DaimlerChrysler den Local Content etwa bei Achsen von 80 auf

Dr. Marcus Nikolai, Smart-Projektleiter, begründete die Entscheidung für Juiz de Fora so: In das Werk seien hohe Investitionen geflossen, man habe ein Zulieferernetz in Brasilien aufgebaut, hohe Qualität und hohen Ausbildungsstand der knapp 1 100 Mitarbeiter erreicht. All das wolle man nicht aufgeben.

Für die A-Klasse werden etwa 60 Prozent des Einkaufsumfangs aus Brasilien bezogen, etwa Sitze, Cockpit, Klimaanlage, Stanzteile, Kunststoffteile, Lenkung, Kabelsatz, Mo-

„Wenn die Produktion anspringt, dürfte es ein Gerangel um Kapazitäten der Zulieferer geben“

98 Prozent und bei Getrieben von 60 auf 80 Prozent steigern.

Punke sieht gute Chancen für Zulieferer, weil viele von ihnen die Kapazitätssprünge der OEMs nicht mitgemacht haben. Wenn die Produktion anspringt, so vermutet Punke, „dürfte es ein Gerangel um Kapazitäten geben“. Er sieht daher „hervorragende Chancen“ sowohl im Lkw- wie auch im Pkw-Bereich.

DaimlerChrysler nutzt Brasilien für ein neues Smart-Modell als Produktionsstandort: Ab Ende 2005 soll im Werk Juiz de Fora ein Smart SUV die A-Klasse ersetzen. Und anders als die A-Klasse ist der Smart SUV – entwickelt in Europa, produziert in Brasilien – im Wesentlichen als Exportmodell geplant. Die Kapazität: rund 60 000 Einheiten pro Jahr.

torkühlung, Abgasanlage, Scheiben, Stoßdämpfer und Schließgarnitur. Für das neue Smart-Modell soll der Local Content höher liegen.

Ein Lockruf an Zulieferer: Von den Umfängen für den Smart SUV, die vor Ort gekauft werden sollen, seien erst weniger als 50 Prozent vergeben.

Theophil B. Jaggi, Direktor des brasilianischen Zulieferer-Verbandes Sindipeças, verströmt großen Optimismus: „Wir werden bald auf Produktionszahlen von 2,5 bis drei Millionen Einheiten kommen.“ Für Zulieferer erwartet er einen Umsatzschub von 20 bis 30 Prozent allein durch die zu erwartende Einführung einer Art ‚TÜV‘. Das werde den Ersatzteilbedarf und – durch finanzielle Anreize der Regierung – auch den Neuwagenabsatz forcieren.

Hilfe auch in China

Das Forum Brasilien bekommt Schwester-Organisationen, die Zulieferer bei deren Aktivitäten in anderen Regionen unterstützen. Das Forum Amerika arbeitet bereits. Und ein Forum China werde gegründet, wie Dirk Meyer, Geschäftsführer des Forums Brasilien ankündigte. sz