



GM do Brasil vor den Toren von São Paulo: Dieses Werk baute General Motors bereits vor Jahrzehnten. Gespräche zwischen den Ausstellern des deutschen Gemeinschaftsstandes auf der Automec 2001 und Einkäufern von GM hatte das Forum Brasilien ebenso organisiert wie mit VW und DC.

Bilder: AP/eh

## Zulieferer setzen auf Wachstum

*In São Paulo informierten sich im Juni 64 000 Fachbesucher bei mehr als 1 100 Zulieferern auf der Automec 2001. Zwar dominierten die Megas, aber die starke Präsenz deutscher Zulieferer erregte Furore. Egal wie groß: Die Zulieferer sehen Brasiliens Autobau wieder im Aufwind und hoffen auf steigende Lieferumfänge.*

Von den drei mageren Jahren will am Zuckerhut keiner mehr reden. Noch 1999 verließen nur 1,35 Millionen Pkw und Nfz die Montagebänder, doch 2000 kam die Wende.

Die deutschen OEM Audi, DaimlerChrysler und VW konnten ihre Outputs im vergangenen Jahr um 26 Prozent auf 550 000 Einheiten steigern – 13 Prozent ihrer gesamten Auslandsproduktion.

Mit 1,65 Millionen produzierten Einheiten hofft die Branche jetzt auf

kräftiges Wachstum und will den Produktionsrekord von zwei Millionen Einheiten (1997) bald erreichen.

Die mehrheitlich aus den USA und Europa stammenden Zulieferer bewiesen bislang gutes Durchhaltevermögen. Sie produzieren schon seit Jahren vor Ort, um den Forderungen nach hohem Local Content gerecht zu werden.

Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des VDA, betonte in seiner Rede zur Eröffnung der Automec – der

größten und wichtigsten Zuliefermesse Lateinamerikas – denn auch den Zukunftsaspekt des Geschäftes vor Ort.

„Wir wollen den Mittelstand aktiv begleiten. Dabei werden wir auch Alternativen zur lokalen Fertigung unterstützen, die nicht mit hohen Anfangsinvestitionen und entsprechenden Risiken verbunden sind“, so der Verbands-Präsident.

Alleine aber werden die 'Einwanderer' das nicht schaffen. Daher, so Prof. Gottschalk weiter, „suchen wir die Partnerschaft mit lokalen Zulieferunternehmen. Dabei profitiert der brasilianische Partner vom Technologietransfer, der deutsche Partner von der vorhandenen Infrastruktur und den lokalen Kenntnissen seines Partners.“

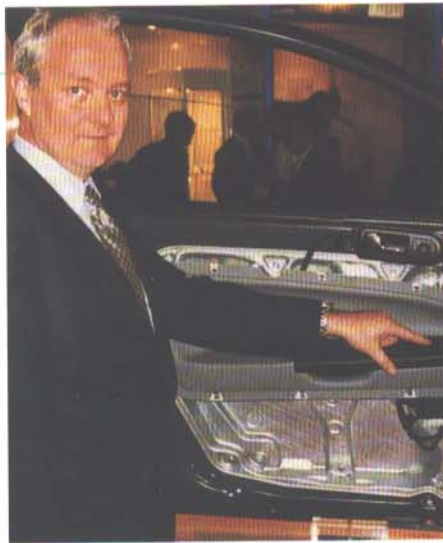
Wie stark deutsche Zulieferer in Brasilien Präsenz zeigen, verdeutlicht eine VDA-Zählung: Von etwa 150 Fertigungsstätten oder Lizenznehmern in Lateinamerika entfallen 100 auf Brasilien. Bei über 40 Prozent der 500 Mitglieder des brasilianischen Zulieferverbandes Sindipeças sind ausländische Kapitalgeber beteiligt.

Ein Drittel der Investoren kommt aus Deutschland, ein weiteres Drittel aus den USA. Etwa 70 Prozent des Umsatzes erwirtschaften Unternehmen mit ausländischem Kapitalan-

### Hilfe für den Mittelstand

Um den VDA-Mitgliedern Kosten und Zeit zu sparen, organisierte Helmut Weirich, Leiter Kfz-Teile und Zubehör im VDA, mithilfe von Wolfgang Becker, Project Manager Durma Messe Stuttgart International, einen deutschen Gemeinschaftsstand auf der Automec. Ein Dutzend Unternehmen nutzte das Verbandsangebot, um Produkte zu präsentieren und Kontakte zu knüpfen.

Carsten Brandt von Brose do Brasil (links) und Werner Schwarz, Managing Director Kostal im Werk San Bernardo do Campo: Schon seit vielen Jahren vor Ort, präsentierte er wie viele andere deutschen Zulieferer seine Produktpalette auf eigenen Messeständen.



Paulo Butori, Präsident Sindipeças, und Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident VDA: Die Zulieferer in Brasilien brauchen verlässliche Planzahlen der OEM, um ihre Investitionen abzusichern.



teil. Deutsche Automobilhersteller und ihre Zulieferer steckten bislang 5,5 Milliarden US-Dollar in Brasilien.

Hoher Local Content hin, hohe Fertigungs-Kapazitäten vor Ort her: Immer noch werden viele Komponenten importiert. Währungsrisiken, logistische Probleme und Schwan-

ken vor Ort stört das aber keinen. Auch Theophil B. Jaggi, Direktor des brasilianischen Zulieferverbandes Sindipeças, sieht es nur als eine Frage der Zeit, bis die brasilianische Automobilindustrie wieder die Produktionszahlen von 1997 erreicht.

Mit zwölf Milliarden US-Dollar Umsatz in 2000 und 170 000 Beschäftigten wertet Jaggi die Zulieferindustrie Brasiliens im Zusammenspiel mit den OEM seit Jahren als den wesentlichen Wirtschaftsmotor.

So schnell, wie von vielen erhofft, konnte sich die Automobilindustrie Brasiliens allerdings nicht entwickeln. Und die Wachstums-Euphorie wird von Abbau-Plänen gedämpft.

Das VW-Werk bei São Paulo beispielsweise, 1957 auf zwei Millionen Quadratmetern errichtet, wird jetzt auf 800 000 reduziert, die Belegschaft wurde von 28 000 Mitarbeitern auf heute 18 000 abgebaut.

Das ist noch nicht das Ende, denn ein weiterer Abbau der aktuellen Belegschaft um ein Drittel scheint beschlossen. Die freiwerdenden Fabrikhallen und Mitarbeiter können künftig von den Zulieferern genutzt werden, die sich in dem geplanten Zulieferpark ansiedeln sollen.

Carsten Unverricht, Einkaufsleiter VW do Brasil, zählt 400 ständige und weitere 200 fallweise Lieferanten für das Werk. Rein brasilianische Zulieferer schlagen dabei nur mit zehn Prozent zu Buche.

Die Entscheidung, wer liefert, wird zwar in Brasilien vorbereitet, doch das entgeltliche O.K. kommt nach wie vor aus Wolfsburg. Ähnlich

### 50 Prozent der Import-Teile stammen aus Europa

kungen der Produktionsvolumina gelten als wichtigste Gründe dafür.

Und auch da mischen die deutschen Zulieferer kräftig mit: Auf Europa entfallen rund 50 Prozent der Teile-Importe. Deutschland führt mit 15-20 Prozent die Importstatistik an.

Die Handelsbilanz deckt aber auch den schwachen Export brasilianischer Zulieferer auf: Nur 20 Prozent ihrer Fertigung gehen nach Europa, die Hälfte davon nach Deutschland.

**Local Content ausgewählter Modelle:** Drei Jahre nach Produktionsanlauf soll er wenigstens 60 Prozent erreichen. Schwankende Produktionszahlen, unterschiedliche Einkaufsstrategien und ein Mangel an mittelständischen Zulieferern führt zu Local Contents zwischen 50 und fast 100 Prozent.

### Synergiebörse für Zulieferer

Das Forum Brasilien unter der Leitung von Dirk Meyer nutzte die Automec und bot den Teilnehmern des deutschen Gemeinschaftsstandes Besichtigungs- und Gesprächsmöglichkeiten in den Werken von Volkswagen, General Motors und DaimlerChrysler vor

den Toren von São Paulo. Die nächste Informationstagung mit Synergiebörse für Zulieferer, die ein Engagement im brasilianischen Markt planen, findet am 27. November in Stuttgart statt. Weitere Details unter [www.forum-brasilien.de](http://www.forum-brasilien.de).

### Anteile lokaler Zulieferer in Brasilien

OEM	Modell	Local Content 1)
Audi	A3	50
DaimlerChrysler	A-Klasse	60
Fiat	Palio	95
	Marea	50
Ford	Ranger	60
	Fiesta	90
GM	Astra	70
	Corsa	95
	Vectra	90
	S10 (Pick-up)	90
Renault	Clio	50
Toyota	Corolla	50
VW	Golf	50
	Bora	50
	Gol	99

Quelle: DC; Angaben: Local Content ausgewählter Modelle, 1) in Prozent

AUTOMOBIL  
PRODUKTION



Produkt-Präsentation und Unternehmens-Repräsentation auf der Automec 2001: 60 000 Fachbesucher mit oft konkreten Anfragen füllten die Besuchsberichte der Aussteller.



hält es Marcos Munholz, Chefeinkäufer bei GM/Fiat in Brasilien.

Im Zeitalter von Global Sourcing laufen alle Einkaufsfäden in der Konzernzentrale zusammen. Und dort baute sich mit einem Marktanteil von etwa 50 Prozent für GM plus Fiat beträchtliche Einkaufsmacht – sprich: Druck auf die Zulieferer – auf.

Über größere Freiräume verfügt Manfred Straub, Leiter Einkauf DaimlerChrysler do Brasil. Er entschied sich bei seinen 30 wichtigsten Lieferanten für 14 aus Deutschland, acht aus Brasilien, sieben aus den USA und einen aus Italien.

Mit Ausnahme der A-Klasse produziert DaimlerChrysler in Brasilien nur Lkw und Busse. Die aber sind in weit größerem Umfang den spezifischen Anforderungen des Landes angepasst als Pkw. Sie brauchen deshalb, so Straub, eigenständige Zulieferentscheidungen.

Trotz solcher Eigenständigkeit aber weist eine detaillierte Betrachtung der Einkaufsliste eine hohe Übereinstimmung mit den Zulieferern für die deutschen Nfz-Werke auf.

Vielleicht war es gerade die bekannte, hohe Eigenständigkeit von Straub, die manchen deutschen Zulieferer zur Automec lockte. Den Markt ausloten und Kontakte knüpfen, nannten die mittelständischen Zulieferer, die den deutschen Gemeinschaftsstand des VDA auf der Automec nutzten, als Ziel ihrer Reise.

Für Thomas Nowakowski, Vertriebsingenieur der Hübner GmbH, lohnte sich der Flug nach São Paulo. Der Zulieferer für Gummiformartikel und Spritzgießteile, bereits mit einer Produktion vor Ort, verbuchte drei Dutzend ernsthafte Anfragen und Gespräche mit hochkarätigen Messebesuchern. Gefragt war vor allem seine Mehrkomponenten-Technik.

Auch Dr. Eberhard Wildermuth, Manager der Automotive Division bei Witzenmann, äußerte sich sehr zufrieden über die Ergebnisse der Gespräche bei VW, GM und DaimlerChrysler sowie mit den Messebesuchern. Für seine Produkte sieht er zunehmende Anwendungschancen im Lkw. Die Strategievorhaben für Brasilien wird er verstärken.

Um einige Erfahrungen reicher sehen sich auch die Wieland-Werke: Roland Maier, Vertrieb Gleitelemente, erwartete auf Grund seiner Produktstruktur keine direkten Geschäfte auf der Automec. Die Entscheidungen für seine Gleitelemente fallen bereits in der Entwicklung – lange vor den Bestellungen des Einkaufs. Für den brasilianischen Markt scheint seine Produktqualität noch zu teuer.

Für Karl-Heinz Wahrlich, Vertriebsleiter FER Fahrzeugelektrik, stand die Präsentation des Unternehmens im Vordergrund. Ein Neugeschäft mit DC in Brasilien ermutigt FER jetzt, nachdem ein Joint Venture in die Brüche ging.

Kostenersparnis nannte Carsten Brandt von Brose do Brasil als Grund, den deutschen Gemeinschaftsstand zu nutzen. Er sucht weitere Sublieferanten für sein Werk in Curitiba um den Local Content bei Fensterhebern und Türmodulen anzuheben.

eh ◀