2022: Die Chinesen kommen

Von Walther Wuttke, cen

Als sich vor einigen Jahren die ersten chinesischen Hersteller auf die europäischen Märkte wagten, endeten die Auftritte zumeist in einem Fiasko. Kein Modell der technisch wenig anspruchsvollen Fahrzeuge bestand die strengen Crashtests, bei denen die Karossen die Konsistenz von Bierdosen aufwiesen. Danach konzentrierten sich die Unternehmen auf Märkte in der Dritten Welt, wo die Ansprüche deutlich niedriger sind. Das wird sich jetzt ändern.

In China haben die Verantwortlichen von der Zusammenarbeit mit ihren europäischen amerikanischen Partnern gelernt und konzentrieren sich jetzt vor allem auf Elektroautos, mit denen sie die etablierten Märkte in Nordamerika und Europa ins Visier genommen haben. Ein Grund für die Exportoffensive ist auch der stagnierende chinesische Markt, auf dem im Rekordjahr 2018 mehr als 28 Millionen Neuwagen abgesetzt wurden. Im Jahr 2001, als die Volksrepublik Mitglied in der Welthandelsorganisation wurde, kamen dort gerade etwas mehr als zwei Millionen neue Modelle auf den Markt. Im Jahr 2019 gingen die Zulassungen um rund acht Prozent zurück, und in diesem Jahr verzeichnete die Industrie einen leichten Zuwachs nach einem Einbruch im Corona-Jahr 2020.

Der Mangel an Halbleitern und die Zurückhaltung der Kundschaft während der Corona-Pandemie haben auch die chinesische Automobilindustrie getroffen. Allerdings rechnen Marktbeobachter mit einer Erholung, wenn sich das Vertrauen der Kunden erholt. Nach einem Bericht des Branchendienstes „Just Auto“ verstärken die Hersteller daher ihre Exportanstrengungen, was sich in den ersten zehn Monaten des Jahres in 1,6 Millionen ins Ausland gelieferte Fahrzeuge übersetzt. Allein im Oktober wurden 231.000 Modelle exportiert. Zum Vergleich: Im gesamten vergangenen Jahr gingen gerade 995.000 chinesische Automobile in die internationalen Märkte. Die Zeichen stehen also auf Expansion.

Neben den Absatzgebieten in Asien, Afrika und Südamerika, wo vor allem die japanischen und koreanischen Hersteller die neue Konkurrenz erleben und die Chinesen überwiegend ihre Verbrennermodelle anbieten, verstärken die chinesischen Konzerne nun ihre Exportanstrengungen auf dem wachsenden Markt von Elektromodellen. Vor allem auf den starken und staatlich gestützten Elektromärkten in Norwegen, Schweden, Dänemark und den Niederlanden, aber auch in Deutschland haben die Hersteller der Volksrepublik Niederlassungen eröffnet. Aiways, MG, Geely und Great Wall bauen ihre Handelsorganisationen in Deutschland mit zum Teil innovativen Vertriebsmodellen auf, und Nio und Xpeng werden demnächst folgen.

Xpeng zum Beispiel plant, in Zukunft mehr als die Hälfte seiner Produktion auf den internationalen Märkten abzusetzen, wobei Europa einen „bedeutenden Anteil“ einnehmen soll. In einem Interview mit dem Wirtschaftssender „CNBC“ erklärte Xpengs Vizepräsident Brian Gu, dass „wir uns auf die globalen Möglichkeiten konzentrieren und die Hälfte unserer Modelle außerhalb Chinas absetzen wollen“. Im Jahr 2020 startete das Unternehmen in Norwegen, gefolgt von Nio und BYD. Der größte chinesische Hersteller SAIC Motor verdoppelte seinen Exportabsatz auf 265.000 Modelle in der ersten Hälfte 2021. Der Staatskonzern exportierte allein 166.000 Fahrzeuge seiner Elektromarken MG und Maxus. SAIC arbeitet in der Volksrepublik mit Volkswagen und General Motors zusammen.

Neben den chinesischen Herstellern gehört inzwischen auch Tesla zu den bedeutenden Exporteuren und hat mehr als 150.000 Modelle aus seiner Fertigung in Shanghai auf die internationalen Märkte gerollt. Der Verband der chinesischen Automobilindustrie CAAM rechnet damit, dass der Export seiner Unternehmen in den kommenden Jahren vor allem

auf den etablierten Märkten weiter deutlich steigen wird. Dabei profitieren die Hersteller vor allem von der Konzentration auf alternative Antriebe. Nach dem Desaster mit konventionellen Modellen haben die Unternehmen die Entwicklung von E-Mobilen beschleunigt und profitieren nun von den in vielen Ländern ausgelobten großzügigen Förderung dieser Modelle, mit der eigentlich die heimische Industrie unterstützt werden sollte. (aum/ww)

Bilder zum Artikel

Eine Ladung Xpeng G3 auf dem Weg nach Norwegen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Xpeng

Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways

MG5 Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG

MG ZS EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG

Nio ES6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nio

Geely-Messeauftritt auf der Auto Shanghai 2021: Geometry A Pro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Geely

JAC e-S2.

Foto: Auto-Medienportal.Net

GWM

Great Wall Motor.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM

Eine Ladung Xpeng G3 auf dem Weg nach Norwegen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Xpeng

Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways

MG5 Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG

MG ZS EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG

Nio ES6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nio

Geely-Messeauftritt auf der Auto Shanghai 2021: Geometry A Pro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Geely

JAC e-S2.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Great Wall Motor.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM