

Im Fokus: Volkswagen

Kernkompetenz: Sparen

Global Production Forecast

Design Parent	2006	2012	CTG
Toyota	9 360 849	11 319 330	16,35%
General Motors	8 885 989	8 982 189	0,80%
Ford	7 743 366	8 158 230	3,46%
Renault/Nissan	5 973 115	7 597 941	13,57%
Volkswagen	5 283 940	5 982 353	5,83%
DaimlerChrysler	4 190 822	4 619 212	3,58%
Hyundai	3 935 765	6 380 247	20,41%
Honda	3 601 524	4 444 944	7,04%
PSA	3 597 433	3 823 848	1,89%
Suzuki	2 927 209	3 481 066	4,62%
Mitsubishi	2 060 252	1 766 629	-2,45%
Fiat	1 935 740	3 012 466	8,99%
BMW	1 311 142	1 647 183	2,81%
AO AvtoVAZ	935 340	1 007 200	0,60%
Total Global Production	64 364 672	76 342 064	11 977 392

*CTG = Contribution to Growth; laut CSM-Definition „Anteil am Gesamtwachstum der Produktionsleistung der weltweiten Automobilindustrie von 2006 bis 2012.“

Volkswagen: Plattformen & Modelle

Plattform	2005	2011
A2: A520 Iao, Feng Yun Iao, Jetta	118 890	85 744
B-VX62: Alhambra, Galaxy, Sharan	34 376	0
B2: Santana, Santana 2/3000	123 235	18 456
B4/B5: Santana	5 495	0
BUGATTI: Veyron	50	21
C3: Mingshi	1 271	0
LAMBORGHINI: Gallardo, Murcielago, R8	2 147	4 193
PL/PQ46-47: A4, A4 Cabrio, A6, Alhambra, Eos, Passat, Passat Coupe, Q6, Sharan, Superb	977 284	414 847
PL/PQ48: A4, A4 Cabrio, A6, Beduin, C1, Coupe, Passat, Q5	0	1 040 364
PL22: Gol, Parati, Saverio LB20	333 472	84 045
PL45: Passat, Passat GP Lingyu, Passat NF, Superb	95 904	77 600
PL62: A8, Flying Spur, GT, GTC, Phaeton	33 557	5 854
PL64: A8, GT, Phaeton	0	31 591
PL71: Cayenne, Q7, Touareg	159 245	185 409
PQ22: Gol NF, Saveiro NF	0	301 862
PQ23: Caddy, Polo Classic	26 278	0
PQ24/PQ25: 3K, Cordoba, Fabia, Fox, Fox MPV, Ibiza, Ibiza MPV, Polo, Polo Classic, Polo MPV, Roomster, Roomster Van	1 071 445	1 381 669
PQ31: Caddy, Citi Golf	27 113	10 015
PQ33/PQ34: A3, Bora, Golf, Jetta, Leon, New Beetle, New Jetta, Octavia, Santana 4000, TT	221 348	134 036
PQ35/PQ36: A3, Altea, Bora, Caddy Van, Compact SUV, Golf, Golf Plus, Jetta, Jetta Wagon, Laura, Leon, Octavia, Sagitar, Scirocco, Toledo, Touran, TT	1 839 115	2 029 718
ROLLS ROYCE: Arnage	722	293
T2: Kombi	13 237	16 155
T5: Pickup, Transporter	199 756	160 483
Grand Total	5 283 940	5 982 355

Quelle: [csm](#) | [worldwide](#)

Volkswagen: Top Interior Suppliers

SAS Automotive	Visteon	Key Plastics
Johnson Controls	TRW	Vanpro
Faurecia	Intier	Borgers
Peguform	Recaro	Isri
Sitech	Ideal	Grammer
Lear	Pelzer	Carcoustics
Grupo Antolin	Takata-Petri	

Die Gefahr, dass Langeweile aufkommt, droht bei Europas größtem Automobilkonzern sicher nicht. Nach der VW-Affäre sorgen der Porsche-Einsteiger und seine personellen Nachwehen immer noch für Dispute. Und wirtschaftlich ist ‚Feuer unterm Dach‘: Vorstandschef Dr. Bernd Pischetsrieder verkündete soeben, ein „tief greifendes Restrukturierungsprogramm“ umsetzen zu wollen, von dem in den kommenden drei Jahren bis zu 20 000 Mitarbeiter der Marke VW „betroffen sein“ könnten. Die Analyseergebnisse der VW-Experten: Das Sparprogramm ‚ForMotion‘ brachte im Jahr 2005 rund 3,5 Milliarden Euro (2004: 1,6 Milliarden) – trotzdem reichte es bei der Marke VW nur für eine schwarze Null. Der Export aus Deutschland in die USA beschert nach wie vor hohe Verluste.

Als Gründe ermittelte VW unter anderem: „Die traditionellen deutschen VW-Werke erwirtschaften im Vergleich zu unseren besten deutschen Werken weiterhin einen hohen Verlust, die Komponentenwerke arbeiten in einigen Bereichen wirtschaftlich, andere sind weit davon entfernt.“

Ziel: fünf Milliarden Euro Vorsteuergewinn

VW-Markenchef Bernhard hatte bereits 2005 angekündigt, er wolle die Kosten um fünf Milliarden Euro senken und mithilfe des Sparkurses bis 2008 den Vorsteuergewinn von 1,1 auf 5,1 Milliarden Euro steigern. Dass das nicht ohne Auswirkungen auf die Mitarbeiter bleiben würde, hatte Bernhards neuer Personalvorstand Horst Neumann bereits angekündigt: „Ein Unternehmen, das kein Geld verdient, kann es sich nicht leisten, 20 Prozent über Flächentarif zu bezahlen. Es kann auch nicht sein, dass wir bei der derzeitigen Auslastung der Werke weiterhin 100 Prozent der Beschäftigten an Bord haben.“

Wie ernst es den Wolfsburgern mit dem Sparen ist, mag man daran ablesen, dass Neumann diese Äußerungen tat, nachdem man der Belegschaft bereits Zugeständnisse abgerungen hatte, aufgrund derer der Golf-Geländewagen Marrakesch in Wolfsburg statt in Portugal gefertigt werden soll. Kurz zuvor hatte Bernhard für das Werk Emden jährliche Einsparungen von 80 Millionen Euro ausgehandelt und im Gegenzug den Bau eines Modells der oberen Mittelklasse in Emden zugesagt. Die bereits 2004 und 2005 reduzierte Investitionsquote will VW bei sechs Prozent vom Umsatz stabilisieren.

Und auf der Einkaufsseite führte VW die ‚Lieferantenklausur‘ ein: Eine Woche lang tagten 38 ausgewählte Zulieferer zusammen mit VW-Experten. Danach konnte Einkaufsvorstand Francisco Javier Garcia Sanz verkünden, man habe für laufende Projekte Sparpotenziale „in einer dreistelligen Millionenhöhe“ identifizieren können.

VW: plus 0,8 Prozent – Audi: plus 6,4 Prozent

Für den Gesamtkonzern konnte VW zwar ein Plus bei den weltweit ausgelieferten Fahrzeugen des VW-Konzerns im Jahr 2005 von 3,2 Prozent auf 5,24 Millionen Einheiten verkünden.

Aber die Marken entwickelten sich sehr unterschiedlich. VW brachte es nur auf ein Plus von 0,8 Prozent und erreichte 3,09 Millionen Einheiten. Die beiden anderen Marken der Markengruppe Volkswagen entwickelten sich deutlich besser: Skoda legte um rund neun Prozent zu auf 492 000 Fahrzeuge und Bentley um satte 31 Prozent auf 8 726 Einheiten.

Einen klaren Underperformer muss auch die Markengruppe Audi verkraften. Sorgen bereitet nach wie vor der ‚Spanische Patient‘: Seat musste eine Absatzeinbuße von 4,5 Prozent auf 422 000 Einheiten hinnehmen. Lamborghini legte 2005 immerhin noch um 0,9 Prozent auf 1 607 Fahrzeuge zu und erzielte damit einen Auslieferungsrekord. Audi konnte mit einem Rekordergebnis von 829 000 Fahrzeugen (plus 6,4 Prozent) glänzen. Und im



Januar 2006 verkaufte Audi 26,7 Prozent mehr Fahrzeuge als ein Jahr zuvor. Die Ingolstädter Tochter strotzt dem entsprechend vor Selbstbewusstsein. Audi-Chef Dr. Martin Winterkorn: „Wir werden die Schlagzahl im Jahr 2006 weiter erhöhen und im Durchschnitt monatlich ein neues Modell oder eine neue Variante präsentieren. Ab Mitte März wird der Audi Q7 in Europa eingeführt. Wir streben deshalb auch 2006 einen Auslieferungsrekord an.“ 2008/2009 will Winterkorn eine Million Fahrzeuge absetzen. Nicht unrealistisch, bestätigt CSM-Analyst Arne Behlmer: „Wir prognostizieren für 2009 eine Jahresproduktion zwischen 950 000 und 1 000 000 Einheiten.“ Dazu sollen sechs komplett neue Modelle innerhalb der kommenden drei Jahre beitragen. Investieren will Audi bis 2010 etwa 10,8 Milliarden Euro. Die Option eines US-Werks halten die Ingolstädter sich weiter offen. Winterkorn betonte bei der Detroit Motor Show: „Wenn wir das richtige Modell haben, werden wir das ernsthaft überlegen.“ So unterschiedlich sich die Marken innerhalb des Konzerns entwickeln, so verschieden zeigen sich auch die regionalen Märkte der Marke VW. In Deutschland realisierte VW 2005 ein Zulassungsplus von 3,2 Prozent auf 621 978 Fahrzeuge. In den USA dagegen sank der Absatz im vergangenen Jahr um 12,5 Prozent auf 224 195 Fahrzeuge.

„VW verwendet in China zu viele Fahrzeugplattformen“

In China konnte der langjährige Platzhirsch VW seinen Abwärtstrend noch nicht stoppen. Dort hagelte es ein Minus von 12,5 Prozent auf 571 000 verkaufte Pkw. Das entspricht einem Anteil im Pkw-Markt von 17,3 Prozent. Der im Oktober angelaufene China-Passat verkauft sich zwar ersten Meldungen zufolge weit besser als erwartet. Aber hohe Volumina sind von ihm nicht zu erwarten. VW Shanghai will bis 2008 die Kosten über alle Modelle um 40 Prozent reduzieren. „Der Konzern verwendet in China zu viele Fahrzeugplattformen, noch dazu aus mehreren Modellgenerationen – etwa vom Golf II, Golf IV und Golf V. Kein Wunder, dass die Kosten aus dem Ruder gelaufen sind“, kommentiert CSM-Analyst Behlmer. Über die internationalen Pläne von Volkswagen ist bislang so viel bekannt: Mit Chrysler will VW für den amerikanischen Markt einen Minivan entwickeln und bauen, der in den USA unter der Marke Volkswagen verkauft werden soll. In Schwellenländern plant der OEM eine Offensive. So soll in Russland noch 2006 eine Fabrik entstehen, in der zunächst der Skoda Fabia montiert werden soll, später auch der in Brasilien entwickelte Gol. Kapazität: 250 000 Einheiten. Wie sich der Einstieg von Porsche bei VW auswirken wird, blieb bislang hinter den Querelen um Aufsichtsratsposten weitgehend unklar. Porsche-Chef Wiedeking betont kontinuierlich, der 18,5-Prozent-Anteil solle Porsche Geld bringen, zum anderen hebt er die Chancen auf die Nutzung von Synergien hervor. Eine intensive Zusammenarbeit zwischen Wolfsburg und Stuttgart-Zuffenhausen existiert ja bereits beim Cayenne/Touareg-Projekt. Bei der Hybridentwicklung kooperieren die beiden OEMs ebenfalls. *Gerd Scholz*

AUTOMOBIL-PRODUKTION, in Kooperation mit CSM Worldwide (www.csmauto.com), veröffentlicht regelmäßig an dieser Stelle exklusiv die geplanten Stückzahlen im Forecast bis 2011 sowie aktuelle Entwicklungen und Zuliefererinformationen der führenden Automobilhersteller. In der nächsten Ausgabe folgt Volkswagen. Die bereits veröffentlichten „Im Fokus“-Zahlen zu PSA Peugeot Citroën, Ford, BMW, Volkswagen, General Motors und DaimlerChrysler finden Sie unter www.automobilproduktion.de.



Vereint im Sparen: Konzernchef Dr. Bernd Pischetsrieder (links) und VW-Markenchef Dr. Wolfgang Bernhard wollen die Kernmarke auf Rentabilität trimmen.

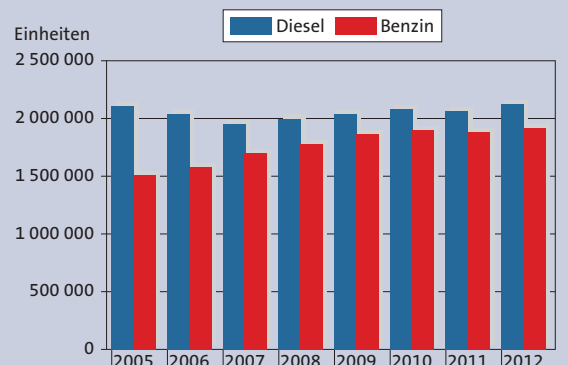


Wachstumsexperte: Audi-Vorstandschef Dr. Martin Winterkorn will 2008 oder 2009 mehr als eine Million Fahrzeuge verkaufen. Kräftig unterstützen soll der Audi Q7 das Wachstum.



VW Eos: Mit dem offenen Modell will VW nun auch vom wachsenden Cabrio-Markt profitieren.

Volkswagen: Antriebstechnik in Europa



Quelle: CSM Worldwide, Inc. 2005

AUTOMOBIL PRODUKTION

Stagnation: Die Zahl der bei VW in Europa produzierten Dieselmotoren soll nach einem leichten Absinken im Jahr 2012 wieder auf dem heutigen Niveau liegen. Zuwächse steuern die Benziner bei.